

## II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

## OTSUSED

## KOMISJONI OTSUS,

24. veebruar 2010,

**Taani transpordiministeeriumi ja Danske Statsbaneri vahel veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta (riigiabi C 41/08 (ex NN 35/08))**

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 975 all)

(Ainult taanikeeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/3/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku, <sup>(1)</sup>.

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid esitama märkusi kooskõlas nimetatud artiklite sätetega <sup>(2)</sup>.

ning arvestades järgmist:

### 1. MENETLUS

- (1) Pärast seda, kui komisjonile oli esitatud kaks kaebust ning kui komisjon oli korduvalt suhelnud mõlema kaebuse esitajaga ja Taani asutustega, otsustas komisjon 10. septembril 2008 algatada küsimuse uurimiseks ametliku menetluse ning kutsus *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud menetluse algatamise otsuses <sup>(3)</sup> Taanit ja huvitatud isikuid üles esitama oma märkusi.
- (2) Ühe kaebuse esitaja esitas Euroopa Liidu Üldkohtule hagi komisjoni ametliku uurimise menetluse algatamise otsuse

<sup>(1)</sup> Alates 1. detsembrist 2009 said EÜ asutamislepingu artiklitest 87 ja 88 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 107 ja 108. Mõlemad sätted on varasemate sätetega sisult identsed. Käesoleva otsuse raames tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 vastavalt käsitada viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 87 ja 88.

<sup>(2)</sup> ELT C 309, 4.12.2008, lk 14.

<sup>(3)</sup> Vt joonealune märkus 2

osaliseks tühistamiseks. Hagi jäeti kohtu 25. novembri 2009. aasta määrusega vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata <sup>(4)</sup>.

- (3) 17. detsembri 2009. aasta kirjas kutsus komisjon Taanit ja huvitatud isikuid üles esitama märkusi käesoleva juhtumi riigiabi kokkusobivuse uurimise asjakohase õigusliku aluse kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70, <sup>(5)</sup> jõustumist.

### 2. ABISAAJA JA KAEBUSTE ESITAJATE TUTVUSTUS

#### 2.1. ABISAAJA: DANSKE STATSBANER

##### 2.1.1. TRADITSIOONILINE TAANI RAUDTEE-ETTEVÕTE

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) on Taani traditsiooniline raudtee-ettevõte.
- (5) DSB kuulub täielikult Taani riigile <sup>(6)</sup>. DSB osutab üksnes reisijate raudteeveo teenuseid ja nendega seotud teenuseid <sup>(7)</sup>. Samuti tegutseb DSB aktiivselt oma Rootsis, Norras ja Ühendkuningriigis registreeritud tütarettevõtete kaudu.

<sup>(4)</sup> Kohtu 25. novembri 2009. aasta määrus kohtuasjas T-87/09, Jørgen Andersen versus Komisjon.

<sup>(5)</sup> ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.

<sup>(6)</sup> 1. juuli 1998. aasta seadus nr 485 sõltumatu riigiettevõtte DSB SV ja DSB Cargo asutamise kohta alates 1. jaanuarist 1999 („DSB seadus“)

<sup>(7)</sup> DSB kaubaveoteenuste osa loovutati 2001. aastal ettevõttele Deutsche Bahn.

- (6) 1998. aastal võttis Taani parlament vastu seaduse, mille alusel raudteeinfrastruktuur lahutati DSB tegevusest raudteetranspordi valdkonnas <sup>(8)</sup>.
- (7) 2008. aastal oli DSBL ligikaudu 9 200 töötajat. Ettevõtte 2008. aasta käive oli umbes 9,85 miljardit Taani krooni (1,32 miljardit eurot).

#### 2.1.2. RIIGIETTEVÕTTE DSB ASUTAMINE

- (8) 1999. aastal kujundati DSB ümber ja sellest sai sõltumatu riigiettevõtte <sup>(9)</sup>.
- (9) Selleks võeti kasutusele uus ettevõtte finantsjuhtimise mudel. Ettevõtte algbilanss koostati varade ja kohustuste hindamise alusel. Taani asutused märkisid, et oluliste artiklite kohta tellis DSB täiendava hindamise, mille teostasid sõltumatud eksperdid.
- (10) Taani asutused selgitasid, et DSB omakapital määrati kindlaks sarnaste, olulist põhivara omavate ettevõtetega võrdlemise alusel. Ettevõtte lõplik algbilanss põhines 36 %-lisel maksevõime suhtarvul ja tegevuse alustamiseks eraldatud toetusel.
- (11) Lisaks tuleb märkida, et DSB suhtes kohaldatavat õiguslikku raamistikku täiendati raamatupidamisnormide ja konkurentsi valdkonda kuuluvate siseriiklike suunistega, mis kohustavad ettevõtet pidama põhitegevusalade kohta eraldi raamatupidamisarvestust, et vältida ristsubsideerimist. DSBlle veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute alusel tasutavaid makseid kajastatakse raamatupidamises niisiis puhtalt ärilistele alustele tuginevate tegevusalade tulust eraldi.
- (12) DSB raamatupidamises kajastatakse iga tegevusala eraldi ja kasutusel on üksikasjalik analüütiline arvestussüsteem, mille puhul kasutatakse kulude ja toodete jaotusskeeme <sup>(10)</sup>.

#### 2.1.3. DSB KONTSERNI

##### i. DSB S-tog a/s

- (13) DSB kontserni kuulub ka tütar-ettevõtte DSB S-tog a/s, mis haldab kõiki Kopenhaagenis ja selle ümbruskonnas pakutavaid raudteeteenuseid ning kuulub 100 %-liselt ettevõttele DSB SV.
- (14) Ettevõtte DSB S-tog a/s raamatupisarvestus toimub DSB SV raamatupidamisest eraldi, kuna tegemist on eraldi ettevõttega. Samuti näeb DSB raamatupidamiseskiri ette, et DSB ja DSB S-tog a/s vahelised tehingud peavad aset leidma turutingimustel.

<sup>(8)</sup> Raudteeinfrastruktuure haldab ja hooldab nüüd eraldi avalik-õiguslik äriühing Banedanmark.

<sup>(9)</sup> Vt joonealune märkus 5.

<sup>(10)</sup> Taani asutused täpsustasid, et tootekontod valmistati ette toetuse, mitte arvestussüsteemi alusel. Raamatupidamisest ei saanud eraldi välja tuua iga tegevusala bilanssi.

- (15) Tütarettevõtte DSB S-tog a/s ülejääki võetakse pärast maksude tasumist arvesse DSB SV konsolideeritud tulemis. Taani dividendipoliitikat kohaldatakse emaettevõtja DSB SV suhtes, kuna dividende makstakse selle kaudu.

#### ii. Muud osalused

- (16) DSB omandusse kuulub 100 % ettevõtetest DSB Sverige AB, DSB Norge ja DSB UK Ltd AS, mille tegevusalaks, nagu eespool mainitud, on reisijateveo teenuste pakkumine ja sellega seotud muud tegevused vastavalt Rootsis, Norras ja Ühendkuningriigis.
- (17) Lisaks kuulub DSB omandusse 60 % ettevõttest Roslagståg AB, mis haldab Roslagi liini Stockholmi piirkonnas. DSB omandusse kuulub ka eraõiguslik ettevõtte BSD ApS, mille tegevusalaks on intellektuaalomandi õiguste kaitse.
- (18) Peale selle kuulub DSB ja DSB S-tog a/s ühisomandisse valdusettevõtja DSB Rejsekort A/S, kelle omandusse kuulub 52 % ühistranspordi elektroonilise piletimüügiga tegelevast ettevõttest Rejsekort A/S.
- (19) Samuti kuulub DSB omandusse 100 % raudteejaamades tegutsevate kaupluste ketist Kort & Godt.

#### 2.2. KAEBUSTE ESITAJAD

##### 2.2.1. ESIMENE KAEBUSE ESITAJA

- (20) Esimene kaebuse esitaja on reisijate bussiveoga tegelev eraettevõtte Gråhundbus (edaspidi Gråhundbus).

##### 2.2.2. TEINE KAEBUSE ESITAJA

- (21) Teine kaebuse esitaja on mitut Taani transpordiettevõtete ühendav kutseliit Dansk Kollektiv Traffik (edaspidi „DKT“).

#### 3. TAANI TRANSPORDIMINISTERIUMI JA DSB VAHEL VEOTEENUSTE OSUTAMISEKS SÕLMITUD AVALIKU TEENINDAMISE LEPINGUTE ÜSIKASJALIK KIRJELDUS

##### 3.1. VEOTEENUSTE OSUTAMISEKS SÕLMITAVATE AVALIKU TEENINDAMISE LEPINGUTE ÕIGUSLIK RAAMISTIK TAANIS

- (22) Kuni 1. jaanuarini 2000 kuulus DSBlle reisijate raudteeveo monopol Taanis. Nüüdseks on Taani seadusandja selle monopoli kaotanud, pannes aluse kahele alternatiivsele reisijate raudteeveoteenuse süsteemile <sup>(11)</sup>:

<sup>(11)</sup> „Lov om jernbaneverksamhed m.v.” 18. mai 1998. aasta muudetud seadus nr 289. Kõige uuem konsolideeritud seadus on 2. detsembril 2004. aasta seadus nr 1171.

- üks neist on äriatel alusel toimuv reisijate raudteevedu, mille puhul riigiasutused mingit kompensatsiooni ei maksa (nn vaba transport),
- teine aga hõlmab avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavaid veoteenuseid, mille puhul riigiasutused maksavad kompensatsiooni (transport avaliku teenuse korras).
- (23) Taani asutuste väitel vaba reisijateveo süsteemi raames praeguse seisuga [regulaarset] reisijatevedu ei toimu.
- (24) Veoteenuste osutamiseks sõlmitavates avaliku teenindamise lepingutes eristatakse Taani õiguslikus raamistikus kaht tüüpi lepinguid:
- pädevate asutuste ja teenuseosutaja vahel eelneva hankekonkursita veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingud. Taanis on sellist tüüpi sõlmitavate avaliku teenindamise lepingute üle pädev läbirääkimisi pidama transpordiministeerium, välja arvatud teatavate väiksemate piirkondlike ettevõtjate teenindatavad liinid;
- hankemenetluse raames veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingud. Hankelepingute puhul on pädevaks asutuseks transpordiministeeriumi asutatud reguleeriv asutus Trafikstyrelsen.
- (25) Kirjeldatud kontekstis osutab DSB transpordiministeeriumiga hankekonkursita sõlmitud avaliku teenindamise otsulepingute alusel reisijate raudteeveo teenuseid kaug-, maakonna- ja kohalikel liinidel.
- (26) Samas on aja jooksul hakatud üha sagedamini korraldama hankemenetlusi. Näiteks sai Arriva sel viisil 2002. aastal õiguse korraldada osa Lääne-Taani piirkondlikust ühistranspordist. 2007. aastal sai DSB ja First Groupi ühisettevõtte (DSB First) õiguse korraldada osa Ida-Taani ja Lõuna-Rootsi piirkondlikust ühistranspordist, mis hõlmab ka riikidevahelist piirkondlikku ühistranspordiühendust.
- (27) Niisiis viitasid Taani asutused sellele, et edaspidi on kavas sõlmida rohkem lepinguid hankemenetluse korras.
- 3.2. VEOTEENUSTE OSUTAMISEKS SÕLMITUD AVALIKU TEENINDAMISE LEPING AASTATEKS 2000–2004**
- (28) Nimetatud leping hõlmab reisijatevedu kaug- ja maakonnaliinidel, mille DSB tagab aastatel 2000–2004 avaliku teenindamise korras.
- (29) 1. jaos on sätestatud, et „käesoleva lepingu eesmärk on edendada reisijate raudteeveo positiivset arengut lähtuvalt Taani riikliku raudtee-ettevõtja DSB heast finantsolukorras“.
- (30) Järgmistes põhjendustes esitatakse kokkuvõtte kõnealuse avaliku teenindamise lepingu analüüsiks kõige asjakohasematest sätetest.
- 3.2.1. LEPINGU SISU <sup>(12)</sup>
- (31) Artiklis 3 määratletakse lepingu reguleerimisala. Selles viidatakse raudteetranspordi ja reisijate raudteeveo teenuste osutamisele. Leping ei hõlma avaliku teenindamise raames osutatavaid veoteenuseid ega kaubaveoga seotud vaba transpordi teenuseid.
- (32) DSB osutatavad transporditeenused on üksikasjalikult määratletud lepingu artiklis 7. DSB kohustub lepingu kestuse jooksul osutama teatava hulga teenuseid [(mida mõeldakse läbitavates liinikilomeetrites, edaspidi rongkilomeetrid)].
- Lepingu kestuse jooksul läbitavad rongkilomeetrid**
- | Majandusaasta     | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------------|------|------|------|------|------|
| rongkm (miljonit) | 41,0 | 41,7 | 41,9 | 42,1 | 43,3 |
- (33) Artikli 7 lõike 1 punktis a on kehtestatud eesmärk läbida alates 1. jaanuarist 2006 aastas 51 miljoni rongkilomeetrit.
- (34) Lepingu artiklis 8 täpsustatakse siiski, et Taani transpordiministeerium võib otsustada, et osa rongkilomeetrite tagamiseks võidakse korraldada hankekonkurs, mis toob kaasa lepingu lõpetamise. Artiklis 8 kirjeldatakse üksikasjalikult hankekonkursside suhtes kohaldatavat õiguslikku raamistikku. Samuti täpsustatakse nimetatud artiklis hankekonkursi tagajärgi, eelkõige hüvitiste vähenemist ja mõju raudteeveeremile.
- (35) Artiklis 7 määratakse kindlaks ka transporditeenuste sõidugraafiku ja sagedusega seotud eeskirjad. Seoses sõidugraafikuga nähakse artiklis 9 ette sõiduplaanide koordineerimine. Mitme sätte eesmärgiks on tagada, et DSB saaks luua ühtse ühistranspordisüsteemi, mille puhul saaks bussi- ja raudteetransporti koordineerida.
- (36) Artikkel 10 sisaldab sätteid uue veeremi hankimise ja kasutamise kohta aastani 2006 kokku 5,6 miljardi Taani krooni ulatuses. Uue veeremi moodustavad uut tüüpi diiselrongid nimetusega IC4. Artiklis 10 on kindlaks määratud uute rongide kiiruse, istekohtade arvu ja mugavusastmega seotud tehnilised näitajad, samuti nende rongide teatavatel liinidel kasutamise tingimused. Investeeringud hüvitatakse lepinguliste maksete kaudu, mida kirjeldatakse edaspidi.

<sup>(12)</sup> Lepingus on preambul, 22 artiklit ja 5 lisa.

(37) Muud asjakohased sätted, mida tasub mainida, on järgmised:

— artikkel 11, milles täpsustatakse infrastruktuuriga seotud tingimused ja suhted ettevõtjaga Banedanmark;

— artikkel 12, mis sisaldab reisijatele osutatavaid teenuseid käsitlevaid sätteid;

— artikkel 13, milles määratletakse sõidugraafiku eiramise korral rakendatavad sanktsioonid;

— artikkel 14, milles kehtestatakse transporditeenuste hindade kindlaksmääramise tingimused.

### 3.2.2. LEPINGUJÄRGSED MAKSED

(38) DSBlle makstavad hüvitised on määratletud lepingu artiklis 4.

(39) Piletitulu saab endale DSB. Lisaks tasub Taani transpordiministeerium DSBlle lepingus ette nähtud teenuste osutamise eest lepingujärgseid makseid.

(40) Lepingujärgseid makseid kirjeldatakse järgmises tabelis:

**Lepingujärgsed maksed 2000–2004**

Majandusaasta	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (miljonit)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

(41) Maksed on indekse kaudu seotud asjakohase aasta jaemüügi netohindadega.

(42) Lepingujärgsete maksete summa põhineb DSB kümne aasta eelarveprognoosil, mis võeti vastu 11. juunil 1999 ja milles määratletakse DSB pikaajaline finantsstrateegia.

(43) Artikliga 4 nähakse ette ka teatavaid kohandusi seoses raudteesektori 26. novembri 1999. aasta viieaastase raamlepingu rakendamisega. Kõnealune raamleping on viinud mitme lepingu lisa vastuvõtmiseni. Nendes käsitletakse näiteks järgmisi küsimusi:

— uue veeremi soetamine ja kasutuselevõtmine (lepingu artikkel 10);

— linnalähi rongide puulid ja raudteejaamade moderniseerimine;

— Odense-Svendborgi raudteeühenduse kvaliteedi tõstmine;

— rahalised stiimulid sotsiaalmajanduslikus plaanis mõistliku transpordisüsteemi edendamiseks.

(44) Lepingujärgsed maksed hõlmavad kooskõlas lepingu artikliga 10 soetatud veeremi amortisatsiooni ja intressi. Lepingu lisadega võib siiski kaasneda lepingujärgsete maksete suurenemine.

(45) Artiklis 5 käsitletakse raudtee kasutustasusid. Lepingujärgsed maksed hõlmavad DSB lepinguga hõlmatud rongide eest kasutustasude maksmiseks tehtavaid kulusi. Samuti nähakse artiklis 5 ette raudtee kasutustasude iga-aastase kohandamise mehhanism.

### 3.2.3. LINNATRANSPORT

(46) Taani transpordiministeerium on sõlminud ettevõttega DSB S-tog a/s lepingu ühistransporditeenuste pakkumise kohta pealinnas elektrirongidega teenindatavas raudteevõrgus aastatel 2000–2004.

(47) Leping on koostatud samadel alustel ja hõlmab samasuguseid sätteid nagu kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid teenuseid käsitlev leping. Selles kirjeldatakse üksikasjalikult pealinnas ühistransporditeenuseid, mida DSB S-tog a/s peab pakkuma, määrates kindlaks lepingu kestuse jooksul osutatavate teenuste mahu (mida mõõdetakse rongkilomeetrites). See sisaldab sõidugraafiku ja transporditeenuste sagedusega seotud kohustusi ning uue veeremi soetamist ja kasutamist käsitlevaid sätteid.

(48) Lepinguga ette nähtud hüvitiste süsteem on samuti täpselt samasugune nagu kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid ühistransporditeenuseid käsitlevas lepingus. Lepingujärgsed maksed on kindlaks määratud samadel arvestuslikel alustel (omakapitali tootlus 6 % pärast maksude tasumist).

(49) Lepingujärgseid makseid kirjeldatakse järgmises tabelis ning nende suhtes kehtivad samad tingimused nagu kaug- ja maakonnaliinide ühistransporditeenuseid käsitlevas lepingus:

**Lepingujärgsed maksed 2000–2004**

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

- 3.3. VEOTEENUSTE OSUTAMISEKS SÕLMITUD AVALIKU TEENINDAMISE LEPING AASTATEKS 2005–2014
- (50) Taani transpordiministeeriumi ja DSB vahel sõlmitud teine leping hõlmab ajavahemikus 1. jaanuarist 2005 kuni 31. detsembrini 2014 kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid ühistransporditeenuseid.
- (51) Lepingu eesmärgi kirjeldatakse sissejuhatuses järgmiselt: „Luuu selle avaliku teenuse osutamiseks selge raamistik, et tagada riigile reisijate raudteeveo valdkonnas parim võimalik tulemus, võttes arvesse raudteetranspordi tarvis eraldatavaid vahendeid, ja jälgida, et DSB säilitaks hea finantsolukorra.”
- 3.3.1. LEPINGU SISU <sup>(13)</sup>
- (52) Artikli 1 lõikes 1 määratletakse lepingu kohaldamisala. Selles viidatakse raudteevõrgu konkreetsetele osadele, kus kõnealuse lepingu kohaselt osutatakse raudteetransporditeenuseid ühistransporditeenusena.
- (53) Tasub märkida, et kahel liinil ei saa DSB piletitulu. Lepingus käsitletakse ka rahvusvahelist ühendust Saksa-maaga ning Kopenhaageni ja Ystadi vahelist liini, kus varasemalt toimus vaba reisijatevedu.
- (54) DSB osutatavad transporditeenused on määratletud liik-luskavas (rongide arv ja intervall), peatuste kavas (peatuste teenindamine) ja liinikavas (nõutavad ühen-dused). Nimetatud kolme kava ning istekohtade arvu, rongide sageduse, sõidugraafikust kinnipidamise, reisijate rahulolu, teenuse katkemise ja muude eritingimustega seotud eeskirju kirjeldatakse artiklis 1.
- (55) Artiklis 2 nähakse ette hindade kindlaksmääramise tingi-mused, sealhulgas erisätted üle Øresundi väina kulgevate liinide kohta.
- (56) Artiklis 3 käsitletakse asjakohaste teenuste kohaldamisala võrdluses vaba reisijateveo režiimis pakutavate teenus-tega. Eelkõige täpsustatakse artikli 3 lõikes 3, et avalikke transporditeenuseid võib võrreldes senise raamistikuga laiendada, kuid ilma et lepingujärgsed maksed selle tule-musel suureneksid.
- (57) Artiklis 4 määratakse kindlaks raudteejaamade moderni-seerimisega seotud eeskirjad, vastutus ja kohustused. DSB peab koostama raudteejaamade moderniseerimise kavad, mis tuleb teabe jagamise korras esitada ka Taani transpordiministeeriumile.
- (58) Lepingu artiklis 5 loetletakse DSB transporditegevusega seotud kohustused. Nende hulka kuulub muu hulgas teavitamise ja seadmete kontrollimise kohustus ning samuti kohustus teha veerem teatavate liinide või eritin-gimustega seotud hankemenetluste raames kättesaadavaks operaatoritele, kelle ülesandeks on piletite või teatava kategooria reisijatele tasuta sõidukaartide väljastamine.
- (59) Artiklis 6 aga nähakse ette teatavate liinidega seoses hankemenetluste korraldamise võimalus ja tingimused ning lepingujärgsete maksete vähendamine menetlusega seotud teenuste ulatuses.
- 3.3.2. LEPINGUJÄRGSED MAKSED
- (60) DSBlle tasutavad hüvitised on kindlaks määratud lepingu artiklis 7.
- (61) Piletitulu saab põhimõtteliselt endale DSB <sup>(14)</sup>. Lisaks tasub Taani transpordiministeerium DSBlle lepingus ette nähtud teenuste osutamise eest lepingujärgseid makseid.
- (62) Lepingujärgseid makseid on kirjeldatud järgmises tabelis:

Lepingujärgsed maksed 2005–2014

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

- (63) Maksed on fikseeritud ja neid ei kohandata automaatselt, kui lepingus ei ole ette nähtud teisiti. Makseid siiski kohandatakse kord aastas eelarveseaduses esitatud netohinnaindeksi muutuse alusel.
- (64) Lepingus ei täpsustata, mille alusel on lepinguliste maksete summa arvestatud. Taani transpordimi-nisteerium osutas, et maksed põhinevad kümne aasta eelarvel, mis on koostatud tulude ja kulude prognoosi alusel.
- (65) Lepingulised maksed hõlmavad muu hulgas uue veeremi amortisatsiooni ja intresse, nagu on kirjel-datud järgmises tabelis:

<sup>(13)</sup> Lepingus on preambul, 10 artiklit ja 9 lisa.<sup>(14)</sup> Vt erandid eespool.

### Uue veeremi amortisatsioon 2005–2014

(miljonites Taani kroonides)

Majandusaasta	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
Kohalike liinide rongid						15	44	74	89	89

- (66) Iga-aastaste investeeringute tulemusel uue veeremi tarnimise kava on esitatud järgmises tabelis:

### Uue veeremi tarnimine

Majandusaasta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Kohalike liinide rongid							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(\*) Lepingu sõlmimise hetkel polnud andmed veel kättesaadavad.

- (67) Lepingusse on lisatud mitu sätet seoses sellega, et aastateks 2000–2004 sõlmitud lepingu raames ette nähtud veeremi tarnimisel ilmnes viivitusi.
- (68) Artikli 7 lõike 1 punktis 2 nähakse ette võimalus kohandada lepingujärgseid makseid igal aastal lähtuvalt uue veeremi tarnimise seisust. Kohandused ei tohiks viia DSBlle suurema hüvitise maksmiseni. Kohandust ei tehta, kui asjaomane summa on alla 8 miljoni Taani krooni.

### 3.3.3. LINNATRANSPORT

- (69) Taani transpordiministerium on sõlminud ettevõttega DSB S-tog a/s lepingu ühistransporditeenuste pakkumise kohta pealinna elektrirongidega teenindatavas raudteevõrgus ajavahemikul 1. jaanuarist 2005 kuni 31. detsembrini 2014.
- (70) Leping on koostatud samadel alustel ja hõlmab samasuguseid sätteid nagu kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid ühistransporditeenuseid käsitlev leping. Selles on sätestatud ettevõtte DSB S-tog a/s kohustused seoses teenindatavate liinidega, osutatavate transporditeenustega, teenuse mahu, korrapära ja usaldusväärsusega ning reisijate rahulolu ja teenuse katkemisega. Samuti täpsustatakse lepingus hindade kindlaksmääramise, raudteejaamade moderniseerimise ja teavitamise tingimused. Sätestatakse ka sanktsioonid lepingu rikkumise korral.
- (71) Lepingus kindlaks määratud hüvitamise süsteem on samasugune nagu kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid ühistransporditeenuseid käsitlevas lepingus. Lepingujärgsed maksed määratakse kindlaks samadel arvestuslikel alustel (omakapitali tootlus 6 % pärast maksude tasumist).
- (72) Lepingujärgseid makseid on kirjeldatud järgmises tabelis:

### Lepingujärgsed maksed 2005–2014

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

- (73) Nii nagu kaug- ja maakonnaliinidel osutatavaid ühistransporditeenuseid käsitlevas lepingus, nähakse ka kõnealusel lepingus ette maksete läbivaatamise tingimused ja veeremi amortisatsiooniga seotud lepingujärgsed maksed.

#### 4. MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

- (74) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust selle kohta, kas DSBlle avalike teenuste eest makstud hüvitised on siseturuga kokkusobivad. Komisjon märkis, et menetluse eesmärk on selgitada välja, kas kõnealusel avaliku teenindamise lepingud hõlmavad DSBlle riigiabi andmist ja kas tasutud lepingujärgsed maksed toovad kaasa DSB lepingutes määratletud avaliku teenindamise kohustuste raames kantud kulude ülemäärase hüvitamise.

- (75) Kõigepealt soovis komisjon välja selgitada, kas DSBlle on antud majanduslik eelis. Selleks rakendas komisjon Euroopa Kohtu otsuses *Altmark*<sup>(15)</sup> sõnastatud kriteeriume.

- (76) Ehkki komisjon leidis, et abisaaja ettevõtte täitis tõepoolest selgelt määratletud ühistransporditeenustega seotud ülesandeid (menetluse algatamise otsuse põhjendused 69–76), väljendati siiski kahtlust selle suhtes, kas aastateks 2009–2014 määratud hüvitiste arvestamiseks olid olemas objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud kriteeriumid (nimetatud otsuse põhjendused 77–80).

- (77) Samuti väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas hüvitised ei ületa avaliku teenindamise ülesannete täitmiseks vajalikku, võttes arvesse kõnealuste ülesannete täitmise seotud tulu ja sellest saadavat mõistlikku kasumit. Seoses sellega soovis komisjon lähemalt uurida DSB kasumit (menetluse algatamise otsuse põhjendused 83–90), veeremi tarnimisel tekkinud viivitusi (nimetatud otsuse põhjendused 91–100) ning Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liini küsimust (nimetatud otsuse põhjendused 101–103).

- (78) Lisaks juhtis komisjon tähelepanu sellele, et avaliku teenindamise lepingud ei ole sõlmitud hankemenetluse tulemusel. Komisjon väljendas kahtlust, kas vajalik hüvi-

tamise määr on kindlaks määratud kuluanalüüsi põhjal, milles oleks hinnatud tõhusalt juhitava ja transpordivahenditega piisavalt varustatud keskmise ettevõtte avaliku teenindamisega seotud ülesannete täitmiseks tehtavaid kulusi, võttes arvesse kõnealuste ülesannete täitmise seotud tulu ja mõistlikku kasumit (nimetatud otsuse põhjendused 104–107).

- (79) Et avaliku teenindamise eest makstavad hüvitised on riiklikud vahendid ning võivad moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikide vahelist kaubavahetust, väljendas komisjon muret, et veeteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute raames on antud DSBlle riigiabi.

- (80) Samuti tõstas komisjon küsimuse, kas kõnealusel avaliku teenindamise lepingud on siseturuga kokkusobivad vastavalt määruse 1191/69<sup>(16)</sup> artiklile 14.

- (81) Samuti väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas hüvitise suurus, see tähendab Taani valitsuse makstud hind, piirdub üksnes avaliku teenuse osutamise kohustuste täitmise kulude katmiseks vajaliku summaga, seda eespool seoses kohtuotsuses *Altmark* kehtestatud kolmanda kriteeriumiga kirjeldatud põhjustel. Eelkõige väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas dividendid, mis Taani valitsus DSB kasumist maha arvas, ja iga-aastaste lepinguliste maksete vähendamine on võimaldanud liigse hüvitise maksmise ohtu vältida (nimetatud otsuse põhjendused 129 ja 131).

#### 5. TAANI ASUTUSTE MENETLUSE ALGATAMISE JÄREL TEHTUD MÄRKUSED

##### *Esialgsed märkused*

- (82) 12. detsembri 2008. aasta kirjas väljendasid Taani asutused seisukohta, et on komisjoni varasemate teabetaotluste raames juba esitanud kogu faktilise ja õigusliku teabe, mida komisjonil on vaja otsustamiseks, et lepingujärgsed maksed ei ole riigiabi või vähemasti, et võimalik riigiabi on asutamislepinguga kooskõlas. Taani asutused tuletasid meelde, millist faktilist ja õiguslikku teavet on komisjonile juba esitatud. Lisaks esitasid nad oma argumentid faktiliste ja õiguslike elementide kohta, mida oli

<sup>(15)</sup> 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C-280/00, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg versus Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark), EKL 2003, lk I-7747.

<sup>(16)</sup> Nõukogu 26. juuni 1969. aasta muudetud määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta, EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1.

vaja täpsustada seoses vahepeal aset leidnud sündmustega ja märkustega, mis komisjon oli esitanud oma ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses.

(83) Põhimõtteliselt väljendasid Taani asutused toetust komisjoni lähenemisele seoses sooviga kontrollida kohtuotsuses *Altmark* kehtestatud kriteeriumidest lähtuvalt, kas tegemist on riigiabiga, ja õigusliku alusega, mille kohaselt selgitatakse välja, kas meetmed on kooskõlas asutamislepinguga.

(84) Seevastu ei olnud Taani asutused nõus sellega, kuidas komisjon tõlgendas kohtuotsust *Danske Busvognmænd* (tuntud ka kui kohtuotsus „Combus”) <sup>(17)</sup>. Komisjon oli nimelt seisukohal, et kui avaliku teenindamise leping kujutab endast riigiabi, siis tulnuks sellest teatada. Taani asutused on aga seisukohal, et kui kohaldada tuleb määrust nr 1191/69 ja avaliku teenindamise lepingu raames ette nähtud hüvitised on määrusega kooskõlas, siis määruse nr 1191/69 artikli 17 lõikes 2 sätestatud teatamise kohustust hüvitiste suhtes ei kohaldata.

(85) Samuti soovib Taani rõhutada, et uuemas kohtupraktikas, näiteks Esimese Astme Kohtu otsuses kohtuasjas T-289/03 BUPA jt versus komisjon, on täpsustatud, et kohtuotsuses *Altmark* sõnastatud kriteeriumide kohaldamisel tuleb arvesse võtta asjakohase sektori olukorda ning et liikmesriikidel on seoses sellega ulatuslik kaalutusõigus.

#### **Kohtuotsuse *Altmark* teine kriteerium**

(86) Taani asutused märgivad, et komisjon tunnistas, et kohtuotsuse *Altmark* teist kriteeriumi on aastatel 1998–2008 täidetud, kuid seoses ajavahemikuga 2009–2014 on komisjonil kahtlusi.

(87) Taani asutuste arvates tulenevad need kahtlused arusaamatusest, kuna hüvitise suurus on nii nagu varasemagi

perioodi puhul arvestatud aastateks 2005–2014 vastu võetud eelarve alusel.

(88) Taani asutused edastasid komisjonile kõnealuse eelarve ning järgmised prognoosid ja hüpoteesid, millest lähtuvalt eelarve on koostatud:

— aastane inflatsioonimäär 2,5 %,

— inflatsioonimääradele vastav piletihindade tõus 2,5 %,

— keskmine tootlikkuse kasv 2,5 % aastas,

— aastane intressimäär 5,15 %,

— omakapitali tootlus pärast maksude tasumist 6 %,

— investeeringud veeremi soetamisele umbes 10 miljardi Taani krooni suuruses summas,

— läbitud kilomeetrite arvu kasv umbes 20 %,

— reisijate arvu kasv umbes 20 %,

— DSB töötajate palkade tulumaksust vabastamine.

(89) Lisaks täpsustas Taani, et kõnealune eelarve on algselt koostatud lähtuvalt 2003. aastal kehtinud infrastruktuuri kasutustasude maksmise kohustustest. Nimetatud kohustustega seotud muudatused ja sellest tulenevalt DSBLE makstava hüvitise vähendamine lisati lepingu teksti enne lepingu sõlmimist. Transpordiministeerium kirjeldas lepingu sisu ja kõnealust eelarvet 2004. aasta aktis nr 112 ja need andmed esitati ka eelarveseaduses.

#### **Kohtuotsuse *Altmark* kolmas kriteerium**

(90) Taani asutused esitasid oma väited ja täiendavat teavet kõigi kolme aspekti kohta, millega seoses komisjon väljendas kahtlust, et tegemist võib olla liigse hüvitise maksimisega.

<sup>(17)</sup> 16. märtsi 2004. aasta otsus kohtuasjas T-157/01 *Danske Busvognmænd*, punktid 77–79.



### i. DSB kasumi paranemine

- (91) Esiteks leiavad Taani asutused, et DSB kasum ei ole suurenenud liigse hüvitise maksmise tõttu. Taani väitel on hüvitis arvestatud nõuetekohaselt ja kasumi kasv ei tulene mitte liigse hüvitise maksmisest, vaid muudest asjaoludest.

#### *Omakapital*

- (92) Taani esitas DSB omakapitali üksikasjaliku analüüsi, millest nähtub, et DSB omakapital on aastatel 1999–2004 kasvanud 4,797 miljardilt Taani kroonilt 7,701 miljardile Taani kroonile (niisiis on omakapital kasvanud 2,852 miljardi Taani krooni võrra). Omakapitali kasv tuleneb teatavatest asjaoludest, mida eelarve koostamisel arvesse ei võetud ning mille seas tasub mainida DSB oodatust suuremal määral kasvanud tõhusust ja prognoositust suuremat erakorralist tulu, mida on saadud näiteks kinnisvara müügist. Tegemist on asjaoludega, mida Taani valitsus ei saanud eelarve koostamisel ja ühtlasi hüvitise suuruse kindlaksmääramisel arvesse võtta.

- (93) Taani asutused selgitavad, et omakapitali suurenemine ei tulene siiski riigi tasutud liigsetest tegevustoetustest, vaid viiest muust tegurist, millest osa polnud võimalik ette näha:

— suur osa DSB omakapitali suurenemisest oli ette nähtud lähte-eelarvega (1,709 miljardit Taani krooni). Aktist 249/1999 nähtub, et algselt olid DSB ümber kujundamiseks sõltumatuks elujõuliseks riigiettevõtteks olemas nii poliitilised kui ka majanduslikud tingimused, ning seoses sellega pidi DSB mõne aasta jooksul saavutama maksevõime suhtarvaks vähemalt 30 %. See eeltingimus tugines DSB sarnaste turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtete maksevõime suhtarvude hindamisele;

— riigile maksti perioodi lõpul, 2005. aastal dividende (736 miljonit Taani krooni), mis tähendab, et DSB ei saanud omakapitali 2004. aasta lõpul realselt kasutada;

— osaliselt tuleneb omakapitali suurenemine sellest, et 1999. ja 2001. aastal muutusid raamatupidamistavad võrreldes 1999. aasta lähte-eelarve omadega (omakapitali hindamine 594 miljonile Taani kroonile).

Raamatupidamistavade muutumine ei avaldanud ettevõttele reaalselt majanduslikku mõju, seega tuleb tulemust korrigeerida. Taani asutused rõhutavad, et kui andmed raamatupidamistavade muutumisest tulenevalt korrigeerida, võib tõdeda hoopis omakapitali kahanemist 135 miljonit Taani krooni võrra;

— ettevõtte tulumaks, mis oli 1999. aastal, kui eelarve vastu võeti, 32 %, langes hiljem (aastatel 2002, 2003 ja 2004) 30 %-le. Tulumaksumäära langemine tõi kõnealusel perioodil kaasa 43 miljonit Taani krooni erakorralist tulu. Ilma selleta oleks omakapital vähenenud 178 miljonit Taani krooni võrra;

— 1999. aasta algbilansis vähendati omakapitali 36 miljonit Taani krooni võrra.

- (94) Taani väitel näitavad nimetatud elemendid, et DSB omakapitali kasv ei tulene riigi tasutud liigsetest tegevustoetustest ning et selle puhul tuleb arvesse võtta eespool mainitud finants-, raamatupidamis- ja maksuküsimustega seotud aspekte. Niisiis ei ole DSB riigilt saadud toetusi kasutanud omakapitali suurendamiseks algses eelarves ette nähtud summast suuremal määral.

#### *Äritegevuse tulem*

- (95) Seoses enne kasumi jaotamist eelarvesse kirjendatud äritegevuse tulemiga rõhutavad Taani asutused, et tulemuste paranemine ei viita sellele, nagu oleks DSB saanud liigset hüvitist. Tulemused paranesid pigem mitmete tegurite mõjul – mis on avaldanud nii positiivset kui ka negatiivset mõju –, mida polnud hüvitise suuruse kindlaksmääramise hetkel võimalik arvesse võtta.

- (96) Taani on seisukohal, et algse eelarve sellised muutused on vältimatud, kui tegemist on avaliku teenindamise kohustusi käsitlevate mitmeaastaste lepingutega. Sellistel juhtudel ei ole võimalik hüvitise suurust kindlaks määrata viisil, mis võimaldaks pärast hilisemat uurimist kinnitada, et see vastas täpselt tegelikele kuludele, arvestades ka tulude ja mõistliku kasumiga.

- (97) Taani asutuste väitel võib ka juhul, kui avaliku teenindamise kohustus tuleneb hankemenetluse tulemusel sõlmitud lepingust, turul ja asjakohase ettevõtte olukorras aset leida muutusi, näiteks ei vasta tegelik tulem ettevõtte lepingu sõlmimise hetkel koostatud prognoosile.

- (98) Taani on niisiis seisukohal, et tulemuste paranemist või halvenemist selliste ettenägematute tegurite mõjul ei saa kasutada argumendina väitmaks, et hüvitise suuruse kindlaksmääramisel lähtuti hüvitise liiga suurest või liiga väikesest määra.
- (99) Käesoleval juhul oli tulemuste paranemise põhjuseks samaaegselt mitu tegurit, nagu näiteks konjunktuuri üldine areng, asjakohase turu muutumine, tootlikkuse tõus (näiteks tänu tööjõukulude vähendamisele, infrastruktuuride kasutustasu vähenemisele seoses pakivedudest loobumisega, amortisatsioonikulude vähendamise ja finantsjuhtimise parandamisega).
- (100) Taani lisab, et DSBga sõlmitud lepinguid iseloomustab tõsiasi, et lepinguosalisel on kokku leppinud turumajanduses tavapärastele kaalutlustele tuginevas tasus, mis tähendab, et hüvitise määr on kindlaks määratud nii, et see katab DSB kulusid, võttes arvesse oodatavat tulu ja mõistlikku kasumit. Tõsiasi, et DSB tulemus osutus eelarves prognoositust positiivsemaks, ei tähenda, et lepingutes kindlaks määratud hüvitise summa oli liiga suur.

*Hüvitise vähendamine ja dividendide jaotamine*

- (101) Taani asutused märgivad, et ehkki nende arvates ei ole tegemist olnud liigse hüvitise maksimisega, kõrvaldas liigse hüvitise maksimise ohu juba ka Taani valitsus oma dividendipoliitikaga, mis on sõnastatud eelarvesaaduses nr 249/1999, ja sellest tulenev hüvitise summa vähendamise DSBga sõlmitud lepingus.
- (102) Taani on nimelt seisukohal, et dividendipoliitikaga on tagatud, et DSB ei kasvata omakapitali rohkem kui ette nähtud ja ühtlasi rohkem kui vaja. Ehkki ühtki siduvat eeskirja ei ole kehtestatud, püütakse kõnealuse dividendipoliitikaga kokku sobitada kaks aspekti:
- turumajanduses tavapärased kaalutlused, mille eesmärk on ettevõtte majanduslikku seisu arvesse võttes välja selgitada, mis on majanduslikult põhjendatud, ning
  - sotsiaalmajanduslikud või konkurentsiga seotud kaalutlused, mis on seotud DSB omakapitali ja tegevustoetustega.
- (103) Taani asutused täpsustavad, et riigile dividendide maksimist tuleb ettevõtte moodustamisele järgnevatel aastatel kasutada DSB omakapitali suuruse korrigeerimiseks ja ülemäärase kasumi tagastamiseks, kui selgub, et DSB on tõepoolest saavutanud oodatust paremaid tulemusi. See põhimõte tuleneb eelarvesaadusest nr 249/1999. Dividendide maksimist tuleb kasutada DSB kapitali struktuuri ja selle kaudu ühtlasi tegeliku neto tegevustoetuse pidevaks reguleerimiseks. Samuti näeb dividendipoliitika ette, et DSBd tuleb stimuleerida tegevust tõhustama, kuna algselt kava kohaselt pidid dividendid moodustama poole DSB kasumist pärast maksude tasumist. Tõhususe kasv on nõndaviisi teataval määral kasulik ka DSBle ega too kaasa üksnes tegevustoetuse tagastamist.
- (104) Taani asutused leiavad, et see on kooskõlas turumajanduse üldiste kaalutlustega, mille kohaselt võib stimuleerivaid instrumente kasutada selleks, et määrata kindlaks, mis on nn mõistlik kasum, nagu komisjon on soovitanud<sup>(18)</sup>.
- (105) Taani juhib tähelepanu sellele, et kirjeldatud dividendipoliitika tulemusel on lepinguid täitvad ettevõtted aastatel 1999–2006 maksnud riigile ligi 3 miljardit Taani krooni rohkem kui algselt ette nähtud.
- (106) Taani asutuste sõnusti on dividendipoliitika seega tegelikult toimunud „tagastamismehhanismina”, mis on aidanud võimalikku liigse hüvitise maksimist kompenseerida. Taani asutused rõhutavad, et lisaks on DSB hüvitise riigile dividendide kujul tagastatud osa selgelt suurem kui DSB eelarves kavandatud kasumi ja tegelikult saavutatud tulemuse vahe. Seega on dividendipoliitika aidanud tagada, et DSB ei saa riigi tegevustoetust kasutada konkurentsieelise saamiseks – näiteks suurendades omakapitali ettenähtust rohkem või kasutades aasta ülejääki.
- (107) Peale selle leiavad Taani asutused, et tegevustoetuse tagantjärele korrigeerimisega seotud lepingulisi eeskirju on väga raske välja töötada. Seevastu saab riik – tänu Taani ettevõtlusõigusega kooskõlas olevale dividendipoliitikale – tagada, et tegevustoetust tõepoolest korrigeeritakse, kui aasta tulemus on oodatust või lepingu sõlmimisel kavandatud suurem. Tema väitel on dividendide maksimine praktikas seega erakordselt tõhus vahend liigse hüvitise maksimise vältimiseks.

<sup>(18)</sup> Komisjoni otsus 2005/842/EÜ, 28. november 2005, asutamislepingu artikli 86 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT L 312, 29.11.2005, lk 67); vt eriti artikli 5 lõige 4.

(108) Peale selle mainivad Taani asutused, et ka Esimese Astme Kohus on otsustanud, et liikmesriikidel on hüvitise kindlaksmääramisel, kui see oleneb keerukate majanduslike asjaolude hindamisest, ulatuslik kaalutusõigus<sup>(19)</sup>. Samuti tuletavad Taani asutused meelde, et ühenduse õiguses ei leidu kohustust, mille kohaselt peaks tegevustoetuse vähendamine toimuma alati kindlal viisil, näiteks lepinguliste eeskirjade rakendamise kaudu või muul sarnasel viisil. Kohtuotsuse *Altmark* kriteeriumide kohaselt on oluline, et riik tagab tõepoolest, et tegemist ei ole liigse hüvitise maksmisega. Kuidas seda praktikas tagada, otsustavad siiski liikmesriigid ise.

## ii. Veeremi tarnimisel ilmnenud viivitused

(109) Taani asutuste väitel ei ole IC4 ja IC2 rongide tarnimisel ilmnenud viivitused andnud DSBlle majanduslikke eeliseid.

(110) Taani asutused kinnitavad, et uute IC4 ja IC2 rongide tarnimisel, mis telliti enne aastateks 2005–2014 sõlmitud transpordilepingu sõlmimist ja oleks pidanud üle antama alates 2003. aastast, ilmnis viivitusi, mille põhjustajaks oli tootja (AnsaldoBreda). Taani asutused osutavad, et kui rongid oleks tarnitud ettenähtud graafiku alusel, siis oleks DSB kandnud rongide amortisatsiooni ja intressidega seotud kulud, mis kaeti lepingujärgsete maksetega.

### *Transpordileping 2005–2014*

(111) Et DSB kõnealuseid kulusid ei katnud, vähendati lepingujärgseid makseid aastateks 2005–2014 sõlmitud transpordilepingu raames. Katmata jäänud kulude täpne summa arvestatakse DSB reaalselt võetud laenude alusel ja lähtuvalt 20aastasest amortisatsiooniperioodist kooskõlas DSB raamatupidamistavaga (so IC4 rongi puhul 4 miljonit Taani krooni kokkukõrge aastase viivituse pealt ja IC2 rongi puhul 2,7 miljonit Taani krooni kokkukõrge aastase viivituse pealt).

(112) Sellest tulenevalt vähendati DSBlle lepingu raames tasutavate maksete summat 645 miljoni Taani krooni võrra (252 miljoni Taani krooni võrra 2005. aastal ja 393 miljoni Taani krooni võrra 2006. aastal).

(113) Nimetatud elemente arvesse võttes on Taani seisukohal, et IC4 ja IC2 rongide tarnimisel ilmnenud viivitused ei toonud aastateks 2005–2014 sõlmitud transpordilepingut silmas pidades kaasa liigse hüvitise määramist.

<sup>(19)</sup> Vt 12. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas BUPA jt versus komisjon, EKL 2008, II-81, punkt 214.

### *Täiendavad lepingud*

(114) Et kasutada piisavalt tänapäevast veeremit, on DSB alates 2001. aastast osa veeremit täiendavate lepingute alusel rentinud ning kuna rongide tarnija AnsaldoBreda tõttu ilmnis uue veeremi soetamisel olulisi viivitusi, tuli kõnealuseid täiendavaid lepinguid pikendada ka pärast 2006. aastat (kuni 4 aasta võrra).

(115) Taani asutused täpsustavad, et DSBlle sõlmitud lepingu alusel tasutavad lepingujärgsed maksed ei pidanud katma rongide kasutuselevõtmisega seotud kulutusi (amortisatsioon ja intressid) juhul, kui rongi tegelikult kasutusele ei võeta, ning et sõlmitud lepingu kohaselt ei olnud DSB kohustatud eespool nimetatud liinidel kasutusele võtma asendusronge.

(116) Seega pannakse DSBlle täiendavate lepingutega Taani asutuste hinnangul täiendavaid avaliku teenindamise kohustusi (teatavatel liinidel tänapäevaste asendusrongide kasutuselevõtmine), määrates samas ka rendikulude katmiseks hüvitise.

### *Transpordileping 2000–2004*

(117) Taani asutused on seisukohal, et viivitusest tulenev positiivne majanduslik netomõju tuleneb asjaolust, et ei algse 5-aastasest lepingust ega aastateks 2001–2004 sõlmitud täiendavas lepingus ei olnud sätteid hüvitise vähendamise kohta IC4 rongide tarnimisel tekkiva viivituse korral. Seevastu aastateks 2005–2014 sõlmitud transpordilepingus on viivituse korral hüvitise vähendamist käsitlevad sätted olemas.

(118) Taani asutuste hinnangul oli rongide tarnimisel tekkinud viivitusest tingitud positiivne netomõju aastatel 2001–2004 104 miljonit Taani krooni. Nimetatud otsene mõju ei kata siiski viivituse tegelikke tagajärgi DSBlle, kes ei saanud kasutada uusi rongi (vanemate rongide hooldamine, mainega seotud kahju, saamata jäänud tulu).

(119) Peale selle täpsustab Taani, et hüvitis, mida AnsaldoBreda on DSBlle maksnud, on üksnes ajutine hüvitis rongide tarnimisel ilmnenud viivitusest tingitud majanduslike kahjude katmiseks. Rongide üleandmisel määratakse kindlaks DSB lõplik kahjusumma, mille alusel saab määrata AnsaldoBreda makstava hüvitise kogusumma.

(120) Taani asutused on niisiis seisukohal, et nimetatud hüvitis vastab täpselt DSB majanduslikule kahjule ja on seega DSB raamatupidamise seisukohast neutraalne. Samal põhjusel ei kujuta Ansaldo Breda hüvitise netomõju endast DSBlle makstud liigset hüvitist. Seega ei ole rongide tarnimisel ilmnunud viivitused andnud ega anna ka edaspidi DSBlle majanduslikku eelist.

(121) Samuti tuletavad Taani asutused meelde, et Taani valitsuse dividendipoliitika tagab igal juhul, et DSB saadud hüvitiste mis tahes positiivne mõju neutraliseeritakse dividendide maksmise kaudu.

### iii. Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liini erijuhtum

#### *Avaliku teenindamise hüvitised*

(122) Taani asutused täpsustavad, et hüvitist on DSBlle makstud üksnes asjaomase liini teenindamise eest aastatel 2005–2014.

(123) Liini teenindamisega seoses tuleb nimelt eristada kolme perioodi:

— kuni 2002. aastani teenindati liini „vaba reisijateveo” režiimis, see tähendab vaba konkurentsi tingimustes, ilma et riik oleks maksnud hüvitisi ja pannud kohustusi. Ühtlasi pidi DSB pidama eraldi arvestust nimetatud liini kohta, mis pidi pikema perioodi jooksul tootma ülejääki, võttes arvesse üksnes selle liini tulu;

— 2002. aastal otsustas DSB liini „vaba reisijateveo” režiimis teenindamise lõpetada ning transpordiministerium ja DSB sõlmisid lepingu liini teenindamise kohta avaliku teenuse režiimis alates 2002. aastast kuni 31. detsembrini 2004. Lepingus aga ei nähtud DSBlle avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ette eraldi täiendavaid makseid;

— aastateks 2005–2014 transpordilepingu sõlmimisel oli võimalik sätestada, et DSBlle makstav hüvitis hõlmab ka Kopenhaageni ja Ystadi vahelist liini.

(124) Taani täpsustab niisiis, et enne 2005. aastat ei ole liini teenindamise eest riigi vahenditest väljamakseid tehtud.

(125) Lisaks tuletavad Taani asutused meelde, et kui liini teenindati vaba reisijateveo režiimis, tekkis sellest pidevalt puudujääk, ning et tõsiasi, et väike osa teenitavast tulust võib kaudselt tuleneda sellest, et DSB hakkas Kopenhaageni ja Ystadi vahelist liini teenindama, ei tähenda veel, et

DSB on saanud liigset hüvitist. Igal juhul oleks DSBl olnud loomulik õigus teenida investeeritud kapitali tuluna mõistlikku kasumit. Taani asutuste arvates ei saa selle põhjal väita, et kui võtta arvesse mõistliku kasumi teenimist, tõi tegelikult teenitud tulu kaasa DSBlle liigse hüvitise maksmise.

#### *Praamiliiklus*

(126) Mis puutub DSB kantud kuludesse seoses Ystadi ja Rønne (Bornholmi saare sadama) vahelist praamisõitu hõlmavate piletite müügiga, siis edastasid Taani asutused selgitused praamiliiklust haldava ettevõtte Bornholmstrafikken hindade kohta. Taani asutuste väitel ei ole DSB ega Gråhundbusi puhul kohaldatud erinevat hinnakirja.

(127) Taani asutused edastasid teavet ka selle kohta, millistel tingimustel ettevõtte Bornholmstrafikken A/S teenindab Rønne ja Ystadi vahelist praamiliini. Valitsusega on hankekonkursi tulemusel sõlmitud leping:

— valitsuse ja Bornholmstrafikkeni vahelises lepingus on sätestatud üldine kohustus, mille kohaselt Bornholmstrafikken peab viima praamide väljumis- ja saabumisaegade koostööd Kopenhaageni ja Ystadi vahelise bussi- ja rongiliine teenindavate ettevõtete sõidugraafikutega;

— leping sisaldab ka klausleid, mille kohaselt Bornholmstrafikken peab arendama lepingu kestuse ajal Kopenhaageni ja Ystadi vahelise bussi- ja rongiliine teenindavate ettevõtete piletimüügi alast koostööd, nii et reisijad saaksid osta kombineeritud praami ja bussi- või rongipileti soodsama hinnaga;

— lepingus on kindlaks määratud maksimaalsed hinnad, mida Bornholmstrafikkenil on õigus nõuda;

— muid sätteid hinnatõuete ega soodustuste tegemise kohta leping ei sisalda ning valitsusel pole põhjust seoses sellega hiljem uusi nõudmisi esitada.

(128) Taani asutuste arvates ei ole valitsusel sellest tulenevalt võimalik Bornholmstrafikkeni tegevusele teisiti mõju avaldada kui kontrollides, et Bornholmstrafikken täidab lepingu sätteid. Bornholmstrafikken kohaldab – ja on alates 2000. aastast kogu ajakohase perioodi vältel kohaldanud – DSB ja Gråhundbusi suhtes sama hinnakirja, mis tähendab, et DSB ei ole saanud mingeid eeliseid.

- (129) Taani asutused teatavad siiski, et ainus hind, mis kehtib üksnes DSBlle, on DSB Orange erihind, mis kehtib Suur-Belti väina ületamisel. Hind on seotud DSB eripiletiga, mida saavad kasutada üksnes kliendid, kes ostavad DSB Orange pileti Jüütimaalt Bornholmi. Taani asutuste sõnutsi müüb Bornholmstrafikken neid pileteid soodsamalt, kuna soovib rohkem kliente Jüütimaalt Bornholmi meelitada. Kõnealune erisoodustus ei tulene Taani riigi ja praamiliini teenitava ettevõtte vahelisest lepingust. Selle põhjuseks on ettevõtte äriplaneerimine suurendada Jüütimaal ja seeläbi laiemalt oma kliendibaasi.
- (130) Seoses sellega leiavad Taani asutused, et tegemist on kaubandusliku meetmega, mis seisneb soodustuste tegemises kliendibaasi laiendamise eesmärgil. Taani asutused täpsustavad, et Gråhundbus teenindab Kopenhaageni ja Ystadi vahelist liini, mis ei kulge üle Suur-Belti väina. Seetõttu on Taani asutuste arvates enesestmõistetav, et asjakohase liiniga seotud soodustust Gråhundbusi suhtes kohaldatavas hinnakirjas ei leidu.
- (131) Taani asutused täpsustavad ka, et sooduspakkumine puudutas üksnes ligikaudu [...] (\*) reisijat aastatel 2003–2008. Transportijate algatusele tuginev pakkumine võinuks laieneda kõigile bussiettevõtetele, kes oleksid soovinud pakkuda samalaadset teenust. Lisaks osutavad Taani asutused, et alates 2009. aastast kõnealust soodustust enam ei pakuta.
- (132) Kokkuvõttes on Taani seisukohal, et DSB ei ole Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liini teenindamisel saanud eelist ei liigse hüvitise maksmise ega Rønne ja Ystadi vahelise praamiliini kasutamisel kohaldatavate eriliselt madalate hindade kujul.
- Kohtuotsuse *Altmark* neljas kriteerium**
- (133) Selle kohta, kas hüvitis määrati kindlaks tõhusalt juhitava keskmise ettevõtte võimalike kulude analüüsi põhjal, leiavad Taani asutused, et DSB sõltumatuks ettevõtteks ümberkorraldamise raames tehti kõik vajalikud ja praktilised teostatavad analüüsid.
- (134) Lisaks juhiavad Taani asutused tähelepanu sellele, et DSB lahutamisel riigist tugineti Bernsteini aruandele, milles oli üksikasjalikult analüüsitud DSB tõhusamaks muutmise võimalusi (20) ning mida hiljem, 1996. aastal, rakendati ulatuslikuma ümberkorralduskava raames. Meetmete tulemusel kasvas DSB kaubanduslik tõhusus ning tootlikkus tõusis 32 %.
- (135) DSB ümberkorraldamise kontekstis koostasid Taani asutused kümne aasta eelarve, mis tugines mitmele algtingimusele, muu hulgas tootlikkuse tõstmise soovile, ning millest lähtuvalt määrati kindlaks DSBlle aastatel 1999–2004 makstava tegevustoetuse suurus.
- (136) Kõnealune eelarve, mis kaasati 11. juuni 1999. aasta seadusse nr 249, põhines ootusel, et omakapitali tootlus on 6 %, mis oli Taani asutuste hinnangul mõistlik kasum.
- (137) Taani asutuste arvates tulenes tegevustoetuse suurus niisiis kulude, tulude ja mõistliku kasumi üldhindamisest, mis teostati 1999. aastal kättesaadava teabe alusel ja kooskõlas turumajanduse põhimõtetele. Seega koostati kümne aasta eelarve ja arvestati DSBlle tasutavate lepingujärgsete maksete suurus kooskõlas kohtuotsuse *Altmark* neljanda kriteeriumiga.
- (138) Lisaks tuletavad Taani asutused meelde Euroopa Liidu kohtupraktikat (21) ja rõhutavad, et käesoleval juhul on väga raske teostada konkreetset võrdlust mõne teise ettevõttega.

#### **Raamatupidamisarvestus**

- (139) Kui komisjon peaks siiski jõudma järeldusele, et DSBlle on antud riigiabi, on Taani asutused arvamusel, et hüvitis on igal juhul siseturuga kokkusobiv.
- (140) Taani asutuste hinnangul teostati otselepingute sõlmimise raames võimalikult põhjalikud analüüsid ja arvestused, et tagada hüvitise suuruse nõuetekohane arvestamine.
- (141) Taani asutused on nõus komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud mõttekäiguga, mille kohaselt võib hüvitist pidada siseturuga tegelikult kokkusobivaks tingimusel, et kohtuotsuse *Altmark* kolmas kriteerium on täidetud.
- (142) Nagu eespool osutatud, leiavad Taani asutused, et DSBlle liigse hüvitise maksmise vältimiseks on tehtud kõik, mida saab mõistlikult eeldada, ning et seega tuleb järeldada vähemasti seda, et DSB otselepingute alusel saadud maksed kujutavad endast siseturuga kokkusobivat riigiabi.

(\*) Konfidentsiaalne teave

(20) Bernsteini aruanne koostati 1993. aastal Taani transpordiministree-riumi tellitud ekspertiisi alusel.

(21) Eriti 12. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas BUPA versus komisjon, EKL 2008, lk II-81, ja 22. oktoobri 2008. aasta otsus kohtuasjas TV 2/Danemark versus komisjon, liidetud kohtuasjad T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, EKL 2008, lk II-2935.

- (143) Seevastu, nagu ka eespool osutatud, ei jaga Taani asutused komisjoni lepingute ja avaliku teenindamise kohustuste eristamisega ning abi seaduslikkusega seotud mõttekäiku. Taani asutused on seisukohal, et kui DSB saigi käesoleval juhul riigiabi, siis ei olnud vaja sellest riigiabist teatada. Kui komisjon peaks oma mõttekäigule kindlaks jääma, tähendaks see fundamentaalset ja põhjendamatu eristamist olenevalt sellest, kas liikmesriik, kes paneb 100 % tema omanduses olevale ettevõttele kohustuse täita transpordiga seotud ülesandeid, lisab lepingusse osutatavate teenuste ulatuse, kvaliteedi ja hinna või mitte.
- (144) Eespool nimetatut silmas pidades arvavad Taani asutused, et riigiabi, mida võidakse pidada siseturuga kokkusobimatuks, pole mingit põhjust tagasi nõuda.

#### **Töötasult maha arvatav tulumaks**

- (145) Taani asutused märgivad, et komisjon ei ole töötasult maha arvatava tulumaksu kaotamisega seotud prognoosi alusel uurinud nimetatud maksuga seonduvat käesoleva menetluse raames.
- (146) Igal juhul täpsustasid Taani asutused, et töötasult maha arvatava tulumaksu muudatused võeti vastu 25. juuni 2008. aasta seadusega nr 526 ning et need jõustusid 1. jaanuaril 2009.

#### **Kokkusobivuse uurimise õiguslik alus**

- (147) Taani asutused osutasid 8. jaanuari 2010. aasta kirjas, et ei soovi esitada märkusi selle kohta, kas komisjon määrab õiguslikuks aluseks määruse (EMÜ) nr 1191/69 või määruse (EÜ) nr 1370/2007.

### **6. PÄRAST MENETLUSE ALGATAMIST ESITATUD HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

- (148) Märkusi esitasid asjakohaste meetmete puhul abisaaja ettevõtte DSB ja teine kaebuse esitaja DKT. Tuleb märkida, et esimene kaebuse esitaja Gråhundbus kommentaare ei esitanud.

#### **6.1. DSB ESITATUD MÄRKUSED**

- (149) DSB esitas oma märkused komisjoni menetluse algatamise otsuse kohta 30. detsembri 2008. aasta kirjas.
- (150) DSB jagab täielikult Taani asutuste märkustes esitatud arvamusi ja piirdub üksnes arutlusega selle üle, kas komisjon saab nõuda abi tagastamist, kui peaks jõudma järeldusele, et avaliku teenindamise lepingud hõlmavad siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

- (151) DSB leiab, et sellise abi tagastamine oleks käesoleval juhul vastuolus õiguspärase ootuse põhimõttega ega võimaldaks kohaldada nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999<sup>(22)</sup> (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks) artikli 14 lõiget 1.

- (152) Esiteks leiab DSB, et võis õigustatult uskuda, et Taani valitsuse 5- ja 10-aastaste lepingutega seotud maksed ei kujutanud endast riigiabi. DSB on seisukohal, et selles, kuidas kontrollida riigiabi olemasolu maismaatranspordi valdkonnas, valitses ebaselgus.

- (153) Peale selle leiab DSB, et hindamaks, kas valitsus andis DSBlle eelise või mitte, tuleb olukorda vaadelda tehingu toimumise aja kontekstis. Tõsiasi, et teenuste hindade ja muude võimalike tuluallikatega seoses valitseb teatav ebakindlus, ei takista riigil sõlmimast lepingut, mis vastab turu tingimustele. DSB väitel sisaldub igas kokkuleppes teatav ebakindlus ning tavapärase lepingusuhete puhul võtab riski enda kanda ettevõtte. Süsteem, milles DSB kannab üksi piletimüügi või muude kulutustega seotud kõikumistest tuleneva riski, on parem vahend stimuleerimaks ettevõtet teenuseid arendama ja rohkem reisijaid nende juurde meelitama,<sup>(23)</sup> mis võimaldab riigil DSBlle makstavatest lepingujärgsetest maksetest võimalikult palju kasu saada ja jätta ettevõtte kanda halvnevate tulemustega seotud riski, mille põhjuseks võivad olla näiteks juhtimisvead või sissetulekute vähenemine. DSB on niisiis arvamusel, et riik tegutses mõlema lepingu sõlmimisel ratsionaalse investorina, tagades parimad võimalused saada mõlemast lepingust maksimaalset kasu.

- (154) Teiseks leiab DSB, et ta ootused, et lepingujärgsed maksed vastasid igal juhul määruses (EMÜ) nr 1191/69 kehtestatud kriteeriumidele ja neil oli õigus nimetatud määruses ette nähtud grupierandile, olid õigustatud. DSB väljendab kahtlust selle suhtes, kuidas komisjon tõlgendab määruse artiklit 14.

- (155) DSB tuletab meelde, et määruse V jagu – mis ei sisalda hüvitiste suurust käsitlevaid sätteid – erineb II–IV jaost, mis sisaldavad üksikasjalikke sätteid hüvitise summa kohta avaliku teenindamise kohustuse puhul. DSB arvates oli määruse eesmärgiks rahuldada vajadus tagada ettevõtetele mõistlik hüvitis. Mis aga puutub vabatahtlikult võetud kohustustesse, siis on avaliku teenindamise lepingute alusel tegutsevad transpordiettevõtted sootuks teistsuguses olukorras kui ettevõtted, kellele riik on ühepoolsetl pannud avaliku teenindamise kohustusi, mida

<sup>(22)</sup> EÜT L 083, 27.3.1999, lk 1.

<sup>(23)</sup> Vt näiteks komisjoni 25. jaanuari 2006. aasta otsus N 604/2005 – Saksamaa – Wittenbergi piirkonna bussitransport, ELT C 209, 31.8.2006, lk 7, punkt 78 jj.

kajastab ka määrus. Sellistel tingimustel ei saa komisjon määrust (EMÜ) nr 1191/69 tõlgendada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 valguses<sup>(24)</sup>.

- (156) Samuti ei jaga DSB komisjoni tõlgendust määruse artikli 17 puhul, mille kohaselt teatamiskohustusest vabastamine kehtib üksnes avaliku teenindamise kohustuse, mitte avaliku teenindamise lepingute puhul.

### **Kokkuvõtte uurimise õiguslik alus**

- (157) DSB esitas oma märkused 8. jaanuari 2010. aasta kirjas. DSB on põhimõtteliselt selle vastu, et komisjon kohaldab käesoleval juhul määrust (EÜ) nr 1370/2007.
- (158) DSB tuletab meelde, et kõneks olevad DSB ja Taani riigi vahelised transpordilepingud on sõlmitud enne määruse vastuvõtmist ja jõustumist. Kui määrust peaks siiski kohaldatama, tähendaks see, et õigusakt on tagasiulatava jõuga, mis aga on DSB arvates vastuolus nii õiguskindluse kui ka õiguspärase ootuse kaitse põhimõttega, mis on õiguse aluspõhimõtted. Samuti osutab DSB sellele, et mitte miski ei anna alust arvata, nagu oleks ELi seadusandja soovinud anda määrusele (EÜ) nr 1370/2007 tagasiulatava jõu.
- (159) Vastupidi, DSB viitab sellele, et määruses nähakse ette uute eeskirjade järkjärguline kehtestamine ning määruse sätted kehtivad juba sõlmitud lepingute suhtes üldiselt üksnes juhul, kui need on tähtajalised. Et kõnealuste lepingute kestus on kooskõlas üleminekusätetega, leiab DSB, et lepingute suhtes tuleb kohaldada üksnes nende sõlmimise ajal kehtinud õigusakte, st määrusi (EMÜ) nr 1191/69 ja (EÜ) nr 1107/70.
- (160) Samuti toetub DSB komisjoni uuematele otsustele, milles komisjon on leidnud, et määrust (EÜ) nr 1370/2007 ei saa kohaldada lepingute suhtes, mis on sõlmitud enne määruse jõustumist 3. detsembril 2009<sup>(25)</sup>.

<sup>(24)</sup> Alates 1. detsembrist 2009 sai EÜ asutamislepingu artiklist 86 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 106. Sätted on sisuliselt identsed. Käesoleva otsuse raames tuleb viitamist Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 106 vajadusel käsitleda kui viitamist EÜ asutamislepingu artiklile 86.

<sup>(25)</sup> Vt seoses sellega komisjoni 26. novembri 2008. aasta otsus 2009/352/EÜ riigiabi C 3/2008 (ex NN 102/05) – Tšehhi Vabariik – avalike teenuste eest makstava hüvitise kohta Lõuna-Morava bussiettevõtjatele, ELT L 97, 16.4.2009, lk 14 (põhjendus 111); komisjoni 26. novembri 2008. aasta otsus 2009/845/EÜ riigiabi kohta, mida Austria on andnud Lienzi haldusüksuses ettevõtjale Postbus Abi C 16/07 (ex NN 55/06), ELT L 306, 20.11.2009, lk 26 (põhjendus 104).

- (161) Lisaks esitas DSB teavet, mis tõestab, et transpordilepingud on igal juhul kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007.

### **6.2. DKT ESITATUD MÄRKUSED**

- (162) DKT esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 16. veebruari 2009. aasta kirjas. Märkuste kokkuvõte on esitatud järgmiselt.

### **Esialgused märkused**

- (163) DKT viitab kogu teabele, mille esitas komisjonile oma kaebuse raames, ning menetluse algatamisele eelnenud teavevahetusele.
- (164) DKT juhib tähelepanu asjaolule, et komisjoni menetluse algatamise otsus näib viitavat üksnes nende DSB avaliku teenindamise lepingutele, mis on seotud traditsioonilise raudteetranspordiga, ega käsitle linnatransporti, millega tegeleb DSB tütarettevõtte DSB S-tog a/s, kuid mida algses kaebuses ometi mainiti.
- (165) DKT märgib, et linnatranspordiga seotud lepingud on samalaadsed ja nendega seoses tekivad samad küsimused. Seetõttu rõhutab DKT, et komisjoni käesolev uurimine peab hõlmama ka linnatranspordiga seotud avaliku teenindamise lepinguid.
- (166) Üldiselt leiab DKT, et käesoleval juhul ei ole kohtuotsuse *Altmark* kriteeriumid täidetud ning et kõnealused lepingud kujutavad seega riigiabi andmist. DKT arvates on selline riigiabi kokkusobimatu ja ebaseaduslik ning komisjon peaks nõudma selle tagastamist.

### **Kohtuotsuse *Altmark* esimene kriteerium**

- (167) Ehkki komisjon ei ole kohtuotsuse *Altmark* esimese kriteeriumi suhtes kahtlusi väljendanud, esitas DKT selle kohta siiski oma kommentaarid.
- (168) DKT on seisukohal, et liikmesriikide ulatuslik vabadus avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisel ei tohiks kaasa tuua meelevaldseid olukordi, kus kolmandad isikud ei saa vaidlustada seda, et teatav tegevus toimub avaliku teenindamise ülesannete raames. DKT arvates peab komisjon avaliku teenindamise kohustuse panemise vajalikkust põhjendama.

(169) Euroopa Kohtu praktikast ja komisjoni senistest tavadest lähtuvalt vaidlustab DKT komisjoni analüüsi, milles tõdetakse, et olukorra hindamisel ilmselgelt eksitud ei ole. Eelkõige leiab DKT, et teenuse täpsuse, kvaliteedi ja korrapäraga seotud eesmärkidest ei piisa, et teenus kuuluks avaliku teenindamise ülesannete valdkonda.

(170) Pigem peaks komisjon küsimust analüüsima määruses (EMÜ) nr 1191/69 sõnastatud kriteeriumide valguses ja uurima avaliku teenindamise ülesannete proportsionaalsust. DKT arvates peaks komisjon uurima näiteks seda, kas kõnealuste teenuste pakkumine kooskõlas täpsuse, kvaliteedi ja korrapära eesmärkidega ei ole tasuv.

(171) DKT on nimelt seisukohal, et avaliku teenuse eest makstavad hüvitised on õigustatud üksnes juhul, kui teenused ei ole majanduslikult tasuvad ja kui hüvitis on nende osutamiseks vältimatult vajalik, mistõttu tuleks kõiki asjakohaseid rongiliine eraldi uurida.

#### **Kohtuotsuse *Altmark* teine kriteerium**

(172) DKT ei ole nõus komisjoni mõttekäiguga, mille kohaselt kümne aasta eelarved, mille põhjal DSB hüvitised on välja arvestatud, võimaldavad täita kohtuotsuse *Altmark* teise kriteeriumi. DKT on seisukohal, et kõnealused eelarved ei hõlma parameetreid ega üksikasjalikku kuluanalüüsi, mis võimaldaks määrata hüvitise taseme iga asjakohase rongiliini kohta.

#### **Kohtuotsuse *Altmark* kolmas kriteerium**

(173) DKT on seisukohal, et kolmandat kriteeriumi tuleks analüüsida koos neljanda kriteeriumiga, kuna juhul kui ettevõtet ei saa käsitada tõhusalt juhitava keskmise ettevõtena, ei ole kolmanda kriteeriumi täitmist mõtet uurida, sest uurimine ei saa tugineda selle ettevõtte kulude analüüsile.

#### **Kohtuotsuse *Altmark* neljas kriteerium**

(174) DKT tuletab meelde, et avaliku teenindamise lepinguid ei sõlmitud hankemenetluse tulemusel. Lisaks jagab DKT komisjoni kahtlusi selle suhtes, kas kümne aasta eelarved ja metodoloogia, mida Taani riik kasutas, võimaldavad täita kohtuotsuse *Altmark* neljanda kriteeriumi.

(175) Seoses sellega rõhutab DKT ka tõsiasi, et teatavate rongiliinidega seoses korraldatud hankekonkursid on näidanud, et DSB konkurendid suudavad teenuseid osutada ligikaudu 27 % odavamalt kui DSB. Samuti

tuletab DKT meelde, et DSB töötajad on riigiteenistujad, mis välistab kohtuotsuse *Altmark* neljanda kriteeriumi täitmise.

#### **Liigse hüvitise kokkusobimatus**

(176) DKT ei jaga komisjoni mõttekäiku seoses riigiabi kokkusobivuse uurimisega. Nimelt on DKT seisukohal, et määruses (EMÜ) nr 1191/69 eristatakse ühelt poolt tegelikel kuludel põhinevat lähenemist, mis on esitatud määruse (EMÜ) nr 1191/69 II, III ja IV jaos, ning teiselt poolt määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jaos esitatud lähenemist, mis tugineb hinnale, mida teenuseosutaja küsib konkurendiga võrreldes sama teenuse eest. DKT arvates kajastub see eristamine avaliku teenindamise kohustuste ja avaliku teenindamise lepingute vahelises olemuslikus erinevuses, kusjuures nendega on seotud ka erinevad menetluslikud nõudmised.

(177) Seega ei saa komisjoni reaalsetel kuludel põhinevat mõttekäiku ja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 põhimõtteid avaliku teenindamise lepingutes kindlaks määratud hinna uurimisel kohaldada. DKT leiab, et selline lähenemisviis on vastuolus ühenduse kohtupraktikaga (kohtuotsus *Combust*), komisjoni tavade (ühenduse raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena)<sup>(26)</sup> ja samuti menetluse algatamise otsusega, milles kinnitatakse, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 93 on olemuselt *lex specialis*.

(178) Lähtudes tõdemusest, et komisjon kavatseb käesoleval juhul rakendada avaliku teenindamise lepingute suhtes tegelikel kuludel põhinevat lähenemisviisi, sõnastas DKT selle lähenemisviisi kohta siiski oma kommentaarid.

(179) DKT on nimelt seisukohal, et Taani asutuste esitatud andmed, millega kinnitatakse, et liigset hüvitist ei ole makstud, pole õiged. DKT toob esile mitu argumenti:

— DSB on teatavate liinide puhul korraldatud hankekonkursside raames suutnud oma kulusid märkimisväärselt kärpida;

— lisaks eeldavad avaliku teenindamise lepingud, et DSB finantsolukord on hea, mis toob kaasa selle, et lepingujärgsed maksed on suuremad kui avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude otseseks hüvitamiseks vaja;

<sup>(26)</sup> ELT C 297, 29.11.2005, lk 4.



- lepingujärgsete maksete suurust ei ole asjakohaselt põhjendatud ja kümne aasta eelarved on koostatud nii, et need tagaksid DSBlle soovitud kasumi, kuid ei põhine DSB iga liiniga seotud tulude ja kulude üksikasjalikul analüüsil;
  - hüvitamine põhineb omakapitali tootlusega seotud eesmärgil, mitte liigsete kulude täpsel hüvitamisel;
  - DKT esitatud arvestuse kohaselt oleks Kopenhaageni ja Århusi vaheline peamine raudteeühendus DSBlle praeguse seisuga pandud kohustusi arvesse võttes majanduslikult tasuv, mistõttu selle puhul poleks avaliku teenindamise lepingut vaja olnud;
  - lisaks ei ole DSB tootlikkuse väidetav tõus kooskõlas finantsandmetega, millest nähtub, et asjakohase perioodi jooksul on personalikulud tuludega võrreldes kasvanud;
  - samuti kahtleb DKT selles, kas lepingujärgseid makseid on tõepoolest vähendatud miljardi Taani krooni võrra, kuna ettevõtte majandusaasta aruande kohaselt tundub kõnealune summa olevat 647 miljonit Taani krooni;
  - DKT viitab sellele, et DSB aastateks 2000–2004 seatud eesmärgid (rongkilomeetrites) ei ole saavutatud (mistõttu oleks lepingujärgseid makseid võinud vähendada) ning et DSB on saanud hüvitist veeremi eest, millega seoses kulusid ei olnud, kuna veeremi tarnimisel ilmnes viivitusi;
  - Samuti on DKT seisukohal, et DSB võinuks oma olulisi sissetulekuid silmas pidades veeremi tarnimisel ilmnenuid viivituste rahaliste tagajärgede, näiteks asendusveeremi kasutamise eest ise vastutada. DSB on saanud Ansaldo Bredalt viivituse eest 225 miljonit Taani krooni hüvitist, mis tulnuks edasi kanda Taani riigile, kes kandis DKT väitel kahjud. DSB sai lepinguliste maksete raames 104 miljonit Taani krooni liigset hüvitist veeremi eest, mida kasutusele ei võetud.
- (180) DSB suur kasum on DKT arvates järgmistel põhjustel tõendus selle kohta, et ettevõtte on saanud liigset hüvitist:
- DSB kasum on suurem kui mõni teine samalaadsete, st madalate riskidega kokku puutuv ettevõtte võiks eeldada;
  - DKT tuletab meelde oma kaebuse raames teostatud analüüsi, millest nähtub, et DSB kasumimarginaal enne maksude tasumist (ajavahemikus 1999–2004 oli see 12,3 % ja aastatel 1999–2007 12,77 %) on kõrgem kui teistel Euroopa raudteetranspordiga tegelevatel ettevõtetel (Ühendkuningriigis 2,21 %–4,47 %; Rootsis 3,35 %; Saksamaal 0,49–4,65 % ja näiteks SNCFil 0,8–3,77 %) ja ületab ka taseme, mida komisjon on nimetanud ühe samalaadse menetluse <sup>(27)</sup> raames;
- DKT on seisukohal, et DSB majandustulemused on avaliku teenindamise lepinguid silmas pidades selgelt paremad ka kodumaisel turul tegutsevate konkurentide tulemustest: DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva 4,39 %; Metro Service (6,18 %);
- DKT rõhutab, et DSB kasum ületab selgelt 6 %-lise omakapitali tootluse määra, mille Taani riik on DSBlle eesmärgiks seadnud, mistõttu DKT hinnangul on jääk 3,678 miljardit Taani krooni.
- (181) Samuti leiab DKT, et argument, mille kohaselt dividendide maksmine on aidanud liigse hüvitise maksmist vältida, tuleb järgmistel põhjustel tagasi lükata:
- avaliku teenindamise lepingud ei hõlma lepingujärgsete maksete tagastamise mehhanismi juhuks, kui nimetatud maksed ületavad avaliku teenindamise kohustuste hüvitamiseks nõutava taseme;
  - käesoleval juhul ei erista Taani riik selgelt enda kui investori, riigiettevõtte osaniku rolli ja avaliku võimu rolli, mis võimaldab avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest hüvitist maksta;
  - dividendide maksmine iseenesest ei võimalda kõrvaldada ei liigse hüvitise majanduslikku mõju ega konkurentsi moonutamist, mis turgu jätkuvalt mõjutab;
  - dividendide maksimisega seotud argument viitab riigi- ja eraettevõtete vahelisele diskrimineerimisele;
  - komisjoni raamistik, millega reguleeritakse avalike teenuste hüvitamise kujul antavat riigiabi, näeb ette võimaluse kanda jääki edasi ainult 10 % aastas;
  - liigse hüvitise ja Taani riigile makstud dividendide vahel, mille põhimõte oli muuseas määratletud kümne aasta eelarvetes enne võimaliku liigse hüvitise tuvastamist, ei ole otsest seost.
- <sup>(27)</sup> Komisjoni 23. oktoobri 2007. aasta otsus C47/07 – Avaliku teenindamise leping Deutsche Bahn Regio ning Berliini ja Brandenburgi liidumaade vahel (ELT C 35, 8.2.2008, lk 13).

**Töötasult maha arvatav tulumaks**

(182) DKT osutab, et Taani riik kaotas töötasude tulumaksuvabastuse 2008. aastal. DKT viitab seaduseelnõule, mille kohaselt DSB töötasudelt maha arvatava tulumaksuga seotud kulu oli hinnanguliselt 80 miljonit Taani krooni. Selle alusel leiab DKT, et maksuvabastus on avaldanud kümne aasta jooksul konkurentsile märkimisväärset negatiivset mõju ligi 800 miljoni Taani krooni ulatuses, mille Taani riik peaks tagasi nõudma.

(183) Lisaks juhtis DKT komisjoni tähelepanu sellele, et Taani riik on otsustanud DSB maksukohustuse hüvitada, suurendades lepingujärgseid makseid.

(184) DKT soovib, et komisjon käsitleks seda küsimust käesoleva menetluse raames, kuna menetlus CP78/06, millele menetluse algatamise otsuses viidati, on praeguseks lõpetatud.

**Kokkusobivuse uurimise õiguslik alus**

(185) 10. jaanuaril 2010 edastas DKT komisjonile oma tähelepanekud selle kohta, kas asjakohane õiguslik peaks olema määrus (EMÜ) nr 1191/69 või määrus (EÜ) nr 1370/2007.

(186) DKT on seisukohal, et kuna määrus (EÜ) nr 1370/2007 jõustus alles 3. detsembril 2009, tähendaks kõnealuste abimeetmete kokkusobivuse uurimine nimetatud määruse alusel õigusnormi rikkumist. Olles meelde tuletanud mõningaid ELi riigiabi eeskirjade *ratione temporis* kohaldamisega seotud põhimõtteid, väitis DKT, et vahet tuleb teha olenevalt sellest, kas tegemist on abimeetmetega, millest tuleb teatada või mitte. DKT võttis aluseks Euroopa Liidu Üldkohtu otsuse kohtuasjas SIDE, <sup>(28)</sup> väitmaks, et käesoleval juhul peaks komisjon kokkusobivust uurima määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel.

(187) DKT järeldus tugineb eriti asjaolule, et kõnealused avaliku teenindamise lepingud hõlmavad ajavahemikke 1999–2004 ja 2005–2014 ning et riigiabi anti igakuiste lepinguliste maksete raames. Lisaks juhib DKT tähelepanu sellele, et määruses (EÜ) nr 1370/2007 ei ole ühtki sätet juba antud või uurimismenetluse objektiks oleva riigiabi kohta. Lisaks ei viidata 10. septembri 2008. aasta menetluse algatamise otsuses uuele määrusele, ehkki see oli juba vastu võetud. Samuti osutab DKT vastuolule seoses komisjoni teatisega, milles käsitletakse õigusvastase riigiabi hindamisel kohaldatavaid eeskirju <sup>(29)</sup>.

(188) Igal juhul leiab DKT, et määrus (EÜ) nr 1370/2007 saab kokkusobivuse uurimise õiguslikuks aluseks olla ainult seoses avaliku teenindamise lepingute edaspidise mõjuga, st seoses pärast 3. detsembrit 2009 tehtavate lepingujärgsete maksetega.

**7. TAANI KOMMENTAARID HUVITATUD ISIKUTE TÄHELEPANEKUTE KOHTA**

(189) Taani väitel ei väljenda DKT tähelepanekud teistsugust hinnangut kõnealustele asjaoludele. Taani jääb selle juurde, et kohtuotsuse *Altmark* kõik neli kriteeriumi on käesoleval juhul täidetud ning et DSB ei ole liigset hüvitist saanud.

**Komisjoni uurimise ulatus**

(190) Taani on seisukohal, et ametlik uurimismenetlus ei hõlma pealinna piirkonnaga seotud lepinguid, mistõttu DKT nende lepingutega seotud seisukohti ei peeta vajalikuks kommenteerida.

(191) Taani osutab siiski, et DSB S-tog a/s on 100 %-liselt DSB SVle kuuluv tütarettevõtte ning et ettevõttega DSB S-tog a/s seotud andmed sisalduvad kontserni DSB konsolideeritud raamatupidamisaruannetes ja Taani asutuste esitatud andmetes.

(192) Taani asutused täpsustavad, et ettevõtte S-tog transporditeenustega seotud ettemaksud ja lepingujärgsed maksed on samuti kindlaks määratud lähtuvalt omakapitali tootluse määrast, mis on 6 % pärast maksude tasumist. Ettevõtte DSB S-tog a/s tulem on kantud ettevõtte DSB SV eelarvesse ning ettevõttele kaug- ja maakonnaliinide teenindamise eest tehtavad lepingujärgsed maksed on arvestatud vastavalt sellele. Lisaks on tütarettevõtte DSB S-tog a/s äritegevuse tulem arvesse võetud ettevõtte DSB SV konsolideeritud tulemis. Seega on ettevõtte S-tog transpordiga seotud tulem arvesse võetud ettevõtte DSB SV kokkuvõtlikus finantstulemis.

**Kohtuotsuse *Altmark* kriteeriumid**

(193) Taani arvates ei nähtu DKT tähelepanekutest, et kohtuotsuse *Altmark* neli kriteeriumi oleksid käesoleval juhul täitmata.

(194) Esimese kriteeriumiga seoses tuletavad Taani asutused meelde, et komisjon ei ole selle suhtes kahtlusi väljendanud. Küsimust, kas Kopenhaageni ja Århusi vahelise liini teenindamist tuleb käsitada avaliku teenuse kohustusena, käsitletakse edaspidi.

(195) Teise kriteeriumiga seoses tuletavad Taani asutused meelde, et komisjon ei ole väljendanud kahtlusi ajavahemiku suhtes kuni 2008. aastani, ja täpsustavad, et ajavahemiku 2009–2014 puhul on DSBle makstava hüvitise suurus samuti arvestatud komisjonile esitatud kümne aasta eelarve alusel.

<sup>(28)</sup> 15. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas T-348/04, Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE).

<sup>(29)</sup> EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.

(196) Seoses DKT kolmandat kriteeriumi käsitlevate kommentaaridega, mille kohaselt seda tuleks uurida üksnes juhul, kui neljas kriteerium on eelnevalt täidetud, tuleb öelda, et Taani asutused ei jaga seda arvamust ja leiavad, et kriteeriume võib väga hästi uurida ka eraldi ja sellises järjekorras, nagu seda tegi kohus kohtuotsuses *Altmark*.

(197) Neljanda kriteeriumiga seoses lükkavad Taani asutused ümber DKT argumentid, mille kohaselt kriteeriumi ei täideta. Taani asutused täpsustavad, et kümne aasta eelarved on koostatud kõikide kättesaadavate andmete ja piisavalt põhjaliku kuluanalüüsi põhjal ning arvestades ka parendamisvõimalustega pikema aja jooksul. Liiatigi vaadati eelarve teise lepinguga seotud läbirääkimiste käigus läbi ja lepingujärgseid makseid vähendati, et võtta arvesse tõhususe kasvu. Taani asutused osutavad ka sellele, et ettevõtte kannab ajaloolistel põhjustel erakordseid kulusid, mis on seotud riigiametniku staatusega värvatud töötajatega ega oma vähimatki seost ettevõtte hea või halva juhtimisega. Taani asutused tuletavad samuti meelde, et raudtee-ettevõtete kapitali struktuur, riskiprofiil jms võib olla väga erinev, mistõttu teiste ettevõtete võrdlemine ei ole võimalik. Samuti ei kajasta ega viita asjaolu, et DSB First suutis teha (esmapilgul) soodsa pakkumise Kystbaneni liini teenindamiseks, kuidagi sellele, et DSBlle tehtud maksed oleksid liiga suured, kuna kõnealuse pakkumise tegi eraldi ettevõtte ja see tugineb teistsugustele kriteeriumidele (ainult lepingulised töötajad, uuem veerem, väiksemad rongimeeskonnad).

### Kokkusobivus

(198) Taani tuletab meelde oma kahtlusi komisjoni määruse (EMÜ) nr 1191/69 rakendamist käsitleva mõttekäigu suhtes, milles sisaldub märkimisväärne õiguslik ebakindlus, eriti seoses avaliku teenindamise lepingutest teatamise kohustusega.

(199) Taani ei nõustu siiski DKT tõlgendusega, eriti mitte seoses sõna „hind” kasutamisega artikli 14 lõike 2 punktis b ja sellega, et riigiabi eeskirju ei ole vaja kohaldada, kui kohaldatakse määrust (EMÜ) nr 1191/69.

### i. Üldist analüüsi kohta

(200) Taani on kategooriliselt DKT argumenti vastu, mille kohaselt hüvitise suurus tuleks kindlaks määrata iga liiniga seotud kulude põhjal. Ükski õiguslik alus ei võimalda nõuda, et avaliku teenindamise kohustusi käsitleva üldlepingu alusel makstava hüvitise suurus arvestataks välja „mikrotasandil”, st teenuseosutaja iga konkreetse kohustuse tasandil tehtud analüüsi põhjal.

(201) Taani asutused ei nõustu sellega, kuidas DKT tõlgendab kohtuotsust Fred Olsen (kohtuasjas T-17/02), ja rõhutavad, et käesoleval juhul on tegemist koherentse ja integreeritud võrguga, mida teenindatakse üldise otselepingu alusel. Seega ei ole hüvitise summa kindlaksmää-

ramiseks vaja üksikuid liine eraldi analüüsida, liiatigi võiks see anda eksitavaid tulemusi. Ühiste kulude jaotamisega seoses põhjustaks see suuremat ebakindlust kui lepinguga pandud kõigi avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude ja tulude ülevaade.

(202) Seevastu tuletavad Taani asutused meelde, et DSB lepingu kohaselt osutatavate teenustega seotud raamatupidamisandmeid võib uurida eraldi, kuna nende üle on eraldi arvestust peetud.

### ii. Kopenhaageni ja Århusi vaheline liin

(203) Taani asutused ei jaga arvamust, mille kohaselt teenuste osutamist, mis on võimalik ka rahalise toetuseta, ei saa käsitada avaliku teenindamise kohustusena. Riik võib otsustada, et see on osa koherentsest ulatuslikust avalikust teenusest (sõidugraafikuga, mahtudega, hinnakirjaga seotud nõudmised jms), nagu käesoleval juhul on ka tehtud, kuna kõnealune liin on Århusi põhjaosa teenindavate liinide, teiste liinide tagatava ühenduse ning liini teenindavate rongide grupeerimise kaudu DSB muude teenustega tihedalt seotud.

(204) Lisaks osutavad Taani asutused, et DSBlle makstud hüvitiste summa on arvestatud kõigi avaliku teenindamise kohustustega seotud tulude ja kulude alusel. Kui selle hulka arvestatakse liine või teenuseid, mis võivad olla majanduslikult tasuvad, võetakse ka sellega seotud tulud arvesse üldises raamatupidamisarvestuses. Selliste liinide, mis võiksid iseenesest olla tasuvad, väljaarvamine niisiis ainult suurendaks DSBlle makstava hüvitise kogusummat ning sellise liini kaasamine, mis ei tekita puudujääki, ei too tingimata kaasa liigse hüvitise maksmist.

(205) Lisaks märgivad Taani asutused, et DKT Kopenhaageni ja Århusi vahelise liiniga seotud arvutused on ebatäpsed ja sisaldavad elemente, mis võimaldavad seda ka tõendada. Taani asutused rõhutavad, et DKT ei täpsusta piisavalt, kuidas arvutused on tehtud, ning osutavad, et põhjalikumad arvanded ei ole kättesaadavad. Taani arvates oleks sellel liinil teenitav tulu optimistliku hinnangu kohaselt üle [...] miljoni Taani krooni võrra väiksem kui DKT nimetatud summa [...].

### iii. Tootlikkus

(206) Taani asutused lükkavad ümber argumenti, mille kohaselt DSB tootlikkus ei ole aastatel 1999–2007 märkimisväärselt kasvanud. Taani asutused seavad kahtluse alla DKT arvestusmetoodika, mis põhineb nominaalse personalikulu ja käibe suhtarvul. DSB käivet nimelt mõjutavad teatavad mikro- ja makromajanduslikud tegurid, mille tõttu toodangu ja käibe vahel ei ole püsivat proportsionaalset vastavust (need tegurid on kohalik konkurents, konjunktuuri muutumine, poliitilised prioriteedid, inflatsioon, reisijate sotsiaalse koosseisu muutumine jms).

(207) Taani asutused pakuvad DSB tegevuse tootlikkuse hindamiseks kaht võimalikku meetodit:

— DSB toodangu, st reisijate arv kilomeetrite kohta (aastatel 1999–2007 kasvas see 1,8 % aastas) ja (täistööajale taandatud) võrreldes töötajate arvuga;

— DSB toodangu ja tegeliku personalikulu (st inflatsiooni võrra korrigeeritud palgakulu) suhe.

(208) Nimetatud meetodite kohaselt nähtub, et tootlikkus on kasvanud vastavalt 1,9 % ja 2 % aastas.

#### iv. Lepingujärgsete maksete vähendamine

(209) Taani asutuste väitel on DKT sellega seoses esitatud arvanded ebatäpsed. DSB raamatupidamisarvestuses leiduvad „lepingujärgsed maksed”, mida DKT on kasutanud, hõlmavad nii käesoleval juhul käsitletavat riigiga sõlmitud lepingut kui ka muude lepingute alusel tehtavaid muid makseid (DSB Rootsisis sõlmitud lepingud; leping Hovedstadens Udviklingsrådiga (HUR) ning Langå ja Strueri vahelise liini ajutise teenindamise leping).

(210) Taani asutused täpsustavad, et miljardi Taani krooni suurune kärbe tuleneb selgelt 2003. aasta eelarveseadusest (artikli 28.61.01 lõige 10). Lisaks nähtub 2003. ja 2004. aasta eelarveseadustest, et 2003. ja 2004. aastal kärbitud summased on korrigeeritud suuremaks. Taani edastab ülevaatliku tabeli, millest nähtub, et kärpe lõplik kogusumma oli 1018 miljonit Taani krooni.

#### v. Rongkilomeetrid

(211) Taani asutused osutavad, et lepingus ette nähtud rongkilomeetrite läbimisega seotud kohustus on väiksem kui DKT esitatud arvandmetes, kuna arvesse tuleb võtta ka 2003. aasta novembris toimunud Kesk- ja Lääne-Jüütima transporditeenusega seotud hankekonkursi. Taani asutused edastavad tabeli täpsete andmetega, mis tõendavad, et kokku on DSB läbinud 1,5 miljonit rongkilomeetrit rohkem kui lepingus ette nähtud, mistõttu ei saa väita, et DSB on saanud hüvitist teenuste eest, mida ei ole osutatud. Lisaks rõhutavad Taani asutused, et DSB on transpordiministeriumile kord kvartalis esitanud aruande lepingu täitmise kohta.

#### vi. DSB majandustulemused

(212) Taani on seisukohal, et DSB eelarveprognoos – mis on koostatud, pidades silmas 6 %-list kasumimarginaali – oli mõistlik ja realistlik. Tõsiasi, et kasumimarginaal osutus eelarveprognoosis arvatust suuremaks, tuleneb mitmest ettearvamast asjaolust, mille mõju valitsus kõrvaldas,

vähendades erakorraliselt lepingujärgseid makseid ja võttes välja dividende.

(213) Lisaks seavad Taani asutused kahtluse alla Euroopa reisijate raudteeveoga tegelevate ettevõtete tulemuslikkust illustreerivate andmete asjakohasuse. Samuti rõhutavad Taani asutused, et võrrelda on väga raske (kapitali struktuur ja investeeritud kapitali tase, tegevusriski tingimused ning ettevõtete raamatupidamisandmeid mõjutavad makromajanduslikud ja struktuurilised tegurid on ju erinevad) ning viitavad Euroopa Komisjoni koostatud aruandele, mille kohaselt DSB ei ole Euroopa turgudel tegutsevatest konkurentidest kasumlikum.

(214) Samas ei vaidlusta Taani, et DSB tulemuste areng on osutunud algsetes eelarvetes prognoositust positiivsemaks. Taani asutused esitavad siiski selgitusi maksumäärade muutumise mõju kohta ja edastavad kokkuvõtliku tabeli DSB tulemuste kohta.

(215) Samuti on Taani edastanud uuemaid andmeid DSB finantsolukorra kohta, täpsustades, et avaliku teenindamisega seotud tegevuse tuleml pärast maksude tasumist oli 2007. aastal 670 miljonit Taani krooni ja 2008. aastal 542 miljonit Taani krooni.

#### vii. Dividendipoliitika

(216) Taani leiab, et üksikasjaliku eelarvega kaasas käiv dividendipoliitika on väga tõhus vahend liigse hüvitise maksmise vältimiseks, kuna see võimaldab paindlikkust, mida on vaja liigse hüvitise vältimiseks juhul, kui eelarve koostamisel kasutatud hüpoteesid ei pea paika. Dividendipoliitika täiendab üksikasjalikku eelarvet, millele transpordileping tugineb.

(217) Taani asutused tuletavad meelde, et hüvitise summa määratakse kindlaks toodete ja kulude prognoosi põhjal ning see ei ole ressurss, mida DSB võib piiranguteta kasutada. Samuti täpsustavad Taani asutused, et kui tegelikud arvanded näitavad algse eelarvega võrreldes negatiivset muutust – näiteks seoses kulude suurenemisega (juhtimisvead, palgatõus, maksude või vara soetamisega seoses kasvanud kulutused) või prognoositust tagasihoidlikuma liiklusega seoses teenimata jäänud tuluga –, ei saa DSB riigilt täiendavat hüvitist. Niisiis kannab DSB osa halbade tulemustega seotud riskist.

(218) Seega annab dividendipoliitika Taani asutuste arvates kindlust, et juhul kui tulemused on eelarves prognoositust positiivsemad, suudetakse liigse hüvitise maksmist ikkagi vältida. See on paindlik vahend, mille abil riik saab ettevõtelt vajaliku summa tagasi võtta.

(219) Taani täpsustab, et DSBL ei ole olnud likviidsete varadega seotud eeliseid, mis võimaldaks konkurentsi moonutada näiteks muude teenuste pakkumise või ristsubsideerimise kaudu.

(220) Lisaks täpsustavad Taani asutused, et aastatel 1999–2007 on raamatupidamisarvestuse kohaselt dividende makstud 3469 miljoni Taani krooni võrra rohkem, kui eelarves ette nähtud. Taani asutused täpsustasid, et 2007. aastal maksis DSB Taani riigile dividende 607 miljonit Taani krooni ja 2008. aastal 359 miljonit Taani krooni.

(221) Taani on seisukohal, et ehkki dividende ei ole makstud üksnes sellise arvestuse alusel, mille eesmärgiks on välja selgitada liigse hüvitise maksmine, ületab makstud dividendide summa selgelt prognoositud ja tegelike tulemuste vahe. Et DSB saavutas prognoositust paremaid tulemusi, võeti jääk ettevõttest dividendide kujul täies ulatuses välja. Seega on Taani seisukohal, et liigset hüvitist ei ole makstud.

#### viii. Tagastamismehhanismi kasutuselevõtmine

(222) Oma märkusi koostades ja komisjoniga arutledes osutas Taani kavatsusele võtta DSBga sõlmitud kõnealuste lepingute raames kasutusele tagastamismehhanism.

(223) Kavandatavat mehhanismi võib iseloomustada järgmiselt.

##### Tagastamismehhanismi toimimine

(224) Taani asutuste sõnul tuleks hüvitamismehhanismi juhul, kui asutustel on eelnevalt olemas täielik teave DSB tulemuste kohta, väljendada järgmise võrrandi kaudu:

$$\text{Kogutulu (reisijad + lepingujärgsed maksed)} - \text{mõistlik kasum} - \text{kogukulu} = 0$$

(225) Samas märgivad Taani asutused, et mitmeaastaste lepingute kogu kestuse kohta ei saa neil olla kõiki andmeid ning järelikult on võrrandi tulemuseks praktikas harva null.

(226) Praeguses süsteemis kohandatakse võrrandit tulemuse (võrrandi parema poole) arvelt, kasutades selleks dividendipoliitikat. Teine lahendus, mida Taani asutused on

kaalunud, oleks võrrandit kohandada kogutulu (võrrandi vasaku poole) arvelt, kohandades lepingujärgseid makseid igal aastal tagastamismehhanismi abil.

(227) Korrektiivide suurus peaks vastama järgmises võrrandis väljendatud brutokärpele.

$$\text{Kogutulu} - \text{mõistlik kasum} - \text{kogukulu} = \text{brutokärbe}$$

##### Tõhususe ja kvaliteedi tõstmisega seotud korrektiivid (netokärbe)

(228) Tagamaks et DSB on jätkuvalt huvitatud tõhususe kasvatamisest ja uute reisijate leidmisest, peaks tagastamisklausel Taani asutuste arvates võimaldama ettevõtte tulemuste parandamist eelnevalt kindlaks määratud parameetrite alusel hüvitada. Näiteks peaks DSBL olema võimalus osa brutokärpest tagastamata jätta, kui brutokärbe (st võrrandis kirjeldatust suurem mõistlik kasum/omakapitali tootlikkus) tuleneb järgmisest:

— kulude vähendamine reisijakilomeetrites ja/või

— reisijate arvu kasv reisijakilomeetrites.

(229) Seega kavatsevad Taani asutused kujundada tagastamismehhanismi järgmiselt:

— kui DSB on kulusid (reisijakilomeetri kohta) võrdluses nelja viimase aasta keskmiste kuludega kärpinud, arvestatakse see parendus välja (kulude vahe protsentides korrutatud üldise tulubaasiga), ja

— kui reisijate arv kasvab, korrutatakse reisijateveo kasv reisijakilomeetrites 0,80<sup>(30)</sup> Taani krooniga ja saadud summa võrra vähendatakse ka brutokärbet.

(230) Taani asutused täpsustasid, et tulemuslikkuse parandamisest tulenevate kärpmete summa ei saa olla suurem kui konkreetse aasta brutokärbe. Seega paikneb netokärbe nulli ja brutokärpe vahel.

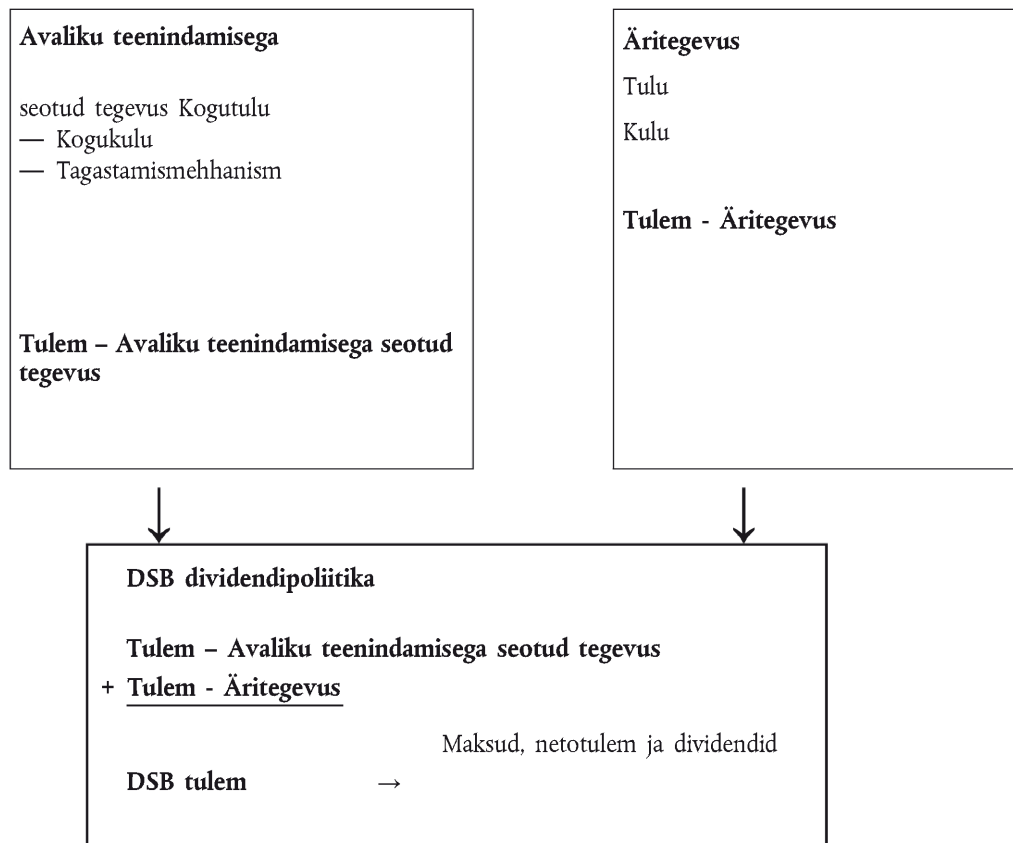
(231) Tagastamismehhanism peaks niisiis vastama järgmisele võrrandile:

$$\text{Tagastamismehhanism} = \text{brutokärbe} - \text{muutuja } (\Delta) + \text{reisijakm } \Delta = \text{netokärbe}$$

<sup>(30)</sup> Summa 0,80 Taani krooni vastab ligilähedaselt piirkondliku ja piirkondadevahelise raudteetranspordi reisijakilomeetri kohta teenitava tulule.

## Mõju dividendipoliitikale

- (232) Taani asutused rõhutasid, et sellise tagastamismehhanismi kasutuselevõtmine mõjutaks oluliselt Taani riigi dividendipoliitikat, nagu on näidatud järgmises tabelis:



## Tagastamismehhanism ja mõistliku kasumi ülempiir

- (233) Samuti osutasid Taani asutused, et tagastamismehhanismi täiendamiseks kehtestatakse ülempiir, mis võimaldab tagada, et DSB ei saa kasumit, mis ületab mõistlikuks peetava kasumi taseme.
- (234) Taani asutustel on kavas nimetatud ülempiir kindlaks määrata suhtes DSB omakapitali tootlusega, mis juhul, kui see ületab lepingutes ette nähtud 6 % määra, võtaks arvesse täiendavat kasumit, mida on teenitud tänu tõhususe suurendamisele või reisijate arvu kasvule. Ülempiir kehtestatakse järgmise võrrandi kohaselt:

$$\frac{\text{Mõistlik kasum (6 \%)} + \text{muutuja } (\Delta. + \text{reisijakm } \Delta)}{\text{Omakapital}} < 12 \%$$

- (235) Seega võivad tagastamismehhanismis sisalduvad stimuleerivad tegurid aidata DSBl kasumit kasvatada, kui ettevõtte parandab oma kulude struktuuri või kui kasvab reisijate arv ( $\Delta. + \text{reisijakm } \Delta$ ).
- (236) Taani asutused täpsustasid, et arvestuse puhul on lähtuvalt eraldi raamatupidamisarvestusest arvesse võetud üksnes DSB omakapitali seda osa, mis vastab ettevõtte avaliku teenindamisega seotud tegevusele.

- (237) Mehhanismi kohaselt võiks mõistliku kasumi ülempiiriks määrata omakapitali tootlikkuse 12 %. Taani asutused täpsustavad, et kolme järjestikuse aasta keskmine ülempiir ei või ületada 10 %.

#### Empiiriline tõendus

- (238) Taani asutused edastasid komisjonile analüüsi, milles tõendatakse empiiriliselt, milline oluks sellise tagastamismehhanismi mõju aastatel 2004–2008, nagu on näidatud järgmises tabelis:

Avaliku teenindamisega seotud tegevus (miljonit Taani krooni)	Tulem enne maksude tasumist	Mõistlik kasum (omakapitali tootlus enne makse 6 %)	Brutto tagastus	Omakapitali prognoos	Reisijakm (mln)	Kulu reisijakm kohta (DKK/km)	Vahe: kulu reisijakm kohta (4 aastat)	DSB tõhususe kasv	Parendused reisijakilomeetrites	DSB parendused kokku	Tagastamine – netokärbe	DSB tulem	Omakapitali tootlus pärast tagastamismehhanismi (%)	Keskmine omakapitali tootlus pärast tagastamist (%)
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) Seega oleks tagastamismehhanismi rakendamisel DSB omakapitali tootlus aastatel 2004–2008 jäänud vahemikku 8,8–11,9 %.

- (240) Reegli tõttu, mille kohaselt 3 järjestikuse aasta keskmine ei tohi olla kõrgem kui 10 %, ent mida 2006. aastal ületati 0,2 % võrra, tähendanuks tagastamismehhanism kõnealusel aastal 38 miljoni Taani krooni suurust korrigeerimist.

#### Töötasult maha arvatav tulumaks

- (241) Taani tuletab meelde, et töötasu tulumaksuvabastus on nüüdseks kaotatud.
- (242) Taani asutuste väitel ei andnud maksuvabastus DSB taoliste ettevõtetele, kelle suhtes see kehtis, mingeid

majanduslikke eeliseid. Maksuvabastust võeti lepingus arvesse samamoodi, nagu sellega on arvestatud ka transpordilepingutega seotud hankemenetluste jms raames, nõnda et kõik pakkumiste esitajad saaksid kandideerida võrdsetel tingimustel.

- (243) Mis puutub DSBlle töötasudelt maha arvatava tulumaksuga seoses võimaliku hüvitise maksmisse, siis märgivad Taani asutused, et DSBlle tasutavad lepingujärgsed maksed arvestati algselt välja lähtuvalt põhimõttest, et DSB ei pea palkadelt tulumaksu tasuma. Niisiis „vähendati“ hüvitist selle summa võrra. Et DSBl tekkis tulumaksukohustus, ei olnud hüvitise arvestamise alus enam kehtiv ning DSBlle maksti hüvitist, et võtta arvesse arvestusparameetrite muutumist. Kõnealuse hüvitise summa on ligikaudu 80 miljonit Taani krooni ja see hõlmab üksnes DSB avaliku teenindamisega seotud tegevust.

- (244) Taani arvates on tulumaksuvabastuse ja selle hilisema kaotamise mõju DSB finantsolukorrale olnud neutraalne.

## 8. VEOTEENUSTE OSUTAMISEKS SÕLMITUD AVALIKU TEENINDAMISE LEPINGUTES SISALDUVATE MEETMETE HINDAMINE

### 8.1. OTSUSE ULATUS

- (245) Käesolevas otsuses käsitletakse Taani transpordiministeeriumi ja ettevõtte Danske Statsbaner vahel veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kokkusobivust ühenduse riigiabi käsitlevate eeskirjadega.
- (246) Menetluse algatamine 10. septembril 2008 ning eelkõige Taani asutuste kommentaarid ja huvitatud isikute tähelepanekud võimaldasid komisjonil täpsustada asjakohaste avaliku teenindamise lepingute ulatust ja kohaldamisala, avaliku teenindamise eest makstavate hüvitiste kindlaksmääramise korda ja kõiki asjaolusid, millest tulenevalt ettevõttele Danske Statsbaner võidi maksta liigset hüvitist.
- (247) Niisiis tuvastas komisjon neli kaug-, piirkondlike ja kohalike liinide transporditeenuseid käsitlevat avaliku teenindamise lepingut, mis hõlmavad aastaid 2000–2004 ja 2005–2014 ning mille puhul võib tegemist olla riigiabi elementidega (vt põhjendused 28, 46, 50 ja 69). Neile lisanduvad täiendavad lepingud, mis on sõlmitud seoses uue veeremi tarnimisel tekkinud viivitustega (vt põhjendus 114).
- (248) Komisjon märgib seoses sellega, et huvitatud isikud on edastanud oma tähelepanekud arutelupunktide ja komisjoni menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtluste kohta ja seda seoses kõigi nimetatud lepingutega.
- (249) Komisjon uurib ka muude maksundusega seotud meetmete<sup>(31)</sup> mõju kõnealuste avaliku teenindamise eest makstavate hüvitiste kokkusobivusele.

### 8.2. RIIGIABI OLEMASOLU

- (250) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

<sup>(31)</sup> Lisaks tuleb komisjon meelde menetluse algatamise otsust, milles tõdetakse, et DSB ei ole saanud Taani riigilt mingeid otseseid ega kaudseid tagatisi, mis oleksid talle andnud eraettevõtetele pakutavatest soodsamaid laenuingimusi. Samalaadse olukorra ja samalaadse järeldusega seoses vt 26. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas T-442/03, punktid 121–127.

### 8.2.1. RIIGI RESSURSID

- (251) Avaliku teenindamise lepingus nähakse ette DSBle avaliku teenindamise lepingu täitmise eest Taani riigi eelarvest hüvitise maksmine. Hüvitise maksmiseks kasutatakse seega riigi ressursse.

### 8.2.2. SELEKTIIVSUS

- (252) DSB, kes on ettevõtte Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, saab ainsana lepingutes ette nähtud avaliku teenindamise eest makstavat hüvitist. Seega on meede Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses selektiivne.

### 8.2.3. MAJANDUSLIK EELIS

- (253) Euroopa Kohtu arvamuse kohaselt ei saa ettevõtte majanduslikku eelist, kui avaliku teenindamise eest makstava hüvitise puhul on täidetud kohtuotsuse *Altmark* neli kriteeriumi. Seega tuleb uurida, kas Taani valitsuse ja DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingute puhul on kõik neli mainitud kriteeriumi täidetud.
- (254) Et kohtuotsuses *Altmark* kehtestatud kriteeriumid on kumulatiivsed, siis piisab ühe kriteeriumi täitmatajätmisest tõendamaks, et uuritavad meetmed annavad selektiivse eelise. Selguse huvides ja võttes arvesse juhtumi eripära, püüab komisjon seega esmalt välja selgitada, kas käesoleval juhul on tööpoolest tegemist ettevõttega, kellele on pandud avaliku teenindamise kohustusi ning kes saab seoses sellega objektiivsetel ja läbipaistvatel kriteeriumidel põhinevat hüvitist (kohtuotsuse *Altmark* kaks esimest kriteeriumi), ning uurib seejärel, kas konkreetne ettevõtte on välja valitud hankemenetluse raames või kui mitte, siis kas ettevõttele makstav hüvitist põhineb keskmise hästi juhitava ettevõtte kuluanalüüsil (kohtuotsuse *Altmark* neljas kriteerium).

### **Esimene kriteerium: toetusasaaja ettevõttele on tööpoolest pandud selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustusi**

- (255) Menetluse algatamise otsuses tõdes komisjon, et DSBle on tööpoolest pandud selgelt määratletud avaliku teenindamise kohustusi ning et järelkult on kohtuotsuse *Altmark* esimene kriteerium täidetud.

- (256) Ehkki komisjon selle kriteeriumiga seoses kahtlusi ei väljendanud, vaidlustas DKT komisjoni mõttekäigu, olles arvamusel, et komisjon pidanuks avaliku teenindamise ülesannete vajalikkust ja proportsionaalsust kontrollima.



- (257) DKT on samuti arvamusel, et vajalikkust tuleks uurida iga liini puhul eraldi ning et proportsionaalsust tuleks hinnata, pidades silmas asjakohaste liinide tasuvusega seotud võimalusi ja arvestades asutuste seatud piirangute ja esitatud nõudmistega. Oma mõttekäigu toetuseks toob DKT näiteks Kopenhaageni ja Århusi vahelise rongiliini, mis on samuti lepingutega hõlmatud, kuid oleks DKT teostatud analüüsi kohaselt ka ilma selleta tasuv.
- (258) Taani asutused lükkasid need argumendid ning DKT Kopenhaageni ja Århusi vahelise rongiliiniga seotud arvutused ümber, sõnades, et need ei ole piisavalt üksikasjalikud ega ole kooskõlas Taani asutustele kättesaadavate arvandmetega. Taani asutuste väitel oleks ka kõnealune liin toetuseta kahjumis.
- (259) Komisjon tuletab meelde, et reisijate maismaavedude valdkonnas tuleb üldist majandushuvi pakkuva teenuse vajalikkust hinnata lähtuvalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklist 93 ja õigusaktidest, käesoleval juhul kuni 3. detsembrini 2009 määrusest (EMÜ) nr 1191/69 ja pärast seda määrusest (EÜ) nr 1370/2007.
- (260) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõikes 4 oli sätestatud:
- „Tagamaks piisavat veeteenuste pakkumist, mille puhul võetakse eeskätt arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid ning asulaplaneerimist, või pidades silmas eri veohindade kehtestamist reisijate teatavatele kategooriatele, võivad liikmesriigid sõlmida vedajatega avaliku teenindamise lepinguid.”
- (261) Nimetatud määruse artikli 14 lõikes 1 määratleti avaliku teenindamise lepingute sisu ja omadused – jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid, kindlaksmääratud hinnad ja tingimused.
- (262) Nüüd on avaliku teenindamise kohustused määratletud määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 2 punktis e järgmiselt:
- „pädeva asutuse määratletud või kindlaksmääratud nõue üldist huvi pakkuva avaliku reisijateveeteenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusega ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel.”
- (263) Komisjon tõstab niisiis esile, et kehtiva õigusega ei piirata kuidagi võimalust anda koherentse transpordisüsteemi loomiseks mitut liini hõlmavaid avaliku teenindamise ülesandeid, eriti selleks, et võimaldada transpordi valdkonnas teatavat järjepidevust. Asjakohaste üksikliinide tasuvuse või mittetasuvuse kohta ei ole sõnastatud ühtki kriteeriumi. Samuti ei piirata nimetatud võimalust võrreldavate transporditeenuste olemasoluga, nagu väitis esimene kaebuse esitaja seoses Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liiniga.
- (264) Komisjon leiab samuti, et DKT teisi transpordiliike käsitlevad argumendid ei ole asjakohased, kuna seadusandja on iga transpordiliigi tarvis kehtestanud eraldi eeskirjad, mida võib seletada näiteks sellega, et turg on konkurent-sile erinevalt avatud ning et igal transpordiliigil on seoses reisijate ja riigiasutustega eri iseloomujooned.
- (265) Tõsiasi, et transporditeenus on seotud piiriülese või rahvusvahelise ühendusega, ei tohiks takistada selle osutamist avaliku teenindamise kohustuste raames. Komisjon rõhutab seoses sellega, et isegi konkurent-sile täielikult avatud sektorites esineb rahvusvahelise ühendusega seoses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid<sup>(32)</sup>.
- (266) Seega on komisjon seisukohal, et kaasates avaliku teenindamise lepingusse ühe või mitut tasuvat liini, ei tee Taani ilmset hindamisviga, kuna sellised liinid kuuluvad ühtsesse transpordisüsteemi; eespool nimetatud kehtib olenemata sellest, kas niisuguseid liine on või ei ole, ehkki Taani nende olemasolu käesoleval juhul eitab. Samuti märgib komisjon, et kui mõni sellesse süsteemi kuuluv liin peaks tasuvaks osutama, siis tuleb sellelt teenitav tulu asjakohaste teenustega seotud tulude ja kulude üldarvestuse koostamisel ja hüvitiste suuruse kindlaksmääramisel arvesse võtta. Sellest tulenevalt võiks juhtuda, et tasuva liini tulemuste tõttu väheneks samavõrra sellise süsteemi kahjumit tootvate liinide teenindamiseks vajalik rahaline toetus. Et vastupidiseid selgelt määratletud eeskirju ei ole vastu võetud, on liikmesriigil vabadus hinnata avaliku teenindamise ülesannete ulatust, mida soovitakse ettevõttele anda, et moodustada vajadustele vastavat transpordisüsteemi.
- (267) Komisjon leiab, et eespool esitatud hinnanguid toetab ka väljakujunenud kohtupraktika, mille kohaselt:
- „Seoses üldist majandushuvi pakkuva teenuse raames antava ülesande ulatuse kindlaksmääramise pädevusega asutamislepingu tähenduses ning kontrolliga, mille ühenduse institutsioonid peavad selles kontekstis tagama, tuleneb [...] kohtu praktikast, et liikmesriikidel on üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratlemisel ulatuslik kaalutusõigus ning et komisjon võib liikmesriigi üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratluse küsimärgi alla seada üksnes ilmse vea korral.”<sup>(33)</sup>

<sup>(32)</sup> Seoses sellega vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta, eriti selle artikkel 16 (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3); vt ka ühenduse suunised meretranspordi valdkonnas antava riigiabi kohta ja eriti suuniste artikli 9 lõige 2 (ELT C 13, 17.1.2004, lk 3).

<sup>(33)</sup> Vt 26. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas T-442/03, SIC versus komisjon, EKL 2008, lk II- 1161, punktid 195–196, samuti 12. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas T-289/03, BUPA versus komisjon, EKL 2008, lk II-81, punkt 166, ja 15. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas T-17/02, Olsen versus komisjon, EKL 2005, lk II-2031, punkt 216.

- (268) Komisjoni ülesandeks on niisiis kontrollida, kas Taani ei ole kõnealustes lepingutes ette nähtud avaliku teenindamise ülesannete ulatust määratledes teinud ilmset hindamisviga.
- (269) Seoses sellega kinnitab komisjon, et lepingu siseriikliku õiguse järgsest õiguslikust alusest, st Taani raudteetranspordi seadusest tulenevalt on DSBlle ülesandeks tehtud osutada Taani transpordiministeeriumiga sõlmitud otselepingute alusel avalikku teenust. Samuti tuleb komisjon meelde, et lepingutes on üksikasjalikult määratletud DSB kohustused seoses teenindatavate liinidega ning osutatavate rongiveoteenuste täpsuse, kvaliteedi ja sagedusega kindlaksmääratud aja jooksul (lepingud on sõlmitud aastateks 2000–2004 ning 2005–2014).
- (270) Komisjon märgib, et Taani on tõendanud, et avaliku teenindamise lepingute eesmärgiks oli luua ühtne ja ulatuslik transpordisüsteem, millega tagatakse reisijatele kvaliteetne teenus, millega täidetakse territooriumi teenindamisega seotud eesmärgid.
- (271) Seoses Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liiniga märgib komisjon, et Taani asutused on selgitanud asjaolusid ja eri etappe, mille tulemusel see liin kaasati avaliku teenindamise lepingutega hõlmatud transpordisüsteemi. Taani asutused selgitasid nimelt, et kõnealust liini teenindati kuni 2002. aastani nõ „vaba reisijateveo” režiimis ning pärast seda, kuni 31. detsembrini 2004, „avaliku reisijateveo” režiimis, kuid täiendavate hüvitisteta, aastateks 2005–2014 aga kaasati liin avaliku teenindamise lepingusse (sellega seoses vt põhjendus 122). Taani ametiasutused osutavad, et „vaba reisijateveo” režiimis tootis liin kahjumit ning et enne 2005. aastat ei makstud selle teenindamise eest riigi ressurssidest mingeid toetusi.
- (272) Komisjon võtab teadmiseks ka Taani asutuste eesmärgi, milleks on tagada Bornholmi saare ühendus mitte ainult Kopenhaageniga, vaid samuti kogu ülejäänud Taani territooriumiga – millest annab tunnistust Jüütima ja Bornholmi vahelist ühendust stimuleeriv hinnapakkumine (DSB Orange). Lisaks leidsid Taani asutused, et raudteeteenus aitab lahendada teatavad spetsiifilised nõudmised, millele olemasolev bussiteenus ei vastanud, nagu näiteks rongi teele jäävate Rootsi linnade teenindamine peatus-tega kolmes Rootsi linnas: Fosiébys (Malmö), Svedalas ja Skurupis. Nimetatud peatuste teenindamine on samuti osa Bornholmi saare ühenduste tugevdamise soovist. Nagu on osutatud põhjenduses 263, märgib komisjon, et tõsiasi, et liin läbib teise liikmesriigi territooriumi ja teeb seal peatusi, ei sea kahtluse alla avaliku teenindamise ülesannete või üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu. Seoses sellega tuleb eriti arvesse võtta Taani kodanike võimalikku huvi asjakohaste Rootsi linnade parema teenindamise vastu.
- (273) Nimetatud aspektid täiendavad menetluse algatamise otsuses esitatud elemente ja toetavad komisjoni järeldust, mille kohaselt Taani valitsus ei ole teinud ilmset hindamisviga, kaasates Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liini avaliku teenindamise lepingutesse.
- (274) Üldiselt kinnitab komisjon oma algset järeldust ja leiab, et kohtuotsuses *Altmark* määratletud esimene kriteerium on täidetud.
- Teine kriteerium: objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud parameetrid, mille alusel arvestatakse hüvitise suurus**
- (275) Komisjon osutas menetluse algatamise otsuses, et DSBlle avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks makstava hüvitise suurus määrati kindlaks kümne aasta eelarveprognoosi põhjal. Tol ajal oli komisjonile kättesaadav üksnes ajavahemikuks 1999–2008 koostatud kümne aasta eelarve. Seetõttu väljendas komisjon kahtlust ajavahemiku 2009–2014 kohta, mida hõlmasid samuti avaliku teenindamise lepingud.
- (276) Taani asutused andsid esitatud tähelepanekutes selgitusi nimetatud teise ajavahemiku puhul rakendatud parameetrite kohta ning edastasid komisjonile aastateks 2005–2014 koostatud eelarve, mille puhul oli arvesse võetud DSB tegevuse arenguperspektiivi asjakohase aja jooksul. Taani asutused kinnitasid niisiis, et mõlema avaliku teenindamise lepingu kohaselt ette nähtud hüvitise põhineb 10 aasta eelarveprognoosil.
- (277) DKT vaidlustas siiski tõsiasi, et sellistest eelarveprognoosidest võiks piisata kohtuotsuses *Altmark* kehtestatud nõudmiste täitmiseks, olles seisukohal, et nendes ei arvestata piisavalt üksikasjalikult valitud parameetreid ning et hüvitise summa pidanuks põhinema iga liini kohta eraldi tehtud analüüsil.
- (278) Esimene eelarve aastateks 1999–2008 koostati DSB üksikasjaliku tulevikku suunatud majandusanalüüsi alusel. Selle alusel valmistati ette seadus, mille kohaselt DSB sai iseseisva ettevõtte staatuse (vt põhjendus 8). 1999. aasta kevadel eelarvet täiendati ning see esitati Taani parlamendi rahanduskomisjonile ja kiideti 11. juuni 1999. aasta seaduse nr 249 kinnitamise raames heaks.
- (279) See tugines muu hulgas järgmistele hüpoteesidele:
- piletihindade tõus vastavalt inflatsioonile (netohindade indeks),
  - tootlikkuse keskmine kasv 2 % aastas,

- aastane intressimäär 5 %,
- omakapitali tootlus pärast maksude tasumist 6 %,
- ligikaudu 10 miljardi Taani krooni suurune investering veeremisse,
- toodangu (rongkm) ja müügi (reisijakm) tasemed, mida täpsustati mitmes tabelis ja mille puhul lähtuti 1999. aasta järgmisest algseisust: piirkondliku, linnadevahelise ja rahvusvahelise transpordi puhul 41 miljonit rongkilomeetrit ja 4 023 miljardit reisijakilomeetrit ning linnalähiliinide puhul 15,6 miljonit rongkilomeetrit ja 1 208 miljardit reisijakilomeetrit.
- (280) Taani asutused täpsustasid, et teine eelarve aastateks 2005–2014 koostati järgmiste andmete ja hüpoteeside põhjal:
- aastane inflatsioonimäär 2,5 %,
- inflatsioonile vastav piletihindade tõus 2,5 %,
- tootlikkuse keskmine kasv 2,5 % aastas,
- aastane intressimäär 5,15 %,
- omakapitali tootlus pärast maksude tasumist 6 %,
- ligikaudu 10 miljardi Taani krooni suurune investering veeremisse,
- läbitud kilometraaži kasv ligikaudu 20 %,
- reisijate arvu kasv ligikaudu 20 %,
- DSB töötajate palkade tulumaksuvabastus.
- (281) Nende elementide põhjal leiab komisjon, et eelarved põhinevad hüvitise suuruse arvestamise aluseks olevate parameetrite kindlaksmääramiseks piisavalt mõistlikel ja üksikasjalikel andmetel ja hüpoteesidel. Lisaks märgib komisjon, et 2003. aastal muutunud kasutustasudega arvestamiseks tehti vajalikud korrektiivid ning et Taani transpordiministeerium on kõik parameetrid esitanud asjakohases õigusaktis<sup>(34)</sup>. Lisaks juhib komisjon tähelepanu sellele, et lepingujärgsed maksed on eelnevalt kindlaks määratud, kuna nende summa on lepingutes aasta kaupa ette nähtud lepingute kogu kestuse ajaks.
- (282) Nagu eespool on osutatud, leiab komisjon, et avaliku teenindamise lepingute raames, millega nähakse ette mitmest omavahel seotud liinist koosnev transpordisüsteem, ei pea liikmesriik hüvitise summat kindlaks määrama iga liini kohta eraldi. Kohtuotsuse *Altmark* teise kriteeriumi alusel nõutakse liikmesriigilt, et too määratleks läbipaistvalt ja objektiivselt parameetrid, mille alusel määratakse kindlaks lepingust tulenevate kohustuste täitmise eest makstav kogusumma.
- (283) Seega võib komisjon järeldada, et lepingujärgsete maksete suurus on arvestatud objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud parameetrite alusel ning et ka kohtuotsuse *Altmark* teine kriteerium on täidetud.
- Neljas kriteerium: hankemenetlus või vajaliku hüvitise suuruse kindlaksmääramine tõhusalt juhitava ja transpordivahenditega piisavalt varustatud keskmise ettevõtte kuluanalüüsi alusel**
- (284) Avaliku teenindamise lepinguga seoses ei korraldatud hankekonkurssi. Seega tuleb välja selgitada, kas hüvitise summa on kindlaks määratud kuluanalüüsi põhjal, milles oleks hinnatud tõhusalt juhitava ja transpordivahenditega piisavalt varustatud keskmise ettevõtte avaliku teenindamisega seotud nõudmiste täitmiseks tehtavaid kulutusi, võttes arvesse kõnealuste ülesannete täitmise seotud tulu ja sellest saadavat mõistlikku kasumit.
- (285) Taani on seisukohal, et see kriteerium on täidetud, ning esitas oma tähelepanekud, millega sooviti hajutada komisjoni kahtlusi seoses lepingujärgsete maksete ja avaliku teenindamise ülesannete eest tasutava üldise hüvitise summa kindlaksmääramise meetodikaga.
- (286) Taani asutused märkisid nimelt, et kui DSBlle anti riigist sõltumatu ettevõtte staatus, siis koostati seoses sellega ka põhjalik majandusanalüüs (Bernsteini aruanne) ning võeti meetmeid ettevõtte tõhususe suurendamiseks ja tootlikkuse tõstmiseks. Samuti lisati tõhususe suurendamisega seotud eesmärgid kümne aasta eelarvetesse, mille alusel lepingujärgsete maksete suurus välja arvestati. Taani asutused rõhutavad, et 6%-lise omakapitali tootluse eesmärk kujutab endast mõistlikku kasumit. Seega põhineb hüvitise summa arvestamiseks valitud meetodika nende arvates kättesaadavate andmete üldisel hindamisel, võttes arvesse tõhususe suurendamise eesmärki kooskõlas turumajanduse põhimõtetega.

<sup>(34)</sup> Taani 2004. aasta seadus nr 112.

(287) Lisaks olid Taani asutused algselt esitanud materjali (suhtarvud) teiste raudtee-ettevõtete võrdlemiseks. Tähelepanekutes, mis Taani menetluse raames esitas, rõhutati aga seevastu just seda, kui raske on sama riigi või ka eri Euroopa riikide raudtee-ettevõtete finantstulemusi võrrelda. Nimetatud raskuste põhjuseks on nende ettevõtete ja asjakohaste turgude eripära ning tõsiasi, et raamatupidamis- ja finantsandmeid on eriti raudteesektoris väga raske võrrelda.

(288) Lisaks märkis DKT, et DSB tütarettevõtte suutis hankekonkurssidel osaledes pakkuda teenuseid odavamalt, kui DSB pakub avaliku teenindamise lepingute raames. Taani asutused rõhutasid asjaolu, et DSBd ja selle tütarettevõtet DSB First ei saa võrrelda, kuna ettevõtete karakteristikud ja kulude struktuur (personal, veerem, äritavad) on täiesti erinevad.

(289) Komisjon mõõnab, et Taani transpordiministeerium on võtnud meetmeid – teostanud finantsuuringuid ja rakendanud struktuurilisi ümberkorraldusmeetmeid – DSBst iseseisva tõhusa ettevõtte kujundamiseks. Samuti juhib komisjon tähelepanu omakapitali tootlikkuse ja tõhususe suurendamisega seotud selgete arvuliste eesmärkide olemasolule.

(290) Samas viitab komisjon siiski asjaolule, et kõnealuses sektoris on ettevõtteid raske võrrelda, millega on nõus nii Taani asutused kui ka DKT, ning seetõttu ei saa DSB tulemuslikkuse näitajaid teiste ettevõtete suhelda.

(291) Lisaks leiab komisjon, et tütarettevõtte DSB First näide viitab sellele, et DSB peaks olema suuteline tootlikkust pikemas perspektiivis veelgi tõstma, rakendades kulude vähendamiseks osa või kõiki meetmeid, mida on rakendanud DSB First.

(292) Sellest tulenevalt ei saa komisjon täie kindlusega järeldada, et DSBle makstud hüvitise summa on tõepoolest kindlaks määratud tõhusalt juhitava ja transpordivahenditega piisavalt varustatud keskmise ettevõtte kuluanalüüsi alusel.

(293) Sellistel asjaoludel nendib komisjon, et kohtuotsuse *Altmark* neljas kriteerium ei ole täidetud.

(294) Et kohtuotsuses *Altmark* määratletud kriteeriumide täitmist tuleb hinnata kumulatiivselt, siis ei ole kolmanda kriteeriumi täitmist seega vaja uurida, et menetluse praeguses faasis kontrollida, kas tegemist ei ole liigse hüvitise maksimisega. Seega leiab komisjon, et hüvitis võis anda DSBle majandusliku eelise.

#### 8.2.4. KONKURENTSI MOONUTAMINE JA LIIKMESRIIKIDE VAHELISE KAUBAVAHETUSE MÕJUTAMINE

(295) Majanduslik eelis on antud transpordiettevõtjale, kes tegutseb raudteetranspordi sektoris Taanis, samuti aga naaberriikides. Taanis on reisijate raudteevedude turg konkurentsile avatud. Järelikult moonutab rahaline toetus konkurentsi või võib seda moonutada.

(296) Nagu kohus märkis kohtuotsuses *Altmark*, on mitu liikmesriiki, nende seas sellised Taani naaberriigid nagu Rootsi ja Saksamaa, oma siseriikliku turu avanud. Nende riikide traditsioonilised ettevõtted, samuti aga uued teenusepakkujad tegutsevad mitmes ühenduse liikmesriigis. Järelikult on oht, et Taani raudtee-ettevõttele antav abi võib mõjutada kaubavahetust liikmesriikide vahel, kes on reisijate raudteevedude turu konkurentsile avanud või kelle ettevõtjad tegutsevad konkurentsile avatud siseriiklikel turgudel.

(297) Lisaks tuleb arvesse võtta eri transpordiliikide vahelist konkurentsi, pidades silmas näiteks reisijate bussivedu.

(298) Järelikult võivad kõnealused toetusmeetmed mõjutada liikmesriikide vahelist kaubavahetust.

(299) Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et avaliku teenindamise eest makstavad hüvitised on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

### 8.3. KOKKUSOBIVUS SISETURUGA

#### 8.3.1. KOKKUSOBIVUS ELI TOIMIMISE LEPINGUGA

(300) Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 93 sätestatakse, et toetused on kooskõlas, „kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist”. Nimetatud artikkel on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2<sup>(35)</sup> ning artikli 107 lõigete 2 ja 3 suhtes *lex specialis*.

<sup>(35)</sup> Eespool osutatud komisjoni 28. novembri 2005. aasta otsuse põhjendus nr 17.

- (301) Kohtu seisukoha järgi rakendatakse määrusega (EMÜ) nr 1191/69 ja 4. juuni 1970. aasta määrusega (EMÜ) nr 1107/70 toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile<sup>(36)</sup> Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 sätteid ammendavalt, mistõttu nimetatud artiklit enam otse rakendada ei saa<sup>(37)</sup>.
- (302) Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon järeldusele, et kõnealuseid hüvitisi ei saa pidada siseturuga kokkusobivaks määruse (EMÜ) nr 1107/70 kohaselt.
- (303) Samas otsuses väljendas komisjon seisukohta, et Taani valitsuse ja ettevõtte Danske Statsbaner vahel sõlmitud lepingud on avaliku teenindamise lepingud määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 tähenduses ning et toetuste kokkusobivust tuleb uurida nimetatud määruse alusel.
- (304) Komisjon märgib siiski, et 3. detsembril 2009 jõustus määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveeteenuse osutamist raudteel ja maanteel, millega tunnistati ühtlasi kehtetuks määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70. Komisjon on arvamusel, et kokkusobivuse uurimine peab seega põhinema määrusel (EÜ) nr 1370/2007, kuna tegemist on komisjoni otsuse vastuvõtmise ajal kehtinud õigusaktiga.
- (305) Seoses sellega märgib komisjon, et Taani asutused ei ole õigusliku aluse vahetumise kohta tähelepanekuid esitanud. DSB ja DKT seevastu esitasid argumentid, mille kohaselt komisjon peaks hindamisel lähtuma lepingute sõlmimise ajal kehtinud eeskirjadest.
- (306) Pärast DSB ja DKT argumentidega tutvumist jääb komisjon siiski seisukohale, et esitatud argumentid ei saa kahtluse alla seada komisjoni lähenemist, mille kohaselt ELi eeskirju tuleb kohaldada *ratione temporis*, mis tähendab, et komisjon peab oma arutlustes lähtuma otsuse vastuvõtmise ajal kehtivatest õigusaktidest. Komisjon leiab, et veeteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingut tuleb hinnata määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel, ning seda järgmistel esitatud põhjustel.
- (307) Esiteks märgib komisjon, et määruses (EÜ) nr 1370/2007 on sätestatud määruse jõustumise kord ja kohaldamine *ratione temporis*. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikliga 12 jõustus määrus 3. detsembril 2009. Määruse artikli 10 lõike 1 kohaselt tunnistatakse määrus (EMÜ) nr 1191/69 samast kuupäevast alates kehtetuks. Niisiis ei saa komisjon tugineda määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mis komisjoni otsuse vastuvõtmise ajal enam ei kehtinud; vastupidi, komisjon peab hinnangu andmisel lähtuma määrusest (EÜ) nr 1370/2007.
- (308) Teiseks tõdeb komisjon, et määruses (EÜ) nr 1370/2007 ei ole ühtki viidet sellele, nagu ei võiks seda kohaldada avaliku teenindamise lepingute suhtes, mis on sõlmitud enne määruse jõustumist. Liiatigi on määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõikes 3 ette nähtud üleminekusätted enne määruse jõustumist sõlmitud lepingute kohta. Kõnealune säte on tegelikult erand määruse artikli 8 lõike 2 suhtes, milles käsitletakse artiklis 5 ette nähtud lepingute sõlmimisega seotud eeskirjade täitmist. Tuleb aga märkida, et neid lepingute sõlmimist käsitlevaid erakorralisi üleminekumeetmeid poleks vaja olnud, kui enne määruse jõustumist käsitlevad avaliku teenindamise lepingud oleksid määruse kohaldamisalast välja jäänud. Niisiis kinnitatakse artiklis 8, et määruse muid sätteid kohaldatakse selliste lepingute suhtes.
- (309) Kolmandaks täpsustab komisjon, et teatist, milles käsitletakse õigusvastase riigiabi hindamisel kohaldatavaid eeskirju,<sup>(38)</sup> käesoleval juhul ei kohaldata. Nimetatud teatises on ju sõnaselgelt osutatud, et see ei mõjuta nõukogu ja komisjoni riigiabi käsitlevate määruste tõlgendamist. Määruses (EÜ) nr 1370/2007 on aga just nimelt ette nähtud määruse ajutist kohaldamist käsitlevad eeskirjad.
- (310) Neljandaks märgib komisjon, et ka Euroopa Kohus on kinnitanud põhimõtet, mille kohaselt uut eeskirja kohaldatakse varasema eeskirja kehtimise ajal tekkinud olukorra tulevaste mõjude suhtes. Kohus otsustas ka, et õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet ei saa laiendada nii, et see takistaks üldiselt uut eeskirja kohaldamast varasema eeskirja kehtimise ajal tekkinud olukorra tulevaste mõjude suhtes<sup>(39)</sup>.
- (311) Viiendaks leidis komisjon, et Euroopa Liidu materiaalõiguslikke eeskirju võib tõlgendada nii, et need ei hõlma nende jõustumise eelseid olukordi, üksnes juhul, kui nende tekstist, eesmärgist või ülesehitusest tuleneb selgelt, et neile tuleb selline mõju omistada<sup>(40)</sup>. Nimetatud tingimus on aga määruse (EÜ) nr 1370/2007 puhul selgelt täidetud, nagu eespool on osutatud.

<sup>(36)</sup> EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1.

<sup>(37)</sup> Eespool tsiteeritud 24. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas C 280/00, *Altmark Trans*, punktid 101, 106, 107.

<sup>(38)</sup> EÜT C 119, 22.5.2002, lk 22.

<sup>(39)</sup> Vt 11. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-334/07 P, komisjon versus Freiststaat Sachsen, EKL 2008, lk II 9465, punkt 43.

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

- (312) Kuuendaks märgib komisjon samuti, et samas kohtuotsuses järeldas kohus, et sellest tulenevalt peab komisjon, juhul kui õiguskord, mille raames liikmesriik teatas riigiabi andmise kavatsusest, muutub enne komisjoni otsuse vastuvõtmist, võtma otsuse vastu uute eeskirjade alusel<sup>(41)</sup>. Kohus täpsustas ka, et liikmesriigi poolt kavandavast abist või abikavast teatamine ei loo lõplikult määratletud õiguslikku olukorda ega anna alust õiguspäraseks ootuseks, mis nõuaks, et komisjon kohaldaks selle abi ühisturuga kokkusobivuse hindamisel teatamise kuupäeval kehtinud eeskirju. Järelikult oleks vastuoluline anda liikmesriigile, kes ei täida teatamise kohustust, õigus luua õigusvastuse riigiabi andmise kaudu lõplikult määratletud õiguslik olukord.
- (313) Samuti leiab komisjon, et kohtuotsus *SIDE* ei ole käesoleval juhul asjakohane<sup>(42)</sup>. Nimetatud kohtuasi käsitleb esmase õigusakti, konkreetsel juhul EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti d kohaldamist. Nagu kohus kõnealusel kohtuasjas otsustas, ei leidu EÜ asutamislepingus nimetatud artikli kohaldamisega seoses ühtki üleminekusätet ega viidet sellele, et kõnealust sätet tuleks kohaldada enne selle jõustumist kehtinud olukordade suhtes<sup>(43)</sup>. Olukord pole niisiis käesoleva juhtumiga võrreldav. On ju määruse (EÜ) nr 1370/2007 ette nähtud üleminekusätted, millest komisjon võib järeldada, et määrust kohaldatakse ka enne määruse jõustumist sõlmitud avaliku teenindamise lepingute suhtes, välja arvatud seoses lepingute sõlmimisega.
- (314) Järelikult tuleb käesoleval juhul kohaldada määrust (EÜ) nr 1370/2007.
- 8.3.2. SISETURUGA KOKKUSOBIVUS MÄÄRUSE (EÜ) nr 1370/2007 ALUSEL
- (315) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 3 lõikes 1 on sätestatud, et „kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames“. Käesoleval juhul on avaliku teenindamise kohustused DSBle pandud mitme avaliku teenindamise lepingu alusel, nagu on osutatud põhjenduses 247.
- Avaliku teenindamise lepingute sisu**
- (316) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 4 on määratletud avaliku teenindamise lepingu kohustuslik sisu. Järgmiseks vaatleb komisjon määruse kõnealusel sättes kirjeldatud elemente.
- (317) Artikli 4 lõike 1 punkti a kohaselt avaliku teenindamise lepingud „määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad“. Hinnangust, mille komisjon on kõnealustele lepingutele kohtuotsust *Altmark* silmas pidades andnud nii menetluse algatamise otsuses kui ka eespool (vt põhjendus 274), nähtub, et käesoleval juhul on see tingimus täidetud.
- (318) Kohtuotsuse *Altmark* teise kriteeriumi hindamisel (vt põhjendus 269) järeldas komisjon, et lepingujärgsed maksed on arvestatud objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud parameetrite alusel, mistõttu võib öelda, et ka määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 punkt b on käesoleval juhul täidetud. Kõnealune säte näeb nimelt ette, et avaliku teenindamise lepingud „kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil: i) näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja ii) ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse, selliselt, et välditakse ülekompenseerimist“. Seda, kas vaadeldavate lepingute puhul on tegemist liigse hüvitisega, analüüsitakse üksikasjalikult edaspidi. Komisjon märgib samuti, et kõnealustes avaliku teenindamise lepingutes määratletakse teenuste osutamisega seotud kulude jaotamise kord. Seoses mõistliku kasumiga viitab komisjon järgmisele mõttekäigule.
- (319) Komisjon märgib, et kõnealustes avaliku teenindamise lepingutes määratletakse kooskõlas nimetatud artikli lõikega 2 piletimüügist saadava tulu jaotamise kord. Käesoleval juhul jääb piletitulu DSBle.
- (320) Lisaks on ka avaliku teenindamise lepingute kestus, mis on vastavalt 5 ja 10 aastat, kooskõlas artikli 4 lõikega 3, mille kohaselt reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel ei või lepingute kestus ületada 15 aastat.
- (321) Et muud sätted ei ole käesoleval juhul asjakohased, järeldab komisjon, et Taani ministeeriumi ja DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingud on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikliga 4.
- Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine**
- (322) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 5 on sätestatud avaliku teenindamise lepingute sõlmimise eeskirjad. Sama määruse artiklis 8 aga on ette nähtud teatavad sellega seotud üleminekusätted.

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

<sup>(42)</sup> Vt joonealune märkus 28.

<sup>(43)</sup> C 348/04, *SIDE*, punkt 56.

- (323) Komisjon märgib, et kõik asjaomased avaliku teenindamise lepingud on seotud reisijate raudteeveo teenustega ning kõik lepingud on Taani transpordiministeerium sõlminud otse DSBga. Lisaks on need lepingud sõlmitud kas enne 26. juulit 2000 või alates 26. juulist 2000 ja enne 3. detsembrist 2009. Lepingud on sõlmitud vastavalt 5 ja 10 aastaks. Komisjon nendib niisiis, et avaliku teenindamise lepingud on sõlmitud kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõike 3 üleminekusätetega.
- (324) Artikli 8 lõikes 2 on sätestatud: „Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema käesoleva määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019.” Selle alusel võis kõnealused avaliku teenindamise lepingud sõlmida otse.
- (325) Lisaks näeb nimetatud säte ette, et „selle üleminekupeerioidi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsisid struktuurilisi probleeme eelkõige veoõudlusega seoses”. Tuleb aga nentida, et artikli 5 lõikes 6 jäetakse pädevatele asutustele ka võimalus sõlmida reisijate raudteeveo valdkonnas avaliku teenindamise otselepinguid.
- (326) Seega on komisjon seisukohal, et vaadeldavad avaliku teenindamise lepingud on määruse (EÜ) nr 1370/2007 artiklis 5 sätestatud lepingute sõlmimise eeskirjadega kooskõlas.
- Avalike teenuste hüvitamine**
- (327) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 6 lõikes 1 on sätestatud: „Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega. Kõik hüvitised, mis on seotud vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud avaliku teenindamise otselepinguga, või üldeeskirjaga, peavad sõltumata oma laadist vastama ka lisa esitatud sätetele.”
- (328) Seega tuleb avaliku teenindamise eest makstavate hüvitiste kokkusobivust hinnata määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa valguses, kuna vaadeldavad lepingud on sõlmitud kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikega 6.
- (329) Nimetatud lisa täpsustatakse, et „hüvitis ei või ületada summat, mis vastab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevalt avaliku teenuse osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale kogu positiivse või negatiivse finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule”. See tähendab sisuliselt, et komisjon peab veenduma, et lepingujärgsed maksed ei ole kaasa toonud liigse hüvitise maksmist, võttes arvesse DSB mõistlikku kasumit. Seda tehakse toetub komisjon lisa määratletud kriteeriumidele.
- (330) Komisjon märgib, et käesoleval juhul on kulude ja tulude arvestus kooskõlas kehtivate raamatupidamis- ja maksueeskirjadega. Komisjon tuletab meelde, et tulenevalt DSB suhtes kohaldatavatest raamatupidamisnormidest ja siseriiklikest konkurentsieeskirjadest peab ettevõtte pidama eri tegevusvaldkondade kohta eraldi raamatupidamisarvestust. DSBle avaliku teenindamise lepingute raames tasutavate lepingujärgsete maksete üle peetakse niisiis arvestust äriarvestuse alusel toimuvast tegevusest eraldi. Sellised eeskirjad võimaldavad vältida ristsubsideerimist.
- (331) Ehkki avaliku teenindamise lepingud sisaldavad hüvitise kontrolli ja läbivaatamist käsitlevaid sätteid, märgib komisjon siiski, et need mehhanismid ei võimalda liigse hüvitise maksmist vältida ning et lepingutes ei ole ette nähtud võimaliku liigse hüvitise tagastamise mehhanismi.
- (332) Komisjon on nimelt seisukohal, et liigse hüvitise maksmist aitab vältida üksnes tagastamismehhanismi kasutuselevõtmine. Seega tuleb Taani transpordiministeeriumi ja DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepinguid muuta, et need vastaksid eespool nimetatud tingimustele, võttes kasutusele tagastamismehhanismi.
- (333) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas hüvitise summa piirub avaliku teenindamise ülesannete täitmiseks vajalikkuga. Komisjoni kahtlused tulenesid kohtuotsuses *Altmark* määratletud kolmanda kriteeriumi täitmise hindamisel nimetatud põhjustest, mis olid järgmised:
- i. DSB kasum
  - ii. Veeremi tarnimisel ilmnenuid viivitused
  - iii. Kopenhaageni ja Ystadi vaheline liin
- (334) Komisjon uurib nimetatud kolme aspekti järgemööda ja püüab hinnata, kas avaliku teenindamise lepingute raames on makstud liigset hüvitist ning milliseid meetmeid oleks vaja tulevikus liigse hüvitise vältimiseks. Selleks võtab komisjon arvesse lisa punktis 6 esitatud määratlust, mille kohaselt mõistlik kasum on „selle sektori tavapärase kapitali tootlus antud liikmesriigis, mis võtab arvesse ametivõimude sekkumise läbi avaliku teenuse osutajale põhjustatavaid riske või riskide puudumist”.

**i. DSB kasum**

- (335) Komisjon uuris DSB omakapitali ja tulemi muutusi avaliku teenindamisega seotud tegevuse valdkonnas kõnealuste lepingute kestuse ajal. Uurimisel lähtuti peamiselt DSB ajavahemiku 1999–2006 finantsolukorra üksikasjalikust analüüsist, mille KPMG teostas Taani riigi ülesandel ja mis on avaldatud 30. jaanuaril 2008. Taani asutused esitasid ametliku uurimismenetluse raames ka täiendavat teavet 2007. ja 2008. majandusaasta kohta ja muid selgitusi.
- (336) Komisjon võtab teadmiseks ennekõike teabe, mida Taani asutused on esitanud selleks, et selgitada kõnealuseid muutusi võrreldes kümne aasta eelarvetega, seoses näiteks 1999. aastal DSB moodustamisel koostatud eelarvega, teatavate raamatupidamiseeskirjade ja maksumäärade muutumisega. Samuti tuleb selgitusena arvesse amortisatsioonitoetuse määra, finantsjuhtimise ja intressimäärade muutumine. Samuti möönab komisjon, et DSB on tegevust tõhustanud ning tänu sellele tulemusi ja finantsolukorda parandanud.
- (337) Komisjon on siiski seisukohal, et kõik need elemendid võisid DSB avaliku teenindamise lepingutega seotud teenuste osutamise kulude ja kohustuste taset mõjutada. Seega pidanuks DSB finantsolukorra paranemisega seoses Taani riigi osa nimetatud teenuste osutamise seotud kohustuste täitmisel kümne aasta eelarveprognoosidega võrreldes vähenema. See aga eeldanuks avaliku teenindamise eest makstavate hüvitiste vähendamist.
- (338) Et lepingujärgseid makseid ei ole vastavalt korrigeeritud, on komisjon seisukohal, et DSB on saanud hüvitist rohkem, kui olnuks vaja avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude hüvitamiseks, võttes täiendavalt arvesse ka 6 %-list mõistlikku kasumit. Komisjon märgib, et lepingujärgseid makseid on vähendatud üksnes aastatel 2002, 2003 ja 2004 kokku 1 018 miljardi Taani krooni võrra.
- (339) Komisjon märgib siiski, et Taani asutused ei eita, et kõiki nimetatud elemente arvesse võttes on DSB tasuvus olnud suurem kui algselt prognoositud kümne aasta eelarvetes, mille alusel avaliku teenuse eest makstava hüvitise suurus välja arvestati. Sama tõdemus tuleb välja ka huvitatud isikute esitatud tähelepanekute, ehkki Taani ja Euroopa raudtee-ettevõtete võrdlemine ei ole kuigi kerge, nagu eespool on osutatud (vt põhjendused 290–292).
- (340) Samuti märgib komisjon, et 100 %-liselt ettevõtte DSB SV omanduses oleva tütarettevõtte DSB s-tog a/s tulemused konsolideeritakse emettevõtja tasandil ning et oodatava mõistliku kasumi määr on mõlema ettevõtte puhul sama. Niisiis uurib komisjon avaliku teenindamise lepingutega seotud kasumit DSB üldisel tasandil.
- (341) Komisjon märgib seega, et DSB raamatupidamisandmete kohaselt oli DSB tulem pärast maksude tasumist ajavahemikul 1999–2006 eelarves prognoositust 2,715 miljardi Taani krooni võrra suurem. Taani asutuste esitatud andmetest nähtub, et 2007. aastal oli DSB tulem pärast maksude tasumist 670 miljonit Taani krooni ja 2008. aastal 542 miljonit Taani krooni, st vastavalt 227 miljonit ja 97 miljonit Taani krooni suurem kui nimetatud aastate eelarveprognoos ette nägi<sup>(44)</sup>. Ajavahemikul 1999–2008 on DSB kasum komisjoni hinnangul algsete eelarvetega võrreldes niisiis 3,039 miljardit Taani krooni.
- (342) Komisjon on seisukohal, et nimetatud kasum annab tunnistust sellest, et lepingujärgsed maksed on olnud suuremad, kui olnuks vaja avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude hüvitamiseks, võttes täiendavalt arvesse ka mõistlikku kasumit.
- (343) Komisjon tuletab siiski meelde, et Taani asutuste väitel ei oleks DSB kapital nimetatud kasumi tõttu kasvanud rohkem, kui algses eelarves prognoositud. Taani asutused nimelt sedastavad, et osa kasumist maksti Taani riigile dividendide kujul tagasi.
- (344) Komisjon märgib, et DSB maksis ajavahemikul 1999–2007 Taani riigile tööpoolest 4,826 miljardit Taani krooni dividende. Ajavahemikul 1999–2007 dividendideks makstud summa on 3,5 miljardi Taani krooni võrra rohkem, kui eelarvetes algselt prognoositud. 2008. aastal maksis DSB Taani riigile 359 miljonit Taani krooni dividende, mis on ligikaudu 150 miljonit Taani krooni võrra rohkem, kui eelarvetes algselt prognoositud<sup>(45)</sup>. Komisjon märgib, et kokku on Taani riik aastatel 1999–2008 saanud dividende 3,65 miljardi Taani krooni võrra rohkem kui prognoositud.

<sup>(44)</sup> Arvutused on tehtud KPMG aruande alusel, mille Taani asutused komisjonile esitasid (tabel 2.4 ning ajakohastatud tabelid 2.2, 2.3 ja 2.28).

<sup>(45)</sup> Hinnangulise summa aluseks on 2008. aasta eelarveprognoosis ette nähtud 399 miljonit Taani krooni suurune tulem pärast maksude tasumist ja käesoleva otsuse põhjenduses 102 osutatud reegel, mille kohaselt DSB maksude tasumise järgest kasumist makstakse pool välja dividendidena.



- (345) Vastupidiselt sellele, mida väidavad Taani asutused, leiab komisjon, et dividendipoliitikat ei saa samastada tagastamisklausliga, mis võimaldaks avaliku teenindamise kohustuse täitmise eest makstavaid hüvitisi korrigeerida ja liigse hüvitise maksmist vältida. Dividendide maksmine ei vasta struktuuriliselt määruses nr 1370/2007 ja eriti selle lisas määratletud nõuetele. Dividendide maksmine sõltub ju ettevõtte osanikest ega aita liigse hüvitise maksmist automaatselt vältida. Lisaks toimub dividendide maksmine enamasti hiljem kui hüvitiste korrigeerimine, mida tuleb teha majandusaasta lõpus.
- (346) Käesoleva juhtumi puhul möönab komisjon, et Taani riik on ajavahemikus 1999–2008 saanud võrreldes alge eelarveprognoosiga täiendavalt dividende kogusummas,

mis ületab selgelt DSB kasumi. Komisjon märgib, et Taani riigile makstud täiendavate dividendide summa ületab DSB kasumi ligikaudu 20 %-liserlt.

- (347) Üldiselt märgib komisjon, et raamatupidamisarvestuse seisukohast toimub dividendide jaotamine pärast tulemi kindlaksmääramist ega võimalda tavaliselt liigse hüvitise maksmist vältida. Komisjon peab siiski nentima, et tegelikkuses on Taani riik 100 % ulatuses enda omandusse kuuluvast ettevõttest dividendide võtmise kaudu DSB kasumi täies ulatuses korrigeerinud, nii et tegelikult ei ole DSB liigset hüvitist saanud. Algselt ette nähtud 6 %-line kasum on ju dividendide kaudu neutraliseeritud ning DSB ei ole saanud seda kasutada omakapitali suurendamiseks ega rikastumiseks.

(miljonites Taani kroonides)

DSB SV tulem	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kokku
Tegelik piletitulu	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Lepingujärgsed maksed	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Tegelik kulu	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Äritegevuse tegelik tulem pärast maksude tasumist	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Makstud dividendid	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Prognoositud dividendid	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Tegelikud täiendavad dividendid	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

- (348) Komisjon rõhutab, et see järeldus puudutab ettevõtet DSB SV, kuna ettevõtte DSB S-tog a/s tulem on konsolideeritud emaettevõtja tasandil ning sellel tasandil määratakse kindlaks ka dividendipoliitika.
- (349) Komisjon rõhutab siiski, et selline mõttekäik ei võimalda liigse hüvitise maksmist avaliku teenindamise lepingute kogu kestuse ajal püsivalt vältida. See tugineb DSB kõnealuse ajavahemiku raamatupidamisandmete üksikasjalikule empiirilisele uurimisele, kuid ei paku struktuurilist lahendust seoses avaliku teenindamise eest makstava hüvitise suuruse iga-aastase korrigeerimise vajadusega.
- (350) Sellega seoses märgib komisjon, et Taani asutused kavatsevad avaliku teenindamise lepinguid muuta ja võtta

kasutusele tagastamismehhanismi. Eespool kirjeldatud tagastamismehhanism (vt põhjendused 222–240) peab võimaldama arvestusliku võrrandi alusel lepingujärgsete maksete summat korrigeerida. Sellise mehhanismi kohaselt makstaks liigne hüvitis raamatupidamisarvestuse alusel majandusaasta lõpus riigile tagasi, et DSB omakapitali tootlus jääks riigi määratud piiridesse.

- (351) Tagastamismehhanism võimaldab nimelt lepingujärgsete makseid korrigeerida majandusaasta lõpus (vt põhjendus 227). Selle rakendamisel tehakse mõistliku kasumi hoidmiseks omakapitali 6 %-lise tootluse tasemel lepingujärgsete maksete brutokärbe kooskõlas järgmise võrrandiga:

$$\text{kogutulu} - \text{mõistlik kasum} - \text{kogukulu} = \text{brutokärbe}$$

(352) Komisjoni arvates vastab selline tagastamismehhanism määruses nr 1370/2007, samuti aga avalike teenuste eest makstava hüvitisena antavat riigiabi käsitlevas ühenduse raamistikus<sup>(46)</sup> määratletud nõudmistele. Komisjon märgib, et sellist süsteemi võib samastada nimetatud raamistiku 3. jaos kirjeldatud kontrollimehhanismidega. Samuti märgib komisjon, et mõistliku kasumi tasemeks jääb 6 %-line omakapitali tootlus, mida komisjon peab seda tüüpi tegevusala puhul mõistlikuks, võttes arvesse DSB kodumaiste konkurentide saavutatud kasumeid, millele viitab DKT.

(353) Komisjon märgib samuti, et kõnealune mehhanism hõlmab tõhususe ja kvalitatiivsete parendustega seotud korrektsioonivõimalusi. Kavandatav mehhanism näeb nimelt ette brutokärpe moduleerimise, et DSB saaks reisijakilomeetrite kohta tehtud kulutuste vähendamisest ja reisijakilomeetrites väljendatavast reisijate arvu kasvust tuleneva osa säilitada (vt põhjendus 228). Kõnealuseid korrektsioone rakendatakse järgmise võrrandi alusel:

$$\text{Tagastamismehhanism} = \text{brutokärpe} - \text{korrektsioonid (kulu } \Delta \text{ + reisijakm } \Delta) = \text{netokärpe}$$

(354) Komisjon märgib samuti, et parameetrid, mille alusel saab netokärpe kindlaks määrata ja ühtlasi korrektsioone arvesse võtta, on eelnevalt kindlaks määratud ja arvuliselt väljendatud (vt põhjendus 229). Tagastamismehhanismi võib nimelt moduleerida järgmiselt:

— kulu  $\Delta$ : kui DSB on kulused (reisijakilomeetri kohta) võrdluses nelja viimase aasta keskmiste kuludega kärpinud, arvestatakse see parendus välja järgmiselt: kulude vahe reisijakilomeetri kohta võrreldes nelja viimase aasta keskmise kuluga (protsentides) korrutatud üldise tulubaasiga, ja

— reisijakm  $\Delta$ : kui reisijate arv kasvab, korrutatakse reisi-

<sup>(46)</sup> ELT C 297, 29.11.2005, lk 4. Ehkki raamistikku kohaldatakse põhimõtteliselt üksnes transpordisektori suhtes, võib selles sisalduvaid põhimõtteid analoogia varal kasutada ennekõike juhtudel, kui on vaja täpsustada määrust (EÜ) nr 1370/2007. Sellega seoses vt ka eespool tsiteeritud menetluse algatamise otsus, otsused 2009/325/EÜ ja 2009/845/EÜ ning komisjoni 18. juuli 2007. aasta otsus – Riigiabi C 31/07 – Iirimaa – Riigiabi asutuse Córas Iompair Éireann bussiettevõtjatele (Dublin Bus ja Irish Bus) (ELT C 217, 15.9.2007, lk 44); komisjoni 23. oktoobri 2007. aasta otsus – Riigiabi C 47/2007 – Saksamaa – Avaliku teenindamise leping Deutsche Bahn Regio ning Berliini ja Brandenburgi liidumaade vahel (ELT C 35, 8.2.2008, lk 13).

jateveo kasv reisijakilomeetrites 0,80 Taani krooniga<sup>(47)</sup> ja saadud summa võrra vähendatakse ka brutokärbet.

(355) Komisjon märgib, et nimetatud korrektsioonid on kooskõlas määruse nr 1370/2007 lisa punktiga 7, milles on sätestatud:

„Hüvitamismeetod peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada avaliku teenuse osutaja tõhusat haldustegevust, mida oleks võimalik objektiivselt hinnata, ja piisavalt kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste osutamist.”

(356) Käesoleval juhul väljendab ettenähtud korrektsioon, mis tugineb reisijate arvu kasvule ja ühiku kulu vähenemisele, sobival viisil juhtimise tõhustamise ja osutatava teenuse kvaliteedi tõstmise mõisteid. Komisjon leiab siiski, et korrektsiooni saab teha üksnes juhul, kui valitud parameeter väljendab ka samade parameetrite alusel saavutatud tulemuste paranemist. Seda piirangut on vaja vältimaks, et ühe parameetri olulise paranemise korral saadakse toetust teise parameetri alusel, samas kui nimetatud teine parameeter väljendab prognoositust väiksemat paranemist.

(357) Tagastamismehhanismi täiendamiseks määratakse kindlaks ülempiir, mille eesmärgiks on tagada, et teenitav kasum ei ületaks mõistliku kasumi määra järgmise võrrandi alusel (vt põhjendused 233–237):

$$\frac{\text{Mõistlik kasum (6 \% + korrektsioonid (kulu } \Delta \text{ + reisijakm } \Delta)}{\text{Omakapital}} < 12 \%$$

(358) Nõnda võimaldavad tegevuse tõhustamisega ja/või teenuse kvaliteedi tõstmisega arvestamiseks tehtavad korrektsioonid jätta mõistliku kasumi objektiivsetest kriteeriumidest lähtuvalt (vt põhjendused 235–237) vahemikku 6–12 %, kusjuures kolme aasta keskmine ülempiir on 10 %.

(359) Komisjon on seisukohal, et selles vahemikus on kasum, mida Taani lubab DSBl teenida, mõistlik, seda enam et kolme aasta keskmine ülempiir on 10 %. Komisjoni järeldus tugineb näitajatele, mis tulenevad komisjoni mõistliku kasumi hindamisel kättesaadavast teabest.

<sup>(47)</sup> Vt joonealune märkus 30.

- (360) Niisiis põhineb komisjoni hinnang ennekõike Euroopa raudtee-ettevõtteid käsitleval uurimisel,<sup>(48)</sup> milles on muu hulgas esitatud raudtee-ettevõtete majandusliku tasuvuse võrdlus<sup>(49)</sup> 2004. aasta seisuga. Nimetatud analüüsi kohaselt oli DSB omakapitali tasuvus (ROE) 2004. aastal 9 % ja ettevõtte kogukapitali tasuvus (ROA) 3 %; tuleb märkida, et 9 %-line ROE vastab DSB lepingu alusel kindlaks määratud vahemiku keskmisele. Samuti näitab analüüs, et mõne raudtee-ettevõtte tasuvus on samal ajavahemikul olnud madal või koguni negatiivne (PKP, Eurostar, NSB). Uurimuse kohaselt on aga mitme ettevõtte tasuvus olnud DSB 3 %-lise ROAga võrreldav (SNCB 2 %, SNCF 2 %, Trenitalia 3 %) või selgelt kõrgem (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %).
- (361) Samuti tugineb komisjon üldist majandushuvi pakkuvate teenuste valdkonnas varem vastu võetud otsustele<sup>(50)</sup>.
- (362) Lisaks võetakse komisjoni hinnangus arvesse tõsiasja, et DSB kannab osa selle tegevusega seotud riskist, kuna lepingujärgsed maksed on eelnevalt kindlaks määratud ning neid ei saa suurendada, kui ilmneb prognoositust halvem tulem, mis väljendab DSB töö tulemuslikkuse halvenemist, mille põhjuseks võib olla näiteks ettevõtte kulude suurenemine või tulude vähenemine. Komisjon märgib, et kuna ettevõtte peab kandma tasuvusega seotud riski, mille tõttu puudub tagatis, et lepingus ettenähtud 6 %-line tasuvuse määr ka tegelikult saavutatakse, tundub kasulik stimuleerida ettevõtet oma tegevust tõhustama ning võimaldada ettevõttel selle kaudu kasvanud tasuvuse viljad osaliselt endale jätta ka juhul, kui lepingus ette nähtud tase ületatakse – seda aga eespool nimetatud vahemikus.
- (363) Samuti märgib komisjon Taani asutuste esitatud empiirilise demonratsiooni põhjal, et kui tagastamismehhanismi oleks rakendatud juba varem, siis oleks DSB omakapitali tootlikkus jäänud aastatel 2004–2008 vahemikku 8,8–11,9 % ning see tähendanuks 2006. aasta eest 38 miljoni Taani krooni tagastamist, võttes arvesse reeglit, mille kohaselt kolme aasta keskmine ei või ületada 10 % (vt põhjendused 238–240).
- (364) Seega järeltab komisjon, et DSB kasum näitab, et lepingujärgsed maksed on olnud suuremad, kui oluks vaja kõigi avaliku teenindamise lepingute alusel saadud kohustuste täitmise hüvitamiseks, võttes arvesse ka mõistlikku kasumit. Komisjon on seisukohal, et praktikas võimaldas kõnealusest kasumist selgelt suuremas summas dividendide väljamaksmine vältida DSBle liigse hüvitise maksmist. Ehkki komisjon järeltab, et käesoleval juhul ei ole liigset hüvitist makstud, seatakse tingimuseks käesolevas otsuses kirjeldatud ja põhjenduses 356 täpsustatud tagastamismehhanismi rakendamine.
- ii. **Veeremi tarnimisel ilmnunud viivitused**
- (365) Komisjon märgib, et veeremi tarnimisel avaliku teenindamise lepingute kohaselt on tarnija AnsaldoBreda oluliselt hilineanud. Oma kohustuste täitmiseks kasutas DSB renditud veeremit, mistõttu sõlmiti Taani transpordiministeeriumiga ka täiendavad lepingud.
- (366) Komisjon tuletab meelde, et Taani transpordiministeeriumi ja DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohaselt pidi rongide amortisatsiooni- ja intressikulud kandma DSB ning et need kaeti lepingujärgsete maksetega.
- (367) Komisjon märgib siiski, et aastateks 2000–2004 sõlmitud avaliku teenindamise lepingus ei nähtud ette viivituste rahalisi tagajärgi ja nende mõju lepingujärgsetele maksetele. Seevastu käsitletakse neid aastateks 2005–2014 sõlmitud avaliku teenindamise lepingus.
- (368) Seega leiab komisjon, et eristada tuleb kolme aspekti.
- (369) Esiteks märgib komisjon seoses aastateks 2000–2004 sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga, et viivituste rahalisi tagajärgi ei võetud lepingujärgsete maksete arvestamisel täiel määral arvesse. Taani asutused nõustasid, et sellest tulenes 154 miljoni Taani krooni suurune positiivne mõju. Nimetatud summast on 50 miljonit krooni riigile lepingujärgsete maksete vabatahtliku vähendamise vormis tagasi makstud. Seega on komisjon seisukohal, et DSB on saanud 104 miljoni krooni ulatuses lepingujärgseid makseid kulude hüvitamiseks, mida ettevõtte ei ole kandnud.
- (370) Seoses sellega leiab komisjon, et põhjendusena ei saa kasutada väidet, nagu oleks see summa (osaliselt) kompenseerinud DSB viivitustest tulenevat majanduslikku kahju. DSB kahjudega seotud küsimus puudutab ju DSB ja tarnija vahel sõlmitud tarnelepingu täitmist, millega seoses võib rakendada vaidluste lahendamise menetlust (kokkuleppe alusel, lepitaja kaudu või kohtu teel). Komisjon märgib, et küsimust ei ole lõplikult lahendatud, ehkki ajutisi hüvitisi on juba makstud.

<sup>(48)</sup> *Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union*, Euroopa Komisjoni tellimisel teostanud ECORYS, veebruar 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)

<sup>(49)</sup> Komisjon lähtub võrdlemisel ennekõike majanduslikust tasuvusest (ROA – *return on assets*), et vältida võrreldavusega seoses tekkivaid probleeme, mis võivad tuleneda raudtee-ettevõtete liiga erinevast võlgnevuste ja omakapitali suhte struktuurist.

<sup>(50)</sup> Komisjoni 28. novembri 2007. aasta otsus – Riigiabi N388/2007 – Ühendkuningriik, Post Office Limited (POL) ümberkorralduskava (ELT C 14, 19.1.2008, lk 19), eriti põhjendus 53.

- (371) Teiseks märgib komisjon seoses aastateks 2005–2014 sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga, et selles on viivituste rahalisi tagajärgi lepingujärgsete maksete arvestamisel arvesse võetud. Taani asutused näitasid, kuidas rakendatakse lepingujärgsete maksete kohandamise mehhanismi vastavalt tarnimisel ilmnenu viivitustele ja asjakohasele veeremile. Komisjon märgib, et lepingujärgseid makseid on lepingu kestuse kahel esimesel aastal vähendatud kokku 645 miljoni Taani krooni võrra. Komisjon leiab seega, et veeremi tarnimisel ilmnenu viivitused ei ole kõnealuse avaliku teenindamise lepingu raames kaasa toonud liigse hüvitise maksmist.
- (372) Kolmandaks nendib komisjon, et seoses renditud asendusveeremiga on Taani transpordiministeerium ja DSB sõlminud täiendavad lepingud. Komisjon tõstab esile, et avaliku teenindamise lepingute kohaselt ei pidanud DSB kasutama asendusveeremit. Komisjon märgib, et täiendavad lepingud kajastasid uut olukorda, mida ei olnud algsetes lepingutes arvesse võetud, see tähendab uute rongide tarnimisel ilmnenu viivituste tagajärgi. Komisjon leiab niisiis, et DSBlle makstud hüvitised vastasid ettevõtte uutele kohustustele ega toonud seega kaasa avaliku teenindamise lepingute raames liigse hüvitise maksmist.
- (373) Komisjon täpsustab seoses sellega, et kui DSB ja AnsaldoBreda vaheliste vaidluste lahendamise menetluste (kokkuleppe-, lepitus- või kohtumenetluse) tulemusel tunnistatakse, et DSB on saanud kahju, kui nimetatud kahju on seotud renditud asendusveeremi kasutamisega ning kui AnsaldoBreda peab selle hüvitama, siis tuleb need hüvitised üle anda Taani riigile, kuna too on kahjudega seotud kulud kandnud täiendavate lepingute alusel. Komisjon peab vajalikuks Taani riigile sellesisulise kohustuse panemist.
- (374) Eespool nimetatut silmas pidades jõudis komisjon järeldusele, et DSB on saanud seoses avaliku teenindamise lepingutes ette nähtud veeremi tarnimisel ilmnenu viivitustega 104 miljoni Taani krooni ulatuses liigset hüvitist. Komisjon on siiski seisukohal, et liigse hüvitise mõju aitas vältida eespool kirjeldatud dividendide väljamaksmine. Taani riigile makstud dividendide üldsumma on nimelt suurem kui kasum, millele on lisatud veeremi tarnimisel ilmnenu viivitustega seotud hüvitiste summa. Komisjon nendib seega, et tegelikult ei ole DSB liigset hüvitist saanud.
- iii. Kopenhaageni ja Ystadi vaheline liin**
- (375) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas DSB on saanud eelise nimetatud liini teenindamiseks. Seoses sellega uuris komisjon kaht aspekti.
- (376) Esiteks veendus komisjon, et ajavahemikul 2000–2004 ei saanud DSB avaliku teenindamise lepingust tulenevalt rahalist toetust ja liini teenindati väljaspool avaliku teenindamise raamistikku.
- (377) Seoses sellega märgib komisjon, et Taani asutused on selgitanud Kopenhaageni ja Ystadi vahelise liini teenindamise tingimusi pärast 2000. aastat. Taani asutused täpsustasid muu hulgas, et liin kaasati eraldi lepingu alusel „ühistranspordi“ režiimi alles 2002. aastal, kui oli selgeks saanud, et liin ei ole tasuv. Samuti osutasid Taani asutused, et kõnealuse lepingu kohaselt ei pidanud Taani riik ajavahemikul 2002–2004 DSBlle kõnealuse liini teenindamise eest mingeid täiendavaid hüvitisi maksma. Taani asutused kinnitasid, et Kopenhaageni ja Ystadi vahelist liini ei ole enne 2005. aastat riigi vahenditest rahastatud.
- (378) Komisjon märgib, et liini kaasamine „avaliku reisijateveo“ režiimi aastatel 2002–2004, maksmata seejuures mingeid täiendavaid hüvitisi lisaks DSBlle aastateks 2002–2004 sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel makstavatele hüvitistele, ei toonud kaasa liigse hüvitise maksmist. Liini kaasamine avaliku transpordi režiimi tõi ju DSBlle kaasa täiendavaid kohustusi, kuid lepingujärgsed maksed ei suurenenud. Samuti tähendas see, et liiniga seotud tulu arvati DSB avaliku teenindamisega seotud kogutulu hulka. Komisjon võtab aga teadmiseks, et 2002. aastal oli liin kahjumis ning et just sel põhjusel kaasati see „ühistranspordi“ režiimi. Seega ei põhjustanud kaasamine liigse hüvitise maksmist.
- (379) Igal juhul leiab komisjon, et kui liin oluks majanduslikult tasuv, oleks sellelt teenitav tulu suurendanud DSB avaliku teenindamisega seotud tegevuse kogutulu. Seega hõlmaks selle liiniga seotud liigse hüvitise hindamist üldine uurimine, mille eesmärgiks on välja selgitada, kas DSB on saanud liigset hüvitist aastateks 2000–2004 sõlmitud avaliku teenindamise lepingu täitmise raames teenitud kasumi kaudu. Komisjon viitab niisiis käesoleva otsuse põhjendustes 324–353 esitatud mõttekäigule.
- (380) Teiseks uuris komisjon DSB Kopenhaageni ja Bornholmi vahelise liiniga seotud kulusid ja ennekõike Ystadi ja Rønne<sup>(51)</sup> vahelise praamiühenduse arvestamist reisijatele müüdavate ühispiletite hinnas.
- (381) Komisjon tuletab meelde, et kahe nimetatud sadama vahelise mereühenduse tagab riigiettevõtte Bornholmtrafikken A/S Taani riigiga hankekonkursi tulemusel sõlmitud lepingu alusel. Taani asutused täpsustasid ettevõtte Bornholmtrafikken A/S kõnealusest lepingust tulenevaid kohustusi, sealhulgas kohustust koordineerida sõidugraafikuid bussi- ja rongiettevõtetega. Samuti täpsustasid Taani asutused, et hinnapolitika valdkonnas ei ole seatud ühtki muud kohustust peale miinimumhindade määramise.

(51) Praamide sihtsadam Bornholmis.

- (382) Taani asutuste esitatud teavet silmas pidades märgib komisjon, et Bornholmtrafikken A/S rakendab DSB ja Gradhundbusi suhtes üht ja sama hinnakirja. Ainus hind, mis kehtib üksnes DSB suhtes, on DSB Orange erihind, mis kehtib Suur-Belti väina ületamisel. Nimetatud hind vastab siiski ettevõtte Bornholmtrafikken A/S konkreetsetele kaubanduslikele eesmärkidele, kuna programm DSB Orange võimaldab Jüütimaalt Bornholmi reisijaid meelitada. Erihinnaga pileteid saab osta üksnes teatavatel tingimustel (kindlad rongid, veebipõhine broneerimissüsteem, piiratud piletite arv, jne) ning see on seotud samal liinil tegutsevate bussiettevõtjate teenustest erinevate teenustega. Komisjon märgib, et erihinnaga piletid on saanud väga väike hulk kliente ning et alates 2009. aastast seda enam ei pakuta.
- (383) Seega on komisjon seisukohal, et hinnakiri, mida ettevõtte Bornholmtrafikken A/S on kõnealusel praamiliinil rakendanud, ei ole andnud DSBlle eelist bussiihendust ja samuti integreeritud hindu pakkuvate konkurentide ees. Komisjon on niisiis arvamusel, et praamiühenduse hinnad ei ole kaasa toonud DSBlle liigse hüvitise maksmist.
- (384) Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et kõnealuste avaliku teenindamise eest makstavate hüvitiste suurus on välja arvestatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisas sätestatud eeskirjadega.
- (385) Seega järeldeb komisjon, et Taani transpordiministri ja DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingute raames tehtud lepingujärgsete maksetega antud riigiabi on siseturuga kokkusobiv, lähtudes määrusest (EÜ) nr 1370/2007, millega rakendatakse ELi toimimise lepingu artiklit 93.
- 8.3.3. TEATAVATE MAKSUMEETMETE MÕJU AVALIKU TEENINDAMISE EEST MAKSTAVATE HÜVITISTE KOKKUSOBIVUSELE
- (386) Menetluse algatamise otsuses nentis komisjon, et Taani eraettevõtete suhtes, kes tegutsevad käibemaksust vabastatud sektorites, nagu näiteks ühistranspordi sektor, kehtib töötasult maha arvatava tulumaksu erirežiim („lønsomsafgift“). Komisjon märkis siiski, et riigiettevõtete, näiteks DSB suhtes see maks ei kehti.
- (387) Kuigi teine kaebuse esitaja DKT viitas sellele, et DSB vabastamine töötasult maha arvatavast tulumaksust võis DSBlle anda konkurentsieelise, ei uurinud komisjon tulumaksu küsimust, kuna seda hõlmas komisjoni eraldi menetluse raames läbi viidud üldine uurimine<sup>(52)</sup>. Kaebuse esitaja viitas ka ise parlamendi küsimusele ja komisjoni nimel esitatud proua Kroesi vastusele<sup>(53)</sup>.
- (388) 9. juuni 2009. aasta kirjas teatas komisjon DKTLle, et pärast kõnealuste meetmete uurimist otsustas komisjon eespool nimetatud menetluse lõpetada. Komisjon osutas nimelt sellele, et komisjoni ja Taani asutuste vahel oli toimunud arutelu ja teabevahetus, mille eesmärgiks oli saada selgitusi võimalike probleemide kohta ja seoses maksuvabastusest tulenevate kaksipidimõistmistega riigiabi eeskirjade valdkonnas. Selles kontekstis nõustusid Taani asutused õigusakte muutma.
- (389) Komisjon märgib niisiis, et Taani võttis vastu 25. juuni 2008. aasta seaduse nr 526, millega välistatakse riigi- ja eraettevõtete vahelise konkurentsi moonutamise võimalused seoses töötasult maha arvatava tulumaksuga. Komisjon märgib ka, et seadus jõustus 1. jaanuaril 2009 ning et pärast nimetatud kuupäeva kehtib töötasult maha arvatav tulumaks ka DSB suhtes.
- (390) Käesoleva uurimise seisukohast peab komisjon vajalikuks märkida, et DSB maksuvabastus kuulus parameetrite hulka, mille alusel määrati kindlaks DSBlle avaliku teenindamise lepingute raames makstava hüvitise suurus, nagu on osutatud käesoleva otsuse põhjenduses 88. Komisjon märgib, et maksuvabastus vähendas DSB avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavate teenustega seotud tegevuskulu. Seega nendib komisjon, et maksuvabastuse kaotamisel pidanuks Taani riik lepingujärgseid makseid vastavalt suurendama.
- (391) Seega on komisjon seisukohal, et kui DSB tulumaksuvabastus on riigiabi, tuleks see samastada maksuvabastusele vastavate „täiendavate lepingujärgsete maksetega“. Sellisel juhul nendib komisjon, et nimetatud „täiendavad lepingujärgsed maksed“ ei oleks kaasa toonud DSBlle liigse hüvitise maksmist.
- (392) Lisaks märgib komisjon, et alates 1. jaanuarist 2009 kehtib töötasult maha arvatav tulumaks ka DSB suhtes. Seoses sellega kasvab DSB maksukohustus, mis omakorda mõjutab avaliku teenindamise lepingute raames osutatavate teenustega seotud tegevuskulu. Taani asutused osutasid, et DSB täiendavad kulud hüvitatakse, et võtta arvesse lepingujärgsete maksete suuruse arvestamisel kasutatavate parameetrite sellist muutust.
- (393) Seoses sellega on komisjon seisukohal, et DSB maksuvabastuse kaotamisest tulenevate täiendavate maksukulude hüvitamine sobib kokku avaliku teenindamise lepingute üldise hüvitiste süsteemiga. Komisjon kontrollis, kas hüvitis vastas täpselt DSB avaliku teenindamisega seotud tegevuse valdkonnas lisandunud maksukoormusele.

<sup>(52)</sup> Kaebus on komisjoni juures registreeritud. Toimiku viitenumber on CP78/2006.

<sup>(53)</sup> Proua Kroesi 19. jaanuari 2009. aasta kiri proua Riis-Jørgensenile, D(09)6.

- (394) Seega järeldab komisjon, et Taani riigi hüvitatud töötasult maha arvatav tulumaks, mille nüüd tasub DSB ise, ei too kaasa liigse hüvitise maksmist ning seda tuleb pidada määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaselt siseturuga kokkusobivaks.

## 9. KOKKUVÕTE

- (395) Komisjon on seisukohal, et Taani transpordiministeeriumi ja ettevõtte DSB vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingud on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

- (396) Komisjon jõudis siiski järeldusele, et kõnealune riigiabi on määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaselt siseturuga kokkusobiv, tingimusel et Taani lisab kehtivatesse avaliku teenindamise lepingutesse käesoleva otsuse põhjendustes 222–240 ja 356 kirjeldatud tagastamismehhanismi. Sellisel juhul on kõnealune riigiabi kokkusobiv kuni kehtivate avaliku teenindamise lepingute lõppemiseni.

- (397) Käesoleva otsuse objektiks olnud kokkusobivust hinnati määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel, mis on kohaldatav ajal, kui komisjon otsuse vastu võtab.

- (398) Komisjon märgib, et määruses (EÜ) nr 1370/2007 ette nähtud hindamiseeskirjad on sisuliselt samasugused nagu määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud eeskirjad, mida komisjon esitas ja tõlgendas menetluse algatamise otsuses. Komisjon nendib, et käesoleval juhul ei oleks määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamine kaasa toonud teistsuguseid järeldusi.

- (399) Kõnealune riigiabi on kokkusobiv kuni kehtivate avaliku teenindamise lepingute lõppemiseni. Tegemist on lepingutega, mis on sõlmitud aastal 2004, see tähendab ajavahemikus 26. juulist 2000 kuni 3. detsembrini 2009, võistlevat pakkumismenetlust korraldamata ning mille kestus on 10 aastat. Seega kuuluvad abid määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõike 3 punkti d ning artikli 8 lõike 3 viimase ja eelviimase lause reguleerimisalasse. Komisjon tuletab siiski meelde, et kooskõlas määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 8 lõikega 2 võtavad liikmesriigid meetmeid artiklis 5 sätestatud lepingute sõlmimise eeskirjadega vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks enne 3. detsembrini 2019,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

### Artikkel 1

Taani transpordiministeeriumi ja ettevõtte Danske Statsbaner vahel veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingud on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Kõnealune riigiabi on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 93 kohaselt siseturuga kokkusobiv, tingimusel et järgitakse käesoleva otsuse artikleid 2 ja 3.

### Artikkel 2

Taani lisab kõigisse ettevõttega Danske Statsbaner sõlmitud kehtivatesse avaliku teenindamise lepingutesse käesoleva otsuse põhjendustes 222–240 ja 356 kirjeldatud tagastamismehhanismi, mille peamised tunnused on järgmised.

- Lepingujärgsete maksete korrigeerimine majandusaasta lõpus brutokärpe kaudu, mille suurus määratakse kindlaks järgmise võrrandi alusel:

$$\text{Kogutulu} - \text{mõistlik kasum} - \text{kogukulu} = \text{brutokärpe}$$

- Brutokärpe moduleerimine, võtmaks arvesse töö tõhustamist ja teenuse kvaliteedi tõstmist järgmise võrrandi ja järgmiste parameetrite kohaselt:

$$\text{Tagastamismehhanism} = \text{brutokärpe} - \text{korrektiivid} (\text{kulu } \Delta. + \text{reisijakm } \Delta) = \text{netokärpe}$$

- kulu  $\Delta$ : kulude kärpimine (reisijakilomeetri kohta) võrdluses nelja viimase aasta keskmiste kuludega järgmise arvestuse kohaselt: kulude vahe reisijakilomeetri kohta võrreldes nelja viimase aasta keskmise kuluga (protsentides) korrutatud üldise tulubaasiga; ja
- reisijakm  $\Delta$ : reisijate arvu kasv reisijakilomeetrites (0,80 Taani krooni reisijakilomeetri kohta);
- tulemuslikkuse parandamisest tulenevate kärpete summa ei saa olla suurem kui konkreetse aasta brutokärpe. Seega paikneb netokärpe nulli ja brutokärpe vahel.

- Tagastamismehhanismile seatakse ülempiir, mis võimaldab tagada mõistliku kasumi säilitamise vastavalt järgmisele võrrandile ja karakteristikutele:

$$\frac{\text{Mõistlik kasum (6 \%)} + \text{korrektiivid (kulu } \Delta. + \text{ reisisjakk } \Delta)}{\text{Omakapital}} < 12 \%$$

- Arvestuses võetakse arvesse üksnes DSB omakapitali seda osa, mis vastab ettevõtte avaliku teenindamisega seotud tegevusele;

- mõistliku kasumi ülempiiriks määratakse 12 %-line omakapitali tootlus, kusjuures kolme aasta keskmine ei või olla suurem kui 10 %.

#### Artikkel 3

Hüvitised, mida ettevõtte Ansaldo Breda on DSBLE seoses veeremi tarnimisel ilmnenu viivitustega maksnud, tuleb üle anda Taani riigile.

#### Artikkel 4

Kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist esitab Taani komisjonile teabe meetmetest, mida on võetud otsuse artiklite 2 ja 3 täitmiseks.

#### Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Taani Kuningriigile.

Brüssel, 24. veebruar 2010

*Komisjoni nimel*  
*asepresident*

Joaquín ALMUNIA