

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Φεβρουαρίου 2010

σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών μεταξύ του υπουργείου μεταφορών της Δανίας και της *Danske Statsbaner* [κρατική ενίσχυση C 41/08 (πρώην NN 35/08)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2010) 975]

(Το κείμενο στη δανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/3/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο <sup>(1)</sup>,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη τη αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των εν λόγω άρθρων <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η καταγγελία αυτή απορρίφθηκε ως απαράδεκτη, με διάταξη του Γενικού Δικαστηρίου της 25ης Νοεμβρίου 2009 <sup>(4)</sup>.

- (3) Η Επιτροπή με επιστολή της της 17ης Δεκεμβρίου 2009, κάλεσε τη Δανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κατάλληλη νομική βάση για την εξέταση του συμβιβασμού των κρατικών ενισχύσεων στην παρούσα υπόθεση, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου <sup>(5)</sup>.

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Μετά από δύο καταγγελίες και αρκετές ανταλλαγές επιστολών μεταξύ αφενός της Επιτροπής και των δύο καταγγελλόντων και αφετέρου της Επιτροπής και των δανικών αρχών, η Επιτροπή αποφάσισε στις 10 Σεπτεμβρίου 2008 να κινήσει σχετικά με την παρούσα υπόθεση την επίσημη διαδικασία εξέτασης και κάλεσε τη Δανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη, μέσω της δημοσίευσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* <sup>(3)</sup>, να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (2) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης αποτέλεσε εν μέρει αντικείμενο ακυρωτικής προσφυγής που υποβλήθηκε από έναν από τους καταγγελλόντες

## 2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Η ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ *DANSKE STATSBANER*

## 2.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

- (4) Η *Danske Statsbaner SV (DSB)* είναι η παραδοσιακή σιδηροδρομική επιχείρηση στη Δανία.
- (5) Η DSB ανήκει εξολοκλήρου στο δανικό κράτος <sup>(6)</sup>. Παρέχει μόνο υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, καθώς και συναφείς υπηρεσίες <sup>(7)</sup>. Δραστηριοποιείται επίσης μέσω των θυγατρικών της στη Σουηδία, τη Νορβηγία και ιδίως το Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>(1)</sup> Με ισχύ από 1ης Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ μετατρέπονται σε άρθρα 107 και 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Η καθεμία από τις δύο διατάξεις είναι ουσιαστικά ταυτόσημη με την προηγούμενη. Στο πλαίσιο της απόφασης αυτής, οι αναφορές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται κατά περίπτωση ως αναφορές στα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 309 της 4.12.2008, σ. 14.

<sup>(3)</sup> Βλέπε υποσημείωση 2.

<sup>(4)</sup> Υπόθεση T-87/09, *Jørgen Andersen/Επιτροπής*.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

<sup>(6)</sup> Νόμος αριθ. 485 της 1ης Ιουλίου 1998 για την ίδρυση της δημόσιας ανεξάρτητης επιχείρησης DSB SV και της DSB Cargo, από την 1η Ιανουαρίου 1999 («νόμος DSB»).

<sup>(7)</sup> Οι δραστηριότητες μεταφοράς φορτίων της DSB εκχωρήθηκαν το 2001 στη *Deutsche Bahn*.

- (6) Το 1998, το δανικό κοινοβούλιο εξέδωσε νόμο διαχωρίζοντας τη σιδηροδρομική υποδομή από τις δραστηριότητες σιδηροδρομικής μεταφοράς της DSB <sup>(8)</sup>.
- (7) Το 2008, η DSB απασχολούσε περίπου 9 200 υπαλλήλους. Ο κύκλος εργασιών της ανήλθε το έτος αυτό σε περίπου 9,85 δισεκατ. DKK (1,32 δισεκατ. ευρώ).

#### 2.1.2. Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ DSB

- (8) Το 1999, DSB μετατράπηκε σε δημόσια ανεξάρτητη επιχείρηση <sup>(9)</sup>.
- (9) Με την ευκαιρία αυτή καθορίστηκε ένα νέο πρότυπο χρηματοοικονομικής διαχείρισής της. Ο προϋπολογισμός έναρξης λειτουργίας της επιχείρησης εκπονήθηκε βάσει αξιολόγησης των στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού. Οι δανικές αρχές επεσήμαναν ότι για όλες τις σημαντικές θέσεις του προϋπολογισμού, η DSB έλαβε μια δεύτερη αξιολόγηση από μέρους ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων.
- (10) Οι δανικές αρχές εξήγησαν ότι τα ίδια κεφάλαια της DSB καθορίστηκαν σε σύγκριση με εκείνα αντίστοιχων επιχειρήσεων που διαθέτουν σημαντικά πάγια στοιχεία του ενεργητικού. Ο τελικός προϋπολογισμός της έναρξης λειτουργίας της επιχείρησης στηριζόταν σε μια αναλογική σχέση φερεγγυότητας 36 % και σε κονδύλια έναρξης λειτουργίας.
- (11) Εξάλλου, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην DSB συμπληρώθηκε από λογιστικούς κανόνες και εθνικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον ανταγωνισμό, που υποχρεώνει την επιχείρηση να τηρεί χωριστά λογιστικά βιβλία για τις κύριες δραστηριότητές της και να αποφεύγει έτσι τις διασταυρούμενες επιχορηγήσεις. Οι συμβατικές πληρωμές που καταβάλλονται στην DSB βάσει των συμβάσεων παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών καταχωρίζονται λογιστικά χωριστά από εκείνες των άλλων καθαρά εμπορικών της δραστηριοτήτων.
- (12) Οι λογαριασμοί της DSB τηρούνται για κάθε δραστηριότητα και στηρίζονται σε λεπτομερή αναλυτική τήρηση λογιστικών βιβλίων με εφαρμογή κανόνων κατανομής κόστους και προϊόντων <sup>(10)</sup>.

#### 2.1.3. Ο ΟΜΙΛΟΣ DSB

##### i) Η DSB S-tog A/S

- (13) Ο όμιλος DSB περιλαμβάνει επίσης τη θυγατρική DSB S-tog a/s, η οποία ελέγχεται κατά 100 % από την DSB SV και εκμεταλλεύεται όλες τις προαστιακές σιδηροδρομικές γραμμές της ευρύτερης περιφέρειας Κοπεγχάγης.
- (14) Οι λογαριασμοί της DSB S-tog a/s τηρούνται χωριστά από εκείνους της DSB SV, δεδομένου ότι πρόκειται για ανεξάρτητη εταιρεία. Επιπλέον, ο λογιστικός κανονισμός της DSB προβλέπει ότι στις συναλλαγές μεταξύ της DSB και DSB S-tog a/s πρέπει να τηρούνται οι κανόνες της αγοράς.

<sup>(8)</sup> Τη σιδηροδρομική υποδομή διαχειρίζεται πλέον και συντηρεί η Bane-danmark, που είναι χωριστή επιχείρηση.

<sup>(9)</sup> Βλέπε υποσημείωση 5.

<sup>(10)</sup> Οι δανικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι διάφοροι λογαριασμοί προϊόντων προετοιμάστηκαν με βάση ένα διατιθέμενο κονδύλιο και όχι ένα λογιστικό σύστημα. Δεν μπορούσαν να απομονωθούν από τους λογαριασμούς χωριστοί προϋπολογισμοί για καθένα από τις δραστηριότητες.

- (15) Το πλεόνασμα χρήσης της θυγατρικής DSB S-tog a/s λαμβάνονται υπόψη, μετά την αφαίρεση των φόρων στο παγίωμένο αποτέλεσμα της DSB SV. Η πολιτική του δανικού κράτους όσον αφορά τα μερίσματα καθορίζεται σε σχέση με τη μητρική εταιρεία DSB SV, δεδομένου ότι τα μερίδια αυτά καταβάλλονται από τη μητρική εταιρεία.

##### ii) Άλλες συμμετοχές

- (16) Η DSB κατέχει κατά 100 % την DSB Sverige AB, την DSB Norge και την DSB UK Ltd AS, οι δραστηριότητες των οποίων συνίστανται, όπως προαναφέρθηκε, στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και σε άλλες συναφείς δραστηριότητες, αντιστοίχως στη Σουηδία, τη Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο.
- (17) Εξάλλου, η DSB ελέγχει κατά 60 % την Roslagståg AB, η οποία εκμεταλλεύεται τη γραμμή Roslag στην περιοχή της Στοκχόλμης. Η DSB ελέγχει την εταιρεία ιδιωτικού δικαίου BSD ApS, η οποία έχει αναλάβει την προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.
- (18) Επίσης, η DSB και η DSB S-tog a/s ελέγχουν από κοινού την εταιρεία χαρτοφυλακίου DSB Rejsekort A/S, η οποία κατέχει το 52 % της Rejsekort A/S, επιχείρησης ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων δημοσίων μεταφορών.
- (19) Τέλος, η DSB κατέχει το 100 % της Kort & Godt, αλυσίδας καταστημάτων στους σταθμούς.

## 2.2. ΟΙ ΚΑΤΑΓΕΛΛΟΝΤΕΣ

### 2.2.1. Ο ΠΡΩΤΟΣ ΚΑΤΑΓΕΛΛΩΝ

- (20) Ο πρώτος καταγγέλλων είναι η Gråhundbus, ιδιωτική επιχείρηση οδικών μεταφορών επιβατών (που καλείται στο εξής Gråhundbus).

### 2.2.2. Ο ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΚΑΤΑΓΕΛΛΩΝ

- (21) Ο δεύτερος καταγγέλλων είναι η Dansk Kollektiv Trafik, επαγγελματική ένωση που εκπροσωπεί διάφορες δανικές επιχειρήσεις μεταφορών (στο εξής: DKT).

## 3. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΔΑΝΙΚΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ DSB

### 3.1. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΔΑΝΙΑ

- (22) Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2000, η DSB είχε το μονοπώλιο των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για ολόκληρη τη Δανία. Από τότε, ο Δανός νομοθέτης κατήργησε το μονοπώλιο αυτό και προέβλεψε δύο εναλλακτικά καθεστώτα για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών <sup>(11)</sup>:

<sup>(11)</sup> Lov om jernbanevirksomhed m.v. νόμος αριθ. 289 της 18ης Μαΐου 1998, όπως τροποποιήθηκε τελευταία. Ο πλέον πρόσφατος παγίωμένος νόμος είναι ο νόμος αριθ. 1171 της 2ας Δεκεμβρίου 2004.

- αφενός των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε εμπορική βάση, χωρίς καμία αντιστάθμιση από μέρους των δημοσίων αρχών («ελεύθερες μεταφορές»), και
- αφετέρου, των μεταφορών που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης βάσει συμβάσεων παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών με αντιστάθμιση από μέρους των δημοσίων αρχών («δημόσιες μεταφορές»).

(23) Εξάλλου, σύμφωνα με τις δανικές αρχές καμία υπηρεσία μεταφοράς επιβατών δεν αποτελεί επί του παρόντος αντικείμενο συστηματικής εκμετάλλευσης στο πλαίσιο του καθεστώτος ελεύθερης μεταφοράς.

(24) Δεδομένου ότι πρόκειται για συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών, το δανικό ρυθμιστικό πλαίσιο διακρίνει δύο είδη συμβάσεων:

- τις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών που έχουν αποτελέσει αντικείμενο απευθείας διαπραγμάτευσης μεταξύ των αρμόδιων δημοσίων αρχών και της επιχείρησης, χωρίς να έχει προηγηθεί πρόσκληση για την υποβολή προσφορών. Το Υπουργείο Μεταφορών είναι η αρμόδια αρχή στη Δανία για τη διαπραγμάτευση συμβάσεων παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών αυτού του είδους, εξαιρουμένων των συνδέσεων τις οποίες εκμεταλλεύονται ορισμένες μικρές περιφερειακές επιχειρήσεις,

- τις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών που ανατίθενται μετά από διαδικασία πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών. Η αρμόδια αρχή για τις συμβάσεις αυτές με πρόσκληση για την υποβολή προσφορών είναι η Trafikstyrelsen, ρυθμιστική αρχή που έχει θεσπισθεί από το Υπουργείο Μεταφορών.

(25) Στο πλαίσιο αυτό, η DSB εκμεταλλεύεται τις υπηρεσίες των μεγάλων περιφερειακών και τοπικών γραμμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσίας που συνάπτει απευθείας με το Υπουργείο Μεταφορών.

(26) Εξάλλου, με την πάροδο του χρόνου αναπτύχθηκε προοδευτικά η εφαρμογή διαδικασιών πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών. Το 2002, η Arriva απέκτησε έτσι τμήμα των περιφερειακών δημοσίων μεταφορών της δυτικής Δανίας. Το 2007, μια κοινή επιχείρηση μεταξύ της DSB και της First Group (DSB First) απέκτησε τμήμα των περιφερειακών δημοσίων μεταφορών της ανατολικής Δανίας και της νότιας Σουηδίας, που περιελάμβανε περιφερειακές διεθνικές συνδέσεις δημοσίων μεταφορών.

(27) Οι δανικές αρχές εξέτασαν επίσης την πρόθεσή τους να υποβάλλουν όλο και περισσότερες συμβάσεις στη διαδικασία πρόσκλησης για υποβολή προσφορών.

### 3.2. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2000-2004

(28) Η σύμβαση αυτή αφορά τις μεταφορές μεγάλων γραμμών και τις περιφερειακές τις οποίες εκμεταλλεύονταν η DSB, βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατά τη χρονική περίοδο 2000-2004.

(29) Το τμήμα 1 προβλέπει ότι «στόχος της παρούσας σύμβασης είναι η προώθηση της σχετικής ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών ξεκινώντας από τη σταθερή οικονομική κατάσταση της DSB, δημόσιας σιδηροδρομικής επιχείρησης της Δανίας».

(30) Στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις εκτίθενται περιληπτικά οι πλέον σημαντικές διατάξεις για την ανάλυση της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

#### 3.2.1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ <sup>(12)</sup>

(31) Το άρθρο 3 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης. Αναφέρεται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και υπηρεσιών στους επιβάτες. Η σύμβαση δεν καλύπτει όλες τις υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς που ανατίθενται με πρόσκληση για την υποβολή προσφορών ούτε τις μεταφορές ελεύθερης κυκλοφορίας που περιλαμβάνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων.

(32) Οι υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχει η DSB καθορίζονται λεπτομερώς στο άρθρο 7 της σύμβασης. Η DSB έχει υποχρέωση να παρέχει ορισμένο αριθμό παροχών [που μετράται σε χιλιόμετρα γραμμών (στο εξής: τρενοχιλιόμετρα)], κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

#### Αριθμός τρενοχιλιομέτρων κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης

Οικ. έτος	2000	2001	2002	2003	2004
Χλμ. Σιδ/κών γραμμών (σε εκατ.)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

(33) Το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) ορίζει τον στόχο της εκτέλεσης 51 εκατ. τρενοχιλιομέτρων ετησίως, από την 1η Ιανουαρίου 2006.

(34) Στο άρθρο 8 της σύμβασης προσδιορίζεται ωστόσο ότι το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας μπορεί να αποφασίσει την πρόσκληση για την υποβολή προσφορών για ορισμένα τρενοχιλιόμετρα, πράγμα που θα συνεπαγόταν τη λήξη της σύμβασης. Το άρθρο 8 προβλέπει λεπτομερώς το νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στις προσκλήσεις για την υποβολή προσφορών. Προσδιορίζει επίσης τις συνέπειες, ιδίως όσον αφορά τη μείωση των αντιστάθμισεων και τις συνέπειες όσον αφορά το τροχιαίο υλικό.

(35) Το άρθρο 7 ορίζει επίσης τους κανόνες σχετικά με τα ωράρια και τη συχνότητα της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς. Όσον αφορά τα ωράρια, το άρθρο 9 προβλέπει τον συντονισμό του πίνακα ωραρίων. Πολλές διατάξεις έχουν ως στόχο να επιβάλουν στην DSB τη θέσπιση ενός συνεπούς συστήματος δημοσίων μεταφορών που να επιτρέπει τον συντονισμό μεταξύ λεωφορείων και τρένων.

(36) Το άρθρο 10 περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τη χρησιμοποίηση και την αγορά νέου τροχιαίου υλικού για ποσό συνολικού ύψους 5 δισεκατ. DKK, μέχρι το 2006. Το νέο αυτό τροχιαίο υλικό συνίσταται σε ένα καινούργιο μοντέλο τρένων ντίτζελ που καλούνται IC4, τα δε τεχνικά χαρακτηριστικά των νέων αυτών τρένων όσον αφορά την ταχύτητα, τον αριθμό θέσεων και το επίπεδο άνεσης καθορίζονται στο άρθρο 10, μαζί με τους όρους χρησιμοποίησης των τρένων αυτών σε ορισμένες γραμμές. Οι σχετικές επενδύσεις αντισταθμίζονται μέσω των συμβατικών πληρωμών που περιγράφονται ακολούθως.

<sup>(12)</sup> Η σύμβαση περιλαμβάνει προοίμιο, 22 άρθρα και 5 παραρτήματα.

(37) Οι λοιπές σχετικές διατάξεις που αξίζει να επισημανθούν είναι:

— το άρθρο 11 που προσδιορίζει τους όρους όσον αφορά την υποδομή και καθορίζει τις σχέσεις με τη *Banedanmark*,

— το άρθρο 12 που περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες,

— το άρθρο 13 που καθορίζει τις κυρώσεις σε περίπτωση απουσίας χρονικής συνέπειας,

— το άρθρο 14 που θέτει τους όρους για τον καθορισμό των τιμών μεταφοράς.

### 3.2.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ

(38) Οι οικονομικές αντιστάθμισεις για την DSB καθορίζονται στο άρθρο 4 της σύμβασης.

(39) Τα έσοδα που προέρχονται από την πώληση των εισιτηρίων περιέχονται στην DSB. Επιπλέον η DSB λαμβάνει συμβατική πληρωμή από το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας για τις υπηρεσίες που προβλέπει η σύμβαση.

(40) Οι συμβατικές πληρωμές εμφανίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

**Συμβατικές πληρωμές 2000-2004**

Οικ. έτος	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (σε εκατ.)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

(41) Οι πληρωμές αυτές αναπροσαρμόζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τον δείκτη καθαρών τιμών λιανικής.

(42) Το ποσό των συμβατικών πληρωμών βασίζεται στον δεκαετή κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό της DSB που εγκρίθηκε στις 11 Ιουνίου 1999 και καθορίζει τη μακροπρόθεσμη οικονομική στρατηγική της DSB.

(43) Το άρθρο 4 προβλέπει επίσης ορισμένες αναπροσαρμογές σε σχέση με την εφαρμογή της πενταετούς συμφωνίας-πλαίσου, της 26ης Νοεμβρίου 1999, που εφαρμόζεται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο οδήγησε στην έγκριση διαφόρων ειδικών προσθηκών στη σύμβαση που αφορούν:

— την αγορά και τη θέση σε λειτουργία νέου τροχιαίου υλικού (άρθρο 10 της σύμβασης),

— τα αποθέματα προαστιακών τρένων και τον εκσυγχρονισμό των σταθμών,

— τη βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών συνδέσεων Odense-Svendborg,

— τα οικονομικά κίνητρα που έχουν ως στόχο την προώθηση λογικών μεταφορών από κοινωνικοοικονομική άποψη.

(44) Οι συμβατικές πληρωμές καλύπτουν την απόσβεση και τα συμφέροντα σχετικά με το τροχιαίο υλικό που έχει αγοραστεί σύμφωνα με το άρθρο 10 της σύμβασης. Ωστόσο, οι λοιπές προσθήκες μπορεί να συνεπάγονται αύξηση των συμβατικών πληρωμών.

(45) Το άρθρο 5 αφορά τα σιδηροδρομικά τέλη. Οι συμβατικές πληρωμές περιλαμβάνουν τις δαπάνες της DSB για την καταβολή των σιδηροδρομικών τελών που οφείλονται για τα τρένα που καλύπτει η σύμβαση. Το άρθρο 5 προβλέπει επίσης έναν μηχανισμό ετήσιας αναπροσαρμογής των σιδηροδρομικών τελών.

### 3.2.3. ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

(46) Συνάφθηκε επίσης σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Δανίας και της DSB S-tog a/s που αφορά την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στο ηλεκτροδοτημένο σιδηροδρομικό δίκτυο της πρωτεύουσας για τη χρονική περίοδο 2000-2004.

(47) Η σύμβαση αυτή έχει συναφθεί βάσει του ίδιου προτύπου και περιλαμβάνει ανάλογες διατάξεις με εκείνες της σύμβασης που αφορά την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές. Περιγράφει λεπτομερώς τις υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών της πρωτεύουσας που οφείλει να παρέχει η DSB S-tog a/s, κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, επιβάλλοντας την υποχρέωση παροχής ορισμένου αριθμού υπηρεσιών (που μετράται σε τρενοχιλιόμετρα). Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα ωράρια και τη συχνότητα των υπηρεσιών μεταφορών, καθώς και τις διατάξεις που αφορούν τη χρησιμοποίηση και την αγορά νέου τροχιαίου υλικού.

(48) Το σύστημα αντιστάθμισης που προβλέπει η σύμβαση αυτή είναι ταυτόσημο με εκείνο της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών δημόσιας μεταφοράς μεγάλων και περιφερειακών γραμμών. Οι συμβατικές πληρωμές καθορίζονται με την ίδια βάση υπολογισμού (απόδοση ιδίων κεφαλαίων 6 % μετά την αφαίρεση του φόρου).

(49) Οι συμβατικές πληρωμές περιγράφονται στον ακόλουθο πίνακα και υπόκεινται στις ίδιες λεπτομέρειες εφαρμογής με εκείνες της σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές:

**Συμβατικές πληρωμές 2000-2004**

Οικ. έτος	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (σε εκατ.)	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

### 3.3. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014

- (50) Η δεύτερη σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Δανίας και της DSB αφορά την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών μεγάλων σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές κατά τη χρονική περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2005 έως 31 Δεκεμβρίου 2014.
- (51) Το αντικείμενο της σύμβασης περιγράφεται στην εισαγωγή ως ακολούθως: «καθορισμός ενός πλαισίου για την παροχή της δημόσιας αυτής υπηρεσίας κατά τρόπο που να εγγυάται στο κράτος το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα όσον αφορά τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, λαμβανομένων υπόψη των οικονομικών πόρων που διατίθενται για τη σιδηροδρομική μεταφορά και μέριμνα ώστε η DSB να βρίσκεται σε υγιή οικονομική κατάσταση».

#### 3.3.1. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ <sup>(13)</sup>

- (52) Το άρθρο 1.1 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης. Κάνει μνεία των ειδικών τομέων του δικτύου στους οποίους εκτελείται δημόσια σιδηροδρομική μεταφορά βάσει της απευθείας αυτής σύμβασης.
- (53) Επισημαίνεται ότι στις δύο ειδικές συνδέσεις, η DSB δεν εισπράττει τα έσοδα από την έκδοση των εισιτηρίων. Η σύμβαση αφορά επίσης τις δύο διεθνείς συνδέσεις με τη Γερμανία και τη σύνδεση Κοπεγχάγης – Ystad, που προηγουμένως λειτουργούσε βάσει σύμβασης ελεύθερης μεταφοράς.
- (54) Οι υπηρεσίες μεταφοράς που πρέπει να παρέχει η DSB καθορίζονται σε ένα σχέδιο κυκλοφορίας (αριθμός και συχνότητα διέλευσης των τρένων), σχέδιο στάσεων (εξυπηρέτηση των στάσεων) και σχέδιο γραμμών (απαιτήσεις σύνδεσης). Τα τρία αυτά σχέδια περιγράφονται στο άρθρο 1, όπως επίσης και οι κανόνες σχετικά με τη χωρητικότητα σε καθίσματα, τη συχνότητα, την αξιοπιστία, την ικανοποίηση των επιβατών, τις διακοπές υπηρεσίας και τους άλλους ειδικούς όρους.
- (55) Το άρθρο 2 προβλέπει τις λεπτομέρειες εφαρμογής για τον καθορισμό των τιμών, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικών διατάξεων σχετικά με τις διαδρομές που διασχίζουν το Øresund.

(56) Το άρθρο 3 αφορά το πεδίο εφαρμογής των σχετικών υπηρεσιών μεταφορών σε σχέση με εκείνες που πραγματοποιούνται βάσει σύμβασης ελεύθερης μεταφοράς. Ειδικότερα προσδιορίζεται στην παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου ότι είναι δυνατή η επέκταση των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών πέραν του υφιστάμενου πλαισίου χωρίς αύξηση των συμβατικών πληρωμών.

(57) Το άρθρο 4 καθορίζει τους κανόνες, τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό των σταθμών. Η DSB πρέπει να προετοιμάσει σχέδια εκσυγχρονισμού των σταθμών τα οποία θα υποβληθούν προς ενημέρωση στο Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας.

(58) Στο άρθρο 5 της σύμβασης απαριθμούνται οι ειδικές δεσμεύσεις της DSB για την εκμετάλλευση των δραστηριοτήτων μεταφοράς. Οι δεσμεύσεις αυτές αφορούν μεταξύ άλλων την ενημέρωση, την επιδιώρηση του εξοπλισμού, την υποχρέωση παροχής τροχαίου υλικού στις επιχειρήσεις σε περίπτωση πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών για ορισμένες γραμμές ή υπό ορισμένες συνθήκες και την έκδοση εισιτηρίων ή δελτίων δωρεάν για ορισμένες κατηγορίες επιβατών.

(59) Τέλος το άρθρο 6 προβλέπει τη δυνατότητα και τους όρους για τη διοργάνωση πρόσκλησης υποβολής προσφορών για ορισμένες γραμμές και την επακόλουθη μείωση των συμβατικών πληρωμών που αντιστοιχούν στις σχετικές υπηρεσίες που θα προκύψουν.

#### 3.3.2. ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΩΜΕΣ

- (60) Οι οικονομικές αντισταθμίσεις για την DSB καθορίζονται στο άρθρο 7 της σύμβασης.
- (61) Τα έσοδα από την πώληση των εισιτηρίων περιέρχονται καταρχήν στην DSB <sup>(14)</sup>. Επιπλέον, η DSB λαμβάνει για τις υπηρεσίες που προβλέπει η σύμβαση συμβατική πληρωμή από το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας.
- (62) Οι συμβατικές πληρωμές εμφανίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Συμβατικές πληρωμές 2005-2014

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

- (63) Οι πληρωμές αυτές είναι σταθερές και δεν υποβάλλονται σε αυτόματες αναπροσαρμογές εκτός εάν προβλέπεται άλλως στη σύμβαση. Ωστόσο αναπροσαρμόζονται κάθε χρόνο σύμφωνα με τον δείκτη καθαρών τιμών λιανικής που περιλαμβάνεται στον νόμο του προϋπολογισμού.
- (64) Στη σύμβαση δεν προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού του ποσού των συμβατικών πληρωμών. Το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας έχει αναφέρει ότι οι πληρωμές στηρίζονται σε έναν δεκαετή προϋπολογισμό, που βασίζεται στις εκτιμήσεις δαπανών και εσόδων.
- (65) Οι συμβατικές πληρωμές καλύπτουν μεταξύ άλλων στοιχείων, την απόσβεση και τους τόκους που έχουν σχέση με το νέο τροχαίο υλικό, όπως περιγράφεται στον κατωτέρω πίνακα:

<sup>(13)</sup> Η σύμβαση περιλαμβάνει προοίμιο, 10 άρθρα και 9 παραρτήματα.

<sup>(14)</sup> Βλέπε εξαιρέσεις ανωτέρω.

## Απόσβεση του νέου τροχαίου υλικού 2005-2014

(σε εκατ. DKK)

Οικ. έτος	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
Τοπικά τρένα						15	44	74	89	89

- (66) Το σχέδιο παράδοσης για τις ετήσιες επενδύσεις του νέου τροχαίου υλικού παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα:

## Παράδοση νέου τροχαίου υλικού

Οικ. έτος	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Τοπικά τρένα							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(\*) Δεδομένα που αναμένονται κατά τη σύναψη της σύμβασης.

- (67) Πολλές διατάξεις έχουν εισαχθεί στη νέα σύμβαση για να ληφθούν υπόψη οι καθυστερήσεις που προέκυψαν στην παράδοση του τροχαίου υλικού, στο πλαίσιο της σύμβασης για τη χρονική περίοδο 2000-2004.
- (68) Το άρθρο 7.1.2 προβλέπει τη δυνατότητα ετήσιας αναπροσαρμογής των συμβατικών πληρωμών σε συνάρτηση με την παράδοση του νέου τροχαίου υλικού. Οι αναπροσαρμογές αυτές δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την καταβολή σημαντικότερης αντιστάθμισης στη DSB. Δεν προβλέπεται τέτοια αναπροσαρμογή όταν το σχετικό ποσό δεν υπερβαίνει τα 8 εκατ. DKK.

## 3.3.3. ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

- (69) Η δεύτερη σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Δανίας και της DSB S-tog a/s αφορά την παροχή υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών στο ηλεκτροδοτημένο σιδηροδρομικό δίκτυο της πρωτεύουσας, κατά τη χρονική περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2005 έως 31 Δεκεμβρίου 2014.
- (70) Η σύμβαση αυτή στηρίζεται σε ένα σύστημα ανάλογων διατάξεων με εκείνες της σύμβασης που αφορά τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές. Ορίζει τις παροχές που πρέπει να εξασφαλίσει η DSB S-tog a/s όσον αφορά τις σχετικές γραμμές, τις υπηρεσίες μεταφορών, τις απαιτήσεις όσον αφορά την ικανότητα, τον κανονικό ρυθμό, την αξιοπιστία της υπηρεσίας, καθώς και το επίπεδο ικανοποίησης των επιβατών ή ακόμα τις διακοπές υπηρεσίας. Στη σύμβαση προσδιορίζονται επίσης οι όροι καθορισμού των τιμών, ο εκσυγχρονισμός των σταθμών και η ανακοίνωση πληροφοριών. Προβλέπονται επίσης κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.
- (71) Το σύστημα αντιστάθμισης που έχει θεσπιστεί με τη σύμβαση αυτή είναι επίσης ταυτόσημο με εκείνο της σύμβασης που αφορά τις υπηρεσίες δημοσίων σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές. Οι συμβατικές πληρωμές καθορίζονται με την ίδια βάση υπολογισμού (απόδοσης ιδίων κεφαλαίων 6 % μετά την αφαίρεση του φόρου).
- (72) Οι συμβατικές πληρωμές εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

## Συμβατικές πληρωμές 2005-2014

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

(73) Όπως και στη σύμβαση που αφορά τις υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών σε μεγάλες και σε περιφερειακές γραμμές η σύμβαση προβλέπει τους όρους αναθεώρησης των τιμών αυτών, καθώς και τις συμβατικές πληρωμές για την απόσβεση του τροχαίου υλικού.

#### 4. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(74) Η Επιτροπή, στην απόφασή της κίνησης της διαδικασίας, εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά των αντιστάθμισεων για παροχές δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλονται στη DSB. Η Επιτροπή ανέφερε ότι αντικείμενο της διαδικασίας ήταν να καθοριστεί κατά πόσον οι συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνεπαγόταν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στη DSB και κατά πόσον οι καταβαλλόμενες συμβατικές πληρωμές θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε υπεραντιστάθμιση των δαπανών στις οποίες υπόκειται η DSB για να ανταποκριθεί στην παροχή της δημόσιας υπηρεσίας που ορίζεται στις συμβάσεις.

(75) Καταρχάς, η Επιτροπή διερωτήθηκε σχετικά με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος υπέρ της DSB. Εφήρμοσε για τον σκοπό αυτό τα κριτήρια που επικαλέστηκε το Δικαστήριο στην υπόθεση *Altmark* <sup>(15)</sup>.

(76) Παρότι η Επιτροπή θεώρησε ότι η δικαιούχος επιχείρηση είχε όντως αναλάβει την εκτέλεση των σαφώς καθορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογικές σκέψεις 69 έως 76 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας), εξέφρασε αντίθετα αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον είχαν προκαθοριστεί κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για τη χρονική περίοδο 2009-2014 (αιτιολογικές σκέψεις 77 έως 80 της εν λόγω απόφασης).

(77) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες για το κατά πόσον οι αντιστάθμισεις υπερέβαιναν το ποσό που ήταν αναγκαίο για την πλήρη ή μερική κάλυψη των δαπανών λόγω της εκτέλεσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους από την εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών. Σχετικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή θα επιθυμούσε ιδιαίτερα να εξετάσει το πλεόνασμα των αποτελεσμάτων της DSB (αιτιολογικές σκέψεις 83 έως 90 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας), τις καθυστερήσεις κατά την παράδοση του τροχαίου υλικού (αιτιολογικές σκέψεις 91 έως 100 της εν λόγω απόφασης) και την ειδική περίπτωση της σύνδεσης Κοπεγχάγης – Ystad (αιτιολογικές σκέψεις 101 έως 103 της εν λόγω απόφασης).

(78) Εξάλλου η Επιτροπή επισήμανε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν είχαν ανατεθεί μετά από διαδικασία

πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών. Εξέφρασε ως εκ τούτου αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον το επίπεδο της απαιτούμενης αντιστάθμισης είχε καθοριστεί βάσει της ανάλυσης των δαπανών στις οποίες μια μεσαία επιχείρηση, υπό χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφοράς ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα έπρεπε να υποβληθεί για να εκτελέσει τις υποχρεώσεις αυτές, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους από την εκτέλεση υποχρεώσεων αυτών (αιτιολογικές σκέψεις 104 έως 107 της εν λόγω απόφασης).

(79) Δεδομένου ότι οι αντιστάθμισεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελούν κρατικούς πόρους που μπορεί να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή εξέφρασε, κατά συνέπεια, τον φόβο ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης υπέρ της DSB.

(80) Κατόπιν, η Επιτροπή διερωτήθηκε σχετικά με το συμβιβάσιμο της παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 <sup>(16)</sup>.

(81) Η Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση του αν έχει τηρηθεί το τρίτο κριτήριο που έχει καθορίσει η απόφαση *Altmark*, εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με το θέμα του κατά πόσον το ποσό της αντιστάθμισης, δηλαδή το ποσό που καταβάλλει η δανική κυβέρνηση, περιοριζόταν σε ό,τι ήταν αναγκαίο για να καλύψει τις δαπάνες που προκαλούσε η εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για τους λόγους που εξηγούνται ανωτέρω. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η εισπραξη από μέρους του δανικού κράτους μερισμάτων επί των αποτελεσμάτων της DSB, καθώς και η μείωση των ετήσιων συμβατικών πληρωμών είχαν επιτρέψει την αποφυγή κάθε κινδύνου υπεραντιστάθμισης (αιτιολογικές σκέψεις 129 και 131 της εν λόγω απόφασης).

#### 5. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΑΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

##### Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

(82) Οι δανικές αρχές σε επιστολή τους, της 12ης Δεκεμβρίου 2008 κρίνουν ότι έχουν ήδη παράσχει στην Επιτροπή, στο πλαίσιο των προηγούμενων αιτήσεων της πληροφοριών, τα

<sup>(15)</sup> Υπόθεση C-280/00, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg* κατά *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* («Altmark»), Συλλογή 2003, σ. I-7747.

<sup>(16)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1, και διορθωτικό στην ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

απαιτούμενα πραγματικά και νομικά στοιχεία, ώστε να μπορεί να καθορίσει ότι οι συμβατικές πληρωμές δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση ή τουλάχιστον ότι η ενδεχόμενη κρατική ενίσχυση συμβιβάζεται με τη συνθήκη. Οι δανικές αρχές υπενθύμισαν έτσι τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που υπέβαλαν στην Επιτροπή. Εξάλλου, ανέπτυξαν επιχειρήματα επί των πραγματικών και νομικών στοιχείων που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο διευκρινίσεων λόγω γεγονότων που έχουν λάβει εν τω μεταξύ χώρα ή βάσει παρατηρήσεων που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(83) Καταρχήν, οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι στηρίζουν τη συλλογιστική που ανέπτυξε η Επιτροπή ότι πρόκειται αφενός για την εξακρίβωση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης με εφαρμογή των κριτηρίων της απόφασης Altmark και αφετέρου της νομικής βάσης για τον καθορισμό του συμβιβασμού με τη συνθήκη.

(84) Αντίθετα, οι δανικές αρχές εκφράζουν τη διαφωνία τους ως προς την ερμηνεία που έδωσε η Επιτροπή στην απόφαση *Danske Busvognmænd* (που είναι επίσης γνωστή ως απόφαση «Comibus») <sup>(17)</sup>. Η Επιτροπή θεωρεί όντως ότι εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνεπάγεται κρατική ενίσχυση, αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί. Αντίθετα, οι δανικές αρχές θεωρούν ότι αν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και οι προβλεπόμενες αντιστάθμισεις στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες προς τον κανονισμό αυτό, τότε δεν υπάρχει υποχρέωση κοινοποίησής τους βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(85) Τέλος, η Δανία επισημαίνει ότι στην πρόσφατη νομολογία, και ιδίως στην απόφαση T-289/03 BUPA του Πρωτοδικείου, προσδιορίζεται ότι τα κριτήρια που διατυπώθηκαν στην απόφαση Altmark πρέπει να εφαρμόζονται λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης στον εκάστοτε τομέα και ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρύ περιθώριο αξιολόγησης.

#### **Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark**

(86) Οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι η Επιτροπή αναγνώρισε ότι το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark είχε τηρηθεί όσον αφορά την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για τη χρονική περίοδο 1998-2008, αλλά εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τη χρονική περίοδο 2009-2014.

(87) Οι δανικές αρχές θεωρούν ότι οι αμφιβολίες αυτές στηρίζονται σε παρανόηση δεδομένου ότι η αντιστάθμιση, όπως και στην περίπτωση της προηγούμενης χρονικής περιόδου, έχει υπολογιστεί βάσει δεκαετούς προϋπολογισμού για τη χρονική περίοδο 2005-2014.

(88) Οι δανικές αρχές διαβίβασαν τον προϋπολογισμό αυτό στην Επιτροπή και υπέβαλαν τους κατά πρόβλεψη υπολογισμούς και τα υποθετικά σενάρια που έλαβαν υπόψη για να τον στηρίξουν, ήτοι:

— γενικό ετήσιο πληθωρισμό 2,5 %,

— αύξηση της τιμής των εισιτηρίων κατά 2,5 %, αντιστοίχως προς τον πληθωρισμό,

— μέση αύξηση της παραγωγικότητας κατά 2,5 % τον χρόνο,

— ετήσιο επιτόκιο 5,15 %,

— απόδοση ιδίων κεφαλαίων 6 % μετά την αφαίρεση του φόρου,

— πραγματοποίηση των επενδύσεων σε τροχαιο υλικό μέχρι περίπου 10 δισεκατ. DKK,

— αύξηση κατά περίπου 20 % του αριθμού διανυόμενων χιλιομέτρων,

— αύξηση κατά περίπου 20 % του αριθμού των επιβατών,

— εξαίρεση του φόρου επί των μισθών για το προσωπικό της DSB.

(89) Εξάλλου, η Δανία προσδιόρισε ότι ο προϋπολογισμός αυτός καταρτίστηκε αρχικά βάσει υποχρεώσεων σχετικά με εγγυήσεις που είχαν σχέση με τις υποδομές το 2003. Οι τροποποιήσεις που επήλθαν στις υποχρεώσεις αυτές και η επακόλουθη μείωση των αντιστάθμισεων που καταβλήθηκαν στη DSB ενσωματώθηκαν εν τω μεταξύ στη σύμβαση πριν από την υπογραφή της. Το Υπουργείο Μεταφορών εξέδωσε το περιεχόμενο της σύμβασης και τον προϋπολογισμό στην πράξη αριθ. 112 του 2004, τα δε σχετικά δεδομένα περιλαμβάνονται στον νόμο του προϋπολογισμού.

#### **Σχετικά με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark**

(90) Οι δανικές αρχές προέβαλαν επιχειρήματα και ενημερωτικά στοιχεία σχετικά με τις τρεις πτυχές για τις οποίες η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά τον κίνδυνο υπεραντιστάθμισης.

<sup>(17)</sup> Υπόθεση T-157/01 *Danske Busvognmænd*, σημεία 77 έως 79.



### ι. Βελτίωση των αποτελεσμάτων της DSB

- (91) Καταρχάς, οι δανικές αρχές κρίνουν ότι οι βελτιώσεις αποτελεσμάτων της DSB δεν οφείλονται σε υπεραντιστάθμιση. Σύμφωνα με τη Δανία, οι βάσεις υπολογισμού της αντιστάθμισης ήταν ορθές, η δε αύξηση των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων δεν καταλογίζεται σε συνεχόμενη υπεραντιστάθμιση, αλλά οφείλεται σε άλλες περιστάσεις.

#### Ίδια κεφάλαια

- (92) Η Δανία παρέχει λεπτομερή ανάλυση της εξέλιξης των ιδίων κεφαλαίων της DSB που αυξήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο 1999-2004 από 4,797 δισεκατ. DKK σε 7,701 δισεκατ. DKK (δηλαδή αύξηση 2,852 δισεκατ. DKK). Η αύξηση ιδίων κεφαλαίων οφείλεται σε ορισμένες συνθήκες που δεν είχαν ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του προϋπολογισμού, μεταξύ των οποίων η μη αναμενόμενη μεγάλη αύξηση της αποτελεσματικότητας της DSB και μη συνήθη περισσότερο αυξημένα έσοδα που προέρχονταν π.χ. από την πώληση ακινήτων. Δεν πρόκειται για συνθήκες τις οποίες θα μπορούσε η δανική κυβέρνηση να λάβει λογικά υπόψη της για την κατάρτιση του προϋπολογισμού και εξ αυτού για τον καθορισμό των ποσών της αντιστάθμισης.

- (93) Οι δανικές αρχές εξηγούν ότι η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων δεν οφείλεται ωστόσο σε επιχορηγήσεις λειτουργίας που καταβλήθηκαν από το κράτος, αλλά σε πέντε άλλους παράγοντες εκ των οποίων ορισμένοι ήταν απρόβλεπτοι:

— Αφενός, ένα ιδιαίτερα μεγάλο μέρος της αύξησης των ιδίων κεφαλαίων της DSB προβλεπόταν στον προϋπολογισμό σύστασης (1,709 δισεκατ. DKK). Από την πράξη 249/1999 προκύπτει ότι υπήρχε αρχικά ένας προφανής πολιτικός και οικονομικός όρος που διήπε τη μετατροπή της DSB σε ανεξάρτητη δημόσια βιώσιμη επιχείρηση και σύμφωνα με το οποίο η DSB θα έπρεπε να επιτύχει σε ορισμένα χρόνια ένα αναλογικό ποσοστό φερεγγυότητας τουλάχιστον 30 %. Η προϋπόθεση αυτή βασιζόταν σε οικονομική αξιολόγηση των αναλογικών ποσοστών φερεγγυότητας που απαιτούνται για επιχειρήσεις του μεγέθους της DSB.

— Στο τέλος της περιόδου αυτής, το 2005, καταβλήθηκαν στο κράτος μερίσματα (736 εκατ. DKK), πράγμα που σημαίνει ότι η DSB δεν είχε όντως στη διάθεσή της αυτά τα ίδια κεφάλαια, κατά τα τέλη του 2004.

— Ένα τμήμα της αύξησης των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται σε τροποποιήσεις στις λογιστικές πρακτικές το 1999 και το 2001, όσον αφορά τις προϋποθέσεις που είχαν επιβληθεί στον προϋπολογισμό έναρξης δραστηριοτήτων του 1999 (αξιολόγηση των ιδίων κεφαλαίων σε 594 εκατ. DKK). Η τροποποίηση αυτή των λογιστικών πρακτικών δεν είχε καμία πραγματική οικονομική σημασία για την επιχείρηση, πράγμα που θα πρέπει, ως εκ τούτου, να διορθωθεί. Οι δανικές αρχές επισημαίνουν έτσι ότι με διορθωμένα τα δεδομένα αυτών των λογιστικών διακυ-

μάνσεων, διαπιστώνεται ότι η εξέλιξη των ιδίων κεφαλαίων ήταν ουσιαστικά αρνητική, με μείωση κατά 135 εκατ. DKK.

— Ο συντελεστής του φόρου εταιρειών που ήταν 32 % όταν καταρτίστηκε ο προϋπολογισμός σύστασης το 1999, μειώθηκε κατόπιν (το 2002, 2003 και 2004) σε 30 %. Η μείωση αυτή του φορολογικού συντελεστή είχε ως αποτέλεσμα απρόβλεπτο κέρδος 43 εκατ. DKK κατά την εν λόγω χρονική περίοδο. Χωρίς την επίδραση αυτή θα είχε υπάρξει αρνητική επίδραση επί των ιδίων κεφαλαίων ύψους 178 εκατ. DKK.

— Αναθεώρηση προς τα κάτω των ιδίων κεφαλαίων στον προϋπολογισμό έναρξης λειτουργίας του 1999, ύψους 36 εκατ. DKK.

- (94) Σύμφωνα με τη Δανία, τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων της DSB δεν οφειλόταν στις υψηλές επιχορηγήσεις λειτουργίας που κατέβαλε το κράτος και θα πρέπει να σχετικοποιηθεί βάσει των προαναφερθέντων οικονομικών, λογιστικών και φορολογικών στοιχείων. Η DSB δεν χρησιμοποίησε, ως εκ τούτου, τις επιχορηγήσεις που έλαβε από το κράτος για να αυξησει τα ίδια κεφάλαιά της σε κλίμακα ανώτερη από το ποσό που προβλεπόταν στον προϋπολογισμό σύστασης.

#### Αποτελέσματα της εκμετάλλευσης

- (95) Δεδομένου ότι πρόκειται για αντικειμενικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης που είχαν εγγραφεί στον προϋπολογισμό πριν από τη διανομή των μερισμάτων, οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι η παρατηρούμενη αύξηση των αποτελεσμάτων δεν αποτελεί ένδειξη του ότι η DSB είχε λάβει υπεραντιστάθμιση. Οι βελτιώσεις αυτές οφείλονται μάλλον σε μία σειρά παραγόντων με θετικές και αρνητικές συνέπειες που δεν ήταν δυνατόν να ληφθούν υπόψη όταν καθορίστηκε το επίπεδο της αντιστάθμισης.

- (96) Η Δανία θεωρεί ότι οι διακυμάνσεις αυτές σε σχέση με τον αρχικό προϋπολογισμό είναι αναπόφευκτες όταν πρόκειται για πολυετείς συμβάσεις που αφορούν την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί το ποσό της αντιστάθμισης κατά τρόπο που να μπορεί να επιβεβαιωθεί κατόπιν με μία εκ των υστέρων εξέταση, ότι όντως αντιστοιχούσε επακριβώς στις πραγματικές δαπάνες, μετά την αφαίρεση των εσόδων και του εύλογου κέρδους.

- (97) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, ακόμα και στις περιπτώσεις όπου η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκύπτει από κατακύρωση μετά από πρόσκληση για την υποβολή προσφορών, μπορεί να υπάρξουν αλλαγές στην αγορά και στην κατάσταση της εκάστοτε επιχείρησης, τέτοιες που το αποτέλεσμα που έχει όντως επιτευχθεί να μην ανταποκρίνεται σ' αυτό που η επιχείρηση υπέρ ης η κατακύρωση είχε προβλέψει κατά τη σύναψη της σύμβασης.

- (98) Η Δανία θεωρεί ως εκ τούτου ότι δεν μπορεί να προβληθούν ως επιχείρημα οι αυξήσεις ή οι μειώσεις των μη αναμενόμενων αποτελεσμάτων που καταλογίζονται σε αυτό το είδος απρόβλεπτων παραγόντων για να επιβεβαιωθεί ότι η αντιστάθμιση είχε καθοριστεί κατά τρόπο που να συνεπάγεται τη χορήγηση υπεραντιστάθμισης ή υποαντιστάθμισης.
- (99) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι διαπιστωθείσες αυξήσεις των αποτελεσμάτων οφείλονται στην ταυτόχρονη επίδραση πολλών παραγόντων όπως η γενική διαμόρφωση της οικονομικής συγκυρίας, οι εξελίξεις στη συγκεκριμένη αγορά, το κέρδος παραγωγικότητας (π.χ. μέσω μειώσεων του κόστους εργασίας της πρόσβασης σε υποδομή μετά την εκχώρηση του κλάδου μεταφοράς εμπορευμάτων, μειώσεις απόσβεσης ή βελτιώσεις της οικονομικής διαχείρισης).
- (100) Η Δανία προσθέτει ότι οι συμβάσεις που συνάφθηκαν με την DSB χαρακτηρίζονται από το ότι οι συμβατικοί εταίροι συμφώνησαν πληρωμή βάσει του συνήθους σκεπτικού σε μια οικονομία αγοράς, το δε επίπεδο πληρωμών καθορίστηκε με τρόπο που να καλύπτει τις δαπάνες της DSB, λαμβανομένων υπόψη των αναμενόμενων εσόδων και του εύλογου κέρδους. Το γεγονός ότι η DSB πέτυχε τελικά καλύτερα αποτελέσματα από εκείνα τα οποία είχαν προβλεφθεί στον προϋπολογισμό δεν σημαίνει ότι το ποσό αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί στις συμβάσεις ήταν ιδιαίτερα υψηλό.

#### Μείωση της αντιστάθμισης και διανομή των μερισμάτων

- (101) Οι δανικές αρχές παρατηρούν ότι ακόμα και αν, κατά τη γνώμη τους, δεν υπήρξε υπεραντιστάθμιση, ο κίνδυνος της υπεραντιστάθμισης έχει εξαλειφθεί εν πάση περιπτώσει από την πολιτική της δανικής κυβέρνησης όσον αφορά τα μερίσματα, η οποία ανακοινώθηκε με τον κανονισμό του προϋπολογισμού (ΕΚ) αριθ. 249/1999 και από την επακόλουθη μείωση της αντιστάθμισης στη συμφωνία που συνήψε με την DSB.
- (102) Όντως, η Δανία θεωρεί ότι με την πολιτική της όσον αφορά τα μερίσματα εξασφάλισε ότι η DSB δεν θα αυξήσει τα ίδια κεφάλαια της πέραν του προβλεπόμενου επιπέδου και εν πάση περιπτώσει όχι πέραν του αναγκαίου επιπέδου. Δεδομένου ότι δεν έχει καθοριστεί κανένας νομικός δεσμευτικός κανόνας, η πολιτική αυτή μερισμάτων τείνει να συνδυάσει δύο πυλώνες:
- το σύνθημα σκεπτικό σε μια οικονομία αγοράς που έχει ως στόχο να καθορίσει τι δικαιολογείται οικονομικά λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης,
  - το κοινωνικοοικονομικό σκεπτικό ή το σχετικό με τον ανταγωνισμό, λόγω του ύψους των ιδίων κεφαλαίων και των επιχορηγήσεων λειτουργίας της DSB.
- (103) Οι δανικές αρχές προσδιορίζουν ότι οι πληρωμές των μερισμάτων προς το κράτος πρέπει να χρησιμοποιούνται ως μέσο διόρθωσης του ύψους των ιδίων κεφαλαίων της DSB κατά τα έτη που θα ακολουθήσουν τη σύσταση και ως μέσο επιστροφής του πλεονάσματος της εκμετάλλευσής αν προ-

κύψει εκ των υστέρων ότι η DSB έχει όντως επιτύχει αποτελέσματα ανώτερα από τα προβλεπόμενα. Η αρχή αυτή προκύπτει από τον νόμο του προϋπολογισμού αριθ. 249/1999. Η πληρωμή των μερισμάτων πρέπει να χρησιμοποιείται για τη συνεχή ρύθμιση της δομής του κεφαλαίου της DSB και με αυτό τον τρόπο της καθαρής επιχορήγησης λειτουργίας. Η πολιτική σχετικά με τα μερίσματα προβλέπει επίσης ότι η DSB πρέπει να ωθηθεί στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δεδομένου ότι το σημείο εκκίνησης ήταν ότι τα μερίσματα θα έπρεπε να ανταποκρίνονται στο ήμισυ του πλεονάσματος της DSB μετά την αφαίρεση του φόρου. Οι αυξήσεις αυτές της αποτελεσματικότητάς της θα είναι έτσι σε κάποιο βαθμό επωφελείς για την DSB και δεν θα εκφράζονται μόνο με επακόλουθη επιστροφή της επιχορήγησης λειτουργίας.

- (104) Οι δανικές αρχές θεωρούν ότι αυτό είναι σύμφωνο με τις γενικές απόψεις μιας οικονομίας της αγοράς σύμφωνα με τις οποίες είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν μέσα παροχής κινήτρων για να καθοριστεί αυτό που κατά σύμβαση καλείται εύλογο κέρδος, όπως προβλέπει η Επιτροπή<sup>(18)</sup>.
- (105) Η Δανία επισημαίνει ότι η εφαρμογή της πολιτικής αυτής όσον αφορά τα μερίσματα είχε ως αποτέλεσμα, κατά τη χρονική περίοδο 1999-2006, σε σχέση με τις αποστολές που αναλήφθηκαν προς εκτέλεση των συμβάσεων, την καταβολή στο κράτος περίπου 3 δισεκατ. DKK επιπλέον σε σχέση με το αρχικά προβλεπόμενο ποσό.
- (106) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές η πολιτική όσον αφορά τα μερίσματα έχει λειτουργήσει εκ των πραγμάτων, ως «μηχανισμός επιστροφής», που επιτρέπει την εξισορρόπηση της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης. Επισημαίνουν ότι το τμήμα της αντιστάθμισης της DSB που επιστρέφεται στο κράτος υπό μορφή μερισμάτων είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από τη διαφορά μεταξύ του πλεονάσματος που προβλεπόταν από τον προϋπολογισμό της DSB και εκείνου που είχε όντως πραγματοποιηθεί. Ως εκ τούτου, η πολιτική των μερισμάτων έχει συμβάλει κατά αυτόν τον τρόπο στο να εξασφαλιστεί ότι η DSB δεν μπορεί να επωφεληθεί από την κρατική επιχορήγησης λειτουργίας για να επιτύχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, π.χ. να αυξήσει τα ίδια κεφάλαια της πέραν του προβλεπόμενου επιπέδου ή να εκμεταλλευτεί το ετήσιο πλεόνασμα.
- (107) Εξάλλου οι δανικές αρχές κρίνουν ότι είναι ιδιαίτερα δύσκολο να καθοριστούν συμβατικοί κανόνες για μία εκ των υστέρων διόρθωση της επιχορήγησης λειτουργίας. Αντίθετα το κράτος είναι σε θέση -χάρη στην πολιτική των μερισμάτων, σύμφωνα με το δανικό εταιρικό δικαιο- να εξασφαλίσει ότι η καθαρή επιχορήγησης λειτουργίας διορθώνεται όντως, εάν το αποτέλεσμα του οικονομικού έτους είναι ανώτερο από το αναμενόμενο ή από εκείνο που είχε προβλεφθεί κατά τη σύναψη της σύμβασης. Σύμφωνα με τις δανικές αρχές η διανομή των μερισμάτων αποτελεί, ως εκ τούτου, στην πράξη, ένα εξαιρετικά αποτελεσματικό μέσο για την αποφυγή της υπεραντιστάθμισης.

<sup>(18)</sup> Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67). Βλέπε ειδικότερα άρθρο 5 παράγραφος 4.

(108) Εξάλλου, οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι το Γενικό Δικαστήριο είχε επίσης καθορίσει ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρύ περιθώριο αξιολόγησης όσον αφορά τον καθορισμό της αντιστάθμισης όταν αυτή εξαρτάται από την αξιολόγηση πολύπλοκων οικονομικών περιστατικών<sup>(19)</sup>. Υπενθυμίζουν επίσης ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν προβλέπει καμία υποχρέωση σύμφωνα με την οποία μία αναθεώρηση προς τα κάτω της καθαρής επιχορήγησης εκμετάλλευσης πρέπει πάντα να πραγματοποιείται με κάποιο συγκεκριμένο τρόπο είτε με την εφαρμογή συμβατικών κανόνων ή με άλλο ισοδύναμο τρόπο. Αυτό που έχει σημασία σύμφωνα με τα κριτήρια της απόφασης Altmark, είναι το κράτος να βεβαιωθεί όντως ότι δεν υπάρχει υπεραντιστάθμιση. Ωστόσο, επαφίεται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν κατά ποιον τρόπο θα το εφαρμόσουν στην πράξη.

## ii. Καθυστερήσεις στην παράδοση του τροχαίου υλικού

(109) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές η καθυστέρηση παράδοσης των τρένων IC4 και IC2 δεν απέφερε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα στην DSB.

(110) Επιβεβαιώνουν ότι η παράδοση των νέων τρένων IC4 και IC2, που είχαν παραγγελθεί πριν από τη σύναψη της σύμβασης μεταφορών για τη χρονική περίοδο 2005-2014 και θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί από το 2003, καθυστέρησε με υπαιτιότητα του κατασκευαστή (AnsaldoBreda). Οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι εάν η παράδοση είχε πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα, η DSB θα έπρεπε να φέρει τις δαπάνες της απόσβεσης των τρένων και τους σχετικούς τόκους, που καλύπτονταν από τις πληρωμές που προέβλεπε η σύμβαση.

### Σύμβαση μεταφορών 2005-2014

(111) Από τη στιγμή που η DSB δεν υπέστη τις δαπάνες αυτές, οι συμβατικές πληρωμές μειώθηκαν στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφορών για τη χρονική περίοδο 2005-2014. Το ακριβές ποσό των δαπανών που αποφεύχθηκαν υπολογίζεται βάσει συμβάσεων δανειοληψίας που όντως συνήψε η DSB και από μια εικοσαετή περίοδο απόσβεσης, σύμφωνα με τις λογιστικές πρακτικές της εταιρείας αυτής (ήτοι 4 εκατ. DKK που εξοικονομήθηκαν λόγω της καθυστέρησης ενός έτους στην παράδοση του τρένου IC4 και 2,7 εκατ. DKK για την καθυστέρηση παράδοσης ένας έτους του τρένου IC2).

(112) Κατά συνέπεια, οι πληρωμές προς την DSB μειώθηκαν στο πλαίσιο της σύμβασης κατά 645 εκατ. DKK (252 εκατ. DKK το 2005 και 393 εκατ. DKK το 2006).

(113) Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, η Δανία κρίνει ότι δεν μπορεί να θεωρήσει ότι οι καθυστερήσεις παράδοσης των τρένων IC4 και IC2 είχαν ως αποτέλεσμα υπεραντιστάθμιση για την DSB, όσον αφορά η σύμβαση μεταφορών 2005-2014,

### Συμπληρωματικές συμβάσεις

(114) Η DSB για να διαθέτει αρκετά σύγχρονο υλικό προέβη σε μίσθωση από το 2001, με συμπληρωματικές συμβάσεις τις οποίες χρειάστηκε να παρατείνει μετά το 2006, λόγω σημαντικών καθυστερήσεων του προμηθευτή AnsaldoBreda (παράταση για 4 επιπλέον έτη).

(115) Οι δανικές αρχές διευκρινίζουν αφενός ότι η συμβατική πληρωμή προς την DSB σύμφωνα τη σύμβαση δεν κάλυπτε τις δαπάνες που είχαν σχέση με τη θέση των τρένων σε λειτουργία (απόσβεση και τόκους), σε περίπτωση που τα τρένα αυτά δεν τήθενταν όντως σε λειτουργία και ότι η διαπραγμάτευση της σύμβασης δεν προέβλεπε καμία υποχρέωση της DSB να θέσει σε λειτουργία υλικό αντικατάστασης για τις προαναφερθείσες γραμμές.

(116) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, οι συμπληρωματικές συμβάσεις επιβάλλουν ως εκ τούτου στη DSB συμπληρωματικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (θέση σε λειτουργία σύγχρονου υλικού αντικατάστασης σε ορισμένες γραμμές) χορηγώντας της ταυτόχρονα αντιστάθμιση για τις δαπάνες μίσθωσης.

### Σύμβαση μεταφορών 2000-2004

(117) Οι δανικές αρχές θεωρούν ότι το καθαρό θετικό οικονομικό αποτέλεσμα που οφείλεται στην καθυστέρηση καταλογίζεται στο ότι η πενταετής αρχική σύμβαση, καθώς και η συμπληρωματική σύμβαση για τη χρονική περίοδο 2001-2004, δεν προέβλεπαν διατάξεις σχετικά με τη μείωση της αντιστάθμισης σε περίπτωση καθυστέρησης της παράδοσης των τρένων IC4. Αντίθετα, η σύμβαση μεταφορών 2005-2014 περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη μείωση της αντιστάθμισης σε περίπτωση καθυστέρησης.

(118) Οι δανικές αρχές υποστηρίζουν το θετικό αυτό αποτέλεσμα για τη χρονική περίοδο 2001-2004 λόγω της καθυστέρησης στην παράδοση των τρένων σε 104 εκατ. DKK. Ωστόσο, η άμεση αυτή συνέπεια δεν καλύπτει τις πραγματικές οικονομικές συνέπειες της καθυστέρησης για την DSB, η οποία δεν μπόρεσε να χρησιμοποιήσει νέα τρένα (συντήρηση των παλαιότερων τρένων, ζημία όσον αφορά το γόητρό της, απώλεια εσόδων).

(119) Εξάλλου, η Δανία προσδιορίζει ότι οι αντιστάθμισεις που έλαβε η DSB από την AnsaldoBreda αντιπροσωπεύουν μόνο μια προσωρινή αντιστάθμιση για την οικονομική απώλεια που προέκυψε από τις καθυστερήσεις παράδοσης των τρένων. Κατά την παράδοση θα καθοριστεί το τελικό ποσό της ζημίας της DSB, καθώς και το τελικό πόσο της αποζημίωσης από την AnsaldoBreda.

<sup>(19)</sup> Υπόθεση T-289/03 BUPA/Επιτροπής, Συλλογή 2008, σημείο 214.

(120) Οι δανικές αρχές θεωρούν επομένως ότι η αποζημίωση αυτή αντιστοιχεί επακριβώς στην οικονομική απώλεια της DSB και ως εκ τούτου θα είναι ουδέτερη για τη λογιστική της. Για τον ίδιο λόγο, η καθαρή επίπτωση της αποζημίωσης της AnsaldoBreda δεν αποτελεί υπεραντιστάμιση για την DSB. Οι καθυστερήσεις στην παράδοση των τρένων δεν παρέσχον ούτε θα παράσχουν στο μέλλον οικονομικό πλεονέκτημα στη DSB.

(121) Τέλος, οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν ότι εν πάση περιπτώσει η πολιτική μερισμάτων της δανικής κυβέρνησης λειτουργεί κατά τρόπον ώστε η ενδεχόμενη θετική επίδραση των αντισταθμίσεων που λαμβάνει η DSB να εξαλείφεται κατά την πληρωμή των μερισμάτων.

### iii. Ειδική περίπτωση της σύνδεσης Κοπεγχάγης – Ystad

#### Αντισταθμίσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών

(122) Οι δανικές αρχές προσδιορίζουν ότι μόνο η εκμετάλλευση της συγκεκριμένης γραμμής από μέρους της DSB κατά τη χρονική περίοδο 2005-2014 παρέσχε αντιστάθμιση.

(123) Ουσιαστικά, θα πρέπει να διακριθούν τρεις περιοδοί όσον αφορά την εκμετάλλευση της εν λόγω γραμμής:

— Μέχρι το 2002, η γραμμή αποτελούσε αντικείμενο εκμετάλλευσης ως «δραστηριότητα ελεύθερης μεταφοράς», δηλαδή υπό όρους πλήρους ανταγωνισμού, χωρίς το κράτος να καταβάλλει καμία αντιστάθμιση ή να επιβάλλει καμία υποχρέωση. Η DSB έπρεπε έτσι να τηρεί χωριστή λογιστική για τη γραμμή αυτή, η οποία έπρεπε να παρουσιάζει πλεόνασμα κατά τη συνολική διάρκεια μιας συγκεκριμένης περιόδου, λαμβανομένων υπόψη μόνο των εσόδων αυτής της γραμμής.

— Το 2002, η DSB αποφάσισε να σταματήσει την εκμετάλλευση της γραμμής βάσει σύμβασης «ελεύθερης μεταφοράς» και συνήψε κατόπιν διαπραγμάτευσης σύμβαση με το Υπουργείο Μεταφορών για την εκμετάλλευση της γραμμής με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας από το 2002 μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 2004 συμπεριλαμβανομένης. Από την άλλη πλευρά, η σύμβαση αυτή δεν προέβλεπε την καταβολή χωριστής ή επιπλέον πληρωμής στην DSB για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

— Κατά τη σύναψη της σύμβασης μεταφορών για τη χρονική περίοδο 2005-2014 κατέστη δυνατόν η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στη DSB να καλύπτει και για τη γραμμή Κοπεγχάγη-Ystad.

(124) Η Δανία προσδιορίζει έτσι ότι κανένας δημόσιος πόρος δεν καταβλήθηκε για την εκμετάλλευση της γραμμής, πριν το 2005.

(125) Εξάλλου, οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η γραμμή αυτή ήταν ελλειμματική όταν λειτουργούσε υπό καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας και θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ένα μικρό μέρος των εσόδων που όντως εισπράχθηκαν μπορεί να οφείλεται σε έμμεσες συνέπειες της έναρξης εκμετάλλευσης της γραμμής Κοπεγχάγη-Ystad από μέρους της DSB, προς επιβεβαίωση ότι η DSB θα πρέπει να έλαβε υπεραντιστά-

μιση. Εν πάση περιπτώσει η DSB θα είχε φυσικά δικαίωμα να εισπράξει εύλογο κέρδος υπό μορφή αμοιβής του κεφαλαίου που είχε επενδύσει. Οι δανικές αρχές κρίνουν ότι αυτό δεν επαρκεί για να επιβεβαιώσει ότι τα έσοδα που όντως εισέπραξε η DSB οδήγησαν σε υπεραντιστάμιση, αν ληφθεί υπόψη και το εύλογο κέρδος.

#### Διέλευση με πορθμεία

(126) Όσον αφορά το θέμα των δαπανών στις οποίες υπόκειται η DSB για την πώληση εισιτηρίων που περιλαμβάνουν τη διέλευση με πορθμεία μεταξύ Ystad και Rønne, λιμένα άφιξης στη νήσο Bornholm, οι δανικές αρχές διαβίβασαν τις τιμές που εφαρμόζει η Bornholmstrafikken, εταιρεία εκμετάλλευσης του πορθμείου. Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, προκύπτει ότι η DSB και η Gråhundbus δεν έχουν εφαρμόσει διαφορετικές τιμές.

(127) Οι δανικές αρχές προσκόμισαν επίσης ενημερωτικά στοιχεία με τους όρους εκμετάλλευσης της σύνδεσης Rønne-Ystad με πορθμεία από μέρους της εταιρείας Bornholmstrafikken A/S. Βάσει σύμβασης που συνάφθηκε με την κυβέρνηση μετά από πρόσκληση για την υποβολή προσφορών καθορίζονται τα εξής:

— Η σύμβαση μεταξύ της κυβέρνησης και της Bornholmstrafikken ορίζει γενική υποχρέωση σύμφωνα με την οποία η Bornholmstrafikken πρέπει να φροντίζει ώστε να συμπίπτουν τα ωράρια άφιξης και αναχώρησης με εκείνα των εταιρειών εκμετάλλευσης των γραμμών λεωφορείων και τρένων που συνδέουν την Κοπεγχάγη με το Ystad.

— Η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει επίσης ρήτρες που υποχρεώνουν την Bornholmstrafikken να αναπτύξει συνεργασία όσον αφορά τα εισιτήρια με τις εταιρείες εκμετάλλευσης των γραμμών λεωφορείων ή τρένων οι οποίες, κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης εξασφαλίζουν τη σύνδεση Κοπεγχάγη-Ystad με τρένο ή λεωφορείο, κατά τρόπον ώστε οι επιβάτες να μπορούν να αγοράσουν συνδυασμένο εισιτήριο πορθμείου και λεωφορείου/τρένου με μειωμένη τιμή.

— Οι ελάχιστες τιμές που η Bornholmstrafikken δικαιούται να απαιτήσει καθορίζονται από τη σύμβαση.

— Δεν υπάρχει καμία άλλη διάταξη σχετικά με απαιτήσεις όσον αφορά τις τιμές ή τη μείωσή τους, η δε κυβέρνηση δεν έχει λόγο να προβάλλει περαιτέρω απαιτήσεις σχετικά με το θέμα αυτό.

(128) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, προκύπτει ως εκ τούτου ότι η κυβέρνηση δεν έχει τη δυνατότητα να ασκήσει άλλη επιρροή στην εκμετάλλευση της Bornholmstrafikken, πλην εκείνης που συνίσταται στο να μεριμνήσει ώστε η Bornholmstrafikken να τηρεί τις διατάξεις της σύμβασης. Η Bornholmstrafikken εφαρμόζει -και έχει πάντα εφαρμόσει καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου από το 2000 και μετά- τιμές ταυτόσημες με εκείνες της DSB και της Gråhundbus αντιστοίχως, η δε DSB δεν έχει ως εκ τούτου αποκομίσει κανένα πλεονέκτημα.

- (129) Οι δανικές αρχές ενημερώνουν ωστόσο ότι η μόνη τιμή που δεν εφαρμόζεται στην DSB είναι η ειδική τιμή για το DSB Orange με διέλευση της γέφυρας Grand Belt. Πρόκειται για τιμή που αφορά ένα ειδικό εισιτήριο της DSB, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο από τους επιβάτες που αγοράζουν εισιτήριο DSB Orange με αφετηρία το Jutland και κατεύθυνση προς Bornholm. Σύμφωνα με τις δανικές αρχές η Bornholmstrafikken χορηγεί έκπτωση γι' αυτό το ειδικό εισιτήριο γιατί επιθυμεί να προσελκύσει προς το Bornholm περισσότερους επιβάτες από το Jutland. Η ειδική αυτή έκπτωση δεν έχει επιβληθεί με σύμβαση μεταξύ του δανικού κράτους και της εταιρείας εκμετάλλευσης του πορθμείου. Προκύπτει ως εκ τούτου από μία εμπορική βούληση ανάπτυξης πελατείας στο Jutland και μέσω αυτού ανάπτυξης της πελατείας γενικότερα.
- (130) Σχετικά με το θέμα αυτό οι δανικές αρχές θεωρούν ότι πρόκειται για ένα γενικό εμπορικό μέτρο που συνίσταται σε παροχή έκπτωσης με σκοπό τη διεύρυνση της πελατείας. Προσδιορίζουν ότι η Gråhundbus εκμεταλλεύεται τη γραμμή Κοπεγχάγης-Ystad, και εκ του γεγονότος αυτού δεν διασχίζει την Grand Belt. Ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη τους είναι προφανές ότι η μείωση που αντιστοιχεί στη διαδρομή αυτή δεν εμφανίζεται στις τιμές που εφαρμόζει η Gråhundbus.
- (131) Οι δανικές αρχές προσδιορίζουν επίσης ότι η προσφορά αυτή αφορούσε μόνο [...] (\*) επιβάτες κατά τη χρονική περίοδο 2003-2008. Στηριζόμενοι στην πρωτοβουλία των επιχειρήσεων, η προσφορά αυτή θα μπορούσε να είναι ανοικτή σε εταιρείες λεωφορείων που θα επιθυμούσαν να παράσχουν την ίδια υπηρεσία. Αναφέρουν εξάλλου ότι η εμπορική αυτή προσφορά δεν προτείνεται πλέον μετά το 2009.
- (132) Κατά συνέπεια, η Δανία θεωρεί ότι η DSB δεν επωφελήθηκε από πλεονέκτημα που να συνδέεται με την εκμετάλλευση της γραμμής Κοπεγχάγης-Ystad, είτε υπό μορφή υπεραντιστάθμισης είτε υπό μορφή ιδιαίτερα χαμηλών τιμών για τη διέλευση Rønne-Ystad με πορθμείο.
- Σχετικά με το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark**
- (133) Στο θέμα του κατά πόσον η αντιστάθμιση καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών που θα έπρεπε να αναλάβει μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση, οι δανικές αρχές θεωρούν ότι στο πλαίσιο της σύστασης της DSB ως ανεξάρτητης επιχείρησης, πραγματοποιήθηκαν όλες οι αναγκαίες και εφικτές πρακτικά αναλύσεις.
- (134) Επισημαίνουν επίσης ότι τη βάση για τον διαχωρισμό της DSB από το κράτος αποτέλεσε η έκθεση Bernstein, η οποία περιείχε λεπτομερή ανάλυση των δυνατοτήτων αύξησης της αποτελεσματικότητας της DSB <sup>(20)</sup>, οι οποίες εφαρμόστηκαν κατόπιν σε σχέδιο αναδιάρθρωσης μεγάλης εμβέλειας, το 1996. Τα μέτρα αυτά είχαν ωστόσο ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της εμπορικής αποτελεσματικότητας της DSB και την αύξηση της παραγωγικότητάς της κατά 32 %.
- (135) Στο πλαίσιο της σύστασης της DSB οι δανικές αρχές κατάρτισαν δεκαετή προϋπολογισμό, που στηρίζεται σε διάφορους αρχικούς υποθετικούς όρους, μεταξύ των οποίων βελτίωση της παραγωγικότητας, και βάσει της οποίας θα καθορίζεται η επιχορήγηση λειτουργίας της DSB για τη χρονική περίοδο 1999-2004.
- (136) Ο προϋπολογισμός αυτός, που υπάχθηκε στον νόμο 249 της 11ης Ιουνίου 1999, στηριζόταν στην αναμενόμενη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων 6 %, μετά την αφαίρεση του φόρου το οποίο οι δανικές αρχές είχαν θεωρήσει ως εύλογο κέρδος.
- (137) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, η επιχορήγηση εκμετάλλευσης προέκυψε ως εκ τούτου από γενική αξιολόγηση των δαπανών, των εσόδων και ενός εύλογου κέρδους που θα πραγματοποιείτο βάσει των στοιχείων που ήταν διαθέσιμα το 1999 και σύμφωνα με τις αρχές της οικονομίας της αγοράς. Ο καθορισμός του δεκαετούς προϋπολογισμού, καθώς και ο περαιτέρω υπολογισμός των συμβατικών πληρωμών που καταβάλλονταν στην DSB, θα πραγματοποιούνταν έτσι τηρουμένου του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark.
- (138) Εξάλλου, οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν την κοινοτική νομολογία <sup>(21)</sup> και επισημαίνουν τις δυσχέρειες στην υπόθεση αυτή, όσον αφορά την πραγματοποίηση συγκεκριμένης σύγκρισης με άλλη επιχείρηση.
- Σχετικά με τη λογιστική**
- (139) Αν η Επιτροπή κατέληγε παρ' όλα αυτά στο συμπέρασμα ότι έχει χορηγηθεί στη DSB κρατική ενίσχυση, οι δανικές αρχές, είναι της γνώμης ότι η αντιστάθμιση αυτή συμβιβάζεται εν πάση περιπτώσει με την εσωτερική αγορά.
- (140) Κατά τη γνώμη τους, στο πλαίσιο της σύστασης των συμβάσεων κατόπιν διαπραγμάτευσης, είχαν πραγματοποιηθεί οι πλέον προωθημένες αναλύσεις και υπολογισμοί που ήταν πρακτικά δυνατό να πραγματοποιηθούν, ώστε να εξασφαλιστεί ο ορθός υπολογισμός της αντιστάθμισης.
- (141) Οι δανικές αρχές συμφωνούν με τη συλλογιστική της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης διαδικασίας σύμφωνα με την οποία, ουσιαστικά η αντιστάθμιση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά υπό την προϋπόθεση ότι έχει τηρηθεί το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark.
- (142) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι δανικές αρχές κρίνουν ότι στιδήποτε θα μπορούσε να απαιτηθεί γενικά για να εξασφαλιστεί το ότι η DSB δεν λαμβάνει υπεραντιστάθμιση έχει πραγματοποιηθεί και ότι πρέπει τουλάχιστον να συναχθεί ότι η συμβατική πληρωμή που έλαβε η DSB κατ' εφαρμογή των κατόπιν διαπραγμάτευσης συναφθεισών συμβάσεων αποτελεί ενίσχυση συμβιβασίμη με την κοινή αγορά.

(\*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

<sup>(20)</sup> Η έκθεση Bernstein εκπονήθηκε το 1993 μετά από εμπειρογνομosούνη που ζήτησε το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας.

<sup>(21)</sup> Ειδικότερα, υποθέσεις T-289/03, BUPA/Επιτροπής, Συλλογή 2008, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-309/04, T-317/04, T-329/04 και T-336/04, TV 2/Danemark A/S κατά Επιτροπής [2008] ECR II-2935.

- (143) Από την άλλη πλευρά, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι δανικές αρχές δεν συμερίζονται τη συλλογιστική της Επιτροπής ότι πρόκειται για διάκριση μεταξύ σύμβασης και υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της νομιμότητας της ενίσχυσης. Θεωρούν στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι αν η DSB έχει λάβει κρατική ενίσχυση, η ενίσχυση αυτή δεν χρειαζόταν να κοινοποιηθεί. Αν η Επιτροπή διατηρήσει τη συλλογιστική της, ουσιαστικά θα προβεί σε μια θεμελιώδη και αδικαιολόγητη διάκριση σχετικά με το αν ένα κράτος μέλος που επιβάλλει σε μια επιχείρηση που του ανήκει κατά 100 % την υποχρέωση να εκτελέσει αποστολές μεταφορών, περιλαμβάνει ή όχι σε σύμβαση την έκταση, της ποιότητας και την τιμή των παροχών.
- (144) Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, οι δανικές αρχές είναι της γνώμης ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος να απαιτήσουν επιστροφή της κρατικής ενίσχυσης που θα μπορούσε να θεωρηθεί ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

#### **Όσον αφορά τον φόρο επί των μισθών**

- (145) Οι δανικές αρχές παρατηρούν ότι βάσει των πληροφοριών σχετικά με τις προβλέψεις κατάργησης του φόρου επί των μισθών, η Επιτροπή δεν εξέτασε το ζήτημα του φόρου αυτού στην παρούσα διαδικασία.
- (146) Για κάθε νόμιμη χρήση οι δανικές αρχές προσδιόρισαν ότι οι τροποποιήσεις του φόρου επί των μισθών θεσπίστηκαν με τον νόμο 526 της 25ης Ιουνίου 2008 και άρχισαν να ισχύουν την 1η Ιανουαρίου 2009.

#### **Σχετικά με τη νομική βάση για την εξέταση του συμβιβάσιμου**

- (147) Οι δανικές αρχές ανέφεραν με επιστολή τους της 8ης Ιανουαρίου 2010 ότι δεν είχαν να κάνουν ιδιαίτερες παρατηρήσεις σχετικά με τον καθορισμό από μέρους της Επιτροπής του αν η εφαρμοζόμενη νομική βάση θα ήταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ή ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

#### **6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

- (148) Διαβίβαστηκαν παρατηρήσεις από την DSB, τη δικαιούχο επιχείρηση των συγκεκριμένων μέτρων και από την DKT, τη δεύτερη καταγγέλλουσα. Πρέπει να επισημανθεί ότι η Gråhundbus, η πρώτη καταγγέλλουσα δεν διαβίβασε σχόλια.

##### **6.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΒΙΒΑΣΕ Η DSB**

- (149) Η DSB με επιστολή της της 30ής Δεκεμβρίου διαβίβασε τις παρατηρήσεις της για την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από μέρους της Επιτροπής.
- (150) Η DSB αναφέρει ότι συμερίζεται πλήρως τις παρατηρήσεις των δανικών αρχών και περιορίζεται να εξετάσει το κατά πόσον η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει την ανάκτηση της ενίσχυσης αν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτελούν κρατική ενίσχυση ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

- (151) Η DSB θεωρεί ότι η ανάκτηση μιας τέτοιας ενίσχυσης, στη συγκεκριμένη περίπτωση, θα ήταν αντίθετη με την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και θα παρεμπόδιζε την εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (CE) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ <sup>(22)</sup>.

- (152) Καταρχάς, η DSB θεωρεί ότι μπορούσε δικαιολογημένα να πιστεύει ότι οι συμβατικές πληρωμές της δανικής κυβέρνησης σχετικά με τις πενταετείς και δεκαετείς συμβάσεις δεν αποτελούσαν κρατική ενίσχυση. Θεωρεί όμως ότι η κατάσταση δεν ήταν σαφής όσον αφορά τον έλεγχο που θα έπρεπε να διενεργηθεί για να εξακριβωθεί η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

- (153) Εξάλλου, η DSB θεωρεί ότι, θα πρέπει να ανατρέξει κανείς στην εποχή που έλαβε χώρα η συναλλαγή για να αξιολογήσει κατά πόσο η κυβέρνηση της χορήγησε κάποιο πλεονέκτημα. Η πιθανή αβεβαιότητα όσον αφορά το κόστος των υπηρεσιών και τις ενδεχόμενες άλλες πηγές εισοδήματος δεν μπορεί να εμποδίσει το κράτος να συνάψει μια συμφωνία βάσει τιμών που αντικατοπτρίζουν τις συνθήκες της αγοράς. Σύμφωνα με την DSB, κάθε συμφωνία περιλαμβάνει γενικά κάποια αβεβαιότητα και υπό κανονικές συμβατικές σχέσεις, η επιχείρηση είναι εκείνη που αναλαμβάνει αυτόν τον κίνδυνο. Ένα τέτοιο σύστημα στο οποίο η DSB αναλαμβάνει από μόνη της τον κίνδυνο της απρόβλεπτης διακύμανσης των πωλήσεων εισιτηρίων ή των δαπανών αποτελεί το αποτελεσματικότερο μέσο για να την ωθήσει να βελτιώσει τις υπηρεσίες της και να προσελκύσει περισσότερους επιβάτες <sup>(23)</sup>, πράγμα που επιτρέπει στο κράτος να αξιολογήσει καλύτερα τις συμβατικές πληρωμές που καταβάλλει στη DSB και να την υποχρεώσει να αναλάβει τον κίνδυνο σε περίπτωση μείωσης των επιδόσεων της π.χ. λόγω κακής διαχείρισης ή απώλειας εισοδήματος. Η DSB έχει έτσι τη γνώμη ότι το κράτος, κατά τη σύναψη των δύο συμβάσεων, ενήργησε ως ορθολογικός επενδυτής, βελτιστοποιώντας τις δυνατότητες να επιτύχει από τις εν λόγω συμβάσεις την καλύτερη δυνατή απόδοση.

- (154) Δεύτερον, η DSB θεωρεί ότι ήταν εύλογο να έχει δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στο ότι οι συμβατικές πληρωμές υπόκειντο εν πάση περιπτώσει στα κριτήρια που καθορίζονται στο κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και τύγχαναν εξαίρεσης ανά κατηγορία βάσει του κανονισμού αυτού. Εκφράζει ωστόσο αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία που δίνει η Επιτροπή στο άρθρο 14.

- (155) Η DSB υπενθυμίζει όντως ότι το τμήμα V του κανονισμού, το οποίο δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με το ποσό των αντιστάθμισεων, αντιτίθεται προς τα τμήματα II έως IV του ίδιου κανονισμού που περιλαμβάνουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με το ποσόν της αντιστάθμισης όταν πρόκειται για υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με τη DSB ο κανονισμός είχε ως στόχο να ικανοποιήσει την επιθυμία εξασφάλισης μιας λογικής αντιστάθμισης για τους

<sup>(22)</sup> ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

<sup>(23)</sup> Βλέπε ιδίως απόφαση της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 2006, Ν 604/2005 – Γερμανία - Υπηρεσίες Δημοσίων Λεωφορειακών Μεταφορών Βιτεμβέργης, ΕΕ C 209 της 31.8.2006, σ. 7, σημεία 78 και ακόλουθα.

επιχειρηματίες. Ωστόσο, δεδομένου ότι πρόκειται για οικειοθελείς αναλήψεις υποχρεώσεων, οι μεταφορές που έχουν συνδεθεί με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βρίσκονται σε κατάσταση σαφώς διαφορετική από εκείνη των επιχειρήσεων στις οποίες το κράτος επέβαλε μονομερώς υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πράγμα που αντικατοπτρίζεται στον κανονισμό. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η Επιτροπή δεν μπορεί να ερμηνεύσει τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ <sup>(24)</sup>.

- (156) Τέλος, η DSB δεν συμμερίζεται την ερμηνεία που έδωσε η Επιτροπή στο άρθρο 17 του κανονισμού, σύμφωνα με την οποία η απαλλαγή από την προβλεπόμενη κοινοποίηση επιτρέπεται μόνο για αντισταθμίσεις λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και όχι λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

### **Σχετικά με τη νομική βάση για την εξέταση του συμβιβασμού**

- (157) Η DSB διαβίβασε τις παρατηρήσεις της, με επιστολή της 8ης Ιανουαρίου 2010. Αμφισβητεί ως προς την αρχή το γεγονός ότι η Επιτροπή εφαρμόζει τον κανονισμό στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- (158) Η DSB υπενθύμισε ότι οι υπό εξέταση συμβάσεις μεταφορών μεταξύ της DSB και του δανικού κράτους συνάφθηκαν πριν από την έκδοση του κανονισμού και πριν από την έναρξη ισχύος του. Εάν εφαρμοστεί ο κανονισμός, θα πρόκειται για εφαρμογή νομοθεσίας αναδρομικά, πράγμα που η DSB θεωρεί αντίθετο με τις θεμελιώδεις νομικές αρχές, τόσο με την αρχή της νομικής ασφάλειας όσο και με την αρχή της προστασίας της νόμιμης εμπιστοσύνης. Η DSB επισημαίνει επίσης ότι τίποτα δεν οδηγεί στη σκέψη ότι ο νομοθέτης της ΕΕ επιθυμούσε να δώσει αναδρομική ισχύ στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (159) Αντίθετα, η DSB επισημαίνει ότι ο κανονισμός προβλέπει προοδευτική εισαγωγή των νέων κανόνων, καθώς και ότι οι διατάξεις του κανονισμού γενικά δεν ισχύουν για τις ήδη συναφθείσες συμβάσεις εάν η ισχύς αυτή είναι ορισμένου χρόνου. Δεδομένου ότι η διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι σύμφωνη με την οριζόμενη στις μεταβατικές διατάξεις, η DSB θεωρεί ότι οι συμβάσεις διέπονται μόνο από τη νομοθεσία που ίσχυε κατά τον χρόνο σύναψής τους, δηλαδή από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.
- (160) Η DSB στηρίζεται επίσης στις πλέον πρόσφατες αποφάσεις της Επιτροπής στις οποίες η Επιτροπή θεωρεί ότι ήταν δυνατόν να εφαρμοστεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σε συμβάσεις που έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του, δηλαδή πριν από την 3η Δεκεμβρίου 2009 <sup>(25)</sup>.

<sup>(24)</sup> Με ισχύ από 1ης Δεκεμβρίου 2009, το άρθρο 86 συνθήκης ΕΚ μετατρέπονται σε άρθρο 106 συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Οι δύο διατάξεις είναι ουσιαστικά ταυτόσημες. Στο πλαίσιο της απόφασης αυτής, οι αναφορές στο άρθρο 106 της ΣΛΕΕ νοούνται κατά περίπτωση ως αναφορές στο άρθρο 86 της συνθήκης ΕΚ.

<sup>(25)</sup> Βλέπε σχετικά την απόφαση 2009/325/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση C3/08 (πρώην NN 102/05) — Τσεχική Δημοκρατία, αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε εταιρείες λεωφορείων της Νότιας Μοραβίας (ΕΕ L 97 της 14.4.2009, σ. 14 (αιτιολογική σκέψη 111)· απόφαση 2009/845/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2008, για την κρατική ενίσχυση C 16/07 (πρώην NN 55/06) — Αυστρία — Κρατική ενίσχυση στην επιχείρηση Postbus στην περιφέρεια Lienz (ΕΕ L 306 της 20.11.2009, σ. 26, αιτιολογική σκέψη 104).

- (161) Επικουρικά, η DSB προσκομίζει στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται ότι στις συμβάσεις μεταφορών τηρούνται εν πάση περιπτώσει οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

### **6.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΥΠΕΒΑΛΕ Η DKT**

- (162) Η DKT με επιστολή της της 16ης Φεβρουαρίου 2009 διαβίβασε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Οι παρατηρήσεις αυτές συνοψίζονται ως εξής:

#### **Προκαταρκτικές παρατηρήσεις**

- (163) Η DKT αναφέρεται στο σύνολο των στοιχείων που διαβίβασε στην Επιτροπή στο πλαίσιο της καταγγελίας της και των επαφών που προηγήθηκαν της κίνησης της διαδικασίας αυτής.
- (164) Η DKT επισημαίνει ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας της Επιτροπής φαίνεται ότι αναφέρεται μόνο στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας της DSB όσον αφορά τις δραστηριότητες της κλασικών σιδηροδρομικών μεταφορών και δεν αφορά τις δραστηριότητες αστικών μεταφορών που πραγματοποιεί η θυγατρική της DSB S-tog a/s, παρόλο ότι αυτές αναφέρονται στην αρχική της καταγγελία.
- (165) Η DKT επισημαίνει ότι οι συμβάσεις σχετικά με τις αστικές μεταφορές είναι της ίδιας φύσης και αφορούν τα ίδια ζητήματα. Υπό τις συνθήκες αυτές, η DKT επιμένει στο γεγονός ότι η παρούσα εξέταση της Επιτροπής πρέπει επίσης να αφορά και τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αστικών μεταφορών.
- (166) Γενικά, η DKT θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση τα κριτήρια της απόφασης Altmark δεν τηρούνται και ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις συνοδεύονται από κρατικές ενισχύσεις. Η DKT κρίνει ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι ασυμβίβαστες και παράνομες, η δε Επιτροπή θα πρέπει να δώσει εντολή επιστροφής τους.

#### **Σχετικά με το πρώτο κριτήριο της απόφασης Altmark**

- (167) Ακόμα και αν η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση του πρώτου κριτηρίου της απόφασης Altmark, η DKT διατύπωσε ωστόσο σχόλια σχετικά με το θέμα αυτό.
- (168) Η DKT θεωρεί ότι το μεγάλο περιθώριο ευελιξίας που διαθέτουν τα κράτη μέλη όσον αφορά το καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε αυθαίρετες καταστάσεις κατά τις οποίες οι τρίτοι δε θα μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση το ότι μια δραστηριότητα διεξάγεται στο πλαίσιο αποστολής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά την DKT, η Επιτροπή έχει υποχρέωση να αιτιολογήσει την επιβολή υποχρέωσης για παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

- (169) Βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου και της πρακτικής της Επιτροπής, η DKT αμφισβητεί την ανάλυση της Επιτροπής με την οποία διαπιστώνεται προφανώς λάθος αξιολόγησης. Η DKT κρίνει ειδικότερα ότι η ύπαρξη στόχων όσον αφορά την ακρίβεια, την ποιότητα και τη συστηματικότητα της υπηρεσίας δεν αρκούν για να καθορίσουν ότι η υπηρεσία εντάσσεται στο πλαίσιο της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (170) Η Επιτροπή θα πρέπει ωστόσο να πραγματοποιήσει την ανάλυση αυτή βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και να εξετάσει την αναλογικότητα των αποστολών παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Κατά την DKT, η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να εξετάσει κατά πόσον θα ήταν αποδοτική η εκμετάλλευση των συγκεκριμένων υπηρεσιών σύμφωνα με τους στόχους της ακρίβειας, της ποιότητας και της συστηματικότητας.
- (171) Η DKT θεωρεί όντως ότι οι αντιστάθμισεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, δικαιολογούνται μόνο όταν οι υπηρεσίες δεν είναι αποδοτικές και η αντιστάθμιση είναι απαραίτητη για την παροχή τους, πράγμα που συνεπάγεται τη μεμονωμένη εξέταση κάθε μιας από τις συγκεκριμένες σιδηροδρομικές συνδέσεις.

#### **Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark**

- (172) Η DKT αμφισβητεί τη συλλογιστική της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία με τους δεκαετίες προϋπολογισμούς στους οποίους στηρίζεται ο υπολογισμός των αντιστάθμισεων προς την DSB πληρούται στο δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark. Θεωρεί ουσιαστικά ότι οι προϋπολογισμοί αυτοί δεν περιλαμβάνουν λεπτομερείς παραμέτρους ούτε λεπτομερή ανάλυση κόστους που να επιτρέπει τον καθορισμό του επιπέδου των επιχορηγήσεων που απαιτούνται για καθεμία από τις συγκεκριμένες σιδηροδρομικές γραμμές.

#### **Σχετικά με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark**

- (173) Η DKT θεωρεί ότι αυτό το τρίτο κριτήριο πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης σε σχέση με το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark, δεδομένου ότι εάν η επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μεσαία επιχείρηση με χρηστή διαχείριση, η εξέταση του τρίτου κριτηρίου καθίσταται περιττή δεδομένου ότι δεν μπορεί να στηριχθεί σε ανάλυση των δαπανών της επιχείρησης αυτής.

#### **Σχετικά με το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark**

- (174) Η DKT υπενθυμίζει ότι η κατακύρωση των συγκεκριμένων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε χωρίς προηγούμενη πρόσκληση για την υποβολή προσφορών. Επιπλέον η DKT συμμερίζεται τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με το κατά πόσον οι δεκαετίες προϋπολογισμοί και μέθοδοι που εφαρμόζει το δανικό κράτος επιτρέπουν την πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark.
- (175) Σχετικά με το θέμα αυτό η DKT επισημαίνει ιδίως ότι οι προσκλήσεις για την υποβολή προσφορών που διοργανώθη-

καν για ορισμένες γραμμές απέδειξαν ότι οι ανταγωνιστές της DSB ήταν σε θέση να εκμεταλλευτούν τις υπηρεσίες με κόστος κατά 27 % περίπου χαμηλότερο από το κόστος της DSB. Επίσης η DKT υπενθυμίζει ότι η DSB απασχολεί ως προσωπικό δημόσιους υπαλλήλους, πράγμα που αποκλείει την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης.

#### **Σχετικά με το ασυμβίβαστο και την υπεραντιστάθμιση**

- (176) Η DKT δεν συμμερίζεται τον συλλογισμό της Επιτροπής σχετικά με την εξέταση του συμβιβασμού. Θεωρεί όμως ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 κάνει διάκριση μεταξύ αφενός μιας προσέγγισης που στηρίζεται στο πραγματικό κόστος που αναφέρεται στα τμήματα II, III και IV του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και αφετέρου σε μια προσέγγιση που στηρίζεται στην προσφερόμενη τιμή από έναν πάροχο σε σχέση με έναν ανταγωνιστή για την παροχή της ίδιας υπηρεσίας, που αναφέρεται στο τμήμα V του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Σύμφωνα με την DKT, η διάκριση αυτή δεν αντικατοπτρίζει τη διαφορά της φύσης μεταξύ των υποχρεώσεων και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που στηρίζονται σε διαφορετικές διαδικαστικές απαιτήσεις.
- (177) Κατά συνέπεια, η συλλογιστική της Επιτροπής, που στηρίζεται σε μια προσέγγιση πραγματικού κόστους και σε αρχές που έχουν σχέση με την εφαρμογή του άρθρου 106, παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην εξέταση της τιμής που καθορίζεται στις συμβάσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η DKT θεωρεί ότι μια τέτοια προσέγγιση είναι αντίθετη προς την κοινοτική νομολογία (απόφαση Combus), προς την πρακτική της Επιτροπής (κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας<sup>(26)</sup>) και προς την ίδια την απόφαση κίνησης της διαδικασίας που επιβεβαιώνει τον χαρακτήρα ειδικού κανόνα (*lex specialis*) του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.
- (178) Ξεκινώντας στη συγκεκριμένη περίπτωση από τη διαπίστωση ότι η Επιτροπή προτιμάει να εφαρμόσει στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας την προσέγγιση που στηρίζεται στις πραγματικές δαπάνες, η DKT διατυπώνει παρά ταύτα σχόλια σχετικά με την προσέγγιση αυτή.
- (179) Ουσιαστικά, η DKT θεωρεί ότι τα δεδομένα που έχουν υποβάλει οι δανικές αρχές για να επιβεβαιώσουν την απουσία υπεραντιστάθμισης είναι εσφαλμένα και προβάλλει διάφορα επιχειρήματα:
- Η DSB ήταν σε θέση να μειώσει σημαντικά τις δαπάνες της για τη συμμετοχή στις διαδικασίες πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών για ορισμένες γραμμές.
  - Επιπλέον, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλουν η DSB να βρίσκεται σε υγιή οικονομική κατάσταση, πράγμα που εκφράζεται από το γεγονός ότι οι συμβατικές πληρωμές είναι υψηλότερες από την καθαρή αντιστάθμιση των δαπανών που έχουν σχέση με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

<sup>(26)</sup> ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4.



- Το επίπεδο συμβατικών πληρωμών δεν δικαιολογείται δεόντως, οι δε δεκαετίες προϋπολογισμοί μελετήθηκαν ειδικά για να εξασφαλίσουν κάποια επίπεδα κέρδους στη DSB, χωρίς να στηρίζονται σε λεπτομερή ανάλυση των δαπανών και των εσόδων της για κάθε μία από τις συγκεκριμένες συνδέσεις.
  - Το σύστημα αντιστάθμισης βασίζεται σε συγκεκριμένο στόχο επιστροφής των ιδίων κεφαλαίων και όχι στην αυστηρή αντιστάθμιση των επιπλέον δαπανών.
  - Σύμφωνα με τους υπολογισμούς που υπέβαλε η DKT, η κύρια σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ Κοπεγχάγης και Aarhus θα ήταν αποδοτική, εάν ληφθούν υπόψη οι υποχρεώσεις που έχουν επιβληθεί επί του παρόντος στην DSB και δεν θα έπρεπε να αποτελεί αντικείμενο σύμβασης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.
  - Εξάλλου, τα υποτιθέμενα κέρδη παραγωγικότητας της DSB δεν παρουσιάζουν συνέπεια με τα οικονομικά δεδομένα που δείχνουν αύξηση των δαπανών προσωπικού σε σχέση με τα έσοδα, για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
  - Επίσης, η DKT αμφισβητεί τη μείωση των συμβατικών πληρωμών κατά ένα δισεκατ. DKK, η οποία μάλλον ανέρχεται σε 647 εκατ. DKK σύμφωνα με τους ετήσιους λογαριασμούς της επιχείρησης.
  - Η DKT ισχυρίζεται ότι οι στόχοι της DSB (σε τρένα/χιλιόμετρο) κατά τη χρονική περίοδο 2000-2004 δεν θα είχαν επιτευχθεί -πράγμα που θα έχει δικαιολογήσει μια μείωση των συμβατικών πληρωμών- και ότι η DSB έλαβε αντιστάθμισεις για το τροχαίο υλικό για τις οποίες δεν έπρεπε να αναλάβει δαπάνες λόγω της καθυστέρησης στην παράδοση των τρένων.
  - Τέλος η DKT θεωρεί ότι η DSB θα μπορούσε η ίδια να αντιμετωπίσει τις οικονομικές συνέπειες των καθυστερήσεων της παράδοσης του τροχαίου υλικού, ιδίως λόγω του ότι πρόκειται για υλικό αντικατάστασης, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των σημαντικών της αποτελεσμάτων. Η DSB έχει λάβει 225 εκατ. DKK από την Ansaldo-Breda ως αντιστάθμιση για τις καθυστερήσεις, τα οποία θα έπρεπε να καταβληθούν στο δανικό κράτος που έχει κατά τη DKT υποστεί τη ζημία. Η DSB έχει επωφεληθεί από ένα πλεόνασμα 104 εκατ. DKK, ως συμβατικές πληρωμές για το υλικό που δεν είχε τεθεί σε λειτουργία.
- (180) Τα υψηλά κέρδη της DSB αποτελούν κατά την DKT απόδειξη ότι η επιχείρηση είχε λάβει υπεραντιστάθμισεις για τους ακόλουθους λόγους:
- Τα αποτελέσματα της DSB υπερβαίνουν τα επίπεδα κέρδους τα οποία μπορεί λογικά να αναμένει μια επιχείρηση που εκτίθεται σε ανάλογο, δηλαδή χαμηλό κίνδυνο.
  - Η DKT υπενθυμίζει μια ανάλυση που είχε αναπτύξει στην καταγγελία της, απ' όπου προκύπτει ότι το περιθώριο κέρδους της DSB πριν από την αφαίρεση του φόρου (12,3 % για το 1999-2004 και 12,77 % για το 1999-2007) ήταν ανώτερο από εκείνο άλλων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη (2,21 %-4,47 % στο Ηνωμένο Βασίλειο, 3,35 % στη Σουηδία, 0,49-4,65 % στη Γερμανία ή ακόμα 8-3,77 % για την SNCF) πέρα από το επίπεδο που αναφέρει η Επιτροπή σε άλλη ανάλογη διαδικασία. (27).
- (181) Τέλος, η DKT θεωρεί ότι το επιχείρημα σύμφωνα με τον οποίο η εισπραξη μερισμάτων παρέσχε τη δυνατότητα αποφυγής κάθε υπεραντιστάθμισης πρέπει να απορριφθεί για τους ακόλουθους λόγους:
- Η DKT θεωρεί ότι τα αποτελέσματα της DSB είναι επίσης σαφώς ανώτερα των εγχώριων ανταγωνιστών της, όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (DSB (12,77 %), DSB S-tog (10,45 %), Arriva 4,39 %, Metro Service (6,18 %).
  - Η DKT επισημαίνει ότι τα αποτελέσματα της DSB υπερβαίνουν σαφώς το επίπεδο του 6 % επιστροφής επί των ιδίων κεφαλαίων που το δανικό κράτος έχει καθορίσει ως στόχο για την DSB, στο οποίο η DKT αξιολογεί σε πλεόνασμα 3,678 δισεκατ. DKK.
  - Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν περιλαμβάνουν μηχανισμό επιστροφής των συμβατικών πληρωμών στην υποθετική περίπτωση που αυτές υπερβούν το απαιτούμενο επίπεδο για την αυστηρή αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
  - το δανικό κράτος συγχέει στη συγκεκριμένη περίπτωση τον ρόλο του επενδυτή, μετόχου δημόσιας επιχείρησης με εκείνον της δημόσιας αρχής που του επιτρέπει να αντισταθμίσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
  - η εισπραξη των μερισμάτων δεν μπορεί αφεαυτής να εκμηδενίσει ούτε τα οικονομικά αποτελέσματα της υπεραντιστάθμισης ούτε τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, τα αποτελέσματα των οποίων παραμένουν παρόντα στην αγορά,
  - το επιχείρημα της εισπραξης μερισμάτων οδηγεί σε διάκριση μεταξύ των δημοσίων επιχειρήσεων και των ιδιωτικών,
  - το πλαίσιο της Επιτροπής στις ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει τη δυνατότητα μεταφοράς των πλεονασμάτων μέχρι ποσοστό 10 % τον χρόνο,
  - δεν υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της υπεραντιστάθμισης και του ποσού των μερισμάτων που λαμβάνει το δανικό κράτος, η αρχή της οποίας είχε εξάλλου επιβεβαιωθεί στους δεκαετίες προϋπολογισμούς πριν διαπιστωθεί η ενδεχόμενη ύπαρξη αντιστάθμισεων.
- (27) Απόφαση της Επιτροπής της 23ης Οκτωβρίου 2007 – C47/07 – Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Deutsche Bahn Regio και των Länder (κρατιδίων) του Βερολίνου και του Βρανδεμβούργου (EE C 35 της 8.2.2008, σ. 13).

**Σχετικά με το φόρο επί των μισθών**

- (182) Η DKT αναφέρει ότι η απαλλαγή από τον φόρο επί των μισθών καταργήθηκε από το δανικό κράτος το 2008. Αναφέρεται σε δανικό σχέδιο νόμου στο οποίο το κόστος παραγωγής της DSB στον νόμο αυτό υπολογίστηκε σε 80 εκατ. DKK τον χρόνο. Επί αυτής της βάσης, η DKT θεωρεί ότι η απαλλαγή από τον φόρο είχε σημαντικό αρνητικό αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού ύψους 800 εκατ. DKK σε δέκα έτη, ποσό το οποίο το δανικό κράτος θα έπρεπε να ανακτήσει.
- (183) Εξάλλου, η DKT επέστησε την προσοχή της Επιτροπής στο ότι το δανικό κράτος είχε αποφασίσει να αντισταθμίσει στο μέλλον την παραγωγή της DSB στον φόρο αυξάνοντας τις συμβατικές πληρωμές.

- (184) Η DKT επιθυμεί η Επιτροπή να εξετάσει το θέμα αυτό στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, της CP78/06, στην οποία αναφερόταν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η οποία έχει εν τω μεταξύ περατωθεί.

**Επί της νομικής βάσης για την εξέταση του συμβιβάσιμου**

- (185) Στις 10 Ιανουαρίου 2010, η DKT διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της σχετικά με την επιλογή της κατάλληλης νομικής βάσης μεταξύ των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (186) Η DKT θεωρεί ότι επειδή ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 άρχισε να ισχύει μόνο στις 3 Δεκεμβρίου 2009, η εξέταση του συμβιβάσιμου των συγκεκριμένων μέτρων ενίσχυσης βάσει του κανονισμού αυτού αποτελεί νομικό λάθος. Αφού υπενθύμισε ορισμένες αρχές που συνδέονται με τη χρονική εφαρμογή (*ratione temporis*) των κανόνων όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, η DKT θεωρεί ότι μια διάκριση πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με το αν πρόκειται για μέτρα ενισχύσεων κοινοποιηθέντα ή όχι. Η DKT στηρίζεται όντως στην υπόθεση SIDE<sup>(28)</sup> του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να καθορίσει ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το συμβιβάσιμο βάσει του κανονισμού αριθ. (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
- (187) Το συμπέρασμα της DKT στηρίζεται κυρίως στο γεγονός ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καλύπτουν τις περιόδους 1999-2004 και 2005-2014 και ότι οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν με τις μηνιαίες συμβατικές πληρωμές. Εξάλλου, η DKT επισημαίνει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν προβλέπει καμία διάταξη σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που έχουν ήδη χορηγηθεί ή έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας έρευνας. Εξάλλου, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας της 10ης Δεκεμβρίου 2008 δεν αναφέρεται στον νέο κανονισμό, παρόλο που αυτός είχε ήδη εκδοθεί. Τέλος, η DKT επισημαίνει μια αντίφαση με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των όρων που εφαρμόζονται στην αξιολόγηση παράνομων κρατικών ενισχύσεων<sup>(29)</sup>.

- (188) Στη χειρότερη περίπτωση, η DKT θεωρεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν μπορεί να αποτελέσει κατάλληλη

νομική βάση για την εξέταση του συμβιβάσιμου, παρά μόνο για τα μελλοντικά αποτελέσματα των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δηλαδή τις συμβατικές πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν μετά την 3η Δεκεμβρίου 2009.

**7. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

- (189) Σύμφωνα με τη Δανία, οι παρατηρήσεις της DKT δεν οδηγούν σε διαφορετική αξιολόγηση των συγκεκριμένων γεγονότων. Η Δανία υποστηρίζει όντως ότι τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης Altmark στη συγκεκριμένη περίπτωση τηρούνται και ότι η DSB δεν έχει λάβει υπεραντιστάθμιση.

**Σχετικά με την έκταση της εξέτασης της Επιτροπής**

- (190) Η Δανία θεωρεί ότι οι συμβάσεις σχετικά με τις μεταφορές στην περιφέρεια πρωτεύουσας δεν εξετάζονται από την επίσημη διαδικασία εξέτασης και ότι πρέπει ως εκ τούτου να σχολιαστούν οι απόψεις της DKT όσον αφορά τις συμβάσεις αυτές.
- (191) Η Δανία αναφέρει ωστόσο ότι η DSB S-tog a/s είναι θυγατρική κατά 100 % της DSB SV και ότι τα στοιχεία σχετικά με την DSB S-tog a/s περιλαμβάνονται στους πάγιους λογαριασμούς του ομίλου DSB και στα στοιχεία που έχουν διαβιβάσει οι δανικές αρχές.
- (192) Οι δανικές αρχές προσδιορίζουν ότι η κατά πρόβλεψη και οι συμβατικές πληρωμές που αφορούν την εκτέλεση μεταφορών από μέρος της S-tog έχουν επίσης καθοριστεί βάσει απόδοσης ιδίων κεφαλαίων μετά την αφαίρεση του φόρου 6 %. Το αποτέλεσμα της DSB S-tog a/s ενσωματώθηκε στον προϋπολογισμό της DSB SV, οι δε συμβατικές πληρωμές που πρέπει να καταβληθούν στην εταιρεία για τις μεταφορές μακράς απόστασης και τις περιφερειακές υπολογίστηκαν κατά συνέπεια. Επιπλέον, το αποτέλεσμα της εκμετάλλευσης της θυγατρικής DSB S-tog a/s έχει ληφθεί υπόψη στο πάγιο αποτέλεσμα της DSB SV. Το αποτέλεσμα που προέκυψε από την κυκλοφορία S-tog έχει κατά συνέπεια ληφθεί υπόψη στο γενικό οικονομικό αποτέλεσμα της DSB SV.

**Σχετικά με τα κριτήρια της απόφασης Altmark**

- (193) Σύμφωνα με τη Δανία τα σχόλια που υπέβαλε η DKT δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση το ότι πληρούνται τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης Altmark.
- (194) Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο, οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η Επιτροπή δεν έχει εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με το θέμα αυτό. Το θέμα του κατά πόσον η γραμμή Κοπεγχάγης-Άρhus αποτελεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξετάζεται ακολούθως.
- (195) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο, οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η Επιτροπή δεν εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την περίοδο μέχρι το 2008 και προσδιορίζουν ότι για την περίοδο από το 2009 έως το 2014, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη DSB είχε επίσης υπολογιστεί βάσει δεκαετούς προϋπολογισμού που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή.

<sup>(28)</sup> Υπόθεση T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)* κατά *Επιτροπής* [2008] ECR II-625.

<sup>(29)</sup> EE C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

- (196) Όσον αφορά τα σχόλια της DKT σχετικά με το τρίτο κριτήριο και το ότι αυτό δεν έπρεπε να εξεταστεί παρά μόνο εάν το τέταρτο κριτήριο πληρούτο προηγουμένως, οι δανικές αρχές δεν συμμερίζονται τη γνώμη αυτή και θεωρούν ότι τα κριτήρια μπορούν κάλλιστα να εξεταστούν ανεξάρτητα τα μεν από τα δε, με τη σειρά που το Δικαστήριο ακολούθησε στην υπόθεση Altmark.
- (197) Όσον αφορά το τέταρτο κριτήριο οι δανικές αρχές απορρίπτουν τέλος τα επιχειρήματα της DKT που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι δεν τηρήθηκε το κριτήριο αυτό. Ουσιαστικά, προσδιορίζουν ότι οι δεκαετίες προϋπολογισμοί καταρτίστηκαν βάσει όλων των διαθέσιμων δεδομένων και μετά από επαρκή ανάλυση του κόστους, με ενσωμάτωση των προοπτικών μακροπρόθεσμης βελτίωσης. Επιπλέον, ο προϋπολογισμός αναθεωρήθηκε κατά τη διαπραγμάτευση της δεύτερης σύμβασης, οι δε συμβατικές πληρωμές μειώθηκαν για να ληφθεί υπόψη το κέρδος αποτελεσματικότητας. Οι δανικές αρχές αναφέρουν εξάλλου ότι το γεγονός ότι η επιχείρηση φέρει για ιστορικούς λόγους έκτακτες επιβαρύνσεις όσον αφορά υπαλλήλους που είχαν προσληφθεί με καθεστώς δημοσίου, δεν έχει σχέση με τη χρηστή ή κακή διαχείριση της επιχείρησης. Υπενθυμίζουν επίσης ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς τη δομή του κεφαλαίου, τη μορφή του επιχειρηματικού κινδύνου κ.λπ., πράγμα που καθιστά αδύνατη τη σύγκριση με άλλες επιχειρήσεις. Επιπλέον, το γεγονός ότι η DSB First ήταν σε θέση να υποβάλει τιμή εκ πρώτης όψεως κατώτερη για τη γραμμή Kystbanen δεν αποτελεί απόδειξη και ούτε καν ένδειξη για το ότι οι πληρωμές που καταβάλλονται στη DSB είναι ιδιαίτερα υψηλές, δεδομένου ότι η προσφορά αυτή υποβλήθηκε από διαφορετική εταιρεία και στηρίζεται σε διαφορετικές παραμέτρους (απασχόληση μόνο συμβασιούχων, πιο πρόσφατο υλικό, μικρότερος αριθμός υπαλλήλων).

### Σχετικά με τη λογιστική

- (198) Η Δανία υπενθυμίζει τις αμφιβολίες της σχετικά με τη συλλογιστική που ανέπτυξε η Επιτροπή κατά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, που θεωρεί ότι βαρύνεται από σημαντική νομική αβεβαιότητα, ειδικότερα όσον αφορά την υποχρέωση κοινοποίησης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (199) Η Δανία δεν συμμερίζεται ωστόσο την ερμηνεία της DKT, ιδίως όσον αφορά τη χρησιμοποίηση του όρου «τιμή» στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) και τη μη εφαρμογή των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε περιπτώσεις που εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

### i. Γενικά στοιχεία όσον αφορά την ανάλυση

- (200) Η Δανία διαφωνεί έντονα με το επιχείρημα της DKT ότι η αντιστάθμιση θα πρέπει να καθορίζεται βάσει του κόστους σε επίπεδο κάθε συγκεκριμένης γραμμής. Καμία νομική βάση δεν επιτρέπει την απαίτηση η αντιστάθμιση που καταβάλλεται κατ' εφαρμογή γενικής σύμβασης για εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας να υπολογίζεται βάσει αναλύσεων ή ενός «μικροεπίπεδου» καθεμιάς από τις υποχρεώσεις που ο πάροχος υπηρεσιών έχει αποδεχθεί.
- (201) Οι δανικές αρχές αντιτάσσονται στην ερμηνεία που έδωσε η DKT στην υπόθεση Fred Olsen (υπόθεση T-17/02) και επισημαίνουν ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση, πρόκειται για ένα δίκτυο συνεκτικό και ολοκληρωμένο το οποίο αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης στο πλαίσιο σύμβασης κατόπιν σχετικής διαπραγμάτευσης. Ο καθορισμός του ποσού της αντιστάθμισης βάσει μιας ανάλυσης γραμμής

προς γραμμή είναι ως εκ τούτου περιττός και μπορεί να οδηγήσει σε εσφαλμένα αποτελέσματα. Θα επέφερε μεγαλύτερη αβεβαιότητα όσον αφορά την κατανομή των κοινών δαπανών από μια ανακεφαλαιωτική κατάσταση του συνόλου των εσόδων και των δαπανών και έχουν σχέση με την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλει η σύμβαση.

- (202) Υπενθυμίζουν αντίθετα ότι δεδομένου ότι τα λογιστικά στοιχεία της DSB αναφέρονται σε παροχές κατ' εφαρμογή της σύμβασης μπορούν να εξεταστούν μεμονωμένα μια και βασίζονται σε διαφορετικά λογιστικά στοιχεία.

### ii. Σύνδεση Κοπεγχάγης-Århus

- (203) Οι δανικές αρχές δεν συμμερίζονται τη γνώμη σύμφωνα με την οποία μια παροχή υπηρεσιών που μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς χρηματοδοτική ενίσχυση δεν πρέπει να αποτελεί υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το κράτος μπορεί κάλλιστα να αποφασίσει να συμπεριλάβει σε συνεκτική δημόσια υπηρεσία μεγάλης κλίμακας (απαιτήσεις όσον αφορά τα ωράρια εξυπηρέτησης, τη χωρητικότητα, τις τιμές κ.λπ.) πράγμα που συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση, δεδομένου ότι η γραμμή αυτή είναι στενά συνδεδεμένη με τις υπόλοιπες υπηρεσίες της DSB λόγω των ανταποκρίσεων προς το βόρειο Århus, της σύνδεσης με άλλες γραμμές, καθώς και του διαχωρισμού ή της ένωσης των σχετικών διακλαδώσεων.
- (204) Επιπλέον, οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι οι αντιστάθμισεις που καταβάλλουν στην DSB υπολογίζονται βάσει των εσόδων και των επιβαρύνσεων που έχουν σχέση με το σύνολο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αν συμπεριλαμβάνονται κάποιες γραμμές ή ορισμένες υπηρεσίες που μπορεί να είναι πλεονασματικές, τότε τα σχετικά έσοδα ενσωματώνονται στους γενικούς λογαριασμούς. Ως εκ τούτου, ο αποκλεισμός ορισμένων γραμμών που μπορεί να είναι αφεαυτών αποδοτικές επιφέρει αύξηση της συνολικής ενίσχυσης που καταβάλλεται στη DSB, η δε συμπερίληψη μιας μη ελλειμματικής γραμμής δεν οδηγεί κατ' ανάγκη σε υπεραντιστάθμιση.
- (205) Επιπλέον, οι δανικές αρχές παρατηρούν ότι οι υπολογισμοί της DKT όσον αφορά τη γραμμή Κοπεγχάγης-Århus είναι ανακριβείς, προσκομίζουν δε στοιχεία βάσει των οποίων αυτό αποδεικνύεται. Επισημαίνουν ότι η DKT δεν προσδιορίζει επαρκώς πώς πραγματοποιήθηκαν οι υπολογισμοί και αναφέρουν ότι δεν γνωρίζουν τα υποβληθέντα αριθμητικά στοιχεία. Σύμφωνα με τη Δανία, ένας αισιόδοξος υπολογισμός καταλήγει σε έσοδα χαμηλότερα κατά περισσότερο από [...] εκατ. DKK σε αυτή τη γραμμή σε σχέση με τα έσοδα που αναφέρει η DKT, [...].

### iii. Παραγωγικότητα

- (206) Οι δανικές αρχές αρνούνται το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο η DSB δεν είχε σημειώσει σημαντικά κέρδη παραγωγικότητας την περίοδο 1999-2007. Θέτουν όντως υπό συζήτηση τη μέθοδο υπολογισμού της DKT, η οποία στηρίζεται σε μια αναλογική σχέση ονομαστικών δαπανών προσωπικού/κύκλου εργασιών. Ωστόσο ο κύκλος εργασιών της DSB επηρεάζεται από ορισμένους μικρο- και μακροοικονομικούς παράγοντες που επέχουν ως αποτέλεσμα τη μη ύπαρξη σταθερού αναλογικού συσχετισμού μεταξύ της παραγωγής και του κύκλου εργασιών (παράγοντες: ο τοπικός ανταγωνισμός, οι συγκυριακές εξελίξεις, οι πολιτικές προτεραιότητες, ο πληθωρισμός, η εξέλιξη της κοινωνικής σύνδεσης των επιβατών κ.λπ.).

(207) Οι δανικές αρχές προτείνουν δύο μεθόδους αξιολόγησης της παραγωγικότητας των δραστηριοτήτων της DSB:

— την παραγωγή της DSB, δηλαδή τον αριθμό επιβατών ανά χιλιόμετρο (αύξηση κατά 1,8 % τον χρόνο μεταξύ 1999 και 2007) σε σχέση με τον αριθμό υπαλλήλων (σε ισοδύναμα πλήρους ωραρίου),

— την παραγωγή της DSB σε σχέση με τις δαπάνες προσωπικού σε πραγματικές τιμές (δηλαδή διορθωμένες από τον μισθολογικό πληθωρισμό).

(208) Οι δύο αυτές μέθοδοι παρουσιάζουν αύξηση της παραγωγικότητας 1,9 % και 2 % αντιστοίχως, τον χρόνο.

#### iv. Μείωση των συμβατικών πληρωμών

(209) Οι δανικές αρχές ισχυρίζονται ότι τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσίασε σχετικά η DKT είναι ανακριβή. Οι «συμβατικές πληρωμές» που εμφανίζονται στους λογαριασμούς της DSB και χρησιμοποιήθηκαν από την DKT αφορούν τόσο την υπό εξέταση σύμβαση που έχει συναφθεί με το κράτος και έχει σχέση με τη συγκεκριμένη υπόθεση, καθώς και άλλες πληρωμές σχετικά με άλλες συμβάσεις (συμβάσεις που έχει συνάψει η DSB στη Σουηδία, σύμβαση με την Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) και σύμβαση προσωρινών μεταφορών στη γραμμή Langå-Struer).

(210) Οι δανικές αρχές διασαφηνίζουν ότι η μείωση κατά ένα δισεκατ. DKK προκύπτει σαφώς από τον νόμο του προϋπολογισμού για το 2003 (άρθρο 28.61.01, παράγραφος 10). Από τους δημοσιονομικούς νόμους για το 2003 και το 2004 πραγματοποιήθηκε αναπροσαρμογή προς τα πάνω των ποσών που είχαν μειωθεί το 2003 και το 2004. Η Δανία διαβιβάζει ανακεφαλαιωτικό πίνακα όπου φαίνεται ότι η συνολική μείωση ανήλθε τελικά σε 1018 εκατ. DKK.

#### v. Τρενοχιλιόμετρα

(211) Οι δανικές αρχές αναφέρουν ότι η υποχρέωση που προβλέπεται στη σύμβαση όσον αφορά την παραγωγή τρενοχιλιομέτρων είναι κατώτερη από τα αριθμητικά στοιχεία που έχει υποβάλει η DKT, δεδομένου ότι θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόσκληση για την υποβολή προσφορών, η οποία αφορούσε υπηρεσίες μεταφορών από το κεντρικό και δυτικό Jutland, τον Νοέμβριο 2003. Διαβιβάζουν τα ακριβή αριθμητικά στοιχεία σε πίνακα, απ' όπου προκύπτει ότι συνολικά η DSB πραγματοποίησε 1,5 εκατ. τρενοχιλιόμετρα, το οποίο δεν προβλεπόταν από τη σύμβαση και ότι δεν μπορεί κατά συνέπεια να θεωρηθεί ότι η DSB έλαβε αντιστάθμιση για υπηρεσίες τις οποίες δεν είχε παράσχει. Επιπλέον, επισημαίνουν ότι η DSB διαβίβαζε ανά τρίμηνο στο Υπουργείο Μεταφορών έκθεση σχετικά με τη συμβατική παραγωγή της.

#### vi. Αποτελέσματα της DSB

(212) Η Δανία θεωρεί ότι ο κατά πρόβλεψη προϋπολογισμός της DSB -που στηρίζεται σε κατά πρόβλεψη περιθώριο κέρδους 6 % - ήταν λογικός και ρεαλιστικός. Το ότι το ποσοστό περιθωρίου κέρδους προέκυψε ανώτερο από εκείνο του κατά πρόβλεψη προϋπολογισμού οφείλεται σε σειρά απρόβλεπτων συνθηκών, το αποτέλεσμα των οποίων η κυβέρνηση εξάλειψε προβαίνοντας σε έκτακτη μείωση των συμβατικών

πληρωμών αφενός, και σε ανάληψη των μερισμάτων αφετέρου.

(213) Εξάλλου οι δανικές αρχές θέτουν υπό αμφισβήτηση την καταλληλότητα των στοιχείων σχετικά με την απόδοση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Καθιστούν προφανή επίσης τη δυσχέρεια πραγματοποίησης τέτοιων συγκρίσεων (διαφορές δομής κεφαλαίου και ύψους επενδυθέντων κεφαλαίων, συνθήκες επιχειρηματικού κινδύνου εκμετάλλευσης, μακροοικονομικοί και διαρθρωτικοί παράγοντες που επηρεάζουν τα λογιστικά στοιχεία των επιχειρήσεων) και αναφέρουν μια έκθεση που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην οποία δεν εμφανίζεται η DSB ως πιο αποδοτική σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στην ευρωπαϊκή αγορά.

(214) Εξάλλου, η Δανία δεν αμφισβητεί ότι η εξέλιξη των αποτελεσμάτων της DSB προέκυψε ευνοϊκότερη απ' ό,τι προβλεπόταν σε αρχικούς υπολογισμούς. Οι δανικές αρχές προβαίνουν ωστόσο σε διασαφηνίσεις όσον αφορά τα αποτελέσματα της εξέλιξης των συντελεστών φορολογίας και διαβιβάζουν ανακεφαλαιωτικό πίνακα των αποτελεσμάτων της DSB.

(215) Η Δανία διαβίβαζε τέλος πρόσφατα δεδομένα σχετικά με την οικονομική κατάσταση της DSB, όπου προσδιορίζεται ότι τα αποτελέσματα μετά την αφαίρεση του φόρου για τη δραστηριότητα παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανέρχονταν σε 670 εκατ. DKK το 2007 και σε 542 εκατ. DKK το 2008.

#### vii. Πολιτική σε θέματα μερισμάτων

(216) Η Δανία κρίνει ότι η πολιτική σε θέματα μερισμάτων, σε συνδυασμό με λεπτομερή προϋπολογισμό, συνιστά ιδιαίτερα αποτελεσματικό μέσο αποφυγής της υπεραντιστάθμισης, δεδομένου ότι αποτελεί το μόνο εργαλείο που παρέχει ευελιξία προς αποφυγή κάθε υπεραντιστάθμισης σε περίπτωση που τα υποθετικά σενάρια εργασίας που προβλέπει ο προϋπολογισμός προκύψουν ελλειμματικά. Η πολιτική σε θέματα μερισμάτων λειτουργεί ως συμπλήρωμα του λεπτομερούς προϋπολογισμού επί του οποίου στηρίζεται η σύμβαση μεταφορών.

(217) Οι δανικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η αντιστάθμιση καθορίζεται εκ των προτέρων βάσει θεμελιωμένης αξιολόγησης των προϊόντων και των επιβαρύνσεων και ότι δεν αποτελεί πηγή την οποία η DSB μπορεί να χρησιμοποιεί απεριόριστα. Προσδιορίζουν επίσης ότι εάν τα πραγματικά αριθμητικά στοιχεία εμφανίζουν αρνητική διαφορά σε σχέση με τον κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό, π.χ. λόγω του γεγονότος του μη ελέγχου των δαπανών (διαχειριστικών λαθών, αύξησης των μισθών, των επιβαρύνσεων ή των αγορών) ή μείωσης των εισοδημάτων σε συνδυασμό με πτώση της κυκλοφορίας σε σχέση με τις προβλέψεις, η DSB δεν μπορεί να λάβει καμία συμπληρωματική αντιστάθμιση από το κράτος. Η DSB αναλαμβάνει ως εκ τούτου τμήμα του επιχειρηματικού κινδύνου σε περίπτωση κακής απόδοσης.

(218) Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τις δανικές αρχές, η πολιτική σε θέματα μερισμάτων παίζει ρόλο συμπληρωματικής ασφάλειας κατά κάθε υπεραντιστάθμισης στις περιπτώσεις που το αποτέλεσμα παρουσιάζει θετική διαφορά σε σχέση με τον κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό. Αποτελεί ένα ελαστικό μέσο με το οποίο το κράτος μπορεί να εξασφαλίσει ότι αφαιρείται από την εταιρεία κάποιο συγκεκριμένο ποσό.

(219) Η Δανία προσδιορίζει ότι η DSB δεν έχει τη δυνατότητα να επωφεληθεί από ενδεχόμενα πλεονέκτημα σε θέματα ρευστότητας για να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην αγορά, παρέχοντας άλλες υπηρεσίες κ.λπ., ιδίως μέσω διασταυρούμενων επιχορηγήσεων.

(220) Εξάλλου, οι δανικές αρχές προσδιορίζουν ότι το συνολικό ποσό των μερισμάτων που αφορά τους λογαριασμούς των οικονομικών ετών από το 1999 έως το 2007 αντιπροσωπεύει 3469 εκατ. DKK επιπλέον, τα οποία δεν προβλέπονται στον προϋπολογισμό. Προσδιορίζουν επίσης ότι η DSB είχε καταβάλει στο δανικό κράτος μερίσματα ύψους 607 εκατ. DKK το 2007 και 359 εκατ. το 2008.

(221) Σύμφωνα με τη Δανία, ακόμα και αν είναι ακριβές ότι οι πληρωμές μερισμάτων δεν είχαν πραγματοποιηθεί αδροιστικά βάσει προϋπολογισμού που είχε ως στόχο ενδεχόμενη υπεραντιστάθμιση, το ποσόν των αφαιρεθέντων μερισμάτων υπερβαίνει σαφώς τη διαφορά μεταξύ των προβλεφθέντων και των πραγματικών αποτελεσμάτων. Στον βαθμό που η DSB πέτυχε αποτελέσματα υπερβαίνοντας τα προβλεφθέντα αριθμητικά στοιχεία, τα πλεονάσματα αυτά εξήλθαν πλήρως από την επιχείρηση υπό μορφή μερισμάτων. Κατά συνέπεια, η Δανία θεωρεί ότι δεν υπήρξε καμία υπεραντιστάθμιση.

#### viii. Θέσπιση μηχανισμού επιστροφής

(222) Στο πλαίσιο της διατύπωσης των παρατηρήσεων και των συζητήσεων με την Επιτροπή, η Δανία ανέφερε ότι σχεδιάζει τη θέσπιση ενός μηχανισμού επιστροφής στις συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την DSB.

(223) Ο σχεδιαζόμενος μηχανισμός έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά

#### Λειτουργία του μηχανισμού αντικατάστασης

(224) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, στις περιπτώσεις που διαθέτουν προηγουμένως τέτοιες πληροφορίες για την απόδοση της DSB, ο μηχανισμός αντιστάθμισης θα πρέπει να εκφράζεται σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση:

$$\text{Σύνολο των εσόδων (επιβάτες + συμβατικές πληρωμές)} - \text{εύλογο κέρδος} - \text{σύνολο δαπανών} = 0$$

(225) Ωστόσο, οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι δεν μπορούν να διαθέτουν εκ των προτέρων τέτοιες πληροφορίες για όλη τη διάρκεια ισχύος των πολυετών συμβάσεων και ότι κατά συνέπεια στην πράξη η εξίσωση αυτή σπάνια θα ισούται με 0.

(226) Βάσει του ισχύοντος συστήματος, η εξίσωση αναπροσαρμόζεται ουσιαστικά στο αποτέλεσμα (πρώτο σκέλος της εξίσωσης) μέσω της εφαρμογής της πολιτικής των μερισμάτων. Μια άλλη λύση που μελετούν οι δανικές αρχές θα ήταν η πραγματοποίηση αναπροσαρμογών επί του συνόλου των εσόδων (δεύτερο σκέλος της εξίσωσης) με ετήσια αναπρο-

σαρμογή των συμβατικών πληρωμών μέσω ενός μηχανισμού επιστροφής.

(227) Η ευρύτητα της αναπροσαρμογής πρέπει να αντιστοιχεί με την ακαθάριστη μείωση που εκφράζεται στην προαναφερθείσα εξίσωση.

$$\text{Σύνολο εσόδων} - \text{εύλογο κέρδος} - \text{σύνολο δαπανών} = \text{ακαθάριστη μείωση}$$

Διορθώσεις που αφορούν την αποτελεσματικότητα και τις ποιοτικές βελτιώσεις (καθαρή μείωση)

(228) Για να εξασφαλιστεί ότι εξακολουθούν να παρέχονται κίνητρα στη DSB για την άσκηση της αποτελεσματικότητάς της και την προσέλκυση νέων επιβατών, η ρήτρα επιστροφής πρέπει σύμφωνα με τις δανικές αρχές να επιτρέπει την αντιστάθμιση των βελτιώσεων της απόδοσης της επιχείρησης σε σχέση με προκαθορισθείσες παραμέτρους. Έτσι, η DSB θα πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσει μέρος της ακαθάριστης μείωσης στο βαθμό που η ακαθάριστη αυτή η μείωση (πράγμα που ισοδυναμεί με εύλογο κέρδος/απόδοση ιδίων κεφαλαίων ανώτερη από εκείνη που καθορίζεται στην εξίσωση) οφείλεται σε:

— μείωση των δαπανών μετρούμενη ανά επιβατοχιλιόμετρο (στο εξής: επιβ./km) ή/και

— αύξηση του αριθμού των επιβατών μετρούμενη σε επιβατοχιλιόμετρα

(229) Κατά συνέπεια, οι δανικές αρχές μελετούν να διαμορφώσουν τον μηχανισμό επιστροφής ως ακολούθως:

— εάν η DSB μειώσει τις δαπάνες (ανά επιβατοχιλιόμετρο) σε σχέση με το μέσο κόστος των τεσσάρων τελευταίων ετών, η βελτίωση αυτή θα υπολογιστεί (διαφορικό του κόστους σε ποσοστό, πολλαπλασιαζόμενο επί μία βάση συνολικού κόστους) και

— εάν ο αριθμός των επιβατών αυξηθεί, η αύξηση της κυκλοφορίας των επιβατών που μετράται σε επιβατοχιλιόμετρα πολλαπλασιάζεται επί 0,80 DKK, η δε ακαθάριστη μείωση μειώνεται επίσης κατά το ποσό αυτό<sup>(30)</sup>.

(230) Οι δανικές αρχές προσδιόρισαν ότι το σύνολο των μειώσεων λόγω των βελτιώσεων της απόδοσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την ακαθάριστη μείωση ενός συγκεκριμένου έτους. Ως εκ τούτου, η καθαρή μείωση τοποθετείται μεταξύ μηδέν και ακαθάριστης μείωσης.

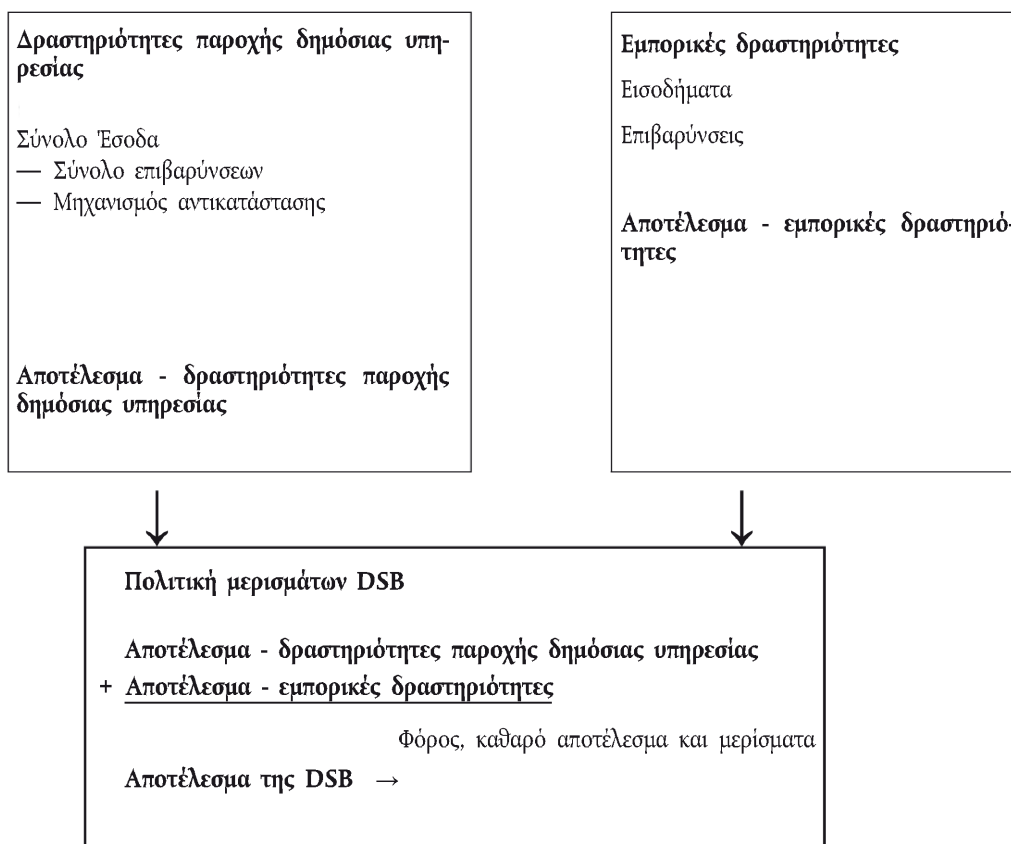
(231) Ο μηχανισμός αντικατάστασης θα πρέπει να ακολουθήσει την εξής εξίσωση:

$$\text{Μηχανισμός επιστροφής} = \text{ακαθάριστη μείωση} - \text{μεταβλητή} (\Delta + \text{επιβ./km } \Delta) = \text{καθαρή μείωση}$$

<sup>(30)</sup> Το ποσό των 0,80 DKK αντιστοιχεί κατά προσέγγιση στο μοναδιαίο έσοδο ανά επιβατοχιλιόμετρο στις περιφερειακές και διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

## Επίπτωση στην πολιτική των μερισμάτων

- (232) Οι δανικές αρχές επεσήμαναν ότι η εισαγωγή ενός τέτοιου μηχανισμού αντικατάστασης θα έχει σημαντικό αποτέλεσμα στην πολιτική των μερισμάτων του δανικού κράτους, όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:



## Μηχανισμός επιστροφής και ανώτατο επίπεδο εύλογου κέρδους

- (233) Οι δανικές αρχές ανέφεραν επίσης ότι ο μηχανισμός αυτός επιστροφής θα συμπληρωθεί με τη θέσπιση ενός ανώτατου ορίου που θα επιτρέπει να ελέγχεται ότι δεν χορηγείται στη DSB κέρδος υψηλότερο του ποσού που θεωρείται λογικό.
- (234) Οι δανικές αρχές σχεδιάζουν να καθορίσουν το ανώτατο αυτό όριο σε σχέση με την επιστροφή επί των ιδίων κεφαλαίων της DSB, η οποία, πέρα από το 6 % που καθορίζεται στις συμβάσεις, θα λάμβανε υπόψη τα επιπλέον κέρδη που προέρχονται από το κέρδος αποτελεσματικότητας ή από την αύξηση του αριθμού των επιβατών. Το ανώτατο αυτό όριο θα καθοριστεί σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση:

$$\frac{\text{Εύλογο κέρδος (6 \% ) + μεταβλητή (Δ. επιβ./km Δ +)}}{\text{Ίδια κεφάλαια}} < 12 \%$$

- (235) Έτσι, οι παράγοντες κινήτρου στον μηχανισμό επιστροφής μπορούν να επιφέρουν επιπλέον κέρδος στη DSB, εάν η εταιρεία βελτιώσει τη δομή των επιβαρύνσεων ή αν αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών (Δ. επιβ./kmΔ +).
- (236) Οι δανικές αρχές προσδιόρισαν ότι στον υπολογισμό έχει ληφθεί υπόψη το τμήμα των ιδίων κεφαλαίων της DSB που αντιστοιχεί στη δραστηριότητά της παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαχωρισμού των λογιστικών βιβλίων.

- (237) Βάσει του μηχανισμού αυτού, το ανώτατο όριο ευλόγου κέρδους μπορεί να καθοριστεί με επιστροφή ποσοστού επί των ιδίων κεφαλαίων 12 %. Οι δανικές αρχές προσδιορίζουν ότι το ετήσιο όριο δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10 %, κλιμακούμενο σε τρία έτη.

#### Εμπειρική απόδειξη

- (238) Οι δανικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή μια ανάλυση που δείχνει εμπειρικά ποια θα ήταν η επίδραση του μηχανισμού αυτού επιστροφής κατά την περίοδο 2004-2008, όπως αναφέρεται στον κατωτέρω πίνακα:

Δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας (εκατ DKK)	Αποτέλεσμα προ φορολογίας	Εύλογο κέρδος (ΕΚ 6 % προ φορολογίας)	Ακαθόριστη επιστροφή	Εκτίμηση ιδίων κεφαλαίων	Επιβατοχλόμετρα (σε εκατ.)	Κόστος ανά επιβατοχλόμετρο (DKK/χλμ.)	Διαφορικό κόστος ανά επιβατο- χλόμετρο (4 έτη)	Κέρδος αποτελεσματικότητας DSB	Κέρδος βελτίωσης ανά επιβατο- χλόμετρο	Σύνολο κερδών DSB	Επιστροφή - καθαρή μείωση	Αποτέλεσμα DSB	Επιστροφή ιδίων κεφαλαίων μετά από το μηχανισμό επιστροφής (%)	Μέσος όρος ΕΚ μετά την επιστροφή (%)
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) Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του μηχανισμού επιστροφής θα πρέπει να οδηγήσει σε επιστροφές ιδίων κεφαλαίων της DSB για τη χρονική περίοδο 2004-2008 που θα κυμαίνονται μεταξύ 8,8 % και 11,9 %.

- (240) Λόγω του κανόνα του 10 % κατά μέσο όρο επί τρία έτη, του οποίου υπήρξε υπέρβαση κατά 0,2 % το 2006, ο μηχανισμός επιστροφής θα συνεπαγόταν αναβάθμιση για το εν λόγω οικονομικό έτος κατά 38 εκατ. DKK.

#### Φόρος επί των μισθών

- (241) Η Δανία υπενθυμίζει ότι η απαλλαγή φόρου επί των μισθών καταργείται.
- (242) Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, η απαλλαγή αυτή δεν συνεπάγεται κανένα οικονομικό πλεονέκτημα για τις δικαιούχους

επιχειρήσεις, όπως η DSB. Η απαλλαγή φόρου είχε ληφθεί υπόψη στη σύμβαση, καθώς και κατά τις προσκλήσεις για υποβολή προσφορών που αφορούσαν συμβάσεις μεταφορών κ.λπ., κατά τρόπο ώστε οι υποβάλλοντες προσφορά να αντι-μετωπίζονται ισότιμα.

- (243) Δεδομένου ότι πρόκειται για ενδεχόμενη αντιστάθμιση της DSB μετά την υπαγωγή της στο φόρο επί των μισθών, οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι οι συμβατικές πληρωμές που καταβλήθηκαν στη DSB είχαν αρχικά υπολογιστεί βάσει της αρχής σύμφωνα με την οποία η DSB δεν έπρεπε να καταβάλει φόρο επί των μισθών. Οι αντιστάθμισεις είχαν έτσι «μείωση» κατά το ποσό αυτό. Από τη στιγμή που η DSB υπόκειται πλέον στον φόρο επί των μισθών, η βάση υπολογισμού της αντιστάθμισης δεν ισχύει πλέον, καταβλήθηκε δε στη DSB αντιστάθμιση για να ληφθεί υπόψη η τροποποίηση αυτή των παραμέτρων υπολογισμού. Η αντιστάθμιση αυτή ανέρχεται σε 80 εκατ. DKK περίπου τον χρόνο και αφορά μόνο τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας της DSB.

- (244) Κατά τη Δανία, η απαλλαγή του φόρου επί των μισθών και η περαιτέρω κατάργηση της εν λόγω απαλλαγής είχαν επομένως ουδέτερο αποτέλεσμα επί των οικονομικών της DSB.

## 8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

### 8.1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

- (245) Η παρούσα απόφαση αφορά το συμβιβάσιμο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της Danske Statsbaner με τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (246) Η κίνηση της διαδικασίας στις 10ης Σεπτεμβρίου 2008 και, ειδικότερα, τα σχόλια των δανικών αρχών και οι παρατηρήσεις των τρίτων ενδιαφερομένων έδωσαν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να προσδιορίσει το εύρος και το πεδίο εφαρμογής των διαφορών υπό εξέταση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τις λεπτομέρειες καθορισμού των αντιστάθμισεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και το σύνολο των συνθηκών που θα μπορούσε να οδηγήσει στην παροχή υπεραντιστάθμισης στην Danske Statsbaner.
- (247) Καταρχάς, η Επιτροπή προσδιόρισε τέσσερις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούσαν τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2014 και οι οποίες είχαν ως αντικείμενο υπηρεσίες μεταφορών σε μεγάλες γραμμές, σε περιφερειακές και σε τοπικές γραμμές, οι οποίες μπορεί να συνεχίζονται στοιχεία κρατικής ενίσχυσης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 28, 46, 50 και 69, ανωτέρω). Προστίθενται επίσης οι σιδηροδρομικές συμβάσεις που συνάφθηκαν προς αντιμετώπιση των καθυστερήσεων παράδοσης του τροχαίου υλικού (βλέπε αιτιολογική σκέψη 114).
- (248) Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα διάφορα σημεία των συζητήσεων και των αμφιβολιών που είχε εκφράσει η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, και τούτο για το σύνολο των εν λόγω συμβάσεων.
- (249) Η Επιτροπή εξετάζει επίσης την επίπτωση άλλων μέτρων φορολογικής φύσης στο συμβιβάσιμο των συγκεκριμένων αντιστάθμισεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας<sup>(31)</sup>.

### 8.2. Η ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (250) Σύμφωνα μετά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι συνθήκες ορίζουν άλλως.»

<sup>(31)</sup> Εξάλλου η Επιτροπή υπενθυμίζει την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η οποία παρέσχε τη δυνατότητα να διαπιστωθεί ότι η DSB δεν είχε λάβει καμία ρητή ή σιωπηρή εγγύηση από το δανικό κράτος ώστε να απολαύει πιστωτικών όρων ευνοϊκότερων από εκείνους που παρέχονταν στις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Βλέπε για συναφή περίπτωση και συναφές συμπέρασμα, υπόθεση T-442/03, σημεία 121 έως 127.

### 8.2.1. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

- (251) Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει την καταβολή στη DSB αντιστάθμισης για την εκτέλεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μέσω του προϋπολογισμού του δανικού κράτους. Η αντιστάθμιση αυτή πραγματοποιείται ως εκ τούτου με κρατικούς πόρους.

### 8.2.2. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ

- (252) Η DSB, που είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και μόνη δικαιούχος των αντιστάθμισεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στις συμβάσεις. Το μέτρο εφαρμόζεται ως εκ τούτου επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

### 8.2.3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ

- (253) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, μια επιχείρηση δεν λαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα όταν στην αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας τηρούνται τα τέσσερα κριτήρια που ορίζονται στην απόφαση *Altmark*. Θα πρέπει ως εκ τούτου να εξεταστεί κατά πόσον οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ της δανικής κυβέρνησης και της DSB πληρούν και τα τέσσερα αυτά κριτήρια.
- (254) Δεδομένου ότι τα κριτήρια που επιβάλλει η απόφαση *Altmark* εφαρμόζονται σωρευτικά, αρκεί η μη τήρηση ενός από τα κριτήρια αυτά για να διαπιστωθεί ότι τα υπό εξέταση μέτρα παρέχουν πλεονέκτημα επιλεκτικά. Καταρχάς, για λόγους σαφήνειας, η Επιτροπή θα αναλύσει πρώτα εάν στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται όντως για επιχείρηση που έχει αναλάβει υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία λαμβάνει για τον λόγο αυτό αντιστάθμιση καθοριζόμενη επί αντικειμενικής και διαφανούς βάσης (δύο πρώτα κριτήρια της *Altmark*), για να εξετάσει κατόπιν εάν η επιλογή της συγκεκριμένης επιχείρησης πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης ή σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση που της χορηγήθηκε για τον λόγο αυτό βασίζεται σε ανάλυση των δαπανών μιας μέσης επιχείρησης υπό χρηστή διαχείριση (τέταρτο κριτήριο *Altmark*).

### **Πρώτο κριτήριο: Επιχείρηση δικαιούχος που έχει αναλάβει την εκτέλεση σαφώς καθοριζόμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

- (255) Η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας διαπίστωσε ότι η DSB είχε όντως επιφορτισθεί με την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονταν σαφώς και ότι κατά συνέπεια το πρώτο κριτήριο της απόφασης *Altmark* τηρείται.

- (256) Ακόμα και αν η Επιτροπή δεν είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με το εν λόγω κριτήριο, η DKT αμφισβήτησε τη συλλογιστική της, θεωρώντας ότι η Επιτροπή έπρεπε να εξακριβώσει την ανάγκη και την αναλογικότητα των αποστολών παροχής δημόσιας υπηρεσίας.



- (257) Η DKT είναι επίσης της γνώμης ότι η ανάγκη θα πρέπει να εξεταστεί γραμμή προς γραμμή και ότι η αναλογικότητα θα πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με τις δυνατότητες αποδοτικότητας καθεμιάς από τις υπό εξέταση γραμμές, λαμβανομένων υπόψη των περιορισμών και των απαιτήσεων που επιβάλλει η αναθέτουσα αρχή. Προς επίρρωση της συλλογιστικής, η DKT αναφέρει το παράδειγμα της σιδηροδρομικής γραμμής Κοπεγχάγης-Århus που καλύπτεται από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ αυτή θα ήταν δικαιούχος σύμφωνα με ανάλυση που έχει πραγματοποιήσει η ίδια.
- (258) Οι δανικές αρχές απέρριψαν τα επιχειρήματα αυτά και τους πραγματοποιηθέντες από την DKT υπολογισμούς σχετικά με τη σιδηροδρομική γραμμή Κοπεγχάγης-Århus, προσδιορίζοντας ότι οι υπολογισμοί αυτοί δεν είναι επαρκώς λεπτομερείς και δεν ανταποκρίνονται στα αριθμητικά στοιχεία που έχουν οι ίδιες στη διάθεσή τους. Σύμφωνα με τις δανικές αρχές, η συγκεκριμένη γραμμή θα ήταν επίσης ελλειμματική.
- (259) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στον τομέα των χερσαίων μεταφορών επιβατών, η ανάγκη παροχής υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος πρέπει να αξιολογηθεί βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ και της σχετικής νομοθεσίας, στην περίπτωση αυτή βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου 2009 και από τότε και μετά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (260) Το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προέβλεπε ότι:
- «για να εξασφαλίσουν επαρκείς υπηρεσίες μεταφοράς λαμβανομένων υπόψη των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και χωροταξικών παραγόντων, ή για να παράσχουν καθορισμένους όρους τιμολόγησης υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάψουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών».
- (261) Το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού καθορίζει το περιεχόμενο και τα χαρακτηριστικά των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας — κανόνες της συνέχειας, τακτικότητας, χωρητικότητας και ποιότητας, συγκεκριμένες τιμές και όροι.
- (262) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται πλέον από το άρθρο 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ως:
- «η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή».
- (263) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ειδική ισχύουσα νομοθεσία ουδόλως περιορίζει τη δυνατότητα ανάθεσης αποστολών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που να καλύπτουν το σύνολο των γραμμών, ώστε να εγκαθιδρύσει ένα σύστημα μεταφορών με συνοχή, ιδίως να για καταστεί δυνατή η ύπαρξη συνέχειας στις μεταφορές. Κανένα κριτήριο δεν έχει αναφερθεί όσον αφορά την αποδοτικότητα ή όχι των μεμονωμένων σχετικών γραμμών. Τέλος, η δυνατότητα αυτή ουδόλως περιορίζεται από την ενδεχόμενη ύπαρξη αντίστοιχων υπηρεσιών μεταφοράς, όπως είχε επιχειρηματολογήσει ο πρώτος καταγγέλλων στην ειδική περίπτωση της γραμμής Κοπεγχάγης-Århus.
- (264) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι τα επιχειρήματα που προέβαλε η DKT σχετικά με άλλους τρόπους μεταφοράς δεν ευσταθούν, δεδομένου ότι ο νομοθέτης έχει καθορίσει διαφορετικούς κανόνες για κάθε έναν από τους τρόπους αυτούς, οι οποίοι ερμηνεύονται ιδίως από τον διαφορετικό βαθμό ελευθέρωσης των αγορών στον ανταγωνισμό και των διαφορετικών ιδίων χαρακτηριστικών για τους χρήστες και για τις δημόσιες αρχές.
- (265) Τέλος το γεγονός ότι η υπηρεσία μεταφορών αφορά διασυνοριακή ή διεθνή σύνδεση δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα εκμετάλλευσής της στο πλαίσιο αποστολής παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι ακόμα και στους τομείς που είναι πλήρως ανοιχτοί στον ανταγωνισμό, υπάρχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για τις διεθνείς συνδέσεις <sup>(32)</sup>.
- (266) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Δανία δεν διαπράττει προφανές σφάλμα αξιολόγησης εάν συμπεριλάβει στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μία ή περισσότερες αποδοτικές γραμμές, στον βαθμό που οι γραμμές αυτές εντάσσονται σε ένα σύστημα μεταφορών με συνοχή, και τούτο με την επιφύλαξη της ύπαρξης τέτοιων γραμμών, πράγμα που η Δανία διαψεύδει στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι αν μια γραμμή του συστήματος αυτού είναι επικερδής, τα έσοδα πρέπει να ληφθούν υπόψη στον γενικό υπολογισμό των επιβαρύνσεων και των εσόδων που έχουν σχέση με τις συγκεκριμένες υπηρεσίες και στον καθορισμό του ύψους των αντιστάθμισεων. Προκύπτει ότι τα αποτελέσματα μιας αποδοτικής γραμμής θα οδηγήσουν τελικά σε αντιστοιχη μείωση της οικονομικής αντιστάθμισης που απαιτείται για την εκμετάλλευση των άλλων μη αποδοτικών γραμμών του εν λόγω συστήματος. Απουσία αντίθετων συγκεκριμένων κανόνων, το κράτος μέλος είναι ελεύθερο να αξιολογήσει την έκταση της δημόσιας υπηρεσίας που επιθυμεί να αναθέσει σε μια επιχείρηση για να εγκαθιδρύσει ένα επαρκές σύστημα μεταφορών.
- (267) Η Επιτροπή κρίνει ότι οι προαναφερθείσες αξιολογήσεις επιβεβαιώνονται με την πάγια νομολογία σύμφωνα με την οποία:
- «Όσον αφορά την αρμοδιότητα καθορισμού της φύσεως και του περιεχομένου μιας αποστολής ΥΓΟΣ κατά την έννοια της συνθήκης, καθώς και το εύρος του ελέγχου που τα κοινοτικά όργανα υποχρεούνται να ασκούν στο πλαίσιο αυτό [...] και από τη νομολογία του Πρωτοδικείου προκύπτει ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία εξουσία εκτιμήσεως να ορίζουν τι θεωρούν ΥΓΟΣ, η δε Επιτροπή μπορεί να αμφισβητήσει τον ορισμό αυτό μόνο σε περίπτωση πρόδηλου σφάλματος» <sup>(33)</sup>.

<sup>(32)</sup> Βλέπε σχετικά κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, και ιδίως το άρθρο 16 (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3). Βλέπε επίσης κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, και ιδίως το σημείο 9 παράγραφος 2 (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3).

<sup>(33)</sup> Υπόθεση T-442/03, SIC SIC-Sociedade Independente de Comunicação, SA κατά Επιτροπής, [2008] ECR II-1161, σημεία 195 και 196, αλλά και υπόθεση T-289/03, BUPA κατά Επιτροπής, [2008] ECR II-81, σημείο 166 και υπόθεση T-17/02, Olsen κατά Επιτροπής, [2005] ECR II -2031, σημείο 216.

- (268) Ο ρόλος της Επιτροπής περιορίζεται ως εκ τούτου στο να εξακριβώσει ότι η Δανία δεν έχει διαπράξει προφανές σφάλμα αξιολόγησης κατά τον καθορισμό της έκτασης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπεται στις συγκεκριμένες συμβάσεις.
- (269) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι προκύπτει από τη νομική βάση του εθνικού δικαίου, βάσει του οποίου έχει συναφθεί η σύμβαση ήτοι του δανικού νόμου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ότι η DSB έχει αναλάβει την εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας βάσει συμβάσεων που έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με το δανικό Υπουργείο Μεταφορών. Υπενθυμίζει επίσης ότι οι συμβάσεις καθορίζουν καά λεπτομερή τρόπο τις υποχρεώσεις της DSB όσον αφορά τις προς εξυπηρέτηση γραμμές, την ακρίβεια, την ποιότητα και τη συχνότητα των προς παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών για καθορισμένη χρονική περίοδο (2000-2004 και αντίστοιχα για τη χρονική περίοδο 2005-2014).
- (270) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία απέδειξε ότι ο στόχος των συγκεκριμένων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν η εγκαθίδρυση ενός συνεκτικού και ευρέως συστήματος μεταφορών που να εξασφαλίζει υπηρεσίες ποιότητας στους επιβάτες και να ανταποκρίνεται στους στόχους εξυπηρέτησης της περιοχής.
- (271) Δεδομένου ότι πρόκειται στη συγκεκριμένη περίπτωση για τη σύνδεση Κοπεγχάγης-Ystad, η Επιτροπή επιμένει ότι οι δανικές αρχές προέβλεψαν επίσης σε διευκρινίσεις σχετικά με τις συνθήκες και τα διάφορα στάδια που οδήγησαν στη συμπεριληψη της στο σύστημα μεταφορών που καλύπτεται από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ουσιαστικά, οι δανικές αρχές εξήγησαν τον τρόπο με τον οποίο η γραμμή αυτή αποτέλεσε διαδοχικά αντικείμενο εκμετάλλευσης υπό καθεστώς «ελεύθερης μεταφοράς» μέχρι το 2002, και κατόπιν ως «δημόσια μεταφορά», αλλά χωρίς συμπληρωματική αντιστάθμιση μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2004 και για να συμπεριληφθεί τέλος στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη χρονική περίοδο 2005-2014 (βλέπε σχετικά την αιτιολογική σκέψη 122). Προκύπτει ότι η γραμμή αυτή ήταν ελλειμματική όταν λειτουργήσε υπό καθεστώς «ελεύθερης μεταφοράς» και ότι κανένας δημόσιος πόρος δεν καταβλήθηκε για την εκμετάλλευσή της πριν από το 2005.
- (272) Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη της τον στόχο που αναφέρουν οι δανικές να συνδέσουν τη νήσο Bornholm, όχι μόνο με την Κοπεγχάγη, αλλά και με την υπόλοιπη επικράτεια -όπως επιβεβαιώνεται στην τιμολογιακή προσφορά που ενθαρρύνει ιδίως τις συνδέσεις μεταξύ Jutland και Bornholm (DSB Orange). Επιπλέον, οι δανικές αρχές θεώρησαν ότι η ύπαρξη σιδηροδρομικής υπηρεσίας θα κάλυπτε ορισμένες ειδικές ανάγκες τις οποίες δεν κάλυπτε η υπάρχουσα οδική συγκοινωνία, όπως η εξυπηρέτηση των γειτονικών σουηδικών πόλεων στη σιδηροδρομική διαδρομή με τρεις στάσεις στις σουηδικές πόλεις Fosieby (Malmö), Svedåla και Skutrup. Η εξυπηρέτηση αυτή εντάσσεται επίσης στη βούληση ενίσχυσης των δυνατοτήτων πρόσβασης στη Νήσο Bornholm. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στην αιτιολογική σκέψη 263, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το γεγονός ότι η σύνδεση αυτή διασχίζει και σταματάει σε άλλο κράτος μέλος δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή υπηρεσίας γενικής οικονομικής ωφέλειας (SIEG). Σχετικά με το θέμα αυτό θα πρέπει ειδικότερα να ληφθεί υπόψη το συμφέρον που μπορεί να έχουν οι Δανοί πολίτες στην ύπαρξη καλύτερης εξυπηρέτησης των σχετικών σουηδικών πόλεων.
- (273) Τα στοιχεία αυτά συμπληρώνουν εκείνα που εκτίθενται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στηρίζουν την Επιτροπή στο συμπέρασμά της ότι η δανική κυβέρνηση δεν διέπραξε προφανές λάθος αξιολόγησης εισάγοντας τη γραμμή Κοπεγχάγης-Ystad στο καθεστώς των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (274) Γενικά, η Επιτροπή επιβεβαιώνει το αρχικό της συμπέρασμα και θεωρεί ότι το πρώτο κριτήριο που καθόρισε το Δικαστήριο στην απόφαση Altmark πληρούται.
- Δεύτερο κριτήριο: Παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η προκαθορισθείσα κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή αντιστάθμιση**
- (275) Η Επιτροπή επισημάνει στην απόφασή της κίνησης της διαδικασίας ότι το επίπεδο των αντισταθμίσεων της DSB για την ικανοποίηση των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε καθορισθεί βάσει δεκαετούς κατά πρόβλεψη προϋπολογισμού. Η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της σε εκείνο το στάδιο μόνον τον δεκαετή προϋπολογισμό για τη χρονική περίοδο 1999-2008. Εξέφρασε έτσι αμφιβολίες όσον αφορά την περίοδο 2009-2014 η οποία επίσης καλυπτόταν από συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (276) Οι δανικές αρχές, στις παρατηρήσεις τους, διασαφήνισαν τις παραμέτρους που εφαρμόζονταν στη δεύτερη αυτή χρονική περίοδο διαβιβάζοντας στην Επιτροπή τον δεκαετή προϋπολογισμό που έχει καταρτιστεί για την περίοδο 2005-2014, προετοιμασμένο σε συνάρτηση με τις προοπτικές λειτουργικής ανάπτυξης της DSB κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Επίσης επιβεβαίωσαν ότι οι αντισταθμίσεις που προβλέπονται για καθεμία από τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στηρίζονταν σε έναν δεκαετή κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό.
- (277) Η DKT αμφισβήτησε ωστόσο το γεγονός ότι αυτοί οι κατά πρόβλεψη προϋπολογισμοί ήταν επαρκείς για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που καθορίζει η απόφαση Altmark, εκτιμώντας ότι δεν ανέφεραν κατά τρόπο επαρκώς λεπτομερή τις παραμέτρους και ότι οι αντισταθμίσεις έπρεπε να στηρίζονται σε μια ανάλυση κόστους γραμμή προς γραμμή.
- (278) Ο πρώτος προϋπολογισμός 1999-2008 καταρτίστηκε βάσει λεπτομερούς προοπτικής οικονομικής ανάλυσης της DSB. Μελετήθηκε ως βάση για την προετοιμασία του νόμου που θα όριζε την DSB ως ανεξάρτητη επιχείρηση (βλέπε σημείο 8). Κατόπιν, ενημερώθηκε την άνοιξη του 1999 και υποβλήθηκε στην επιτροπή οικονομικών του δανικού Κοινοβουλίου που τον ενέκρινε με την έκδοση του νόμου 249, της 11ης Ιουνίου 1999.
- (279) Στηριζόταν κυρίως στα ακόλουθα υποθετικά σενάρια:
- αύξηση της τιμής των εισιτηρίων ανάλογα με τον πληθωρισμό (δείκτης καθαρών τιμών),
  - μέση αύξηση της παραγωγικότητας κατά 2 % τον χρόνο,

- ετήσιο επιτόκιο 5 %,
  - απόδοση ιδίων κεφαλαίων μετά την αφαίρεση του φόρου 6 %,
  - πραγματοποίηση επενδύσεων σε τροχαίο υλικό μέχρι περίπου 10 δισεκατ. DKK,
  - επίπεδα παραγωγής (τρενοχιλιόμετρα) και πωλήσεων (επιβατοχιλιόμετρα) προσδιοριζόμενα σε πολλούς πίνακες και λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου εκκίνησης το 1999: 41 εκατ. τρενοχιλιόμετρα και 4,023 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα για τις περιφερειακές μεταφορές, τις μεταξύ δύο πόλεων και τις διεθνείς και αντιστοίχως 15,6 εκατ. τρενοχιλιόμετρα και 1,208 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα για τις προαστιακές μεταφορές.
- (280) Οι δανικές αρχές προσδιόρισαν ότι ο δεύτερος κατά πρόβλεψη προϋπολογισμός του 2005-2014 καταρτίστηκε βάσει των ακόλουθων δεδομένων και υποθετικών σεναρίων:

- ετήσια γενική αύξηση κατά 2,5 %,
  - αύξηση της τιμής των εισιτηρίων κατά 2,5 % αντιστοιχί προς τον πληθωρισμό,
  - μέση αύξηση της παραγωγικότητας κατά 2,5 % τον χρόνο,
  - ποσοστό ετήσιου επιτοκίου 5,15 %,
  - απόδοση ιδίων κεφαλαίων μετά την αφαίρεση του φόρου 6 %,
  - πραγματοποίηση επενδύσεων σε τροχαίο υλικό μέχρι περίπου 10 δισεκατ. DKK,
  - αύξηση κατά 20 % περίπου του αριθμού διανυθέντων χιλιομέτρων,
  - αύξηση κατά 20 % περίπου του αριθμού των επιβατών,
  - εξαίρεση του φόρου επί των μισθών για το προσωπικό της DSB.
- (281) Βάσει των στοιχείων αυτών η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κατά πρόβλεψη προϋπολογισμοί στηρίζονται σε στοιχεία ή υποθετικά σενάρια λογικά και επαρκώς λεπτομερή ώστε να καθορίζονται οι παράμετροι υπολογισμού των αντισταθμίσεων. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι αναπροσαρμογές πραγματοποιήθηκαν για να ληφθεί υπόψη η αναθεώρηση του ύψους των τελών του 2003 και ότι οι παράμετροι αυτές εκτέθηκαν από το δανικό Υπουργείο Μεταφορών στη σχετική νομοθεσία<sup>(34)</sup>. Εξάλλου η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβατικές πληρωμές ήταν προκαθορισμένες δεδομένου ότι το ποσό τους είχε προσδιοριστεί στις συμβάσεις, σε ετήσια βάση, για όλη την περίοδο ισχύος τους.

(282) Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο αποτελείται από πολλές ανεξάρτητες γραμμές, το κράτος μέλος δεν πρέπει κατ' ανάγκη να καθορίζει το ποσό των αντισταθμίσεων για καθεμία από τις γραμμές μεμονωμένα. Το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark απαιτεί το κράτος μέλος να καθορίζει προηγουμένως, κατά τρόπο διαφανή και αντικειμενικό, τις παραμέτρους που του επιτρέπουν να καθορίσει το συνολικό ποσό των πληρωμών για την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων που προκύπτουν συνολικά από τη σύμβαση.

(283) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι οι συμβατικές πληρωμές υπολογίστηκαν βάσει παραμέτρων που είχαν καθοριστεί προηγουμένως κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή και ότι το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark πληρούται επίσης.

**Τέταρτο κριτήριο: Πρόσκληση για την υποβολή προσφορών ή ύψος της απαιτούμενης αντιστάθμισης που καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών μιας μέσης επιχείρησης, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφοράς**

(284) Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν αποτέλεσε αντικείμενο πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών. Θα πρέπει ως εκ τούτου να καθοριστεί κατά πόσον το ποσό της αντιστάθμισης έχει καθοριστεί βάσει ανάλυσης του κόστους που μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφοράς ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα είχε αναλάβει για να εκτελέσει τις υποχρεώσεις αυτές, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκτέλεση των σχετικών υποχρεώσεων.

(285) Η Δανία θεωρεί ότι το κριτήριο αυτό πληρούται και διαβίβασε τις παρατηρήσεις της για να άρει τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς τη μέθοδο που είχε χρησιμοποιηθεί και τον καθορισμό του ποσού των συμβατικών πληρωμών και της γενικής αντιστάθμισης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(286) Οι δανικές αρχές παρατήρησαν όντως ότι η κατάσταση της DSB ως ανεξάρτητης κρατικής επιχείρησης συνοδεύτηκε με διεξοδική οικονομική ανάλυση (έκθεση Bernstein) και ενέργειες για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας της επιχείρησης. Επίσης, οι στόχοι κέρδους αποτελεσματικότητας είχαν συμπεριληφθεί στους δεκαετείς προϋπολογισμούς βάσει των οποίων είχαν υπολογιστεί οι συμβατικές πληρωμές. Οι δανικές αρχές επισημαίνουν ότι ο στόχος της επιστροφής ποσοστού 6 % επί των ιδίων κεφαλαίων αποτελεί εύλογο κέρδος. Η προσέγγιση που λήφθηκε υπόψη για να καθοριστεί το ύψος των αντισταθμίσεων στηριζόταν ως εκ τούτου κατά τη γνώμη τους σε γενική αξιολόγηση των διαθέσιμων δεδομένων και σε εκ των προτέρων υπολογισμό του κέρδους αποτελεσματικότητας σύμφωνα με τις αρχές της οικονομίας της αγοράς.

<sup>(34)</sup> Δανικός νόμος αριθ. 112 του 2004.

- (287) Εξάλλου, οι δανικές αρχές είχαν αρχικά προσκομίσει στοιχεία σύγκρισης κατ' αναλογία προς άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι παρατηρήσεις αντίθετα που διαβίβασε η Δανία στα πλαίσια της διαδικασίας εστιάζονταν στις δυσκολίες πραγματοποίησης συγκρίσεων μεταξύ της οικονομικής απόδοσης εθνικών ή ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι δυσχέρειες αυτές πρέπει να συνυπολογιστούν με τα ίδια χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων αυτών και των σχετικών αγορών, καθώς και με την αδυναμία σύγκρισης των λογιστικών και οικονομικών στοιχείων ειδικότερα στον σιδηροδρομικό τομέα.
- (288) Εξάλλου, η DKT παρατήρησε ότι μια θυγατρική της DSB ήταν σε θέση να συμμετάσχει σε προσκλήσεις για υποβολή προσφορών προτείνοντας υπηρεσίες με μειωμένες τιμές σε σχέση με εκείνες που η DSB είχε αναλάβει να παράσχει στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι δανικές αρχές επέμεναν στο ότι η DSB και η θυγατρική της DSB First δεν μπορούν να συγκριθούν, δεδομένου ότι οι δύο εταιρείες παρουσίαζαν χαρακτηριστικά και δομές δαπανών διαφορετικές (προσωπικό, υλικό, εμπορικές πρακτικές).
- (289) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας έλαβε μέτρα -οικονομικές μελέτες και διαρθρωτικά μέτρα αναδόμησης- ώστε να καταστήσει την DSB ανεξάρτητη αποδοτική επιχείρηση. Επισημαίνει εξάλλου τους ποσοτικά μετρήσιμους στόχους όσον αφορά το ποσοστό επιστροφής επί των ιδίων κεφαλαίων και το κέρδος παραγωγικότητας.
- (290) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τη μικρή δυνατότητα σύγκρισης των επιχειρήσεων του τομέα του, πράγμα που αποδέχονται τόσο οι δανικές αρχές όσο και DKT και το οποίο δεν επιτρέπει τη σύγκριση των δεικτών αποδοτικότητας της DSB με εκείνη άλλων επιχειρήσεων.
- (291) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι το προαναφερθέν παράδειγμα αποδοτικότητας της θυγατρικής DSB First φαίνεται να δείχνει ότι υπήρξαν δυνατότητες για την DSB να πραγματοποιήσει κέρδη παραγωγικότητας, πιο μακροπρόθεσμα, εφαρμόζοντας εξ ολοκλήρου ή εν μέρει τα μέτρα που είχε θέσει σε εφαρμογή η DSB First για τη μείωση των δαπανών της.
- (292) Προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να συμπεράνει με βεβαιότητα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην DSB καθορίστηκε όντως βάσει ανάλυσης πραγματικών δαπανών μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη σε μέσα μεταφορών.
- (293) Υπ' αυτές τις συνθήκες η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν πληρούται.
- (294) Τα κριτήρια που καθορίζει το Δικαστήριο στην απόφαση Altmark πρέπει να αξιολογηθούν σωρευτικά. Δεν είναι ως εκ τούτου αναγκαία κατά το παρόν στάδιο της συλλογιστικής η εξέταση του τρίτου κριτηρίου και η εξακρίβωση της απουσίας υπεραντιστάθμισης. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση μπορεί να έχει παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα στη DSB.
- 8.2.4. ΣΤΡΕΒΛΩΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ
- (295) Το πλεονέκτημα χορηγείται σε μια επιχείρηση μεταφορών η οποία λειτουργεί στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Δανία, αλλά και στις γειτονικές χώρες. Στη Δανία, οι αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών είναι ανοιχτές στον ανταγωνισμό. Κατά συνέπεια, η οικονομική στήριξη νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.
- (296) Όπως παρατήρησε το Δικαστήριο στην υπόθεση Altmark, πολλά κράτη μέλη έχουν εξάλλου ανοίξει την εθνική τους αγορά και μεταξύ αυτών ορισμένες χώρες γειτονικές της Δανίας, όπως η Σουηδία ή η Γερμανία. Παραδοσιακές, αλλά και νέες επιχειρήσεις των χωρών αυτών ασκούν δραστηριότητες σε πολλά κράτη μέλη της Κοινότητας. Ως εκ τούτου, μια ενίσχυση που χορηγείται σε δανική σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών τα οποία έχουν ήδη ανοίξει τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών στον ανταγωνισμό ή των οποίων οι επιχειρήσεις λειτουργούν στις εθνικές αγορές που είναι ανοιχτές στον ανταγωνισμό.
- (297) Εξάλλου, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς π.χ. της οδικής μεταφοράς με λεωφορείο.
- (298) Κατά συνέπεια, υπάρχει κίνδυνος τα συγκεκριμένα μέτρα στήριξης να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
- (299) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αντιστάθμισεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας αποτελούν κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 8.3. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ
- 8.3.1. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗ ΣΛΕΕ
- (300) Το άρθρο 93 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει τους όρους για το συμβιβασμό των «ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας». Το άρθρο αυτό αποτελεί ειδικό νόμο (lex specialis) σε σχέση με τα άρθρα 106 παράγραφος 2 <sup>(35)</sup> και 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.
- <sup>(35)</sup> Προαναφερθείσα αιτιολογική σκέψη 17 της απόφασης της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2005.

- (301) Σύμφωνα με το Δικαστήριο, οι κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 της 4ης Ιουνίου 1970 περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών<sup>(36)</sup> θέτουν διεξοδικά σε εφαρμογή το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, το οποίο δεν μπορεί ως εκ τούτου να εφαρμόζεται άμεσα<sup>(37)</sup>.
- (302) Η Επιτροπή στην απόφασή της κίνησης της διαδικασίας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι υπό εξέταση αντισταθμίσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.
- (303) Στην ίδια αυτή απόφαση, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ της δανικής κυβέρνησης και της Danske Statsbaner αποτελούν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και ότι το συμβιβασίμο των συγκεκριμένων ενισχύσεων θα πρέπει να εξετασθεί βάσει του κανονισμού αυτού.
- (304) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 3 Δεκεμβρίου 2009, άρχισε να ισχύει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, καταργώντας ταυτόχρονα τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η εξέταση του συμβιβάσιμου πρέπει πλέον να στηριχθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, δεδομένου ότι πρόκειται για τη νομοθεσία που εφαρμόζονται τη στιγμή που η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση της.
- (305) Σχετικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δανικές αρχές δεν διατύπωσαν παρατηρήσεις όσον αφορά την αλλαγή αυτή της νομικής βάσης. Η DSB και η DKT αντίθετα προέβλεψαν επιχειρήματα σύμφωνα με τα οποία η Επιτροπή θα πρέπει να διατηρήσει την αξιολόγησή της βάσει των κανόνων που ίσχυαν κατά τη σύναψη των συμβάσεων.
- (306) Μετά την εξέταση των επιχειρημάτων της DSB και της DKT, η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι τα επιχειρήματα που προέβλεψαν δεν είναι τέτοια που να θέτουν υπό αμφισβήτηση την προσέγγιση της κατά χρόνο (*ratione temporis*) εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις που καταλήγει στην άποψη ότι η Επιτροπή πρέπει να στηρίξει τον συλλογισμό της στη νομοθεσία που εφαρμόζεται τη στιγμή που λαμβάνει την απόφαση της. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δύο συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να αξιολογηθούν βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, και τούτο για τους ακόλουθους λόγους.
- (307) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ο ίδιος τις λεπτομέρειες εφαρμογής όσον αφορά την έναρξη ισχύος του και την κατά χρόνο (*ratione temporis*) εφαρμογή του. Σύμφωνα με το άρθρο 12 ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 άρχισε να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργήθηκε κατά την ημερομηνία αυτή. Δεν είναι πλέον δυνατόν στην Επιτροπή να στηριχθεί στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος δεν ισχύει πλέον τη στιγμή που λαμβάνει την απόφαση της. Αντίθετα, η Επιτροπή πρέπει να στηρίξει την αξιολόγησή της στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (308) Δεύτερον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν υπάρχει καμία ένδειξη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ότι αυτός δεν θα πρέπει να εφαρμοστεί σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του. Ουσιαστικά το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 περιλαμβάνει μεταβατικούς κανόνες για τις συμβάσεις που είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του. Η διάταξη αυτή αποτελεί ουσιαστικά παρέκκλιση από την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 2 του κανονισμού που αφορά την τήρηση των κανόνων σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων οι οποίες καθορίζονται στο άρθρο 5. Θα πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι οι εξαιρετικές αυτές μεταβατικές διατάξεις που αφορούν την ανάθεση συμβάσεων δεν θα ήταν αναγκαίες εάν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού αποκλείονταν από το πεδίο εφαρμογής του. Αντίθετα, το άρθρο 8 επιβεβαιώνει έτσι ότι οι υπόλοιπες διατάξεις του κανονισμού εφαρμόζονται και στις συμβάσεις αυτές.
- (309) Τρίτον, η Επιτροπή προσδιορίζει ότι η ανακοίνωσή της για τον καθορισμό των αναγκαίων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης<sup>(38)</sup> δεν εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση. Ουσιαστικά, η ανακοίνωση αυτή αναφέρει ρητά ότι δεν επηρεάζει την ερμηνεία των κανόνων του Συμβουλίου και της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ακριβώς τους κανόνες που αφορούν την προσωρινή εφαρμογή του.
- (310) Τέταρτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Δικαστήριο επιβεβαίωσε επίσης την αρχή σύμφωνα με την οποία ένας νέος κανόνας εφαρμόζεται πάντοτε στις μελλοντικές συνέπειες μιας κατάστασης που γεννάται υπό την ισχύ παλαιότερου κανόνα. Επίσης το Δικαστήριο έκρινε ότι η αρχή της προστασίας της νόμιμης εμπιστοσύνης δεν μπορεί να επεκταθεί σε σημείο που να εμποδίζει, γενικά, έναν νέο κανόνα να εφαρμοστεί στις μελλοντικές συνέπειες καταστάσεων που γεννώνται υπό την ισχύ παλαιότερου κανόνα<sup>(39)</sup>.
- (311) Πέμπτον, το Δικαστήριο θεώρησε ότι οι κοινοτικοί κανόνες του ουσιαστικού δικαίου πρέπει να ερμηνεύονται ως μη διέποντες καταστάσεις προγενέστερες της έναρξης ισχύος τους, παρά μόνο στον βαθμό που προκύπτει σαφώς από τους όρους τους, από τον σκοπό τους και την οικονομία τους ότι πρέπει να τους αποδοθεί τέτοια ισχύς<sup>(40)</sup>. Ωστόσο, ο τελευταίος αυτός όρος πληρούται σαφώς όπως προαναφέρθηκε στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

<sup>(36)</sup> ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1.

<sup>(37)</sup> Υπόθεση C-280/00, Altmark Trans, σημεία 101, 106, 107.

<sup>(38)</sup> ΕΕ C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

<sup>(39)</sup> Υπόθεση C-334/07 P, Επιτροπή κατά Freistaat Sachsen, [2008], ECR II-9465, σημείο 43.

<sup>(40)</sup> C-334/07 P, Freistaat Sachsen, σημείο 44.

- (312) Έκτο, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης, ότι στην ίδια απόφαση το Δικαστήριο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όταν ένα νομικό καθεστώς υπό την ισχύ του οποίου κάποιο κράτος μέλος έχει προβεί στην κοινοποίηση σχεδιαζόμενης κρατικής ενίσχυσης αλλάξει πριν η Επιτροπή λάβει την απόφασή της, η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει βάσει των νέων κανόνων <sup>(41)</sup>. Το Δικαστήριο προσδιόρισε επίσης ότι η κοινοποίηση σχεδιαζόμενης ενίσχυσης από μέρους κράτους μέλους δεν γεννά οριστική νομική κατάσταση και δεν παρέχει νόμιμη εμπιστοσύνη ώστε η Επιτροπή να πρέπει να αποφανθεί σχετικά με το συμβιβασμό με την κοινή αγορά εφαρμόζοντας τους κανόνες που ισχυαν κατά τον χρόνο κατά τον οποίο έλαβε χώρα η κοινοποίηση αυτή. Κατά συνέπεια, θα ήταν αντιφατικό να επιτρέπεται σε κράτος μέλος το οποίο αντίθετα δεν έχει τηρήσει την υποχρέωση της κοινοποίησης να μπορεί να καθορίσει μια οριστική νομική κατάσταση μέσω της χορήγησης παράνομων ενισχύσεων.
- (313) Τέλος, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση SIDE δεν έχει σχέση με τη συγκεκριμένη περίπτωση <sup>(42)</sup>. Η απόφαση αυτή αφορά το θέμα της εφαρμογής διάταξης του πρωτογενούς δικαίου δηλαδή του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της συνθήκης ΕΚ. Όπως όρισε το Γενικό Δικαστήριο στην υπόθεση αυτή, η συνθήκη ΕΚ δεν περιελάμβανε καμία μεταβατική διάταξη για την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου, ούτε καμία ένδειξη σύμφωνα με την οποία θα έπρεπε να εφαρμοστεί σε καταστάσεις δημιουργηθείσες πριν από την έναρξη ισχύος του <sup>(43)</sup>. Η περίπτωση αυτή δεν είναι συγκρίσιμη με την παρούσα περίπτωση. Ουσιαστικά, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει από την πλευρά του μεταβατικές διατάξεις, βάσει των οποίων η Επιτροπή μπορεί να συναγάγει ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του, με εξαίρεση τους κανόνες που αφορούν την ανάθεση των συμβάσεων.
- (314) Κατά συνέπεια, στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

### 8.3.2. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007

- (315) Το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ότι: «εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι αποστολές παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατέθηκαν στην DSB βάσει διαφόρων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 247 ανωτέρω.
- (316) Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζει το υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ακολούθως, η Επιτροπή εξετάζει διαδοχικά τα διάφορα στοιχεία που περιγράφονται στην εν λόγω διάταξη του κανονισμού.
- (317) Σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο α) του εν λόγω άρθρου οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας «καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές». Από την αξιολόγηση που έκανε η Επιτροπή στις συγκεκριμένες συμβάσεις βάσει του πρώτου κριτηρίου της απόφασης Altmark τόσο στην απόφαση της κίνησης της διαδικασίας όσο και ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 274), ο όρος αυτός στη συγκεκριμένη περίπτωση πληρούται.
- (318) Η Επιτροπή στην αξιολόγηση του δεύτερου κριτηρίου της απόφασης Altmark (βλέπε αιτιολογική σκέψη 269), συνήγαγε ότι οι συμβατικές πληρωμές είχαν υπολογιστεί με βάση τις παραμέτρους που είχαν προηγουμένως καθοριστεί κατά τρόπο αντικειμενικό και διαφανή, πράγμα που της επιτρέπει να θεωρεί ότι η παράγραφος 1 στοιχείο β), του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 πληρούται επίσης. Η διάταξη αυτή προβλέπει όντως ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας «καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια: i) τις παραμέτρους βάσει των οποίων πρέπει να υπολογισθεί η αντιστάθμιση και ii) τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων προς αποφυγήν υπεραντιστάθμισης». Το θέμα της ύπαρξης ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης στις συγκεκριμένες συμβάσεις θα αποτελέσει αντικείμενο λεπτομερούς ανάλυσης κατωτέρω. Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις αυτές παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζουν τους όρους κατανομής των δαπανών που συνδέονται με την παροχή υπηρεσιών. Όσον αφορά την ύπαρξη ευλόγου κέρδους η Επιτροπή παραπέμπει στον ανωτέρω συλλογισμό.
- (319) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζουν τις λεπτομέρειες κατανομής των πόρων που έχουν σχέση με την πώληση των εισιτηρίων, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου. Τα έσοδα αυτά στη συγκεκριμένη περίπτωση περιέχονται στη DSB.
- (320) Εξάλλου, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας 5 και 10 ετών αντιστοίχως, είναι επίσης σύμφωνη με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 3 που ορίζει σε 15 έτη τη μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με τρένο ή άλλο σιδηροδρομικό μέσο.
- (321) Δεδομένου ότι οι υπόλοιπες διατάξεις δεν έχουν σχέση με τη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή συνάγει ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της DSB είναι σύμφωνες με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

### Περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

- (316) Το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζει το υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ακολούθως, η Επιτροπή εξετάζει διαδοχικά τα διάφορα στοιχεία που περιγράφονται στην εν λόγω διάταξη του κανονισμού.
- (322) Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει τους κανόνες ανάθεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, το άρθρο 8 του ίδιου κανονισμού προβλέπει ορισμένους μεταβατικούς κανόνες για τον σκοπό αυτό.

<sup>(41)</sup> C-334/07 P, Freiststaat Sachsen, σημείο 53.

<sup>(42)</sup> Βλέπε υποσημείωση 28.

<sup>(43)</sup> Υπόθεση T 348/04, SIDE, σημείο 56.

### Ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

- (323) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το σύνολο των συγκεκριμένων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορά υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σιδηροδρομικά και ότι όλες έχουν ανατεθεί απευθείας στη DSB από το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας. Επιπλέον, οι συμβάσεις έχουν υπογραφεί είτε πριν από την 26η Ιουλίου 2000 είτε μετά την 26η Ιουλίου 2000 και πριν από την 3η Δεκεμβρίου 2009. Έχουν συναφθεί για πενταετή και δεκαετή διάρκεια, αντιστοίχως. Η Επιτροπή διαπιστώνει έτσι ότι η ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνη με τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (324) Βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 2, «με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019». Βάσει αυτού, οι συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα μπορούσαν κάλλιστα να ανατεθούν απευθείας.
- (325) Η εν λόγω διάταξη προβλέπει εξάλλου ότι «κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα». Διαπιστώνεται ωστόσο ότι το άρθρο 5, στην παράγραφο 6 διατηρεί τη δυνατότητα για τις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών.
- (326) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες προς τους κανόνες ανάθεσης που ορίζονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

#### **Αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας**

- (327) Το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζει ότι: «κάθε αποζημίωση συνδεδεμένη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του άρθρου 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του παραρτήματος.»
- (328) Ως εκ τούτου, το συμβιβασμό των αντιστάθμισεων λόγω παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των διατάξεων του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, δεδομένου ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις ανατέθηκαν απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (329) Το εν λόγω παράρτημα ορίζει ότι: «η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο ισοδυναμεί με το άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών». Τούτο σημαίνει ουσιαστικά ότι η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει ότι οι συμβατικές πληρωμές δεν έχουν οδηγήσει σε υπεραντιστάθμιση, υπολογίζοντας και ένα λογικό κέρδος για την DSB. Για τον σκοπό αυτό στηρίζεται στα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα.
- (330) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο υπολογισμός των δαπανών και των εσόδων έχει πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες. Υπενθυμίζει επίσης ότι το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στη DSB όσον αφορά τους λογιστικούς κανόνες και τους εθνικούς κανόνες ανταγωνισμού επιβάλλει στην επιχείρηση να τηρεί χωριστή λογιστική για τις διάφορες δραστηριότητες. Οι συμβατικές πληρωμές που έχουν καταβληθεί στην DSB βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας καταχωρίζονται έτσι λογιστικά χωριστά από τις άλλες δραστηριότητες που πραγματοποιεί σε εμπορική βάση. Οι κανόνες αυτοί επιτρέπουν έτσι την αποφυγή των διπλών επιχορηγήσεων.
- (331) Παρότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης, η Επιτροπή επισημαίνει ωστόσο ότι οι μηχανισμοί αυτοί δεν επιτρέπουν την αποφυγή ενδεχόμενων υπεραντιστάθμισεων και ότι οι συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν μηχανισμό που να επιτρέπει την επιστροφή τους.
- (332) Η Επιτροπή θεωρεί όντως ότι οι ενδεχόμενες υπεραντιστάθμισεις μπορούν να αποφευχθούν μόνο με τη θέσπιση ενός μηχανισμού επιστροφής. Καταρχάς, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Δανίας και της DSB πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να συμμορφωθούν προς τους όρους που αναφέρονται ανωτέρω, ιδίως μέσω της εισαγωγής ενός μηχανισμού επιστροφής.
- (333) Η Επιτροπή στην απόφασή της κίνησης της διαδικασίας εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο το ποσό της αντιστάθμισης περιοριζόταν σε αυτό που ήταν αναγκαίο για να καλύψει τις δαπάνες που προκαλούσε η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι αμφιβολίες αυτές στηρίζονταν στους λόγους που εκτίθενται στην αξιολόγηση της τήρησης του τρίτου κριτηρίου που έχει καθορίσει η νομολογία *Altmark*, δηλαδή:
- i. τα πλεονάσματα των αποτελεσμάτων της DSB,
  - ii. τις καθυστερήσεις στην παράδοση του τροχαίου υλικού,
  - iii. τη σύνδεση Κοπεγχάγης-Ystad.
- (334) Η Επιτροπή θα εξετάσει τις τρεις αυτές πτυχές διαδοχικά, ώστε να αξιολογήσει την ύπαρξη υπεραντιστάθμισης στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα απαιτούμενα μέτρα προς αποφυγή υπεραντιστάθμισεων στο μέλλον. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της ότι ο ορισμός του εύλογου κέρδους που προβλέπεται στο σημείο 6 του παραρτήματος, δηλαδή: «του ποσοστού απόδοσης του κεφαλαίου που θεωρείται σύνηθες για τον τομέα, στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, και στο οποίο συνυπολογίζεται ο κίνδυνος, ή η απουσία κινδύνου, για τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας λόγω της παρέμβασης της δημόσιας αρχής.»

### i. Τα πλεονάσματα του αποτελέσματος της DSB

- (335) Η Επιτροπή εξέτασε την εξέλιξη των ιδίων κεφαλαίων και των αποτελεσμάτων της DSB, όσον αφορά τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατά τη διάρκεια της ισχύος των συγκεκριμένων συμβάσεων. Η εξέταση αυτή στηρίζεται ουσιαστικά στη λεπτομερή ανάλυση της οικονομικής κατάστασης της DSB, κατά τη χρονική περίοδο 1999-2006, που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό του δανικού κράτους από την KPMG, στις 30 Ιανουαρίου 2008. Οι δανικές αρχές διαβίβασαν, εξάλλου, συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τα οικονομικά έτη 2007 και 2008, καθώς και διευκρίνιση στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης.
- (336) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της ιδιαίτερα τις πληροφορίες που έχουν παράσχει οι δανικές αρχές για να εξηγήσουν τις εξελίξεις αυτές σε σχέση με τους 10ετείς προϋπολογισμούς, και ιδίως όσον αφορά την κατάρτιση του προϋπολογισμού σύστασης της DSB το 1999, την τροποποίηση ορισμένων λογιστικών κανόνων ή το ύψος της φορολογίας. Η εξέλιξη του κονδυλίου για αποσβέσεις, της οικονομικής διαχείρισης και των επιτοκίων αποτελούν επίσης επεξηγήσεις. Επίσης, αποδέχεται ότι η DSB μπορεί να πραγματοποιήσει κέρδος αποτελεσματικότητας που να της επέτρεψε τη βελτίωση των αποτελεσμάτων και της οικονομικής της κατάστασης.
- (337) Η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι όλα αυτά τα στοιχεία μπορούν να τροποποιήσουν το επίπεδο των δαπανών και των επιβαρύνσεων της DSB για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφοράς που προβλέπονται στις διάφορες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της DSB θα μπορούσε να μειώσει το βάρος που συνεπαγόταν για το δανικό κράτος η εκμετάλλευση των εν λόγω υπηρεσιών, σε σύγκριση με τις προοπτικές των δεκαετών προϋπολογισμών. Η μείωση αυτή συνεπαγόταν γενική μείωση των αντισταθμίσεων λόγω της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (338) Ελλείπει αντιστοιχίας διόρθωσης των συμβατικών πληρωμών, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διάφοροι αυτοί παράγοντες εκφράζουν το γεγονός ότι η DSB έλαβε αντισταθμίσεις ανώτερες από τις δαπάνες που προκαλούσε η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προσαυξημένες κατά το εύλογο κέρδος που είχε καθοριστεί σε 6 %. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβατικές πληρωμές μειώθηκαν μόνο κατά τα έτη 2002, 2003 και 2004 μέχρι ποσό 1,018 δισεκατ. DKK.
- (339) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι δανικές αρχές δεν αμφισβήτησαν ότι, λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των στοιχείων, η DSB επέτυχε επίπεδα αποδοτικότητας υψηλότερα από εκείνα που είχε προβλέψει αρχικά στους δεκαετείς προϋπολογισμούς, τα οποία αποτέλεσαν τη βάση υπολογισμού των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η διαπίστωση αυτή προκύπτει και από τις παρατηρήσεις που διαβίβασαν ενδιαφερόμενα μέρη, ακόμα και αν η δυνατότητα σύγκρισης της απόδοσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη Δανία και στην Ευρώπη είναι μάλλον μικρή, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 290-292).
- (340) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι τα αποτελέσματα της DSB s-tog a/s, θυγατρικής κατά 100 % της DSB SV, έχουν παγιωθεί σε επίπεδο μητρικής επιχείρησης, και ότι το υπολογιζόμενο επίπεδο εύλογου κέρδους είναι το ίδιο για τις δύο εταιρείες. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εξετάζει συνολικά τα πλεονάσματα αποτελέσματος βάσει των διαφόρων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο επίπεδο της DSB.
- (341) Η Επιτροπή επισημαίνει έτσι ότι οι λογαριασμοί της DSB παρουσιάζουν αύξηση του αποτελέσματος μετά την αφαίρεση του φόρου για τη χρονική περίοδο 1999-2006 κατά 2,715 δισεκατ. DKK, σε σύγκριση με τον κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό. Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι δανικές αρχές προκύπτει ότι η DSB σημείωσε αποτέλεσμα μετά την αφαίρεση του φόρου, 670 εκατ. DKK το 2007 και 542 εκατ. DKK το 2008, ήτοι 227 εκατ. και 97 εκατ. DKK αντιστοίχως επιπλέον, απ' ό,τι προβλεπόταν στον προϋπολογισμό για τα δύο αυτά έτη<sup>(44)</sup>. Για το σύνολο της περιόδου 1999-2008, υπολογίζει έτσι σε 3,039 δισεκατ. DKK το πλεόνασμα αποτελεσμάτων της DSB σε σχέση με τους αρχικούς προϋπολογισμούς.
- (342) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω πλεονάσματα αποδεικνύουν ότι οι συμβατικές πληρωμές υπερέβησαν αυτό που ήταν αναγκαίο για να αντισταθμιστούν οι δαπάνες που είχαν προκληθεί από την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσαυξημένες κατά το εύλογο κέρδος.
- (343) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ωστόσο ότι σύμφωνα με τις δανικές αρχές, τα εν λόγω πλεονάσματα αποτελέσματος δεν θα είχαν οδηγήσει σε σώρευση κεφαλαίου για την DSB πέραν του αρχικά προβλεπόμενου στον κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό. Ουσιαστικά, οι δανικές αρχές προβάλλουν το επιχείρημα ότι ένα μέρος των πλεονασμάτων αποτελέσματος καταβλήθηκαν εκ νέου στο δανικό κράτος υπό μορφή μερισμάτων.
- (344) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η DSB κατέβαλε όντως μεταξύ του 1999 και του 2007 στο δανικό κράτος 4,826 δισεκατ. DKK σε μερίσματα. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 3,5 δισεκατ. DKK σε μερίσματα για την περίοδο 1999-2007 επιπλέον από αυτό που προβλεπόταν στους κατά πρόβλεψη προϋπολογισμούς. Το 2008, η DSB επίσης κατέβαλε στο δανικό κράτος 359 εκατ. DKK, ήτοι περίπου 150 εκατ. επιπλέον από ό,τι προβλεπόταν στους κατά πρόβλεψη προϋπολογισμούς<sup>(45)</sup>. Συνολικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι μεταξύ του 1999 και του 2008, το δανικό κράτος έλαβε περίπου 3,65 δισεκατ. DKK σε επιπλέον μερίσματα.

<sup>(44)</sup> Υπολογισμοί βάσει της έκθεσης της KPMG που διαβίβασαν οι δανικές αρχές στην Επιτροπή (πίνακας 2.4 και πίνακες 2.2, 2.3 και 2.28 ενμμερωμένοι).

<sup>(45)</sup> Το ποσό αυτό αξιολογήθηκε βάσει αποτελέσματος μετά την αφαίρεση του φόρου που είχε υπολογιστεί στον κατά πρόβλεψη προϋπολογισμό σε 399 εκατ. DKK για το 2008 και βάσει του κανόνα ανάληψης υπό μορφή μερισμάτων του ημίσεως του πλεονάσματος της DSB μετά την αφαίρεση του φόρου, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 102 της παρούσας απόφασης.



(345) Αντίθετα με ό,τι ισχυρίζονται οι δανικές αρχές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πολιτική των μερωμάτων δεν μπορεί να εξομοιωθεί με ρήτρα επιστροφής που να επιτρέπει την αναπροσαρμογή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την αποφυγή υπεραντισταθμίσεων. Η εισπραξη μερισμάτων δεν ανταποκρίνεται κατά διαρθρωτικό τρόπο στις απαιτήσεις που ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και ειδικότερα το παράρτημά του. Ουσιαστικά, η εισπραξη μερισμάτων εξαρτάται από την απόφαση των μετόχων της επιχείρησης και δεν εξασφαλίζει τον απαιτούμενο αυτοματισμό για την αποφυγή υπεραντισταθμίσεων. Εξάλλου, τα μερίσματα τελικά εισπράττονται αργότερα κατά τη διάρκεια του έτους σε σχέση με τις διορθώσεις της αντιστάθμισης που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά το τέλος του οικονομικού έτους.

(346) Υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το δανικό κράτος εισέπραξε κατά τη διάρκεια της περιόδου 1999-2008 επιπλέον μερίσματα (σε σχέση με αυτά που είχε αρχικά προβλέψει στον προϋπολογισμό) ποσού που υπερβαίνει σαφώς συνολικά εκείνο των πλεονασμάτων αποτελέσμα-

τος της DSB. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα συμπληρωματικά μερίσματα που εισέπραξε η Δανία είναι ανώτερα κατά περίπου 20 % σε σύγκριση με τα πλεονάσματα αποτελεσμάτων της DSB.

(347) Γενικά, η Επιτροπή σημειώνει ότι σε λογιστικό επίπεδο, η ανάλυση των μερισμάτων πραγματοποιείται μετά τον καθορισμό του αποτελέσματος και δεν παρέχει συνήθως τη δυνατότητα αποφυγής της υπεραντιστάθμισης. Η Επιτροπή θα πρέπει ωστόσο να παραδεχτεί ότι στην πράξη, το δανικό κράτος μέσω της ανάληψης των μερισμάτων από την επιχείρηση που έχει στην κατοχή του διορθώνει πλήρως την πλεονασματική κατάσταση της DSB, κατά τρόπο που η επιχείρηση να μη λαμβάνει ουσιαστικά υπεραντισταθμίσεις. Πάντως, τα οικονομικά αποτελέσματα των πλεονασμάτων αποτελέσματος του 6 % που είχε προβλεφθεί αρχικά εξουδετερώνεται από την ανάληψη των μερισμάτων, η δε DSB δεν ήταν σε θέση να τα χρησιμοποιήσει για να αυξήσει τα ίδια κεφάλαια της ή να πλουτίσει.

(σε εκατ. DKK)

Αποτελέσματα της DSB SV	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Σύνολο
Έσοδα από επιβάτες	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Συμβατικές πληρωμές	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Πραγματικές δαπάνες	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Πραγματικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης μετά την αφαίρεση του φόρου	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Καταβληθέντα μερίσματα	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Αρχικά προβλεφθέντα μερίσματα	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Πραγματικά επιπλέον μερίσματα	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το συμπέρασμα αυτό αφορά την DSB SV, στο μέτρο που τα αποτελέσματα της DSB S-tog a/s έχουν παγιωθεί σε επίπεδο μητρικής εταιρείας και ότι η πολιτική των μερισμάτων καθορίζεται στο ύψος της εν λόγω επιχείρησης.

(349) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συλλογιστική δεν επιτρέπει την εξασφάλιση της απουσίας υπεραντιστάθμισης κατά τρόπο προφανή καθ' όλη τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στηρίζεται σε εμπειρική και περιστασιακή εξέταση των λογαριασμών της DSB κατά το διαρρέυσαν χρονικό διάστημα, αλλά δεν παρέχει διαρθρωτική λύση ως προς τις απαιτούμενες ετήσιες αναπροσαρμογές του επιπέδου των αντισταθμίσεων λόγω παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(350) Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δανικές αρχές προτιμούνται να τροποποιήσουν τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να θεσπίσουν έναν μηχανισμό επιστροφής. Ο μηχανισμός επιστροφής που περιγρά-

φεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 222-240) θα πρέπει να παράσχει τη δυνατότητα διόρθωσης βάσει λογιστικής εξίσωσης του ποσού των συμβατικών πληρωμών. Σύμφωνα με τον μηχανισμό αυτό, επιπλέον εισπραχθέντα ενδεχομένως ποσά θα επιστρέφονταν έτσι στο κράτος βάσει λογαριασμών, στο τέλος του οικονομικού έτους, και τούτο με σκοπό τη μέριμνα ώστε η επιστροφή των ιδίων κεφαλαίων DSB να παραμένει εντός των ορίων που προβλέπει το κράτος.

(351) Ουσιαστικά, ο μηχανισμός επιστροφής προβλέπει την αναπροσαρμογή των συμβατικών πληρωμών κατά το τέλος του κάθε οικονομικού έτους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 227). Η εφαρμογή του μπορεί να επιφέρει ακαθάριστη μείωση των συμβατικών πληρωμών ώστε να διατηρηθεί ένα λογικό κέρδος που καθορίζεται σε 6 % επιστροφής επί των ιδίων κεφαλαίων σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση:

$$\text{Σύνολο εσόδων} - \text{εύλογο κέρδος} - \text{σύνολο δαπανών} = \text{ακαθάριστη μείωση}$$

(352) Η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι ο μηχανισμός αυτός επιστροφής ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 αλλά και στο κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας<sup>(46)</sup>. Ουσιαστικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένα τέτοιο σύστημα εξομοιώνεται προς τους ελέγχους που περιγράφονται στο τμήμα 3 της εν λόγω πλαισίωσης. Επισημαίνει επίσης ότι το βασικό επίπεδο ευλόγου κέρδους θα παραμείνει στο 6 % επιστροφής επί των ιδίων κεφαλαίων, πράγμα που θεωρεί ως λογικό επίπεδο γι' αυτό το είδος δραστηριότητας, λαμβανομένων υπόψη των επιπέδων που έχουν φτάσει οι σημερινοί εγχώριοι ανταγωνιστές της DSB, όπως αναφέρει η DKT.

(353) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, ο μηχανισμός αυτός περιλαμβάνει τις διορθώσεις που αφορούν την αποτελεσματικότητα και τις ποιοτικές βελτιώσεις. Ο μελετητής μηχανισμός προβλέπει όντως μια διακύμανση της ακαθάριστης μείωσης, ώστε η DSB να μπορεί να διατηρήσει τμήμα από τη μείωση των δαπανών ανά επιβατοχιλιόμετρο και στην αύξηση του αριθμού των επιβατών μετρούμενη σε επιβατοχιλιόμετρα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 228). Οι διορθώσεις αυτές εφαρμόζονται σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση:

$$\text{Μηχανισμός επιστροφής} = \text{ακαθάριστη μείωση} - \text{διορθώσεις (κόστος } \Delta \cdot + \text{ επιβ./km } \Delta) = \text{καθαρή μείωση}$$

(354) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι οι παράμετροι που επιτρέπουν να καθοριστεί η καθαρή μείωση και κατά συνέπεια να ληφθούν υπόψη οι διορθώσεις αυτές προκαθορίζονται και υπολογίζονται ποσοτικά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 229). Τέλος, ο μηχανισμός επιστροφής μπορεί να διαμορφωθεί κατά τον ακόλουθο τρόπο:

— Κόστος  $\Delta$ : Εάν η DSB έχει μειώσει το κόστος της (ανά επιβατοχιλιόμετρο) σε σχέση με το μέσο κόστος των τεσσάρων τελευταίων ετών, η βελτίωση αυτή θα υπολογιστεί ως ακολούθως: Διαφορικό του κόστους ανά επιβατοχιλιόμετρο (σε ποσοστό) σε σχέση με το μέσο κόστος των τεσσάρων τελευταίων ετών πολλαπλασιαζόμενο επί μία βάση συνολικού κόστους, και

— Επιβ./km  $\Delta$ : εάν αριθμός επιβατών αυξηθεί, η αύξηση της μεταφοράς των επιβατών μετρούμενη σε επιβατοχιλιόμετρα θα πολλαπλασιαστεί επί 0,80 DKK, η δε ακα-

θάριστη μείωση θα μειωθεί επίσης κατά το ποσό αυτό<sup>(47)</sup>.

(355) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι διορθώσεις αυτές είναι σύμφωνες με το σημείο 7 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 που προβλέπει ότι:

«Η μέθοδος αποζημίωσης πρέπει να προτρέπει στη διατήρηση ή την ανάπτυξη αποτελεσματικής διαχείρισης από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, η οποία να μπορεί να αξιολογηθεί αντικειμενικά, και προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αρκετά υψηλής ποιότητας.»

(356) Επίσης, η προβλεπόμενη μείωση που στηρίζεται στην αύξηση του αριθμού επιβατών και τη μείωση του κόστους μονάδας, εκφράζει δεόντως τις έννοιες της αύξησης της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης και της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι καθεμία από τις διορθώσεις δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί εάν καθεμία από τις λαμβανόμενες υπόψη παραμέτρους εκφράζει επίσης βελτίωση σε σχέση με τα αποτελέσματα που είχαν επιτευχθεί προηγουμένως με βάση τις ίδιες αυτές παραμέτρους. Ο περιορισμός αυτός είναι όντως αναγκαίος για να αποφευχθεί σε περίπτωση σημαντικής βελτίωσης μιας εκ των παραμέτρων, να μπορεί να ληφθεί επιδότηση βάσει άλλης παραμέτρου, ενόσω η ίδια αυτή δεύτερη παράμετρος εκφράζει βελτίωση μικρότερη από την προβλεπόμενη.

(357) Τέλος, ο μηχανισμός επιστροφής συμπληρώνεται από τον καθορισμό ενός ανώτατου ορίου που έχει ως στόχο το επίπεδο κέρδους να μην υπερβεί εκείνο του εύλογου κέρδους σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 233-237):

$$\frac{\text{Εύλογο κέρδος (6 \% ) + διορθώσεις (Κόστος } \Delta \cdot + \text{ επιβ./km } \Delta)}{\text{Ίδια κεφάλαια}} < 12 \%$$

(358) Έτσι, οι διορθώσεις που εφαρμόζονται για να ληφθεί υπόψη το κέρδος αποτελεσματικότητας ή και η βελτίωση της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας θα παράσχουν τη δυνατότητα διακύμανσης του ευλόγου κέρδους μεταξύ 6 % και 12 % με ένα ανώτατο ετήσιο όριο καθοριζόμενο βάσει αντικειμενικών κριτηρίων στο 10 % επί τριών ετών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 235-237).

(359) Η Επιτροπή θεωρεί ότι σε αυτό το φάσμα το κέρδος που παρέχει η Δανία στην DSB στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων παροχής δημόσιας υπηρεσίας παραμένει λογικό, ακόμα δε περισσότερο διότι περιορίζεται στο 10 % για τρία έτη. Το συμπέρασμα της Επιτροπής στηρίζεται σε μια σειρά δεικτών, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει για να αξιολογήσει κατά πόσον είναι λογικό το επίπεδο του κέρδους.

<sup>(46)</sup> ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4. Ακόμα και αν το πλαίσιο αυτό δεν εφαρμόζεται κανονικά στον τομέα των μεταφορών, οι αρχές που περιέχει μπορούν να εφαρμοστούν κατ' αναλογία ειδικότερα όταν πρόκειται να διευκρινισθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Βλέπε σχετικά προαναφερθείσα απόφαση κίνησης της διαδικασίας, καθώς και αποφάσεις της Επιτροπής 2009/325/ΕΚ και 2009/845/ΕΚ, απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2007 για την κρατική ενίσχυση C 31/07 – Ιρλανδία – Κρατική ενίσχυση σε εταιρείες λεωφορείων της Córas Iompair Éireann (Dublin Bus και Irish Bus) (ΕΕ C 217 της 15.9.2007, σ. 44), απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για την κρατική ενίσχυση C 47/07 – Γερμανία – Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της Deutsche Bahn Regio και των Länder (κρατιδίων) του Βερολίνου και του Βρανδεμβούργου (ΕΕ C 35 της 8.2.2008, σ. 13).

<sup>(47)</sup> Βλέπε υποσημείωση 30.

- (360) Έτσι, η αξιολόγηση της Επιτροπής στηρίζεται ειδικότερα σε μια μελέτη της κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη <sup>(48)</sup> που παρουσιάζει ιδίως σύγκριση της οικονομικής αποδοτικότητας <sup>(49)</sup> των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, το 2004. Σύμφωνα με την ανάλυση αυτή, η απόδοση του κεφαλαίου (ROE) της DSB που διαπιστώθηκε το 2004 (9 %), αντιστοιχεί στην αποδοτικότητα των στοιχείων του ενεργητικού (ROA) 3 % για την επιχείρηση. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το αριθμητικό αυτό στοιχείο του 9 % του ROE αντιστοιχεί στον μέσο όρο του φάσματος που έχει χορηγηθεί στην DSB βάσει της σύμβασης. Η εν λόγω ανάλυση δείχνει επίσης ότι ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είχαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής χαμηλή, ακόμα και αρνητική, οικονομική αποδοτικότητα (PKP, Eurostar, NSB). Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη πολλές επιχειρήσεις είχαν παραπλήσια οικονομική αποδοτικότητα (SNCF: 2 %, SNCB: 2 %, Trenitalia 3 %), ή ακόμα και μεγαλύτερη (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %), στο επίπεδο του ROA 3 % της DSB.
- (361) Η Επιτροπή στηρίζεται επίσης στην πρακτική της λήψης αποφάσεων όσον αφορά τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος <sup>(50)</sup>.
- (362) Εξάλλου, στην αξιολόγηση της Επιτροπής λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η DSB αναλαμβάνει ένα μέρος του επιχειρηματικού κινδύνου που έχει σχέση με τη δραστηριότητα αυτή, δεδομένου ότι οι συμβατικές πληρωμές καθορίζονται εκ των προτέρων και δεν επανεξετάζονται σε περίπτωση αρνητικής διαφοράς σε σχέση με τις προβλέψεις, πράγμα που θα οδηγούσε σε υποβάθμιση της απόδοσης της DSB, λόγω π.χ. μη ελέγχου των δαπανών ή μείωσης των εσόδων της επιχείρησης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεδομένου ότι η επιχείρηση εκτίθεται στον κίνδυνο αυτό όσον αφορά την αποδοτικότητα της, και δεν της εξασφαλίζεται ότι η προβλεπόμενη συμβατική αποδοτικότητα του 6 % θα επιτευχθεί, είναι σκόπιμο να της παρέχονται κίνητρα ως προς το κέρδος αποδοτικότητας και με τον τρόπο αυτό να της δίνεται η δυνατότητα να διατηρήσει ένα μέρος της αποδοτικότητας που προκύπτει με τον τρόπο αυτό, ακόμη και αν η αποδοτικότητα αυτή υπερβαίνει το εν λόγω συμβατικό επίπεδο, και τούτο στο πλαίσιο του φάσματος που εκτίθεται ανωτέρω.
- (363) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι βάσει της εμπειρικής επίδειξης που πραγματοποίησαν οι δανικές αρχές η εφαρμογή του μηχανισμού αυτού επιστροφής κατά το παρελθόν θα είχε οδηγήσει σε επιστροφές επί των ιδίων κεφαλαίων της DSB που θα κυμαίνονταν μεταξύ 8,8 % και 11,9 % κατά τη χρονική περίοδο 2004-2008 και ότι αυτό θα συνεπαγόταν επιστροφή 38 εκατ. DKK για το 2006 αν ληφθεί υπόψη ο κανόνας του ποσοστού του 10 % σε τρία χρόνια (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 238-240).
- (48) «Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union», από την ECORYS για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Φεβρουάριος 2006, [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006\\_financial\\_situation\\_railway\\_undertakings.zip](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip)
- (49) Η Επιτροπή πραγματοποιεί τις συγκρίσεις της ειδικότερα βάσει της οικονομικής αποδοτικότητας (ROA – return on assets) ώστε να αποφεύγονται προβλήματα συγκρισιμότητας που έχουν σχέση με δομές χρέους-ιδίων κεφαλαίων που διαφέρουν κατά πολύ από τη μία σιδηροδρομική επιχείρηση στην άλλη.
- (50) Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2007, για την κρατική ενίσχυση N 388/2007 — Ηνωμένο Βασίλειο, Post Office Limited (POL) transformation programme (EE C 14 της 19.1.2008, σ. 19) και ειδικότερα την αιτιολογική σκέψη 53.
- (364) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πλεονάσματα αποτελέσματος της DSB σημαίνουν ότι οι συμβατικές πληρωμές έχουν υπερβεί ό,τι ήταν αναγκαίο για την αντιστάθμιση των δαπανών που είχαν προκληθεί από την εκτέλεση των υποχρεώσεων βάσει του συνόλου των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσauξημένων κατά το εύλογο κέρδος. Στην πράξη, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αφαίρεση των επιπλέον μερισμάτων, που ανέρχονταν σε ποσό σαφώς ανώτερο από τα εν λόγω πλεονάσματα, είχε ως αποτέλεσμα να αποφευχθεί η υπεραντιστάθμιση της DSB. Παρότι η Επιτροπή συμπεραίνει την απουσία υπεραντιστάθμισης στη συγκεκριμένη περίπτωση, θέτει το συμπέρασμα της υπό τον όρο της εφαρμογής του μηχανισμού επιστροφής όπως περιγράφεται στην παρούσα απόφαση και προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 356 ανωτέρω.
- ii. Καθυστερήσεις στην παράδοση του τροχαίου υλικού**
- (365) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν αμφισβητείται ότι η παράδοση του τροχαίου υλικού που προβλεπόταν βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τον κατασκευαστή AnsaldoBreda είχε καθυστερήσει σημαντικά. Η DSB για να εκτελέσει τις υποχρεώσεις της κατέφυγε σε μίσθωση υλικού, πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα τη σύναψη συμπληρωματικών συμβάσεων με το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας.
- (366) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Δανίας και της DSB, η DSB έπρεπε να αναλάβει τις δαπάνες που αντιστοιχούσαν στην απόσβεση των τρένων και στους τόκους και ότι οι δαπάνες αυτές καλύπτονταν από τις συμβατικές πληρωμές.
- (367) Η Επιτροπή επισημαίνει ωστόσο ότι οι οικονομικές συνέπειες των καθυστερήσεων και η επίδρασή τους στις συμβατικές πληρωμές δεν προβλέπονταν στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για το 2000-2004. Αντίθετα, προβλέπονταν στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη χρονική περίοδο 2005-2014.
- (368) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να διακριθούν τρεις πτυχές.
- (369) Πρώτον, στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη χρονική περίοδο 2000-2004, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συνέπειες των καθυστερήσεων δεν είχαν ληφθεί πλήρως υπόψη στον υπολογισμό των συμβατικών πληρωμών. Οι δανικές αρχές δέχτηκαν ότι αυτό είχε θετικό αποτέλεσμα ύψους 154 εκατ. DKK. Από το ποσό αυτό 50 εκατ. επιστράφηκαν στο κράτος υπό μορφή οικειοθελούς μείωσης των συμβατικών πληρωμών. Κατά συνέπεια η Επιτροπή θεωρεί ότι η DSB εισέπραξε από τις συμβατικές πληρωμές 104 εκατ. DKK που αντιστοιχούν στις δαπάνες τις οποίες είχε αναλάβει.
- (370) Σχετικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι το ποσό αυτό αντιστάθμιζε —εν μέρει— την οικονομική ζημία της DSB λόγω των καθυστερήσεων. Ουσιαστικά, το ζήτημα της ζημίας την οποία υπέστη η DSB εντάσσεται στην εκτέλεση της σύμβασης παράδοσης μεταξύ της DSB και του προμηθευτή της, η οποία μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαδικασιών διευθέτησης (φιλικής, με διατησία ή δικαστικής).

- (371) Δεύτερον, στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη χρονική περίοδο 2005-2014, η Επιτροπή επισημαίνει αντίθετα ότι οι συνέπειες των καθυστερήσεων λήφθηκαν υπόψη στις συμβατικές πληρωμές. Οι δανικές αρχές επέδειξαν τη λειτουργία του μηχανισμού αναπροσαρμογής των συμβατικών πληρωμών σε συνάρτηση με τις καθυστερήσεις παράδοσης και ανάλογα με το είδος του υλικού. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβατικές πληρωμές μειώθηκαν κατά 645 εκατ. DKK κατά τα δύο πρώτα έτη της σύμβασης. Θεωρεί έτσι ότι οι καθυστερήσεις παράδοσης του τροχαίου υλικού δεν επέφεραν υπεραντιστάθμιση στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (372) Τρίτον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι για το μισθωμένο τροχαίο υλικό αντικατάστασης συνάφθηκαν συμπληρωματικές συμβάσεις μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της DSB. Επισημαίνει δε ότι η DSB δεν υποχρεούτο, βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να καταφύγει σε υλικό αντικατάστασης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμπληρωματικές αυτές συμβάσεις ανταποκρίνονταν σε μία νέα κατάσταση που δεν είχε ληφθεί υπόψη στις συμβάσεις, ήτοι στις συνέπειες της καθυστέρησης στην παράδοση των νέων τρένων. Θεωρεί έτσι ότι οι αντιστάθμισεις που καταβλήθηκαν στη DSB αντιστοιχούσαν σε νέες υποχρεώσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης και, ως εκ τούτου, δεν ήταν τέτοιες που να επιφέρουν υπεραντιστάθμιση στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (373) Η Επιτροπή διευκρινίζει σχετικά ότι αν οι διαδικασίες διευθέτησης (φιλικής, με διαιτησία ή δικαστικής) μεταξύ της DSB και της AnsaldoBreda σχετικά με τις καθυστερήσεις παράδοσης καταλήξουν στην αναγνώριση ορισμένων ζημιών εις βάρος της DSB, αν οι ζημιές αυτές αφορούν τη χρησιμοποίηση μισθωμένου τροχαίου υλικού αντικατάστασης και εάν έχει αποφασιστεί για τον λόγο αυτό η καταβολή αποζημιώσεων από μέρος της AnsaldoBreda, οι αποζημιώσεις αυτές θα πρέπει τότε να καταβληθούν στο δανικό κράτος, δεδομένου ότι αυτό είχε αναλάβει το κόστος μέσω συμπληρωματικών συμβάσεων. Η Επιτροπή θεωρεί αναγκαία την επιβολή ενός σχετικού όρου στη Δανία.
- (374) Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή συνάγει ότι η DSB έλαβε υπεραντιστάθμιση ύψους 104 εκατ. DKK λόγω των καθυστερήσεων παράδοσης του τροχαίου υλικού που προέβλεπαν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή θεωρεί ωστόσο ότι αποφεύχθηκαν οι συνέπειες της εν λόγω υπεραντιστάθμισης λόγω της είσπραξης των μερισμάτων όπως περιγράφεται ανωτέρω. Ουσιαστικά, τα επιπλέον μερίσματα που εισέπραξε το δανικό κράτος εξακολουθούν να είναι γενικά σημαντικότερα από το σύνολο του πλεονάσματος αποτελεσμάτων, προσαυξημένων κατά το ποσό αυτό, λόγω των καθυστερήσεων παράδοσης του τροχαίου υλικού. Η Επιτροπή διαπιστώνει έτσι ότι στην πράξη η DSB δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση.
- iii. Η ειδική περίπτωση της σύνδεσης Κοπεγχάγης — Ystad**
- (375) Η Επιτροπή στην απόφαση της κίνησης της διαδικασίας είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με το γεγονός ότι η DSB είχε λάβει πλεονέκτημα για να εκμεταλλευτεί την ειδική αυτή γραμμή. Όσον αφορά το θέμα αυτό, η Επιτροπή εξέτασε δύο πτυχές.
- (376) Αφενός, η Επιτροπή εξακρίβωσε για τη χρονική περίοδο 2000-2004 ότι η DSB δεν έχει λάβει οικονομική στήριξη υπό μορφή επιχορηγήσεων που να προέρχεται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η δε σύνδεση είχε αποτελέσει αντικείμενο εκμετάλλευσης, χωρίς όμως να αποτελέσει αντικείμενο παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (377) Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι οι δανικές αρχές είχαν διευκρινίσει τους όρους εκμετάλλευσης της γραμμής Κοπεγχάγης-Ystad, από το 2000 και μετά. Προσδιόρισαν κυρίως ότι περιελήφθηκε στο καθεστώς των «δημοσίων μεταφορών» μόλις το 2002 με ειδική σύμβαση, όταν διαπιστώθηκε ότι η γραμμή αυτή δεν μπορούσε να είναι αποδοτική. Επίσης ανέφεραν ότι η ειδική αυτή σύμβαση δεν προέβλεπε καμία επιπλέον αντιστάθμιση προς την DSB από μέρους του δανικού κράτους για την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής μεταξύ του 2002 και του 2004. Οι δανικές αρχές δήλωσαν έτσι ότι η σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Κοπεγχάγης και Ystad δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο καμιάς δημόσιας χρηματοδότησης πριν από το 2005.
- (378) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμπερίληψη της γραμμής αυτής στο καθεστώς των «δημοσίων μεταφορών» μεταξύ του 2002 και του 2004 χωρίς επιπλέον αντιστάθμιση σε σχέση με τις αντιστάθμισεις που είχαν καταβληθεί στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την DSB για τη χρονική περίοδο 2000-2004, δεν μπορεί να προκαλέσει υπεραντιστάθμιση. Ουσιαστικά, η συμπερίληψή της στο καθεστώς της δημόσιας μεταφοράς είχε ως συνέπεια την αύξηση των υποχρεώσεων της DSB χωρίς αύξηση των συμβατικών πληρωμών. Επίσης σήμαινε την ενσωμάτωση των εσόδων της γραμμής αυτής στο σύνολο των εσόδων της DSB για τις δραστηριότητες της παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της το γεγονός ότι η γραμμή αυτή ήταν ελλειμματική το 2002 και ότι ακριβώς για τον λόγο αυτό είχε συμπεριληφθεί στο καθεστώς των «δημοσίων μεταφορών». Η ενσωμάτωση αυτή δεν μπορεί ως εκ τούτου να επιφέρει υπεραντιστάθμιση.
- (379) Εν πάση περιπτώσει, αν η γραμμή αυτή έπρεπε να τύχει χρηματοδότησης, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ειδικά έσοδά της θα είχαν αυξήσει το σύνολο των εσόδων της DSB βάσει της δραστηριότητάς της παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αξιολόγηση μιας ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης θα καλυπτόταν, ως εκ τούτου, από τη συνολική εξέταση των ενδεχόμενων υπεραντιστάθμισεων της DSB, μέσω των πλεονασματικών αποτελεσμάτων της στο πλαίσιο της εκτέλεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για τη χρονική περίοδο 2000-2004. Η Επιτροπή παραπέμπει έτσι στη συλλογιστική της στις αιτιολογικές σκέψεις 324-353 της παρούσας απόφασης.
- (380) Αφετέρου, η Επιτροπή εξέτασε τις δαπάνες της DSB σε ολόκληρη τη διαδρομή Κοπεγχάγης-Bornholm και ειδικότερα τη συμπερίληψη της σύνδεσης με πορθμείο μεταξύ Ystad και Rønne <sup>(51)</sup> στα ενιαία εισιτήρια για τους επιβάτες της.
- (381) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι τη θαλάσσια σύνδεση μεταξύ των δύο αυτών λιμένων την εκμεταλλεύεται μια δημόσια επιχείρηση η Bornholmtrafikken A/S, βάσει σύμβασης που έχει συνάψει με το δανικό κράτος μετά από πρόσκληση για την υποβολή προσφορών. Οι δανικές αρχές έχουν προσδιορίσει τις υποχρεώσεις της Bornholmtrafikken A/S βάσει αυτής της σύμβασης, ιδίως όσον αφορά τον συντονισμό των ωραρίων με τις επιχειρήσεις λεωφορείων και τρένων. Επίσης έχουν προσδιορίσει ότι καμία υποχρέωση δεν καθορίζεται ως προς την πολιτική των τιμών πέραν του καθορισμού του ελάχιστου ορίου τους.

(51) Λιμένας άφιξης του πορθμείου στο Bornholm.

- (382) Βάσει των στοιχείων που διαβίβασαν οι δανικές αρχές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι τιμές που εφαρμόζει η Bornholmtrafikken A/S είναι ταυτόσημες με εκείνες της DSB και της Grødhundbus. Η μόνη τιμή που εφαρμόζεται μόνο στην DSB είναι η ειδική τιμή για την DSB Orange με τη διέλευση του Grand Belt. Η τιμή αυτή ανταποκρίνεται ωστόσο σε ειδικούς εμπορικούς στόχους της Bornholmtrafikken A/S στον βαθμό που το πρόγραμμα DSB Orange επιτρέπει την προσέλκυση επιβατών από την Jutland προς το Bornholm. Η επίτευξη της ειδικής αυτής τιμής ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένους όρους (ισχύει μόνο σε συγκεκριμένα τρένα, σύστημα κράτησης θέσεων μέσω Διαδικτύου, περιορισμένος αριθμός εισιτηρίων κ.λπ. ...) και αφορά διαφορετικές υπηρεσίες από εκείνες που παρέχουν οι επιχειρήσεις λεωφορείων στην ίδια γραμμή. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσφορά αυτή αφορούσε περιορισμένο αριθμό επιβατών και δεν προτείνεται από το 2009 και μετά.
- (383) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τιμές που τιμολογούνται για τη διαδρομή με πορθμείο από την Bornholmtrafikken A/S δεν έχουν παράσχει πλεονέκτημα στην DSB σε σχέση με τους ανταγωνιστές της που προτείνουν σύνδεση με λεωφορείο και εφαρμόζουν επίσης ενιαία τιμολόγηση. Η Επιτροπή έχει ως εκ τούτου τη γνώμη ότι η τιμολόγηση των συνδέσεων με πορθμείο δεν έχει επιφέρει υπεραντισταθμισμό στη DSB.
- (384) Γενικά η Επιτροπή θεωρεί, κατά συνέπεια, ότι οι συγκεκριμένες αντισταθμίσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν υπολογιστεί σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.
- (385) Η Επιτροπή συμπεραίνει, κατά συνέπεια, ότι οι κρατικές ενισχύσεις που περιλαμβάνονται στις συμβατικές πληρωμές οι οποίες έχουν καταβληθεί στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της DSB συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 εκτελεστικού του άρθρου 93 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 8.3.3. ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.
- (386) Η Επιτροπή στην απόφασή της κίνησης της διαδικασίας διαπίστωσε ότι οι δανικές ιδιωτικές υπηρεσίες που λειτουργούν σε τομείς που απαλλάσσονται του Φ.Π.Α, όπως ο τομέας των δημοσίων μεταφορών, υπόκεινται στο καθεστώς ενός ειδικού φόρου επί των μισθών («lønsumsafgift»). Παρατήρησαν ωστόσο ότι οι δημόσιες επιχειρήσεις όπως η DSB δεν υπόκειντο στον φόρο αυτό.
- (387) Παρότι η DKT, η δεύτερη καταγγέλλουσα, ισχυριζόταν ότι η απαλλαγή της DSB από τον φόρο αυτό επί των μισθών μπορούσε να της παράσχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η Επιτροπή δεν εξέτασε το θέμα του φόρου επί των μισθών, δεδομένου ότι αυτός αποτελεί αντικείμενο τελικής εξέτασης της Επιτροπής στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας<sup>(52)</sup>. Η καταγγέλλουσα είχε η ίδια παραθέσει μια κοινοβουλευτική ερώτηση, καθώς και την απάντηση είχε δώσει η κυρία Kroes, εκ μέρους της Επιτροπής<sup>(53)</sup>.
- (388) Η Επιτροπή με επιστολή της 9ης Ιουνίου 2009, πληροφόρησε την DKT ότι μετά από εξέταση των συγκεκριμένων μέτρων είχε αποφασίσει να περατώσει την προαναφερθείσα διαδικασία. Η Επιτροπή ανέφερε όντως ότι είχαν λάβει χώρα συζητήσεις και ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ της ίδιας και των δανικών αρχών για να λάβει διευκρινίσεις σχετικά με τα ενδεχόμενα προβλήματα και τις ασάφειες που προέκυψαν από την εν λόγω απαλλαγή, σε σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Στο πλαίσιο αυτό οι δανικές αρχές δέχτηκαν να τροποποιήσουν τη νομοθεσία τους.
- (389) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Δανία εξέδωσε τον νόμο αριθ. 526, της 25ης Ιουνίου 2008, με τον οποίο εξαιρείται κάθε ενδεχόμενη στρέβλωση μεταξύ των δημοσίων και των ιδιωτικών επιχειρήσεων όσον αφορά την εφαρμογή του νόμου επί των μισθών. Επισημαίνει επίσης ότι ο νόμος αυτός άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2009 και ότι από την ημερομηνία αυτή και μετά η DSB υπόκειται στον φόρο αυτό.
- (390) Η Επιτροπή επισημαίνει για τον σκοπό της παρούσας εξέτασης ότι η απαλλαγή της DSB από τον εν λόγω φόρο περιλαμβάνονταν στις παραμέτρους που είχαν οδηγήσει στον καθορισμό του επιπέδου των συμβατικών πληρωμών της DSB στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 88 της παρούσας απόφασης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η απαλλαγή από τον φόρο μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες της DSB για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφορών που προβλέπονταν στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, διαπιστώνει ότι χωρίς την απαλλαγή, το δανικό κράτος θα έπρεπε να αυξήσει τις συμβατικές του πληρωμές κατά αντίστοιχο ποσό.
- (391) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι παρότι η απαλλαγή της DSB από τον φόρο επί των μισθών πρέπει να αποτελεί κρατική ενίσχυση, η εν λόγω κρατική ενίσχυση θα πρέπει να εξομοιωθεί με «επιπλέον συμβατικές πληρωμές» ποσού αντίστοιχου προς το ύψος της απαλλαγής από τη φορολογική επιβάρυνση. Στην υποθετική αυτή περίπτωση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι «επιπλέον συμβατικές πληρωμές» δεν συνεπάγονται υπεραντισταθμισμό υπέρ της DSB.
- (392) Η Επιτροπή επισημαίνει εξάλλου ότι από 1ης Ιανουαρίου 2009, η DSB υπόκειται στον φόρο επί των μισθών. Κατά συνέπεια, οι φορολογικές επιβαρύνσεις της DSB αυξάνονται, πράγμα που έχει επίπτωση στις απαιτούμενες δαπάνες λειτουργίας για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφοράς που προβλέπονται στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι δανικές αρχές ανέφεραν επίσης ότι η επιπλέον δαπάνη της DSB θα αντισταθμιστεί, ώστε να ληφθεί υπόψη η αλλαγή αυτή στις παραμέτρους υπολογισμού των συμβατικών πληρωμών.
- (393) Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση των επιπλέον φορολογικών δαπανών που προκύπτει από τη λήξη της φορολογικής απαλλαγής της DSB εντάσσεται στη γενική οικονομία του συστήματος των αντισταθμίσεων των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή εξέτασε το ότι η αντιστάθμιση αυτή αντιστοιχούσε επακριβώς στην επιπλέον φορολογική επιβάρυνση στην οποία υπόκειται η DSB αποκλειστικά λόγω των δραστηριοτήτων της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(52) Πρωτοκολλήθηκε καταγγελία στην Επιτροπή. Ο φάκελος φέρει στοιχεία αναφοράς CP78/2006.

(53) Επιστολή της κ. Kroes, της 19ης Ιανουαρίου 2009, προς την κ. Riis-Jørgensen, D(09)6.

(394) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση από μέρους του δανικού κράτους του φόρου επί των μισθών, που πλέον καταβάλλει η DSB δεν συνεπάγεται υπεραντιστάθμιση και πρέπει, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

#### 9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(395) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της DSB αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(396) Η Επιτροπή καταλήγει παρ' όλα αυτά στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, με την επιφύλαξη της εισαγωγής από μέρους της Δανίας στις ισχύουσες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας του μηχανισμού επιστροφής που περιγράφεται στην παρούσα απόφαση στις αιτιολογικές σκέψεις 222 έως 240 και 356. Υπό αυτούς τους όρους, οι σχετικές ενισχύσεις είναι συμβιβάσιμες μέχρι τη λήξη των ισχυουσών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(397) Η αξιολόγηση του συμβιβάσιμου των ενισχύσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης πραγματοποιήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, που ίσχυε κατά τον χρόνο που η Επιτροπή έλαβε την απόφαση της.

(398) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι κανόνες αξιολόγησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 είναι κατ' ουσία συναφείς με εκείνες του κανονισμού αριθ. (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, όπως εκτίθενται και ερμηνεύονται από την Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Διαπιστώνει όντως ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν θα είχε οδηγήσει σε διαφορετικό συμπέρασμα.

(399) Τέλος, οι εν λόγω ενισχύσεις είναι συμβιβάσιμες μέχρι τη λήξη των ισχυουσών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ουσιαστικά πρόκειται για συμβάσεις που συνάφθηκαν το 2004, δηλαδή από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν τις 3 Δεκεμβρίου 2009, χωρίς διαδικασία ισότιμου ανταγωνισμού και για δεκαετή διάρκεια. Υπάγονται ως εκ τούτου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 3 στοιχείο δ) και τελευταία και προτελευταία φράση της παραγράφου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ωστόσο ότι σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ώστε να συμμορφωθούν προοδευτικά πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2019, με τους κανόνες ανάθεσης τέτοιων συμβάσεων σύμφωνα με τους κανόνες του άρθρου 5,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί μεταξύ του δανικού Υπουργείου Μεταφορών και της Danske Statsbaner αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι κρατικές αυτές ενισχύσεις συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

#### Άρθρο 2

Η Δανία εισάγει σε όλες τις ισχύουσες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την Danske Statsbaner τον μηχανισμό επιστροφής που περιγράφεται στα σημεία 222 έως 240 και 356 της παρούσας απόφασης, τα κύρια χαρακτηριστικά του οποίου είναι τα ακόλουθα:

— αναπροσαρμογή των συμβατικών πληρωμών κατά το τέλος του οικονομικού έτους μέσω του καθορισμού μιας ακαθάριστης μείωσης που υπολογίζεται βάσει της ακόλουθης εξίσωσης:

$$\text{Σύνολο εσόδων} - \text{εύλογο κέρδος} - \text{σύνολο δαπανών} = \text{ακαθάριστη μείωση}$$

— ρύθμιση της ακαθάριστης μείωσης ώστε να ληφθεί υπόψη το κέρδος αποτελεσματικότητας και η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σύμφωνα με την ακόλουθη εξίσωση και παραμέτρους:

$$\text{μηχανισμός επιστροφής} = \text{ακαθάριστη μείωση} - \text{διορθώσεις} \\ (\text{Κόστος } \Delta. + \text{επιβ. km } \Delta) = \text{καθαρή μείωση}$$

— Κόστος Δ.: μείωση των δαπανών (ανά επιβατοχιλιόμετρο) σε σχέση με το μέσο κόστος των τεσσάρων τελευταίων ετών, σύμφωνα με: διαφορικό του κόστους ανά επιβατοχιλιόμετρο (σε ποσοστό) σε σχέση με το μέσο κόστος των τεσσάρων τελευταίων ετών επί τη βάση του συνολικού κόστους και

— επιβ.km Δ: αύξηση της κυκλοφορίας των επιβατών μετρούμενης σε επιβατοχιλιόμετρα (0,80 DKK, ανά επιβατοχιλιόμετρο),

— Το σύνολο των μειώσεων που έχουν σχέση με βελτιώσεις επίδοσης δεν μπορεί να υπερβαίνει την ακαθάριστη μείωση, κατά τη διάρκεια ενός δεδομένου έτους. Η καθαρή μείωση τοποθετείται ως εκ τούτου μεταξύ του μηδέν και της ακαθάριστης μείωσης.

- Θέσπιση ανώτατου ορίου στον μηχανισμό επιστροφής που να παρέχει τη δυνατότητα εξασφάλισης της διατήρησης του κέρδους σε εύλογο επίπεδο σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο και χαρακτηριστικά:

$$\frac{\text{Εύλογο κέρδος (6 \%)} + \text{διορθώσεις (Κόστος Δ. + επιβ. km Δ)}}{\text{Ίδια κεφάλαια}} < 12 \%$$

- στον υπολογισμό δεν λαμβάνεται υπόψη το τμήμα των ιδίων κεφαλαίων που αντιστοιχεί στη δραστηριότητα παροχής δημόσιας υπηρεσίας της DSB

- το ανώτατο όριο εύλογου κέρδους καθορίζεται σε επιστροφή επί των ιδίων κεφαλαίων ύψους 12 %, εξαγόμενης σε 10 % επί τρία έτη.

### Άρθρο 3

Οι ενδεχόμενες αντισταθμίσεις που οφείλονται στη DSB από την επιχείρηση AnsaldoBreda λόγω των καθυστερήσεων παράδοσης του τροχαίου υλικού πρέπει να καταβληθούν στο δανικό κράτος.

### Άρθρο 4

Η Δανία ενημερώνει την Επιτροπή για τα μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί με τα άρθρα 2 και 3 της παρούσας απόφασης, εντός δύο μηνών μετά την κοινοποίησή της.

### Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Δανίας.

Βρυξέλλες, 24 Φεβρουαρίου 2010.

Για την Επιτροπή

Joaquín ALMUNIA

Αντιπρόεδρος