



2026/241

2026.2.6.

**A BIZOTTSÁG (EU) 2026/241 HATÁROZATA**

**(2025. július 14.)**

**az SA.21143 – C 41/08 (korábbi NN 35/08) számú, a dán közlekedési minisztérium és a Danske Statsbaner közötti közszolgáltatási szerződések tekintetében Dánia által végrehajtott állami támogatásról**

*(az értesítés a C(2025) 4676. számú dokumentummal történt)*

**(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére <sup>(1)</sup>, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

**1. ELJÁRÁS**

- (1) A Danske Statsbaner SV (a továbbiakban: DSB), egy dániai közvállalkozás és az inkumbens vasúttársaság (lásd a (84) preambulumbekendést) részére odaítélt közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó, 2003. február 3-án és 2006. június 1-jén beérkezett két panaszt követően, valamint figyelembe véve a Dánia által benyújtott információkat <sup>(2)</sup>, az Európai Bizottság (korábban: az Európai Közösségek Bizottsága, a továbbiakban: Bizottság) 2008. szeptember 10-én megindította az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) <sup>(3)</sup> 108. cikkének (2) bekezdése (korábban az Európai Közösséget létrehozó szerződés [a továbbiakban: EKSZ] <sup>(4)</sup> 88. cikkének (2) bekezdése) szerinti hivatalos vizsgálati eljárást.
- (2) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(5)</sup>. A Bizottság felkérte Dániát és más érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (3) A Bizottság hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozata részben tárgyát képezte az egyik panaszos által a Törvényszékhez benyújtott, megsemmisítés iránti keresetnek. A keresetet mint elfogadhatatlant a Törvényszék 2009. november 25-i végzésével <sup>(6)</sup> elutasította.
- (4) A Bizottság 2009. december 17-i levelében felkérte Dániát és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be hozzá az ebben az ügyben az állami támogatások összeegyeztethetősége vizsgálatának megfelelő jogalapjával kapcsolatos észrevételeiket a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK <sup>(7)</sup> és az 1107/70/EGK <sup>(8)</sup> tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 1370/2007/EK rendelet) <sup>(9)</sup> értelmében.

<sup>(1)</sup> HL C 309., 2008.12.4., 14. o.

<sup>(2)</sup> Dánia 2004. június 1-jei, 2006. október 31-i, 2006. december 19-i, 2007. január 3-i, 2007. február 2-i, 2007. március 1-jei, 2007. június 8-i, 2007. július 27-i, 2007. október 31-i, 2008. január 16-i, 2008. február 28-i és 2008. április 17-i beadványaiból származó információk.

<sup>(3)</sup> Az Európai Unióról szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata (HL C 326., 2012.10.26., 13. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Közösséget létrehozó szerződés 2002. évi, egységes szerkezetbe foglalt változata (HL C 325., 2002.12.24., 33. o.).

<sup>(5)</sup> HL C 309., 2008.12.4., 14. o.

<sup>(6)</sup> A Törvényszék 2009. november 25-i végzése, Andersen kontra Bizottság, T-87/09, ECLI:EU:T:2009:468.

<sup>(7)</sup> A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969. június 26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.; helyesbítés közzétéve: HL L 169., 1991.6.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1969/1191/oj>) (a továbbiakban: 1191/69/EGK rendelet).

<sup>(8)</sup> A Tanács 1107/70/EGK rendelete (1970. június 4.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról (HL L 130., 1970.6.15., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1970/1107/oj>) (a továbbiakban: 1107/70/EGK rendelet).

<sup>(9)</sup> HL L 315., 2007.12.3., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>.

- (5) A hivatalos vizsgálati eljárás végén, 2010. február 24-én, figyelembe véve a Dánia és a DSB által szolgáltatott információkat <sup>(10)</sup>, a Bizottság elfogadta a dán közlekedési minisztérium és a DSB közötti közszolgáltatási szerződésekről szóló 2011/3/EU határozatot (a továbbiakban: a 2010. évi határozat) <sup>(11)</sup>. E határozatban a Bizottság megállapította, hogy a 2000–2004-es és a 2005–2014-es időszakra kötött közszolgáltatási szerződések alapján a DSB-nek fizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése (korábban az EKSZ 87. cikkének (1) bekezdése) értelmében állami támogatásnak minősül. Az állami támogatás az 1370/2007/EK rendelet értelmében az EUMSZ 93. cikke (korábban az EKSZ 73. cikke) szerint összeegyeztethető a belső piaccal, a 2010. évi határozat 2. és 3. cikkében meghatározott feltételek mellett. E tekintetben a 2010. évi határozat 2. cikke ismerteti a visszakövetelési mechanizmust, amelyet a dán kormánynak 2010-től kell alkalmaznia. A 3. cikk kimondja, hogy a DSB-nek az AnsaldoBredától <sup>(12)</sup> a gördülőállomány késedelmes átadása miatt kapott kompenzációt vissza kell térítenie a dán államnak.
- (6) 2011. február 18-i keresetlevelével az egyik panaszos a Törvényszék előtt a 2010. évi határozat részleges megsemmisítését kérte <sup>(13)</sup>.
- (7) A Törvényszék a T-92/11. sz. ügyben <sup>(14)</sup> 2013. március 20-án hozott ítéletével részben megsemmisítette a 2010. évi határozatot. A Törvényszék megállapította, hogy a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét a támogatás kifizetésének időpontjában hatályos anyagi jogi szabályok, nevezetesen az 1191/69/EGK rendelet alapján kellett volna értékelni. A Bizottság fellebbezést nyújtott be ezen ítélet ellen. Az ítélet ellen Dánia és a DSB csatlakozó fellebbezést nyújtott be.
- (8) A Bíróság a C-303/13. P. sz. ügyben <sup>(15)</sup> 2015. október 6-án hozott ítéletében megállapította, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, mivel az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-i hatálybalépését követően kifizetett támogatásokat az 1191/69/EGK rendelet helyett az említett rendelet alapján kellett volna értékelni. Így a 2009. december 3. után kifizetett támogatások tekintetében az ügyet visszautalták a Törvényszék elé. A 2009. december 3. előtt kifizetett támogatások esetében a 2010. évi határozat megsemmisítése véglegessé vált.
- (9) A Törvényszék a T-92/11. RENV. sz. ügyben 2017. január 18-án hozott ítéletében <sup>(16)</sup> helybenhagyta a Bizottság összeegyeztethetőségre vonatkozó megállapításait a 2010. január 1-je után kifizetett közszolgáltatásért járó kompenzációk tekintetében, tekintettel a 2010. évi határozat 2. cikkében előírt visszakövetelési mechanizmus bevezetésére. A Törvényszék azonban megsemmisítette a 2010. évi határozatot a 2009. december 3-a után, de 2010. január 1-je előtt teljesített kifizetésekkel kapcsolatos megfelelő indokolás hiánya miatt, amely *de facto* egyetlen, 2009. december 21-i kifizetésre vonatkozik, amelyet a 2005–2014. évekre kötött második közlekedési közszolgáltatási szerződés keretében nyújtottak (lásd a (118) preambulumbekendést). A Törvényszék konkrétan megállapította, hogy a Bizottság nem értékelte az említett időszakra vonatkozó túlkompensációt, és nem indokolta meg, hogy a kifizetést miért tekintette a belső piaccal összeegyeztethetőnek <sup>(17)</sup>. A Törvényszék erre az időszakra korlátozta felülvizsgálatát, mivel az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba, új jogi keretet biztosítva az állami támogatások értékeléséhez, míg a dán állam által 2010. január 1-jétől bevezetett visszakövetelési mechanizmus a továbbiakban biztosította a túlkompensáció megakadályozását. Következésképpen csak a 2009. december 21-i kifizetés volt érintett, mivel az az új rendelet hatálybalépése és a visszatérítési mechanizmus bevezetése között következett be <sup>(18)</sup>.

<sup>(10)</sup> Dánia 2009. január 19-i, 2009. február 16-i, 2009. július 3-i, 2009. szeptember 17-i, 2009. november 2-i és 2009. november 24-i beadványai, valamint a DSB 2009. december 12-i és 2009. december 30-i beadványai által szolgáltatott információk.

<sup>(11)</sup> A Bizottság 2011/3/EU határozata (2010. február 24.) a dán közlekedési minisztérium és a Danske Statsbaner közötti közszolgáltatási szerződésekről szóló C 41/08 (korábbi NN 35/08) sz. ügyben (HL L 7., 2011.7.11., 1. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2011/3\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2011/3(1)/oj)).

<sup>(12)</sup> 2015-ben a Hitachi Rail megvásárolta az AnsaldoBredát, és a neve Hitachi Rail Italy S.p.A-ra módosult. E határozat alkalmazásában a vállalat korábbi nevét, azaz a 2010. évi határozat elfogadásakor meglévő AnsaldoBredát fogjuk használni.

<sup>(13)</sup> Ez az ügy T-92/11. sz. ügyként vették nyilvántartásba.

<sup>(14)</sup> A Törvényszék 2013. március 20-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143.

<sup>(15)</sup> A Törvényszék 2015. október 6-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, C-303/13 P, ECLI:EU: C:2015:647.

<sup>(16)</sup> A Törvényszék 2017. január 18-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14.

<sup>(17)</sup> Ugyanott, 43. pont.

<sup>(18)</sup> Ugyanott, 37. és 46. pont.

- (10) Következésképpen ezen ítéletek azzal a következménnyel járnak, hogy a 2010. évi határozatot megsemmisítették a DSB-nek 2009. december 3. előtt (a T-92/11. sz. ügyben hozott ítélet, a megfelelő jogalap alkalmazásának elmulasztása miatt) és 2009. december 21-én (a T-92/11 RENV. sz. ügyben hozott ítélet, az indokolás hiánya miatt) kifizetett kompenzáció Bizottság általi értékelése tekintetében.
- (11) 2018. február 12-i levelében a Bizottság további információkat kért a dán hatóságoktól a DSB-nek 2009. december 21-én kifizetett kompenzációról. A Bizottság arra is felkérte a dán hatóságokat, hogy tegyék meg észrevételeiket a fent említett ítéletekkel kapcsolatban. A dán hatóságok 2018. április 9-én nyújtották be a kért információkat és észrevételeket.
- (12) Ezt követően további eszmecserékre került sor a Bizottság és a dán hatóságok, valamint a Bizottság és az egyik panaszos között (lásd a (98) preambulumbekendést).
- (13) 2020 elején kitört a Covid19-világjárvány, amely hatalmas megrázkódtatást jelentett az európai és a globális gazdaságnak. Ezért az Unió gazdaságára gyakorolt negatív hatások enyhítése érdekében a tagállamoknak és az uniós intézményeknek összehangolt gazdasági választ kellett adniuk. E kivételes körülmények között a Bizottság arra törekedett, hogy sürgősen reagáljon a Covid19-járvány kitörésével összefüggésben nyújtott állami támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentésekre, és minden szükséges eljárási könnyítést bevezetett annak érdekében, hogy lehetővé tegye a Bizottság jóváhagyási eljárásának gyors lefolytatását<sup>(19)</sup>. A Covid19-válság időszakában a Bizottságnak előnyben kellett részesítenie a Covid19-cel kapcsolatos állami támogatási intézkedéseket<sup>(20)</sup>, ennek következtében a szóban forgó intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás, valamint az egyéb eljárások lezárása késedelmet szenvedett.
- (14) Emellett 2022. február 24-én Oroszország katonai agressziót indított Ukrajna ellen. Az orosz katonai agresszió közvetlen és közvetett hatásai a belső piac egészére nézve gazdasági következményekkel jártak. Ez a helyzet gyors válaszlépéseket tett szükségessé a Bizottság részéről annak érdekében, hogy enyhítse az Unióban jelentkező közvetlen negatív társadalmi és gazdasági következményeket. E kivételes körülmények között a Bizottságot felszólították, hogy sürgősen reagáljon az ukrán válsággal összefüggésben nyújtott állami támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentésekre<sup>(21)</sup>. 2022 és 2023 folyamán a Bizottságnak elsőbbséget kellett biztosítania a szóban forgó állami támogatási intézkedések vizsgálatának<sup>(22)</sup>, aminek következtében a vizsgálat tárgyat képező intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás lezárása késedelmet szenvedett.
- (15) A Bizottság 2024. július 29-én tájékoztatási kérelmet küldött a dán hatóságoknak, amelyekre azok 2024. október 22-én válaszoltak, miután kérték a válaszok benyújtására vonatkozó eredeti határidő meghosszabbítását, és a Bizottság azt engedélyezte. A Bizottság 2024. október 31-i kérelmére a dán hatóságok 2024. november 26-án további pontosításokkal szolgáltak. E legutóbbi kérelmek elsősorban a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok körének és a 2009. december 21-én teljesített kifizetések részleteinek tisztázására irányultak. Konkrétan a számvitel helyes különválasztásának ellenőrzésére összpontosítottak azáltal, hogy tisztázták, hogy mely saját tőkét és nyereséget kell a DSB közszolgáltatási tevékenységeihez rendelni, és hogy kizárható-e a kereskedelmi tevékenységek esetleges keresztfinanszírozása.
- (16) 2025. július 4-én Dánia kivételes jelleggel beleegyezett, hogy lemond az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogairól az 1/1958 rendelet<sup>(23)</sup> 3. cikkével kapcsolatban, és elfogadtatja ezt a határozatot, majd angol nyelven értesítést küld róla.

<sup>(19)</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Központi Banknak, az Európai Beruházási Banknak és az eurócsoporthoz – A Covid19-járvány nyomán hozott koordinált gazdasági válaszüntézkedések, COM(2020) 112 final, 2020.3.13., 5. szakasz.

<sup>(20)</sup> A Bizottság által a Covid19-világjárvány során az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján elfogadott valamennyi határozat jegyzéke, valamint az Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi Covid19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából című bizottsági közlemény (HL C 91L, 2020.3.20., 1. o.), elérhető ezen a weboldalon: [https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en) (legutóbbi hozzáférés: 2025. július 4.).

<sup>(21)</sup> A Bizottság közleménye – Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes válságkezelési keret a gazdaságnak Oroszország Ukrajna elleni agresszióját követő támogatása céljából (HL C 131L, 2022.3.24., 1. o.).

<sup>(22)</sup> A Bizottság által az állami támogatásokra vonatkozó, az Ukrajna ellen 2022-ben indított orosz invázióval összefüggésben a gazdaság támogatását célzó ideiglenes válságkeret értelmében elfogadott határozatok jegyzéke elérhető ezen a weboldalon: [https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en) (legutóbbi hozzáférés: 2025. július 4.).

<sup>(23)</sup> A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)).

## 2. A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK NYÚJTÁSÁRA VONATKOZÓ JOGI KERET LEÍRÁSA

### 2.1. A vasúti személyszállítás liberalizációja az Európai Unióban és Dániában

#### 2.1.1. Az Európai Unió szintjén

- (17) Az Európai Unió fokozatosan liberalizálta a vasúti személyszállítási szolgáltatásokat egy sor olyan jogalkotási intézkedés révén, amelyek célja a piac megnyitása, a megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása és a verseny fokozása volt.
- (18) A folyamat a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvvel <sup>(24)</sup> kezdődött, amelyet a tagállamoknak 1993. január 1-jéig kellett átültetniük. Ez az irányelv lefektette a vasúti közlekedés liberalizációjának alapelveit a következők révén:
- a nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokat működtető nemzetközi csoportosulások és vasúttársaságok vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogának bevezetése, és
  - az infrastruktúra-üzemeltetés és a szállítási műveletek funkcionális szétválasztásának kötelezővé tétele, különösen a számvitel terén, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása érdekében.
- (19) Ezt a keretet a 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből <sup>(25)</sup>, a 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből <sup>(26)</sup> és a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből <sup>(27)</sup> álló első vasúti csomag egészítette ki. Az ezen irányelvekben meghatározott intézkedések, amelyeket a tagállamoknak 2003. március 15-ig kellett átültetniük, a következőkre irányultak:
- a vasúti infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférés megerősítése,
  - a vasúti társaságok pénzügyi átláthatóságának javítása, és
  - független szabályozó szervek létrehozása a vasúti piaci verseny felügyeletére.
- (20) A 2004-ben elfogadott második vasúti csomag <sup>(28)</sup> elsősorban a vasútbiztonságra és a kölcsönös átjárhatóságra összpontosított, ugyanakkor erősebb szabályozási keretet biztosított a piacnyitás megkönnyítése érdekében.

<sup>(24)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/oj>.

<sup>(25)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/oj>).

<sup>(26)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 26. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/13/oj>).

<sup>(27)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról, (HL L 75., 2001.3.15., 29. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/14/oj>).

<sup>(28)</sup> Ez a csomag magában foglalta a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 2004.4.30., 44. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/49/oj>), a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 2004.4.30., 114. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/50/oj>), a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 2004.4.30., 164. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>) és az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 164., 2004.4.30., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/881/oj>).

- (21) A vasúti személyszállítás liberalizációja terén a legjelentősebb előrelépés a 91/440/EGK tanácsi irányelvet és a 2001/14/EK irányelvet módosító, 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(29)</sup> elfogadásával történt. A tagállamoknak 2010. január 1-jéig kellett átültetniük a 2007/58/EK irányelvet<sup>(30)</sup>. A 2007/58/EK irányelv fő rendelkezései a következők voltak:
- a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások infrastruktúrájához való hozzáférés jogának biztosítása a vasúttársaságok számára, beleértve az utasok fel- és leszállásának lehetőségét az útvonal mentén található állomásokon („kabotázs”), feltéve, hogy a szolgáltatás fő célja továbbra is nemzetközi maradjon, és
  - azon feltételek meghatározása, amelyek mellett az üzemeltetők a meglévő üzemeltetőkkel versenyben nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokat nyújthatnak.

#### 2.1.2. Dániában

- (22) Dánia fokozatosan összehangolta nemzeti vasúti személyszállítási keretét az Európai Unió jogszabályi követelményeivel.
- (23) A 91/440/EGK irányelv alapelveit, beleértve az infrastruktúra üzemeltetésének és a szállítási műveletek funkcionális szétválasztását, valamint a nemzetközi csoportosulások hozzáférési jogát 1991-ben a dán vasúti törvény (Jernbaneloven)<sup>(31)</sup> ültette át a dán jogba. Ez a jogi aktus megteremtette a dán vasúti ágazat korszerűsítésének és az Európai Unió célkitűzéseihez való hozzáigazításának alapjait.
- (24) Az első vasúti csomagot a 2003. december 27-i 1248. sz. törvény ültette át a dán jogba, amely olyan reformokat vezetett be, mint az infrastruktúrához való hozzáférés független szabályozása, valamint az infrastruktúra méltányos, átlátható és megkülönböztetésmentes díjszábsí mechanizmusainak létrehozása. Ez egyenlő versenyfeltételeket biztosított a vasúttársaságok számára, és előmozdította a vasúti infrastruktúra hatékony használatát.
- (25) Dánia folytatta a 2007/58/EK irányelv végrehajtását a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások liberalizációjának megkönnyítése érdekében. 2010. január 1-jétől a vasúttársaságok engedélyt kaptak arra, hogy nemzetközi szolgáltatásokat nyújtsanak, beleértve a kabotázsszolgáltatások nyújtásának lehetőségét az említett irányelvben meghatározott feltételek mellett, amely irányelvet a dán jogba a 2007. június 6-i 579. sz. törvénnyel ültették át. Ez jelentős lépést jelentett a dán vasúti piac határokon átnyúló verseny előtti megnyitása felé.

<sup>(29)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve ( 2007. október 23. ) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2007.12.3., 44. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj>).

<sup>(30)</sup> Európai uniós szinten a nemzetközi közlekedés tekintetében 2010. január 1-jén (2007/58/EK irányelv), a nemzeti vasúthálózatokhoz való hozzáférés tekintetében pedig 2019. január 1-jén (a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 352., 2016.12.23., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>) nyitották meg a vasúti személyszállítást a piaci verseny előtt. Az (EU) 2016/2370 irányelv 3. cikke szerint jöhet az irányelv 2019. január 1-jén lép hatályba, a vasúti hálózatokhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezései csak a 2020. december 14-től kezdődő üzemi menetrendre vonatkoznak. A piaci versenyt illetően az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „[a] közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni”. Az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdése a 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben meghatározza, hogy a közösségi és a nemzeti joggal összhangban odaítélt és 2000. július 26. és 2009. december 3. között tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján aláírt, vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, amennyiben a szerződés időtartama nem haladja meg a 15 évet. Az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 354., 2016.12.23., 22. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj>) bevezette azt a kötelezettséget, hogy a vasúti személyszállítási ágazatban 2023. december 24-ig tartó átmeneti időszakkal 2019. december 3-tól versenyeztetéssel kell odaítélni a közszolgáltatási szerződéseket (az említett rendelet 1. cikke (9) bekezdésének a) pontja).

<sup>(31)</sup> 1991. június 6-i 386. sz. törvény.

## 2.2. A vasúti személyszállítási közszolgáltatási kötelezettséget szabályozó jogi keret

### 2.2.1. Az uniós szabályozás

- (26) Az EUMSZ 93. cikke előírja, hogy a Szerződésekkel akkor összeegyeztethető egy támogatás, ha megfelel a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálja. Ez képezi a szárazföldi közlekedés területén a közszolgáltatásért járó kompenzáció szabályozásának jogalapját.
- (27) 1969 és 2009 között az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK rendelet szabályozta az EUMSZ 93. cikke szerinti közszolgáltatási kötelezettségeket és állami támogatásokat a közlekedési ágazatban. Az 1191/69/EGK rendelet a közszolgáltatási kötelezettségeket a vállalkozások által nem a szokásos kereskedelmi feltételek mellett vállalt kötelezettségekként határozta meg, és a kereszttámogatás elkerülése érdekében külön elszámolást írt elő. Az 1107/70/EGK rendelet tovább korlátozta a támogatás nyújtásának feltételeit, megerősítve, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó támogatásoknak meghatározott kategóriákba kell tartozniuk.
- (28) Egy 1991. évi módosítás a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi vagy regionális személyszállítást végző vállalkozásokra korlátozta, és közszolgáltatási szerződéseket vezetett be a megfelelő szolgáltatások biztosításának eszközeként. Az Altmark-ítéletben <sup>(32)</sup> a Bíróság jelezte, hogy az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet kimerítően sorolja fel azokat a feltételeket, amelyek szerint a tagállamok hatóságai az EUMSZ 93. cikke alapján támogatásokat nyújthatnak. Ezt a szempontot a Bíróság a dán Danske Busvognmænd ügyben 2004. március 16-án hozott ítéletében (más néven „Combus-ítélet”) <sup>(33)</sup> is megerősítette.
- (29) Ezt a keretet felváltotta a 2009. december 3-tól hatályos 1370/2007/EK rendelet, amely egyértelművé tette és korszerűsítette a szabályokat. Közszolgáltatási szerződéseket hozott létre a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjának általános mechanizmusaként, összehangolta az ellentételezést az Altmark-elvekkel, átlátható számítási módszereket írt elő, és a túlkompensáció és a piactorzulás megelőzése érdekében számviteli elkülönítést tett kötelezővé.

### 2.2.2. A dán szabályozás

- (30) 2000. január 1-jéig a DSB Dániában monopolhelyzetben volt a vasúti személyszállítási szolgáltatások terén. Azóta a dán törvényhozás két alternatív rendszert vezetett be a vasúti személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében <sup>(34)</sup>:
- egyrészt a kereskedelmi alapon működtetett vasúti személyszállítást, amelyhez az állami hatóságok nem nyújtanak kompenzációt („nyílt hozzáférés”),
  - másrészt a közlekedési közszolgáltatási szerződés keretében működtetett személyszállítást, amelyhez a hatóságok kompenzációt nyújtanak („személyszállítási közszolgáltatások”).
- (31) 2009 végén a dán hatóságok szerint a nyílt hozzáférésű rendszer keretében nem került sor rendszeres személyszállítási szolgáltatás üzemeltetésére.

<sup>(32)</sup> A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. pont.

<sup>(33)</sup> A Törvényszék 2004. március 16-i ítélete, Danske Busvognmænd kontra Bizottság (Combus), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, 100. pont.

<sup>(34)</sup> A vasúti társaságokról szóló, időközben módosított 1998. május 18-i 289. sz. törvény (dánul: Lov om jernbaneverksamhed m.v.) . 2010 elején a vasúti társaságokról szóló törvény legutóbbi egységes szerkezetbe foglalt változata a 2004. december 2-i 1171. sz. törvény volt. A vasúti társaságokról szóló, 1998. május 18-i 289. sz. módosított törvény szabályozza a dániai vasúti szállítási műveleteket, megkülönböztetve a kereskedelmi és a közszolgáltatási szállítást. Szabályokat állapít meg az engedélyezésre, az infrastruktúra kezelésére, valamint a közszolgáltatási szerződések odaítélésének és finanszírozásának módjára vonatkozóan, biztosítva, hogy az állami kompenzáció ne torzítsa a versenyt.

- (32) Ami a személyszállítási közszolgáltatásokat illeti, a dán szabályozási keret a közszolgáltatási szerződések két típusát különbözteti meg:
- az illetékes állami hatóságok és az üzemeltető között közvetlen tárgyalások útján, előzetes pályázati felhívás nélkül kötött közszolgáltatási szerződéseket. Az ilyen közszolgáltatási szerződések tárgyalására illetékes hatóság a közlekedési minisztérium <sup>(35)</sup>,
  - a pályázati eljárást követően odaítélt közszolgáltatási szerződéseket. A pályázaton elnyerhető közlekedési közszolgáltatási szerződések tekintetében az illetékes hatóság a Trafikstyrelsen, a közlekedési minisztérium által létrehozott szabályozó hatóság <sup>(36)</sup>.
- (33) A vasúttársaságokról szóló, az adott időpontban alkalmazandó dán törvény (lásd a 34. lábjegyzetet) szerint az illetékes hatóságoknak nem volt jogi kötelezettségük arra, hogy bizonyos közszolgáltatási szerződések odaítélését pályázati eljárás alá vonják. A törvény 8. §-a úgy rendelkezett, hogy a közlekedési miniszter *dönthet* a személyszállítási közszolgáltatási szerződések pályáztatásáról, de nem írt elő ilyen követelményt. A közszolgáltatási szerződés közvetlen tárgyalás vagy versenyeztetés útján történő odaítélésére vonatkozó döntés az illetékes hatóság mérlegelési jogkörébe tartozott.
- (34) A DSB a fővonalai, regionális és helyi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat közvetlenül a közlekedési minisztériummal 1999. december 20-án, azaz a szerződés alkalmazási időszakának kezdete (2000. január 1.) és a kompenzációs kifizetések teljesítése előtt kötött tárgyalásos közszolgáltatási szerződések keretében üzemeltette.
- (35) A fentieknek megfelelően az alkalmazandó dán jogi keret nem írta elő a közbeszerzési eljárások alkalmazását a közszolgáltatási szerződések odaítélésekor. Az illetékes hatóság mérlegelési jogkörrel rendelkezett az ilyen szerződések közvetlen tárgyalás vagy versenytárgyalás útján történő odaítélése tekintetében. Következésképpen a 2000–2004-es közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése nem sértette meg a nemzeti jogot.

### 2.3. A 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés

#### 2.3.1. Fővonal és regionális közlekedés

- (36) Ez a szerződés a DSB által a 2000 és 2004 közötti időszakban közszolgáltatás keretében üzemeltetett fővonalai, illetve regionális szállításra vonatkozik.
- (37) Az 1. cikk meghatározza a DSB és a dán közlekedési minisztérium közötti megállapodás általános keretét és jogalapját, és úgy rendelkezik, hogy *„e megállapodás célja a vasúti személyszállítás pozitív fejlődésének előmozdítása azáltal, hogy kiindulópontként a DSB, a dán vasúti közvállalkozás stabil pénzügyi helyzetét veszi alapul”*.
- (38) A következő bekezdések összefoglalják az e közszolgáltatási szerződés elemzése tekintetében legfontosabb rendelkezéseket.

#### 2.3.2. A szerződés tartalma

- (39) A 2. cikk meghatározza a szerződés területi hatályát és a hálózat azon szakaszait, amelyeken a tárgyalásos szerződés alapján vasúti tömegközlekedési szolgáltatásokat nyújtanak.

<sup>(35)</sup> Kivéve a több kisebb regionális szolgáltató által üzemeltetett útvonalakat.

<sup>(36)</sup> A pályázati eljárás igénybevétele az évek során fokozatosan fejlődött ki. 2002-ben az Arriva nyerte el a nyugat-dániai regionális tömegközlekedés egy részét. 2007-ben a DSB és a First Group által alkotott közös vállalkozás volt a sikeres pályázó a kelet-dániai és dél-svédországi regionális tömegközlekedés egy része tekintetében, beleértve a nemzetközi regionális tömegközlekedési összeköttetéseket is.

- (40) A 3. cikk meghatározza a szerződés szerződéses hatályát, felvázolva az érintett vasúti szállítási szolgáltatásokat és felhasználói szolgáltatásokat. A szerződés hatálya nem terjed ki sem a pályázati eljárás keretében odaítélt közlekedési közszolgáltatásokra, sem a nyílt hozzáférésű rendszer keretében biztosított szállításra, beleértve az áruszállítást. A nyílt hozzáférésű rendszer olyan vasúti szállítási szolgáltatásokra vonatkozik, beleértve a személy- és áruszállítást is, amelyeket tisztán üzleti alapon, állami kompenzáció nélkül nyújtanak. Ezek a szolgáltatások piaci feltételek mellett működnek, ami azt jelenti, hogy nem tartoznak közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá, és magánszolgáltatók nyújthatják azokat saját pénzügyi kockázatukra <sup>(37)</sup>.
- (41) A 4. cikk felvázolja a dán közlekedési minisztérium által a DSB-nek a közszolgáltatási kötelezettségekért teljesített kifizetéseket szabályozó pénzügyi keretet. A szerződés megállapítja, hogy a DSB éves szerződéses kifizetésben részesül, amelyet a költségvetési törvényben meghatározott nettó árindex alapján kiigazítanak.
- (42) A DSB által nyújtott szállítási szolgáltatásokat a szerződés 7. cikke határozza meg részletesen. A DSB köteles bizonyos mennyiségű (vasútvonal kilométerben mért [a továbbiakban: vonatkilométer]) szolgáltatást biztosítani a szerződéses időszak során.

#### 1. táblázat

##### Megteendő vonatkilométer a szerződéses időszakban

| Év             | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------------|------|------|------|------|------|
| millió vasútkm | 41,0 | 41,7 | 41,9 | 42,1 | 43,3 |

- (43) A 8. cikk azonban kiköti: a dán közlekedési minisztérium dönthet úgy, hogy a megteendő vonatkilométerek egy bizonyos részére pályázatot ír ki, ami a szerződés vonatkozó részei tekintetében a szerződés megszűnését vonná maga után. A 8. cikk részletesen meghatározza a pályázati eljárást kívánt szállítási szolgáltatásokra alkalmazandó jogi szabályozást, valamint a pályázati eljárás jogkövetkezményeit.
- (44) A 7. cikk meghatározza a szállítási szolgáltatás vonatkozásában a menetrendekre és a járatsűrűségekre vonatkozó szabályokat is. A menetrendek tekintetében a 9. cikk rendelkezik azok összehangolásáról. A 9. cikk célja továbbá biztosítani azt, hogy a DSB koherens tömegközlekedési rendszert hozhasson létre, amely lehetővé teszi az autóbuszok és a vonatok közötti koordinációt.
- (45) A 10. cikk az új járművek DSB általi használatára és beszerzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.
- (46) Az egyéb vonatkozó rendelkezések a következők:
- a 11. cikk, amely meghatározza az infrastruktúrával összefüggő feltételeket és a dán nemzeti vasúti ügynökséggel való kapcsolatot,
  - a 12. cikk, amely az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról rendelkezik,
  - a 13. cikk, amely meghatározza a pontatlanság esetén alkalmazható szankciókat,
  - a 14. cikk. előírja a szállítási díjak rögzítésének feltételeit. E cikk értelmében a közlekedési minisztériumnak jóvá kell hagynia a szabványos jegyek áremelésére vonatkozó javaslatokat, amelyek kiegészítik a 14.2. és 14.3. cikkben előírtakat.
- (47) A szerződést 1999 decemberében, az alkalmazási időszak kezdete előtt, következképpen az első kompenzációs kifizetések 2000. január 1-jei kezdete előtt kötötték meg. A 19.1. cikk szerint a szerződés az 1999. november 26-i politikai keretmegállapodással összhangban 2000. január 1-jétől 2004. december 31-ig volt érvényes.

<sup>(37)</sup> Lásd a DSB 2000–2004-es szerződését és a DSB 2000. évi versenyjogi iránymutatásait.

## 2.3.3. Szerződés szerinti kifizetések

- (48) A fenti (41) preambulumbekkezdésben leírtak szerint a DSB által kapott pénzügyi kompenzációt a 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés 4. cikke határozza meg.
- (49) A jegyértékesítésből származó bevételek a DSB-t illetik. Ezen túlmenően a dán közlekedési minisztérium egy szerződés szerinti összegű kifizetést nyújt a DSB részére a szerződésben foglalt szolgáltatásokért.
- (50) A 4.1. cikk előírja, hogy a DSB éves fix összegű kifizetést kap a közlekedési minisztériumtól a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó távolsági és regionális vasúti szolgáltatások üzemeltetéséért.
- (51) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat tartalmazza:

## 2. táblázat

## Szerződés szerinti kifizetések (2000–2004)

| Év         | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| millió DKK | 2 884,9 | 2 945,7 | 2 953,7 | 3 039,4 | 3 057,9 |

- (52) A szerződéses kifizetések szintje a DSB 1999. június 11-én elfogadott tízéves előzetes költségvetésén alapul, amely meghatározza a DSB hosszú távú pénzügyi stratégiáját, és amelyet az 1999. november 26-án aláírt ötéves keretmegállapodás tovább pontosít. Ezenkívül e kifizetés összege a nettó árindexen (*nettoprisindekset*) alapuló éves kiigazítás tárgyát képezi.
- (53) A szerződés a megállapodás szerinti kifizetések kiegészítő szerződések (*tillægskontrakter*) révén történő kiigazításáról is rendelkezik olyan esetekben, mint például új járművek beszerzése (4.2–4.5. cikk), a szolgáltatási szintek bővítése vagy infrastruktúra-korszerűsítés. Az 5.2. cikk utólagos kiigazításokat irányoz elő a tervezett és a tényleges szolgáltatási volumen közötti eltérések miatt, a DSB viseli a teljesítmény változásainak határköltségét vagy hasznát (vonatkilométerben mérve).
- (54) A kompenzációs módszertan a dán hatóságok által előre meghatározott paramétereken alapul, amelyek magukban foglalják az előre jelzett bevételeket, a termelékenység várható javulását, a kamatlábakat, a tőkearányos jövedelmezőséget és a beruházási követelményeket. Konkrétan, a szerződéses kifizetéseket évente indexálták a nettó kiskereskedelmi árakhoz, és azokat a költségekre és bevételekre vonatkozó előrejelzések alapján határozták meg, biztosítva, hogy a kifizetések szintje fedezze a közszolgáltatási szerződés szerinti kötelezettségeket anélkül, hogy túllépné az észszerű haszonkulcsot. A kompenzációt előre meghatározták és rendszeresen kiigazították az aktualizált pénzügyi adatok és a felülvizsgált becslések alapján az állami támogatási szabályoknak való megfelelés fenntartása és a túlkompensáció elkerülése érdekében.
- (55) A 4. cikk rendelkezik továbbá bizonyos kiigazításokról a vasúti szállítási ágazatra alkalmazandó, 1999. november 26-i ötéves keretmegállapodás hatálybalépésével kapcsolatban. Az 1999. november 26-i ötéves keretmegállapodás a dán kormány és a legfontosabb parlamenti pártok közötti politikai megállapodás volt, amely a 2000–2004 közötti időszakra meghatározta a vasúti közlekedési ágazat stratégiai prioritásait. Meghatározta a beruházási prioritásokat, a szolgáltatási kötelezettségvállalásokat és a pénzügyi megállapodásokat, amelyeket később a közszolgáltatási szerződés is tükrözött. A 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés ezeket a kötelezettségvállalásokat konkrét rendelkezések és szerződésmódosítások révén foglalta magában azok végrehajtásának biztosítása érdekében.
- (56) E keretmegállapodás miatt több különös módosító rendelkezést kellett elfogadni a szerződéshez az alábbiakkal kapcsolatban:
- új gördülőállomány beszerzése és üzembe helyezése (a szerződés 10. cikke),
  - az elővárosi vonatok pool-rendszere, valamint a pályaudvarok korszerűsítése,
  - az Odense–Svendborg vasúti összeköttetés minőségének javítása,
  - a társadalmi-gazdasági tekintetben észszerű forgalmi teljesítmény előmozdítását célzó pénzügyi ösztönzők bevezetése.

- (57) A szerződés szerinti kifizetések fedezik a szerződés 10. cikkével összhangban beszerzett gördülőállománnyal összefüggő amortizációt és kamatokat is.
- (58) Az 5. cikk a vasúti díjakra, különösen a DSB által a szerződés tárgyát képező vonatokért fizetendő pályahasználati díjakra (*baneafgifter*) vonatkozik. A szerződéses kifizetések tartalmazzák a DSB-nél e hozzáférési díjakra vonatkozóan felmerült költségeket, amelyeket a 2000. január 1-jétől alkalmazandó és évente kiigazított pályahasználati díjak alapján állapítanak meg. Az éves kiigazítási mechanizmus figyelembe veszi a pályahasználati díjak változásait és a forgalom volumenének tervezett módosításait. Emellett elszámolási mechanizmus van érvényben a forgalom előző évekhez viszonyított előre nem látható változásainak korrigálására. A kiigazítás azonban nem fedezi a forgalom volumenének változásaiból eredő infrastrukturális határköltségeket, amelyek továbbra is a DSB felelősségi körébe tartoznak.

#### 2.4. A 2005–2014 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés

##### 2.4.1. Fővonal és regionális közlekedés

- (59) A dán közlekedési minisztérium és a DSB közötti második szerződés tárgya fővonalis és regionális közlekedési közszolgáltatások nyújtása a 2005–2014 közötti időszakban.
- (60) A szerződés tárgyát a bevezető a következőképpen írja le: „[e]gyértelmű keretet létrehozni e közszolgáltatás megvalósítására oly módon, hogy az állam számára garantálható legyen a vasúti közlekedés céljára elkülönített pénzügyi források lehető legeredményesebb felhasználása a vasúti személyszállítás tekintetében, valamint ügyelve a DSB stabil pénzügyi helyzetének megóvására”.

##### 2.4.2. A szerződés tartalma

- (61) Az 1. cikk meghatározza a szerződés alkalmazási hatályát. Felsorolja a hálózat azon különös szakaszait, amelyeken a közlekedést a szerződés értelmében közlekedési közszolgáltatásként biztosítják.
- (62) A DSB a legtöbb útvonalon megtartja a jegyértékesítésből származó bevételt, két konkrét közszolgáltatási útvonal kivételével: Århus–Langå–Struer és Struer–Thisted, ahol a jegybevételeket az ajánlati felhívás tárgyát képező forgalom üzemeltetője kapja. Emellett a szerződés a Németországgal való nemzetközi vasúti összeköttetésekre is kiterjed, beleértve a Rødby-n és Padborgon keresztül Koppenhágából Hamburgba irányulóan nyújtott szolgáltatásokat is. A szerződés magában foglalja a Koppenhága–Ystad útvonalat is, amelyet korábban nyílt hozzáférésű rendszer keretében üzemeltettek, de később bevontak a közszolgáltatási szerződésbe. A kompenzációs mechanizmus figyelembe veszi az infláció és a nettó kiskereskedelmi ár változásaihoz kapcsolódó indexált kiigazításokat, a nemzetközi szolgáltatások bevételemegosztási modelljét, valamint a forgalmi és bevételi előrejelzések ingadozásainak kezelésére szolgáló elszámolási rendelkezéseket.
- (63) A DSB által nyújtandó szállítási szolgáltatásokat forgalmi tervben (a vonatok száma és elosztása), megállótervben (a megállóhelyek kiszolgálása) és egy vonaltervben (csatlakozással kapcsolatos követelmények) határozzák meg. A három tervet az 1.3. cikk ismerteti, és azokat a közszolgáltatási szerződés 1. melléklete (*Bilag 1*) tartalmazza a 2005–2014 közötti időszakra vonatkozóan, csakúgy, mint az üléskapacitásra, a járatsűrűsége, a megbízhatóságra, a felhasználói elégedettségre, a szolgáltatás fennakadására és egyéb különleges feltételekre vonatkozó szabályokat.
- (64) A 2. cikk írja elő az árszabás módját, beleértve az Øresundot átszelő útvonalakra vonatkozó különleges intézkedéseket.
- (65) A 3. cikk a szóban forgó szállítási szolgáltatások körét szabályozza a nyílt hozzáférésű rendszer keretében működtetett szolgáltatásokéhoz képest. A 3.3. cikk különösen előírja, hogy a közlekedési közszolgáltatások kiterjeszthetők az aktuális kereten kívül is, anélkül, hogy ezáltal nőne a szerződés szerinti kifizetések összege. Ez azt jelenti, hogy a DSB a szerződés időtartama alatt további szolgáltatásokat is bevezethet, de viselnie kell e szolgáltatások teljes költségét, mivel a szerződés nem nyújt külön kompenzációt a szolgáltatások körének bővítéséért.
- (66) A 4. cikk meghatározza az állomások korszerűsítésével kapcsolatos szabályokat, kötelezettségeket és követelményeket, beleértve a DSB azon felelősségét, hogy az állomások korszerűsítésére vonatkozó terveket dolgozzon ki és nyújtson be felülvizsgálatra a dán közlekedési minisztériumnak.

- (67) Az 5. cikk felsorolja a DSB kötelezettségvállalásait a szállítási tevékenység ellátása tekintetében. Ezek a kötelezettségvállalások kiterjednek többek között a tájékoztatásra, a berendezések felülvizsgálatára, pályázat kiírása esetén bizonyos vonalakon a gördülőállomány üzemeltetők számára történő biztosítására, vagy a jegykibocsátás, illetve bizonyos utaskategóriák esetében az ingyenes bérletkiadás bizonyos feltételeire.
- (68) Végezetül a 6. cikk felvázolja a pályázati eljárások kezdeményezésének lehetőségét és az eljárások konkrét útvonalakon történő megszervezésének kritériumait, ami az érintett szolgáltatásokért fizetendő szerződéses kifizetések csökkenéséhez vezethet. A 6.1.1. cikk értelmében a közlekedési minisztérium megtartja a szerződés ezen pályázatokhoz kapcsolódó részeinek felmondására vonatkozó jogkörét. Felmondás esetén a szerződéses kifizetés ennek megfelelően csökken.
- (69) A 2005–2014-es szerződés egyéb vonatkozó rendelkezései a következők:
- a 6.3. cikk lehetővé teszi a DSB számára, hogy alvállalkozói szerződést kössön, miközben előírja, hogy a DSB teljes mértékben úgy felelős az alvállalkozásba adott szolgáltatásokért, mintha azt saját maga végezné,
  - a 10. cikk meghatározza az infrastruktúrával kapcsolatos feltételeket, biztosítva a vasúti kapacitás és a karbantartási feladatok megfelelő összehangolását,
  - a 11. cikk a felhasználói szolgáltatásokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, beleértve az utasok számára biztosított akadálymentességre, a jegykiadó rendszerekre és az ügyfélszolgálati követelményekre vonatkozó kötelezettségeket,
  - a 8.1. cikk meghatározza a pontatlanság esetén alkalmazandó szankciókat, valamint teljesítmény-referencia-értékeket és pénzügyi levonásokat határoz meg a szolgáltatás megbízhatóságára és pontosságára vonatkozó követelmények be nem tartása esetén,
  - a 9. cikk. előírja a szállítási díjak rögzítésének feltételeit. E cikk értelmében a közlekedési minisztériumnak jóvá kell hagynia a szerződésben előre meghatározottakon felüli viteldíjemeléseket, biztosítva az átláthatóságot és a tömegközlekedés árképzésének szabályozását.
- (70) Ezek a rendelkezések segítenek fenntartani a szolgáltatás minőségét, az infrastruktúra megbízhatóságát, az utasjogokat és a pénzügyi elszámoltathatóságot a DSB közszolgáltatási kötelezettségei tekintetében.
- (71) Az 1.1. cikk szerint a szerződés a 2005. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakra vonatkozik. A szerződést 2004. május 17-én kötötték meg, tehát 2005. január 1-jei hatálybalépése előtt, valamint a megállapodás szerinti esetleges kompenzáció kifizetése előtt.

#### 2.4.3. Szerződés szerinti kifizetések

- (72) A DSB-nek nyújtott pénzügyi kompenzációt a szerződés 7. cikke határozza meg.
- (73) A 2005–2014-es szerződés 7.1.1. cikkének megfelelően a DSB megtartja a jegyértékesítésből származó jövedelmet (lásd a (62) preambulumbekendést). Emellett kifizetéseket kap a dán közlekedési minisztériumtól a szerződésben meghatározott közszolgáltatások nyújtásáért.
- (74) A szerződés szerinti kifizetéseket az alábbi táblázat foglalja össze:

#### 3. táblázat

##### Szerződés szerinti kifizetések (2005–2014)

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

- (75) A szerződés alapján a DSB-nek teljesített kifizetéseket előre meghatározzák, és beépítik Dánia éves költségvetési törvényeibe (a továbbiakban: törvények), amelyek biztosítják a közszolgáltatási kiadások jogi és pénzügyi keretét. Ezek a törvények olyan jogalkotási eszközök, amelyek állami forrásokat hagynak jóvá és osztanak ki, beleértve a DSB-nek a közszolgáltatási kötelezettségeiért teljesítendő kifizetéseket is. Bár a kifizetések nem képezik automatikus kiigazítás tárgyát, a szerződésben meghatározott konkrét feltételek mellett felülvizsgálhatók. Az egyik ilyen felülvizsgálat az infláció miatti éves kiigazítás, amelyet a költségvetési törvényekben előírt nettó árindex alapján számítanak ki. Emellett a kompenzáció szintje teljesítményalapú kiigazítások tárgyát képezi, beleértve a rossz pontosság és az ügyfél-elégedettség miatti szankciókat, a szolgáltatási szintek módosítását, a pénzügyi tartalék levonását, a DSB és a leányvállalatok közötti költségmegosztást, valamint az infrastrukturális projektekhez vagy a közszolgáltatási kötelezettségeket érintő beruházásokhoz kapcsolódó rendkívüli kiigazításokat. Például az 1.9.4. cikk a kompenzáció egy részét az ügyfél-elégedettség felmérés eredményeihez köti, míg az 1.7.5. cikk és az 1.6.3. cikk levonásokat vezet be arra az esetre, ha a DSB nem teljesíti a pontosságra vagy az üléshely-kapacitásra vonatkozó célokat. Ezeket a mechanizmusokat a szerződés mellékletei részletezik.
- (76) A szerződés nem pontosítja, hogyan számították ki a szerződés szerinti kifizetések összegét. A dán közlekedési minisztérium azonban kifejtette, hogy ezek a kifizetések a DSB költségeire és bevételeire vonatkozó előrejelzéseken alapuló tízéves költségvetési terven alapulnak. A szabályozási keretnek megfelelően a DSB-nek külön könyvelést kell vezetnie közszolgáltatási kötelezettségeiről és kereskedelmi tevékenységeiről. A közszolgáltatási szerződések alapján teljesített szerződéses kifizetéseket ezért az egyéb kereskedelmi bevételektől és kiadásoktól elkülönítve számolják el (lásd a (90) és (91) preambulumbekendést). A pénzügyi rendelkezések biztosítják a nemzeti számviteli standardoknak és az uniós versenyszabályoknak való megfelelést, és ezáltal megakadályozzák a keresztfinanszírozást. Emellett a DSB köteles részletes éves pénzügyi jelentéseket benyújtani a közlekedési minisztériumnak, biztosítva az átláthatóságot és lehetővé téve annak ellenőrzését, hogy a kompenzáció arányos marad-e a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségekkel.
- (77) Egyéb tényezők mellett a szerződéses kifizetések egyaránt fedezik az AnsaldoBredától megrendelt új járművek beszerzéséből eredő értékcsökkenési és kamatköltségeket. A DSB flottájának korszerűsítésére és bővítésére irányuló megrendelést jelentős szállítási késedelmek jellemezték, ami hatással volt az új vonatok üzemeltetésének megkezdésére. E beruházások pénzügyi hatását az alábbi táblázat részletezi:

4. táblázat

**Az új gördülőállomány amortizációja, 2005–2014 (millió DKK)**

| Év            | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| IC4           | 50   | 167  | 247  | 258  | 258  | 258  | 258  | 258  | 258  | 258  |
| IC2           | 1    | 24   | 46   | 46   | 46   | 46   | 46   | 46   | 46   | 46   |
| Helyi vonatok |      |      |      |      |      | 15   | 44   | 74   | 89   | 89   |

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

5. táblázat

**Az új gördülőállomány átadása**

| Év            | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| IC4           | 1    | 31   | 44   | 7    |      |      |      |      |      |
| IC2           |      | 1    | 22   |      |      |      |      |      |      |
| Helyi vonatok |      |      |      |      |      |      | 14*  | 14*  | 14*  |

- (79) A gyártás és az átadás késedelme azonban azt jelentette, hogy a tényleges átadások eltértek ettől a tervtől. Ezért számos rendelkezést illesztettek be a szerződésbe a gördülőállomány átadását érintő késedelmek figyelembevétele és a rendelkezésre álló gördülőállomány ebből következő hiányának kezelése érdekében.
- (80) A 7.1.2. cikk rendelkezik annak lehetőségéről, hogy az új gördülőállomány tényleges átadása függvényében minden évben kiigazítsák a szerződés szerinti kifizetések összegét. Azokban az esetekben, amikor késedelmes volt a teljesítés, pénzügyi kiigazításokra kerülhet sor a várható szolgáltatásfejlesztések és kapacitásbővítések elhalasztásának tükrözése érdekében. Ilyen kiigazításokra azonban nem kerülhet sor, amennyiben a vonatkozó összeg kevesebb mint 8 millió DKK.

## 2.5. Osztalékfizetések

- (81) A 2000–2009 közötti időszakban nem létezett visszakövetelési mechanizmus az esetleges túlkompenzáció automatikus visszafizettetésére. A 249/1999. sz. költségvetési törvény azonban osztalékpolitikát hozott létre, amelynek célja a DSB saját tőkéjének szabályozása és annak biztosítása volt, hogy a várt szintet meghaladó eredménytöbbletet visszajuttassák az államnak.
- (82) A dán hatóságok rámutatnak, hogy ez a politika a DSB saját tőkéjének szabályozására és a versenyt esetlegesen torzító túlzott pénzügyi források felhalmozódásának megakadályozására irányult. Kijelentik továbbá, hogy az osztalékfizetéseket a DSB bevételeiből finanszírozták, tükrözve az évek során elért hatékonyságnövekedést, és hogy ezek a kifizetések *de facto* visszatérítési mechanizmusként működtek, biztosítva, hogy a várt szintet meghaladó eredménytöbbletet visszajuttassák az államnak.
- (83) 2000 és 2009 között a DSB 5 212 millió DKK osztalékot fizetett, ami 3 390 millió DKK-val (körülbelül 455 millió EUR) meghaladta a tízéves előzetes költségvetésben előre jelzett összegeket. Csak 2008-ban 364 millió DKK-t osztottak szét, ami 150 millió DKK-val több az eredetileg előre jelzetté. A dán hatóságok fenntartják, hogy ezek a kifizetések összhangban voltak a DSB pénzügyi tervezésével és költségvetési előjelzéseivel, hatékonyan megelőzve a túlkompenzációt.

## 3. AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

### 3.1. A kedvezményezett (DSB)

- (84) A DSB az állami tulajdonban lévő vasúti társaság Dániában. Fővonali és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújt a közlekedési minisztériummal kötött közszolgáltatási szerződések keretében<sup>(38)</sup>. 2009 végén Svédországban, Norvégiában és az Egyesült Királyságban is aktív volt leányvállalatai, a DSB Sverige AB, a DSB Norge és a DSB UK Ltd AS révén (lásd a (95) preambulumbekendést).
- (85) A DSB 2008-ban mintegy 9 200 munkavállalót foglalkoztatott. 2008. évi forgalma elérte a mintegy 9,85 milliárd DKK (kb. 1,32 milliárd EUR<sup>(39)</sup>) összeget.

#### 3.1.1. A DSB független közvállalkozás létrehozása

- (86) 1999-ben a DSB független közvállalkozássá vált<sup>(40)</sup>. Ezt megelőzően a DSB az állami előirányzatok rendszerének részét képezte, és ezért köteles volt valamennyi vasútvonalat egy bizonyos minimális személyszállítási szolgáltatási szinten üzemeltetni. Az e kötelezettség teljesítésével járó nettó költségeket az éves költségvetésben szereplő előirányzatokból fedezték.
- (87) 1999-ben új pénzügyi igazgatási modellt vezettek be a társaságnál. A társaság nyitómérlegét az eszközök és kötelezettségek értékelése alapján állapították meg. A dán hatóságok jelezték, hogy minden jelentősebb tétel tekintetében a DSB független szakértők bevonásával végeztetett egy további értékbecslést is.

<sup>(38)</sup> A DSB a teherszállítási tevékenységét 2001-ben átruházta a Deutsche Bahnra.

<sup>(39)</sup> Az átváltás a 2008. évi átlagos átváltási árfolyam alkalmazásával történt.

<sup>(40)</sup> A DSB SV és DSB Cargo független közvállalkozásokat 1999. január 1-jével hozta létre az 1998. július 1-i 485. sz. törvény („a DSB-törvény”).

- (88) A dán hatóságok kifejtették, hogy a DSB saját tőkéjét a hasonló, szintén jelentős értékű állóeszközökkel rendelkező társaságokkal való összehasonlítás útján határozták meg. A társaság végleges nyitómérlege 36 %-os sajáttőke-arányon alapult, amely a részvényesek saját tőkéjéből, nem pedig adósságból finanszírozott összes eszköz arányát képviseli. A magasabb sajáttőke-arány általában nagyobb pénzügyi stabilitást és a felvett tőkétől való alacsonyabb függést jelez. Ezenkívül a mérleg előzetes finanszírozáson alapult (a (86) preambulumbekzdésben említettek szerint), a DSB-t 1999-ben építették be, ami azt jelenti, hogy az induló beruházásokhoz és műveletekhez szükséges tőkét előzetesen tőkejuttatások révén biztosították, ahelyett, hogy azt működési bevételekből vagy jövőbeli finanszírozási megállapodásokból fokozatosan szerezték volna meg. E kifizetések nem tartoznak e határozat hatálya alá.
- (89) Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a DSB esetében alkalmazható jogi keretet nemzeti számviteli szabályokkal és versenyjogi iránymutatásokkal egészítették ki, amelyek értelmében a társaság a keresztfinszírozás elkerülése érdekében köteles külön számvitelt vezetni fő tevékenységeiről. A távolsági és regionális forgalomra vonatkozó kifizetéseket a DSB anyavállalata (DSB SOV) számolja el. A pénzügyi beszámolók különösen a közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó bevételeket és költségeket, valamint a DSB kereskedelmi tevékenységeihez kapcsolódó bevételeket és költségeket különböztetik meg. A kereszttámogatás elkerülése érdekében a DSB SOV pénzügyeit a „Közszolgálati tevékenységek (A. üzletág)” és a „Versenyköteles tevékenységek (B. üzletág)” üzletágakra osztják fel. Ez az elkülönítés biztosítja, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott állami kompenzációt ne használják fel versenypiaci tevékenységek támogatására, és ezáltal megfeleljenek az uniós állami támogatási szabályoknak. Az üzletágak pénzügyi kimutatásai a DSB számviteli szabályzatának és a DSB-re vonatkozó versenyjogi iránymutatásoknak a hatálya alá tartoznak, és külső ellenőrzés tárgyát képezik.
- (90) A DSB számára a közszolgáltatási szerződések alapján folyósított, szerződés szerinti kifizetéseket ezért a kereskedelmi alapon végzett egyéb tevékenységektől elkülönítve könyvelték. Az átláthatóság és a megfelelés biztosítása érdekében ezekre a számlákra szabályozói felügyeleti és jelentéstételi kötelezettségek vonatkoznak.
- (91) A DSB minden tevékenység tekintetében elkülönülő, dokumentált tevékenység-alapú költségelszámolási módszertanon alapuló számvitelt folytat, amelynek keretében képletek segítségével osztja el a költségeket és bevételeket. A közszolgáltatási szerződések esetében ez azt jelenti, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódó valamennyi közvetlen költséget – például a személyi jellegű ráfordításokat, a vasúti járművek értékcsökkenését és az infrastruktúra-hozzáférési díjakat – ennek megfelelően allokálják, míg a közvetett költségeket szabványosított költségelosztási kulcsok alkalmazásával osztják el. A közszolgáltatási szerződések keretében történő jegyértékesítésből származó bevételeket szintén külön számolják el, biztosítva, hogy az állami kompenzáció csak a közszolgáltatás nyújtásának nettó költségét fedezze.

### 3.1.2. A DSB leányvállalatai

#### 3.1.2.1. A DSB S-tog a/s

- (92) A DSB S-tog a/s 100 %-ban a DSB tulajdonában van, és az összes városi és elővárosi vasúti szolgáltatást üzemelteti Koppenhágában és vonzáskörzetében.
- (93) Független vállalként a DSB S-tog a/s számvitele elkülönül a DSV-étől. Hasonlóképpen a DSB számviteli szabályainak értelmében a DSB és a DSB S-tog a/s közötti tranzakciókat a piaci feltételek szerint kell lefolytatni.
- (94) A dán közlekedési minisztérium és a DSB S-tog a/s között létrejött, városi és elővárosi tömegközlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szerződések nem képezik az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozat, és így e határozat tárgyát.

#### 3.1.2.2. Egyéb leányvállalatok és tulajdoni részesedések

- (95) A DSB 100 %-os tulajdonosa a DSB Sverige AB, a DSB Norge és a DSB UK Ltd AS vállalatoknak, amelyek tevékenysége személyszállítási és kapcsolódó szolgáltatások nyújtása Svédországban, Norvégiában és az Egyesült Királyságban (lásd a (84) preambulumbekzdést).

- (96) A teljesség kedvéért a DSB 60 %-os részesedéssel rendelkezik a Roslagståg AB társaságban, amely a Stockholm térségében található Roslag vonalat üzemeltette 2009 végén. A DSB tulajdonában van továbbá a BSD ApS magánjogi társaság, amely a szellemi tulajdonjogok védelmével foglalkozik. Ezenkívül 2009 végén a DSB és a DSB S-tog a/s együttes tulajdonában állt a DSB Rejsekort A/S holding, amely 52 %-os részesedéssel rendelkezett a Rejsekort A/S vállalatban, az elektronikus tömegközlekedési jegyárúsító rendszer üzemeltetőjében. Ezek a leányvállalatok azonban nem tartoznak a vizsgált közszolgáltatási szerződések hatálya alá, és külön számvitelt vezetnek, ami bizonyítja, hogy nem részesültek az értékelés tárgyát képező intézkedések keretében elkülönített pénzeszközökben.
- (97) A DSB csoport más, kizárólag kereskedelmi jellegű tevékenységeket is folytat, amelyek kapcsolt és társult vállalkozásokhoz tartoznak. Ezek a vállalkozások a DSB külföldi tevékenységeit (pl. a DSB Roslagståg AB és a DSB Tågvarðsbolag AB), valamint kiosk és éttermi termékek értékesítését (DSB Kort & Godt A/S [korábban DSB Detail A/S]) végzik. A DSB e tevékenységeikért nem kap közszolgáltatási kötelezettségért járó díjat.

### 3.2. A panaszosok

#### 3.2.1. Az első panaszos

- (98) Jørgen Andersen a Gråhundbus v/Jørgen Andersen (a továbbiakban: Gråhundbus) márkanév alatt autóbuszos szállítási szolgáltatásokat nyújt Dániában és külföldön. A Gråhundbus autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó magánvállalkozás, amely többek között a Koppenhága (Dánia) és Ystad (Svédország) közötti útvonalat üzemelteti. Ystadot vízi közlekedés kapcsolja össze a Bornholm szigettel (Dánia).

#### 3.2.2. A második panaszos

- (99) A Dansk Kollektiv Trafik (a továbbiakban: DKT) több dán közlekedési szolgáltatót képviselő szakmai szövetség.

## 4. AZ ÚJBÓLI ELFOGADÁS INDOKAI

### 4.1. A 2010. évi határozat (2011/3/EU)

- (100) Andersen úr és a DKT, a két panaszos által a DSB-nek odaítélt közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban benyújtott két panaszt követően a Bizottság 2008. szeptember 10-én úgy határozott, hogy megindítja az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése (korábban az EKSZ 88. cikkének (2) bekezdése) <sup>(41)</sup> szerinti hivatalos vizsgálati eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).
- (101) Az eljárás megindításáról szóló határozatban az Európai Bizottság kétségeit fejezte ki a DSB-nek a két közszolgáltatási szerződés alapján a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően, különös tekintettel az eredménytöbbletre, a saját tőkére és a túlkompensáció kockázatára <sup>(42)</sup>. Megkérdőjelezte, hogy a szerződéses kifizetések a közszolgáltatási kötelezettségek költségeinek fedezéséhez szükséges mértékre korlátozódtak-e, miközben észszerű hasznot biztosítottak <sup>(43)</sup>. Aggályok merültek fel a gördülőállomány átadásának <sup>(44)</sup> késedelmével, a Koppenhága–Ystad útvonallal <sup>(45)</sup> és a versenytárgyalási eljárás hiányával kapcsolatban is, ami arra utalhat, hogy a kompenzáció nem a tényleges piaci feltételeken alapult <sup>(46)</sup>.

<sup>(41)</sup> Lásd az 5. lábjegyzetet.

<sup>(42)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (129) preambulumbekkezdését.

<sup>(43)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (81) és (128)–(129) preambulumbekkezdését.

<sup>(44)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (91)–(100) preambulumbekkezdését.

<sup>(45)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (100)–(103) preambulumbekkezdését.

<sup>(46)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (104) és (107) preambulumbekkezdését.

- (102) A Bizottság ezt követően megvizsgálta, hogy a két közszolgáltatási szerződés szerinti kompenzáció összeegyeztethető-e a belső piaccal az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke alapján, amely a közlekedési közszolgáltatási kötelezettségeket szabályozza <sup>(47)</sup>, és kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a kompenzáció szigorúan a szükséges költségek fedezésére korlátozódik-e <sup>(48)</sup>. Megvizsgálta továbbá, hogy az osztalékok dán kormány általi levonása és a szerződéses kifizetések csökkentése elegendő volt-e a túlkompensáció megakadályozásához, gondoskodva arról, hogy az állami források ne biztosítsanak jogtalan gazdasági előnyt a DSB-nek <sup>(49)</sup>.
- (103) Az eljárás végén a Bizottság 2010. február 24-én elfogadta a 2010. évi határozatát <sup>(50)</sup>.
- (104) Az említett határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a két közszolgáltatási szerződés szerinti kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése (korábban az EKSZ 87. cikkének (1) bekezdése) értelmében állami támogatásnak minősül, mivel a negyedik Altmark-kritérium nem teljesült. A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy a támogatás az EUMSZ 93. cikke (korábban az EKSZ 73. cikke) értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, bár bizonyos feltételek mellett (lásd a (109) és (110) preambulumbekezdést).
- (105) A Bizottság az összeegyeztethetőségi értékelését az 1370/2007/EK rendeletre alapozta. A Bizottság e tekintetben megjegyezte, hogy az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba, és hatályon kívül helyezte az 1191/69/EGK rendeletet. Következésképpen a Bizottság azon a véleményen volt, hogy az összeegyeztethetőség vizsgálatának az 1370/2007/EK rendeleten, nem pedig az 1191/69/EGK rendeleten kell alapulnia, mivel a bizottsági határozat meghozatalakor ez volt az alkalmazandó jogszabály. A Bizottság ezt az álláspontot arra a felfogásra alapozta, hogy a támogatás az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének (korábban az EKSZ 88. cikke (3) bekezdésének) megsértésével nyújtott jogellenes támogatásnak minősül, amely a jogszabályi rendelkezések időbeli alkalmazása szempontjából olyan folyamatban lévő helyzetnek minősül, amelynek jövőbeli hatásait a bizottsági határozat meghozatalának időpontjában hatályos jog szabályozza. Ennek alapján a Bizottság a következő következtetéseket vonta le:
- (106) Először is, a közszolgáltatási szerződéseknek a DSB-nek közbeszerzési eljárás nélkül történő közvetlen odaítélése összhangban volt az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdésével és az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkében meghatározott átmeneti rendelkezésekkel, amelyek 2019. december 3-ig lehetővé tették a közvetlen odaítélést.
- (107) Másodszor, a közszolgáltatási szerződések megfelelnek az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkében meghatározott valamennyi feltételnek. A szerződések egyértelműen meghatározták a közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket (4. cikk (1) bekezdés a) pont); a kifizetések előre meghatározott, objektív és átlátható paramétereken alapultak a túlkompensáció megelőzése érdekében (4. cikk (1) bekezdés b) pont); a szerződések meghatározták a jegyértékesítésből származó bevétel azon részét, amelyet a DSB megtarthat (4. cikk (2) bekezdés); a szerződések időtartama pedig 5 és 10 évre korlátozódott, ami megfelelt a rendelet 15 éves maximális időtartamra vonatkozó kötelezettségének (4. cikk (3) bekezdés).
- (108) Harmadszor, ami a 2000 és 2009 közötti időszakot illeti, a Bizottság úgy becsülte, hogy a DSB 3 390 millió DKK-val (körülbelül 455 millió EUR) magasabb nyereséget ért el a DSB eredeti tízéves költségvetésében előre jelzetttnél. Megállapítást nyert, hogy a kompenzáció meghaladta a DSB-nél a közszolgáltatási szerződésekből eredő kötelezettségei teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges szintet, valamint az észszerű hasznot, amelyet Dánia 6 %-ban határozott meg. Dánia azzal érvelt, hogy a DSB az eredetileg tervezettnél 3 500 millió DKK-val (körülbelül 470 millió EUR-val) többet fizetett osztalékként. A Bizottság elismerte, hogy e kiegészítő osztalékok beszedésével a dán hatóságok úgy korrigálták a DSB többletét, hogy a DSB gyakorlatilag nem részesült túlkompensációban ebben az időszakban. Következésképpen a Bizottság a 2010. évi határozat 1. cikkében megállapította, hogy a dán közlekedési minisztérium és a DSB között a 2000 és 2009 közötti időszakban kötött közszolgáltatási szerződések alapján teljesített kompenzációk az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése (korábban az EKSZ 87. cikkének (1) bekezdése) (az 1. cikk első bekezdése) értelmében állami támogatásnak minősülnek, amelyek az 1370/2007/EK rendelettel összhangban az EUMSZ 93. cikke értelmében összeegyeztethetők voltak a belső piaccal (az 1. cikk második bekezdése).

<sup>(47)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (124) és (131) preambulumbekezdését.

<sup>(48)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (128)–(129) preambulumbekezdését.

<sup>(49)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (88)–(90) preambulumbekezdését.

<sup>(50)</sup> Lásd a 11. lábjegyzetet.

- (109) A 2010 januárjától teljesített kifizetések tekintetében a jövőbeli túlkompensáció elkerülése érdekében a 2010. évi határozat előírta Dánia számára, hogy vezesse be a 2010. évi határozat (222)–(240) és (356) preambulumbekzdésében ismertetett visszakövetelési mechanizmust, amelyet akkor kell alkalmazni, ha a DSB-nek megítélt kompenzáció egy utólagos vizsgálatot követően túl magasnak bizonyul. E mechanizmus szerint a DSB jogosult volt arra, hogy észszerű hasznót (szintén 6 %-ot) tartson fenn (lásd a 2010. évi határozat 2. cikkét).
- (110) A Bizottság továbbá felszólította Dániát, hogy biztosítsa a gördülőállomány késedelmes átadása miatt az AnsaldoBredától a DSB-nek járó kompenzáció dán állam részére történő visszafizetését (lásd a 2010. évi határozat 3. cikkét).

#### 4.2. A vonatkozó bírósági eljárások összefoglalása

- 4.2.1. *A 2011/3/EU határozatnak a Törvényszék T-92/11. sz. ügyben 2013. március 20-án hozott ítélete <sup>(51)</sup> általi részleges megsemmisítése*
- (111) A Törvényszék Hivatalához 2011. február 18-án benyújtott keresetlevelével Andersen úr keresetet indított a 2010. évi határozat 1. cikke második bekezdésének megsemmisítése iránt (lásd a (108) preambulumbekzdést), mivel a támogatás túlkompensációval jár, és mivel a Bizottság téves jogalapot alkalmazott a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során.
- (112) Keresete alátámasztása érdekében Andersen úr három jogalapra hivatkozik: az első jogalap téves jogalkalmazásra hivatkozott, mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a dán kormány nem követett el nyilvánvaló mérlegelési hibát, amikor a Koppenhága–Ystad útvonalat közszolgáltatásnak minősítette, és felvette a közszolgáltatási szerződések rendszerébe. A második jogalap téves jogalkalmazásra hivatkozott, mivel a Bizottság nem rendelte el az összeegyeztethetetlen túlkompensáció visszatéríttetését a közszolgáltatási szerződések alapján. A harmadik jogalap szerint a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot, amikor az 1191/69/EGK rendelet helyett az 1370/2007/EK rendeletet alkalmazta az ügy tényállására.
- (113) A Törvényszék 2013. március 20-i ítéletében (a továbbiakban: a Törvényszék első ítélete) megsemmisítette a 2010. évi határozat 1. cikkének a támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó második bekezdését.
- (114) A megsemmisítés azon a megállapításon alapult, hogy a Bizottság a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor az 1191/69/EGK rendelet helyett helytelen jogalapot alkalmazott – az 1370/2007/EK rendeletet. A Törvényszék hangsúlyozta, hogy a bejelentés nélkül kifizetett támogatások esetében az alkalmazandó anyagi jogi szabályok azok, amelyek a támogatás folyósításának időpontjában hatályban voltak, mivel az ilyen támogatás által előidézett előnyök és hátrányok a támogatás nyújtásának időszakában keletkeznek: „A támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét a támogatás kifizetésének időpontjában hatályos anyagi jogi szabályok, nevezetesen az 1191/69/EGK rendelet alapján kellett volna értékelni” <sup>(52)</sup>.
- (115) A Törvényszék első ítélete szerint tehát a támogatásoknak a kifizetés időpontjában hatályos szabályok szerinti értékelése biztosítja a jogbiztonságot, védi a jogos elvárásokat, és tiszteletben tartja azt az elvet, hogy az anyagi jogi szabályok nem alkalmazhatók visszaható hatállyal, kivéve, ha maga a rendelet kifejezetten előírja, ami az 1370/2007/EK rendelet esetében nem történt meg <sup>(53)</sup>.

<sup>(51)</sup> A Törvényszék 2013. március 20-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143.

<sup>(52)</sup> Ugyanott, 46. pont.

<sup>(53)</sup> Ugyanott, 45–50, 55. és 58. pont.

4.2.2. *A Bíróság C-303/13. P. sz. ügyben 2015. október 6-án hozott ítélete, amely részben hatályon kívül helyezi a Törvényszék első ítéletét* <sup>(54)</sup>

- (116) A Bizottság által a Törvényszék első ítélete ellen benyújtott fellebbezést követően a Bíróság a C-303/13. P. sz. ügyben 2015. október 6-án hozott ítéletében megállapította, hogy a 2010. évi határozat elfogadásakor a Bizottságnak először az 1191/69/EGK rendelet fényében kellett volna megvizsgálnia a 2000 és 2004 közötti évekre kötött első közszolgáltatási szerződés alapján kifizetett támogatásokat, valamint a 2005 és 2014 közötti évekre kötött második közszolgáltatási szerződés alapján 2009. december 3. előtt kifizetett támogatásokat annak megállapítása érdekében, hogy e támogatások megfelelnek-e az említett rendelet II., III. és IV. szakaszában előírt feltételeknek, és így mentesültek-e az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól <sup>(55)</sup>.
- (117) Ami a 2009. december 3. előtt kifizetett támogatásokat illeti, a Bíróság helybenhagyta a Törvényszék első ítéletét abban a részében, amelyben az megsemmisítette a 2010. évi határozat 1. cikkének második bekezdését a téves jogalap (az 1191/69/EGK rendelet helyett az 1370/2007/EK rendelet) alkalmazása miatt.
- (118) A 2005 és 2014 közötti időszakra vonatkozó második közszolgáltatási szerződés alapján 2009. december 3. után kifizetett támogatásokat illetően a Bíróság megállapította, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor nem értékelte, hogy az ezen időszakban nyújtott támogatás megfelel-e a 2009. december 3-án hatályba lépett 1370/2007/EK rendelet anyagi jogi követelményeinek.
- (119) Következésképpen a Bíróság visszautalta az ügyet a Törvényszék elé, hogy értékelje újra a 2010. évi határozat jogszerűségét a támogatás 1370/2007/EK rendelet rendelkezései szerinti értékelése tekintetében, amennyiben a támogatást a hatálybalépését követő időszakban fizették ki.

4.2.3. *A Törvényszék T-92/11. RENV. sz. ügyben 2017. január 18-án hozott ítélete a 2009. december 3. után kifizetett támogatások újraértékeléséről* <sup>(56)</sup>

- (120) A Törvényszék a T-92/11. RENV. sz. ügyben 2017. január 18-án hozott ítéletében (a továbbiakban: a Törvényszék második ítélete) helybenhagyta a Bizottság azon megállapításainak többségét, amelyek a közszolgáltatási szerződések alapján a DSB-nek fizetett közszolgáltatásért járó kompenzáció összeegyeztethetőségére vonatkoznak. Az indokolás elégtelensége miatt azonban megsemmisítette a 2009. december 21-én teljesített konkrét kifizetéssel kapcsolatos összeegyeztethetőségi megállapítást.
- (121) Konkrétabban, keresetének alátámasztása érdekében a felperes három jogalapra hivatkozott (lásd még a fenti (112) preambulumbekendést): először is, hogy a Bizottság tévesen nem állapított meg nyilvánvaló hibát a Koppenhága–Ystad útvonal közszolgáltatásnak minősítése során; másodsor, hogy tévedett, amikor nem rendelte el a belső piaccal összeegyeztethetetlen túlkompensáció visszatérítését; harmadszor pedig, hogy helytelenül alkalmazta az 1370/2007/EK rendeletet az 1191/69/EGK rendelet helyett.
- (122) A panaszos első jogalapját illetően a Törvényszék elutasította ezt a jogalapot, megerősítve, hogy a tagállamok az uniós jog alapján széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása tekintetében, ami csak nyilvánvaló hiba esetén vizsgálható. A Bíróság hangsúlyozta, hogy a Koppenhága–Ystad útvonal közszolgáltatásnak minősítése a Bornholm szigetére való bejutás biztosítására és a dán közlekedési rendszer koherenciájának fokozására irányuló közérdekű célokon alapul. Következésképpen a Törvényszék nem állapított meg nyilvánvaló hibát abban, hogy a Bizottság elfogadta, hogy Dánia az útvonalat közszolgáltatásnak minősítette, és belefoglalta a közszolgáltatási szerződésekbe.

<sup>(54)</sup> A Törvényszék 2015. október 6-i ítélete, Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.

<sup>(55)</sup> Ugyanott, 54. pont.

<sup>(56)</sup> A Törvényszék 2017. január 18-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14.

- (123) A Törvényszék a második jogalap vizsgálata során megállapította, hogy a Bizottság az EUMSZ 296. cikkét megsértve nem indokolta meg megfelelően azt a döntését, hogy nem rendelte el a DSB-nek közszolgáltatási feladattal kapcsolatban kifizetett túlkompenzáció visszatérítését, különösen a 2009. december 21-én teljesített kifizetést illetően. A Törvényszék megjegyezte, hogy a Bizottság a belső piaccal való összeegyeztethetőség értékelése során az osztalékokkal kapcsolatos elméletére támaszkodott, de a releváns időszakban a túlkompenzációra vonatkozóan nem végzett részletes vizsgálatot vagy indokolást. Ezzel szemben a Törvényszék elismerte, hogy 2010. január 1-jétől a dán állam visszatérítési mechanizmust vezetett be, amely – amint azt maga a felperes is elismerte – ezen időszak alatt ténylegesen megakadályozta a túlkompenzációt. Következésképpen a Törvényszék csak a 2009. december 21-i kifizetésre vonatkozó részében semmisítette meg a vitatott határozatot.
- (124) A Törvényszék elutasította a harmadik jogalapot, megállapítva, hogy a Bizottság nem követett el hibát az 1370/2007/EK rendeletnek a második közszolgáltatási szerződés alapján 2009. december 3-tól kifizetett támogatások összeegyeztethetőségének értékelésére történő alkalmazásáról szóló határozatában.

#### 4.3. Az újbóli elfogadás hatálya

- (125) A Törvényszék első<sup>(57)</sup> és második ítéletének való megfelelés érdekében a Bizottságnak az EUMSZ 266. cikkével összhangban újra el kell fogadnia az 1191/69/EGK rendeletet alkalmazó hivatalos vizsgálati eljárás lezárásáról szóló határozatot, amely megfelelő jogalap annak értékeléséhez, hogy az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-i hatálybalépése előtt teljesített két közszolgáltatási szerződés szerinti kompenzáció kifizetése megfelel-e az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó követelményeinek, és az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó rendelkezései alapján mentesült-e az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti előzetes bejelentési kötelezettség alól. Ezen túlmenően a Bizottságnak újra el kell fogadnia határozatát a második közszolgáltatási szerződés alapján 2009. december 21-én teljesített kifizetésnek az 1370/2007/EK rendelet alapján történő értékelése tekintetében, biztosítva, hogy a határozatot kellően megindokolja.

### 5. DÁNIA ÉSZREVÉTELEI

- (126) A (11) és (12) preambulumbekkezdésben említettek szerint Dánia észrevételeket és további magyarázatokat nyújtott be a 2010. évi határozatot részben megsemmisítő bírósági ítéleteket követően, fenntartva eredeti álláspontját. Ezek az észrevételek kiegészítették a 2010. évi határozat elfogadásához vezető hivatalos vizsgálati eljárás során korábban benyújtott információkat (lásd a (4) preambulumbekkezdést).

#### 5.1. Az 1191/69/EGK rendelet szerinti csoportmentességre vonatkozó észrevételek

- (127) Dánia azzal érvelt, hogy a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott kompenzációt mentesíteni kell a bejelentési kötelezettség alól, amennyiben megfelel a vonatkozó rendeletnek. A dán hatóságok konkrétan vitatják a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő értelmezését, amely a Combus-ügyben hozott ítéletre hivatkozik, amely szerint az állami támogatást tartalmazó tárgyalásos eljárásban odaitélt közszolgáltatási szerződések nem élveznek csoportmentességet, és azokat az 1191/69/EGK rendelet értelmében be kell jelenteni a Bizottságnak. Ezzel szemben a dán hatóságok azt állítják, hogy amennyiben az 1191/69/EGK rendelet alkalmazandó, a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott kompenzáció mentesül a bejelentési kötelezettség alól, amennyiben megfelel az említett rendeletnek. Ez az értelmezés az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdésén alapul, amely kifejezetten mentesíti a rendelet feltételeinek megfelelő közszolgáltatásért járó kompenzációt az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól.

<sup>(57)</sup> Amennyiben a Bíróság a C-303/13. P. sz. ügyben helybenhagyta ezt az ítéletet, azaz megsemmisítette a 2010. évi határozat 1. cikkének második bekezdését a 2009. december 3. előtti kifizetett támogatások tekintetében.

- (128) A dán hatóságok azzal érvelnek, hogy az 1191/69/EGK rendelet feltételei teljesülnek, mivel a kompenzáció szigorúan a közszolgáltatási kötelezettségek nettó költségeinek fedezésére korlátozódik, amint azt a rendelet 10. és 11. cikke előírja. Kiemelik, hogy a kompenzációt részletes pénzügyi modellek – többek között többéves költségvetések – alapján számítják ki, amelyek figyelembe veszik az összes releváns tényezőt, például a várható bevételeket, a működési költségeket és az észszerű haszonkulcsot. Bár maguk a szerződések nem tartalmazzak hivatalos visszakövetelési mechanizmust, a dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eredménytöbbletet más intézkedések – például az államnak történő osztalékkifizetések és a későbbi szerződések kompenzációs szintjének kiigazítása – révén kezelik. Azzal is érvelnek, hogy ezek az intézkedések hatékonyan megakadályozzák a túlkompensációt. A dán hatóságok rámutatnak továbbá a közszolgáltatási szerződésekben egyértelműen meghatározott közzolgáltatási kötelezettségekre, például a szolgáltatás folyamatosságára, a minőségre és a lefedettségre vonatkozó követelményekre, amelyek bizonyítják a rendelet rendelkezéseinek betartását.
- (129) Ezen elemek alapján a dán hatóságok fenntartják, hogy a DSB-nek nyújtott kompenzáció teljes mértékben megfelel az 1191/69/EGK rendeletnek, és ezért nem teszi szükségessé az uniós állami támogatási szabályok szerinti bejelentést.

## 5.2. A 2009. december 3. előtt teljesített kifizetésekre vonatkozó észrevételek

- (130) A dán hatóságok azon a véleményen vannak, hogy a 2009. december 3. előtt teljesített kompenzációs kifizetések összegegyeztethetők a belső piaccal.

### 5.2.1. A kompenzáció összegének meghatározására szolgáló paraméterek

- (131) A dán hatóságok megjegyzik, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen, objektív és átlátható módon állapították-e meg a 2009 és 2014 között teljesített kifizetések tekintetében.
- (132) A dán hatóságok úgy vélik, hogy ezek a kétségek félreértésen alapulnak, mivel a kompenzáció mértékét – akárcsak az előző időszakban – a 2005 és 2014 közötti időszak tízéves költségvetése alapján számították ki. A Bizottság kétségeire válaszul Dánia további pontosításokat nyújtott be, és benyújtotta a 2005–2014 közötti időszakra vonatkozó tízéves költségvetést, amely konkrét működési és pénzügyi előrejelzéseken alapult. A kompenzáció szintjének megállapításához használt paraméterek olyan tényezőket tartalmaztak, mint a várható infláció, a jegyárak kiigazítása, a termelékenység javulása, a kamatlábak, a saját tőke megtérülése és a gördülőállományba történő tervezett beruházás. A dán hatóságok azzal érveltek, hogy ezeket a paramétereket előzetesen meghatározták, és beépítették a dán jogszabályokba és a tömegközlekedési szerződésekbe. Dánia továbbá fenntartotta, hogy az alkalmazott módszer összhangban volt az előző időszakban (1999–2008) alkalmazott módszerrel, és hogy a kompenzációt részletes előzetes költségvetési tervezéssel határozták meg.
- (133) A dán hatóságok ezt a költségvetést benyújtották a Bizottságnak az annak alapjául szolgáló alábbi előrejelzésekkel és feltevésekkel együtt:
- az átlagos éves infláció mértéke: 2,5 %,
  - a jegyárak emelkedése az inflációnak megfelelően: 2,5 %,
  - a termelékenység átlagos éves növekedése: 2,5 %,
  - éves kamatláb: 5,15 %,
  - adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség: 6 %,
  - gördülőállományba történő beruházás: legfeljebb mintegy 10 milliárd DKK,
  - a megtett kilométerek számának növekedése a teljes időszakban: mintegy 20 %,
  - az utasszám növekedése a teljes időszakban: mintegy 20 %,
  - mentesség a DSB alkalmazottaira vonatkozó munkáltatói hozzájárulás alól.

- (134) Dánia továbbá azt állítja, hogy ezt a költségvetést a pályahasználati díjakkal, az infrastruktúrával kapcsolatos kötelezettségekkel és a 2003-ban végrehajtott pénzügyi kiigazításokkal kapcsolatos kötelezettségek alapján készítették el, amelyek később mind a szerződéses kifizetésekben, mind a költségvetési törvényben tükröződtek az akkori kötelezettségekkel való összhang biztosítása érdekében. Az e díjakban bekövetkezett változásokat és a DSB-nek fizetett kompenzáció emiatt bekövetkezett csökkenését időközben – még annak aláírása előtt – belefoglalták a szerződésbe. A közlekedési minisztérium a 112/2004. sz. törvényben határozta meg a szerződés tartalmát és a költségvetést, és ezeket az adatokat a költségvetési törvény tartalmazta (lásd a 2003. évi költségvetési törvény 28.61.01. cikkének (10) bekezdését).

#### 5.2.2. *Nem áll fenn a túlkompensáció kockázata*

- (135) A dán hatóságok észrevételezték azt a három szempontot, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság kétségeit fejezte ki a túlkompensáció kockázatával kapcsolatban, elsősorban i. a DSB eredménytöbbletét, ii. a DSB saját tőkéjét és iii. a DSB működési eredményeit, valamint további érveket mutattak be, amelyek véleményük szerint cáfolják a túlkompensáció kockázatát (lásd például az eljárás megindításáról szóló határozat (88)–(90) és (126)–(131) preambulumbekkezdését).

##### 5.2.2.1. *A DSB eredménytöbblete*

- (136) A dán hatóságok először is úgy vélik, hogy a DSB eredményeinek javulása nem túlkompensációnak köszönhető. Dánia szerint a kompenzáció kiszámításának alapja helyes volt, ezért az eredmények javulását nem eredményezhette esetleges túlkompensáció, hanem az más körülmények miatt következhetett be. Különösen azt állítják, hogy a kompenzáció kiszámításához használt paramétereket helyesen állapították meg, és a megfigyelt eredménytöbblet olyan tényezőknek tudható be, amelyeket a kompenzáció szintjének meghatározásakor nem lehetett előre látni.
- (137) Dánia szerint a pénzügyi teljesítménynek a kezdeti költségvetési előrejelzésekhez viszonyított eltérései a többéves közszolgáltatási szerződések velejárói. A hatóságok hangsúlyozzák, hogy a kompenzációt nem lehet olyan módon előre meghatározni, amely biztosítja az előre jelzett és a tényleges költségek, bevételek és észszerű haszon közötti pontos egyezést. Azzal érvelnek, hogy még abban az esetben is, ha a közszolgáltatási szerződéseket versenypályázatok útján ítélik oda, a piaci feltételek és az üzleti körülmények változnak, ami az eredeti előrejelzésektől eltérő pénzügyi eredményekhez vezet.
- (138) A dán hatóságok számos tényezőt azonosítanak, amelyek hozzájárulnak a DSB jobb pénzügyi teljesítményéhez, többek között a következőket:
- általános gazdasági tendenciák és a közlekedési piac alakulása,
  - termelékenyséjavulás, például a munkaerőköltségek vagy az infrastruktúrához való hozzáférés költségeinek csökkenése (például a teherszállítási ágazat értékesítését követően),
  - az értékcsökkenési költségek változásai,
  - jobb pénzgazdálkodási gyakorlatok.
- (139) Következésképpen Dánia azt állítja, hogy ezek a tényezők a túlzott kompenzáció helyett inkább a DSB eredménytöbbletét magyarázzák.

##### 5.2.2.2. *A DSB működési eredményei*

- (140) Ami a költségvetésben szereplő, nyereségfelosztás előtti működési eredményeket illeti, a dán hatóságok hangsúlyozzák, hogy az eredmények megfigyelt javulásából nem lehet arra következtetni, hogy a DSB túlkompensációban részesült volna. Ez a javulás inkább számos olyan – negatív vagy pozitív hatású – tényező eredménye lehet, amelyet a kompenzáció mértékének megállapításakor még nem lehetett figyelembe venni.
- (141) Dánia úgy véli, hogy az eredeti költségvetéshez viszonyított ilyen mértékű eltérések a közszolgáltatási kötelezettség ellátására vonatkozó többéves szerződések esetében elkerülhetetlenek. Ilyen esetben pedig nem állapítható meg a kompenzáció mértéke oly módon, hogy utólagos vizsgálatot követően ki lehessen jelenteni, hogy az – a bevételek és az észszerű haszon levonása után – pontosan megfelel a valós költségeknek.

- (142) A dán hatóságok szerint még abban az esetben is, ha a közszolgáltatási kötelezettség pályázat elnyerésének az eredménye, a piacon és az érintett vállalkozás helyzetében bekövetkezhetnek olyan változások, amelyek miatt a tényleges eredmény nem felel meg a szerződés megkötésekor a kedvezményezett vállalkozás által tervezettnek.
- (143) Dánia ezért úgy véli, hogy az eredmények ilyen váratlan tényezők miatt bekövetkező javulása vagy romlása alapján nem lehet kijelenteni, hogy a kompenzációt túlkompenzáció vagy alulkompenzáció nyújtását eredményező módon állapították volna meg.
- (144) Jelen esetben az eredmények megfigyelt javulása több tényező együttes jelenlétének eredménye: ilyen például az általános gazdasági helyzet alakulása, az érintett piacon bekövetkező fejlemények vagy a termelékenység javulása miatti nyereség (például a munkaköltség vagy az infrastruktúra-használati költségek csökkenése a teherszállítási üzletág átadása után, az amortizáció csökkenése vagy a pénzügyi igazgatás javulása).
- (145) Dánia hozzáteszi továbbá, hogy a DSB-vel kötött szerződéseket az jellemzi, hogy a szerződő felek a szokásos piaczgazdasági megfontolások alapján állapodtak meg a fizetésről, és a kifizetés szintjét úgy határozták meg, hogy az fedezze a DSB költségeit, miközben figyelembe veszi a várható bevételeket és az észszerű hasznot. Az a tény, hogy a DSB végül a költségvetésben szereplőnél jobb pénzügyi eredményeket ért el, nem utal arra, hogy a szerződésekben rögzített kompenzációs összegek túl magasak lettek volna. Dánia kiemeli továbbá, hogy a DSB által termelt eredménytöbblet az 1999. évi 249. sz. költségvetési törvényben meghatározott állami osztalékpolitika hatálya alá tartozott, amely biztosította, hogy a többlet pénzügyi forrásokat visszajuttassák az államnak, ahelyett, hogy azokat a DSB megtartotta volna (lásd alább a (146) preambulumbeközdést).

#### 5.2.2.3. A kompenzáció csökkentése és az osztalékfizetés

- (146) A dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy még ha nem is történt túlkompenzáció, annak kockázatát eleve kizárta a dán kormány 1999. évi 249. törvényben bejelentett osztalékpolitikája és a DSB-vel kötött megállapodás keretében fizetendő kompenzáció mértékének ezt követő csökkentése.
- (147) Dánia valójában úgy véli, hogy osztalékpolitikája által biztosította, hogy a DSB ne emelje saját tőkéjét a várt, és következésképpen szükséges szint fölé. Noha nem írtak elő jogilag kötelező szabályt, a dán hatóságok úgy vélik, hogy az osztalékpolitika megkísérel összeegyeztetni két kulcsszempontot:
- Piacgazdasági megfontolások: a politika figyelembe vette a piaczgazdaságban alkalmazott szokásos gazdasági elveket annak meghatározásához, hogy a DSB számára milyen szintű saját tőke és pénzügyi struktúra volt gazdaságilag indokolt, tekintettel annak működési szükségleteire és pénzügyi helyzetére.
  - Társadalmi-gazdasági és versenypolitikai megfontolások: az osztalékpolitika szélesebb körű társadalmi-gazdasági tényezőket is tükrözött, beleértve a versennyel kapcsolatos aggályokat is. Konkrétan azt kívánta biztosítani, hogy a DSB saját tőkéje megfelelő szinten maradjon, és hogy a működési támogatásokat ne használják fel olyan jogtalan pénzügyi előny létrehozására, amely torzíthatta a versenyt.
- (148) A dán hatóságok megjegyzik, hogy a szándék szerint az államnak teljesítendő osztalékfizetést a DSB saját tőkéje mértékének korrigálására szolgáló eszközként használták a társaság megalapítását követő években, valamint a működési többlet visszafizetésére, amennyiben később úgy tűnt, hogy a DSB eredményei valójában jobbakk lettek az elvártnál. Ez az elv az 1999. évi 249. sz. törvényből (költségvetési törvény) következik. Az osztalékfizetést fel kell használni a DSB tőkeszerkezetének, illetve ezáltal a nettó tényleges működési támogatásnak a folyamatos szabályozására. Az osztalékpolitikát ezenkívül úgy határozták meg, hogy az a DSB-t hatékonyságának javítására ösztönözze, mivel a kiindulópont az volt, hogy az osztaléknak a DSB adózás utáni többlete felének kell megfelelnie. A hatékonyság javulása így bizonyos mértékig nyereséges a DSB számára, nem csupán a működési támogatás visszafizetésében nyilvánul meg.

- (149) A dán hatóságok szerint ez összhangban van a piacgazdaság általános megfontolásaival, amelyek értelmében az észszerű haszon mértékének meghatározása során megengedett az ösztönzők használata – amint azt a Bizottság is ajánlja <sup>(58)</sup>.
- (150) Dánia rámutat arra, hogy ennek az osztalékpolitikának az alkalmazása az 1999–2006 közötti időszakban, a szerződés keretében szolgáltatást nyújtó vállalkozásokkal összefüggésben mintegy 3 milliárd DKK többlet-visszafizetést eredményezett az állam számára az eredetileg tervezett összeghez képest.
- (151) A dán hatóságok szerint az osztalékpolitika ezáltal valójában egyfajta „visszafizetési mechanizmusként” működött, lehetővé téve az esetleges túlkompensációk ellentételezését. Hangsúlyozzák továbbá, hogy a DSB kompenzációjának az a része, amelyet az az államnak osztalék formájában visszafizetett, ráadásul egyértelműen magasabb a DSB költségvetésében eredetileg elvárt és a végül ténylegesen realizált eredmény közötti különbségnél. Így módon az osztalékpolitika hozzájárult annak garantálásához, hogy a DSB ne kovácsolhasson versenylőnyt az államtól kapott működési támogatásból – például azáltal, hogy saját tőkéjét az eredetileg várt szintnél jobban megnöveli vagy ilyen célra felhasználja az éves többletet.
- (152) Ezen túlmenően a dán hatóságok megítélése szerint igen nehéz meghatározni a működési támogatás utólagos kiigazítására vonatkozó szerződéses feltételeket. Ezzel szemben az állam – az osztalékpolitikának köszönhetően, a dán társasági jog értelmében – biztosítani tudja, hogy a nettó működési támogatást ténylegesen kiigazítsák, amennyiben az éves eredmény magasabb a szerződés megkötésekor vártnál vagy előrejelzetté. Szerinte az osztalékfizetés ezért a gyakorlatban hatékony eszközt jelent a túlkompensáció elkerülése érdekében.
- (153) A dán hatóságok emellett megemlítik, hogy az Elsőfokú Bíróság szintén úgy ítélt meg, hogy a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek a kompenzáció megállapítását illetően, amennyiben az összetett gazdasági kérdések értékelésétől függ <sup>(59)</sup>. Emlékeztetnek arra is, hogy az uniós jog nem rendelkezik olyan kötelezettségről, amely értelmében a nettó működési támogatás felülvizsgálat keretében történő csökkentésének mindig egy adott módon, például szerződésben rögzített szabályok alkalmazása útján vagy ezzel egyenértékű módszer alkalmazásával kellene történnie.

### 5.3. A 2009. december 21-i egyszeri kifizetéssel kapcsolatos észrevételek

- (154) A dán hatóságok előadják, hogy a 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetést nem szabad elszigetelten értékelni, mivel a DSB számára a 2009. december 3. és december 31. közötti időszakra vonatkozó pénzügyi beszámolóinak rekonstruálása túlzottan nehéz, sőt akár gyakorlatilag lehetetlen lenne megfelelő pontossággal. Ehelyett a Bizottságnak az egyszeri kifizetést a DSB 2009. pénzügyi évre vonatkozó éves beszámolóján alapuló arányos számítás figyelembevételével kell értékelnie.
- (155) A dán hatóságok azt állították, hogy 2009-ben a DSB sajáttőke-arányos jövedelmezősége az osztalékfizetés előtt 6 % alatt volt, ezért 2009-ben nem állt fenn a túlkompensáció kockázata.
- (156) A dán hatóságok szerint a visszakövetelési mechanizmusnak a 2009-es pénzügyi évre történő alkalmazása nem eredményezte volna a DSB-nek teljesített szerződéses kifizetések kiigazítását.

<sup>(58)</sup> A Bizottság 2005/842/EK határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj>); lásd különösen az 5. cikk (4) bekezdését.

<sup>(59)</sup> Az Elsőfokú Bíróság 2008. február 12-i ítélete, British United Provident Association Ltd (BUPA), T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 214. pont.

- (157) A 2009. évi éves jelentése alapján és a kapcsolt és társult vállalkozások figyelembevétele nélkül <sup>(60)</sup> a DSB 2009. évi közszolgálati tevékenységgel kapcsolatos adózás utáni eredménye a következőképpen alakult (millió DKK-ban):

6. táblázat

|                                                                                          |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| (158) Tényleges adózás utáni nyereség, csak kszk <sup>(61)</sup>                         | (159) 206   |
| (160) Tőke, csak kszk                                                                    | (161) 4 399 |
| (162) 6 %-os észszerű haszon (azaz a tényleges haszon alacsonyabb az észszerű haszonnál) | (163) 264   |

## 6. A DSB ÉSZREVÉTELEI

- (164) A DSB jelzi, hogy teljes mértékben osztja a dán hatóságok észrevételeit, és mindössze azt kívánja vizsgálni, hogy a Bizottság előírhatja-e a támogatás visszafizettetését, amennyiben arra a következtetésre jut, hogy a közszolgáltatási szerződések a belső piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.
- (165) A DSB úgy véli, hogy az ilyen támogatás visszafizettetése ebben az esetben ellenkezne a bizalomvédelem elvével, miáltal akadályozná az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet (az 1999. évi eljárási rendelet) 14. cikke (1) bekezdésének alkalmazását.
- (166) Először is, a DSB nem ért egyet az 1191/69/EKG rendelet 17. cikkének a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett értelmezésével, amely szerint az e rendelkezésben előírt bejelentési mentesség kizárólag az egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjára vonatkozik, a közszolgáltatási szerződésekre nem <sup>(62)</sup>.
- (167) A DSB másodszor is úgy ítéli meg, hogy jogosan gondolhatta, hogy a dán kormánynak az öt- és tízéves szerződésekhez kapcsolódó szerződés szerinti kifizetései nem minősülnek állami támogatásnak. Véleménye szerint a helyzet nem volt egyértelmű abban a tekintetben, hogy milyen módszereket kell alkalmazni az állami támogatás meglétének ellenőrzésére a szárazföldi szállítási ágazatban. A DSB másfelől úgy véli, hogy annak megítélése során, hogy a kormány előnyt biztosított-e a DSB-nek, az ügylet végrehajtásának időpontját kell figyelembe venni. Az, hogy esetleg jelen lehetett némi bizonytalanság a szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket és az esetleges további bevételi forrásokat illetően, nem akadályozhatta meg az államot abban, hogy megállapodást kössön a piaci viszonyokat tükröző árak alkalmazásával. A DSB szerint általában minden megállapodásban rejlik némi bizonytalanság, és a rendes szerződéses viszonyok esetében a vállalkozások viselik ezt a kockázatot. Egy olyan rendszer, amelyben a DSB egyedül viseli a jegyértékesítéshez vagy a kiadások előre nem látható ingadozásához kapcsolódó kockázatokat, a legjobb módja, hogy a vállalkozást szolgáltatásai javítására és egyre több utas bevonására ösztönözze <sup>(63)</sup>, ami az állam számára lehetővé teszi, hogy a lehető legjobb értéket kapja a DSB-nek nyújtott szerződéses kifizetésekért, valamint hogy a (például nem megfelelő igazgatás vagy bevételkiesés miatti) romló teljesítménnyel összefüggő kockázatokat a vállalkozásra hárítsa. A DSB-nek ezért az a véleménye, hogy az állam a két szerződés megkötésének időpontjában észszerű befektetőként járt el, aki lehetőségei optimalizálásán keresztül igyekszik az említett szerződések tekintetében a lehető legjobb eredményt elérni.

<sup>(60)</sup> A DSB 2009-re vonatkozó éves jelentése (lásd a 80–83. oldalt) és a dán hatóságok által 2024-ben nyújtott pontosítások alapján, amelyek szerint a 2009. évi éves jelentésben szereplő adatok a DSB-csoportra vonatkoznak, és magukban foglalják a nem közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységeket, valamint a kapcsolt és társult vállalkozásokat: <https://ipaper.ipapercms.dk/DSB/DSBEnglish/Reports/2009Annual/?page=1> (legutóbbi hozzáférés: 2025. július 4.).

<sup>(61)</sup> Közszolgálati kötelezettség.

<sup>(62)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (119) és (120) preambulumbekkezdését.

<sup>(63)</sup> Lásd különösen a németországi Wittenbergben nyújtott autóbussos tömegközlekedési szolgáltatásokról szóló, 2006. január 25-i 604/2005/EK bizottsági határozatot (HL C 209., 2006.8.31., 7. o.), a (78) és azt követő preambulumbekkezdések.

- (168) Harmadrészt a DSB úgy véli, hogy jogos elvárása volt az, hogy a szerződés szerinti kifizetések mindenképpen megfeleljenek az 1191/69/EGK rendeletben előírt feltételeknek, és e rendelet értelmében csoportmentességet élveznek. Kétségeinek ad hangot az említett rendelet 17. cikkének a Bizottság általi, az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt értelmezésével kapcsolatban <sup>(64)</sup>.
- (169) A DSB emlékeztet arra, hogy az 1191/69/EGK rendelet V. szakasza – amely nem tartalmaz rendelkezéseket a kompenzáció összegéről – ellentétben áll ugyanezen rendelet II–IV. szakaszával, amelyek részletes rendelkezéseket tartalmaznak a kompenzáció összegéről a közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében. A DSB szerint az 1191/69/EGK rendelet célja azon szándék kielégítése volt, hogy észszerű kompenzációt lehessen biztosítani az üzemeltetőknek. Márpedig mivel önkéntesen vállalt kötelezettségekről van szó, a közszolgáltatási szerződésben részes szállítók helyzete nagymértékben különbözik azon üzemeltetőkétől, amelyeket az állam egyoldalúan kötelez közszolgáltatási kötelezettségek ellátására, amint az a rendeletben is tükröződik. Ilyen körülmények között a Bizottság nem értelmezheti az 1191/69/EGK rendeletet az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése (korábban az EKSZ 86. cikkének (2) bekezdése) fényében.

## 7. A DKT MINT ÉRDEKELT FÉL ÉSZREVÉTELEI

### 7.1. Jogi típusú szabályok

- (170) A DKT nem ért egyet a Bizottságnak a támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó vizsgálatához kapcsolódó érvelésével <sup>(65)</sup>. Úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet megkülönböztetést tesz egyrészt a rendelet II., III. és IV. szakaszában foglalt, a valós költségeken alapuló megközelítés, másrészt az ugyanazon rendelet V. szakaszában foglalt, egy adott szolgáltatás nyújtásáért egy szolgáltató által, illetve az azonos szolgáltatásért egy versenytárs által kínált ár összehasonlításán alapuló megközelítés között. A DKT szerint ez a megkülönböztetés tükröződik az eltérő eljárási követelményeken alapuló közszolgáltatási kötelezettségek, illetve szerződések közötti – azok jellege szerinti – különbségtételben.
- (171) Következésképpen a Bizottságnak a valós költségekkel összefüggő megközelítésen, valamint az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének (korábban az EKSZ 86. cikke) végrehajtásához kapcsolódó elveken alapuló érvelése nem alkalmazható a közlekedési közszolgáltatási szerződésekben rögzített ár vizsgálatára. A DKT úgy véli, hogy ez a megközelítés ellentétes az uniós bíróságok ítélezési gyakorlatával (például a Combis-ügyben hozott ítélettel), a Bizottság gyakorlatával (a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály <sup>(66)</sup>) és az eljárás megindításáról szóló határozattal, amely maga is megerősíti az EUMSZ 93. cikkének (korábban az EKSZ 73. cikkének) *lex specialis* jellegét.
- (172) Abból a megállapításból kiindulva, hogy a Bizottság ebben az esetben a közszolgáltatási szerződésekre a valós költségeken alapuló megközelítést kívánja alkalmazni, a DKT mindamellett megfogalmazott néhány észrevételt e megközelítésről.

### 7.2. A kompenzáció összegének meghatározására szolgáló paraméterek

- (173) A DKT vitatja a Bizottság azon érvelését, miszerint a DSB kompenzációjának kiszámításához alapul szolgáló tízéves költségvetésnek köszönhetően teljesülne a második Altmark-kritérium. Véleménye szerint ezek a költségvetések nem tartalmaznak elegendő paramétert, sem kellőképpen részletes költségelemzést ahhoz, hogy meg lehessen állapítani az egyes érintett vasúti összeköttetések esetében szükséges kompenzáció mértékét.
- (174) A DKT valójában úgy véli, hogy a dán hatóságok által a túlkompensáció hiányának bizonyítása céljából bemutatott adatok nem helytállóak. A DKT több érvet is felhoz ennek alátámasztására:
- a DSB képes lett volna jelentős mértékben csökkenteni költségeit; amennyiben pályázati eljárásban vett volna részt bizonyos vonalak tekintetében,
  - ezen túlmenően a közlekedési közszolgáltatási szerződések úgy rendelkeznek, hogy a DSB pénzügyi helyzetének stabilnak kell lennie, amiben az a tény nyilvánul meg, hogy a szerződés szerinti kifizetések magasabb összegűek a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó költségek szoros értelemben vett kompenzációjánál,

<sup>(64)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (118)–(124) preambulumbekendését.

<sup>(65)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (126)–(130) preambulumbekendését és a 2010. évi határozat (176)–(181) preambulumbekendését.

<sup>(66)</sup> HL C 297., 2005.11.29., 4. o.

- a szerződéses kifizetések mértékét nem indokolták megfelelően és a tízéves költségvetéseket „méretre szabottan” dolgozták ki oly módon, hogy a DSB számára garantáljanak bizonyos nyereségszintet anélkül, hogy az az érintett összeköttetések mindegyike tekintetében a költségek és a bevételek részletes elemzésén alapult volna,
- a kompenzációs rendszert a tőkearányos jövedelmezőséghez kapcsolódó célkitűzésre alapozták, nem a többletköltségek pusztá ellentételezésére,
- a DKT által közzétett számítások szerint a Koppenhága és Århus közötti fővonali vasúti összeköttetés a DSB számára jelenleg előírt kötelezettségek figyelembevételével nyereséges lenne, ezért annak nem kellene közszolgáltatási szerződés tárgyát képeznie,
- ezen túlmenően a DSB állítólagos teljesítményjavulása szerinte nem koherens a pénzügyi adatokkal, amelyek az érintett időszak során a bevételekhez képest a munkaerőköltségek növekedését mutatják,
- a DKT hasonlóképpen kétségbe vonja a szerződés szerinti kifizetések egymilliárd DKK összegű csökkentésének valószínűségét, amely összeg a társaság éves beszámolója szerint mindössze 647 millió DKK,
- a DKT azt állítja, hogy a DSB (vonatkilométerben kifejezett) célkitűzéseit a 2000–2004 közötti időszakban nem érték el – ami a szerződés szerinti kifizetések csökkentését vonta volna maga után –, és hogy a DSB kompenzációt kapott olyan gördülőállományért, amely költségeit a késedelmes átadás miatt nem kellett viselnie,
- végül a DKT úgy véli, hogy jelentős eredményeit figyelembe véve a DSB saját maga is képes lett volna megbirkózni a gördülőállomány késedelmes átadásának pénzügyi következményeivel, mivel helyettesítő állományról volt szó. A DSB állítólag 225 millió DKK kárpótlást kapott az Ansaldo Bredától a késedelemért, amelyet vissza kellett volna fizetnie a dán államnak, amely a DKT szerint ezt a költséget viselte. A DSB eszerint állítólag 104 millió DKK többletkifizetésben részesült a szerződés szerinti kifizetések keretében olyan állománnyal összefüggésben, amelyet nem helyeztek üzembe.

(175) A DKT szerint a DSB nyereségének magas szintje a következő okokból azt bizonyítja, hogy a társaság túlkompensációban részesült:

- a DSB eredményei meghaladják a hasonló (azaz alacsony) kockázat mellett tevékenykedő társaságok által ésszerűen elkönnyelhető nyereség szintjét,
- a DKT egy, a panaszával kapcsolatban elvégzett kutatásra hivatkozik, amely azt mutatja, hogy a DSB adózás előtti haszonkulcsa (12,3 % az 1999–2004 és 12,77 % a 1999–2007 közötti időszakban) állítólag meghaladja a más európai vasúttársaságokéit (2,21 %–4,47 % az Egyesült Királyságban, 3,35 % Svédországban, 0,49–4,65 % Németországban, vagy 0,8–3,77 % az SNCF esetében), illetve a Bizottság által egy másik hasonló eljárás során megjelölt mértéket <sup>(67)</sup>,
- a DKT úgy véli, hogy ezenfelül a közszolgáltatási szerződéseket illetően a DSB eredményei egyértelműen magasabbak hazai versenytársaiénál (DSB 12,77 %, DSB S-tog 10,45 %, Arriva 4,39 %, Metro Service 6,18 %),
- a DKT hangsúlyozza, hogy a DSB eredményei jócskán (a DKT becslései szerint mintegy 3 678 millió DKK-val) meghaladják a dán állam által a DSB számára célkitűzésként kijelölt 6 %-os tőkearányos jövedelmezőség szintjét.

(176) Végül a DKT úgy ítéli meg, hogy az az érv, miszerint az osztalékfizetéssel kizárható a túlkompensáció, az alábbi okok miatt nem helytálló:

- a közszolgáltatási szerződések nem rendelkeznek a szerződés szerinti kifizetések visszafizetésével kapcsolatos mechanizmusról abban a feltételezett esetben; ha azok meghaladnák a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásának kompenzációjára korlátozódó összeget,

<sup>(67)</sup> A Bizottság 2007. október 23-i határozata (C 47/07. számú ügy, Németország) a Deutsche Bahn Regio, valamint Berlin és Brandenburg tartományok (Länder) közötti közszolgáltatási szerződésről (HL C 35., 2008.2.8., 13. o.).

- a dán kormány jelen esetben összemossa befektetői, közvállalkozás részvénytulajdonosaként játszott szerepét a közszolgáltatási kötelezettség ellátásának kompenzációját lehetővé tévő közjogi hatóság szerepével,
- az osztalékfizetés önmagában nem semmisítheti meg sem a túlkompensáció gazdasági hatásait, sem a versenytorzítást, amely következményei a piacon fennmaradnak,
- az osztalékfizetéssel kapcsolatos érv diszkriminációt von maga után a közvállalkozások és magánvállalkozások között,
- a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági keretszabály úgy rendelkezik, hogy az átvitt többlet csak mintegy 10 %-os mértéket érhet el évente <sup>(68)</sup>,
- nincs közvetlen kapcsolat a túlkompensáció és a dán államnak fizetett osztalék összege között, amely elvet egyébként már a tízéves költségvetésekben, még az esetleges túlkompensáció megállapítása előtt lefektették.

## 8. DÁNIA ÉSZREVÉTELEI A DKT MINT ÉRDEKELT FÉL MEGJEGYZÉSEIRŐL

- (177) Dánia szerint a DKT észrevételei nem vezetnek a szóban forgó tények eltérő megítéléséhez. Dánia különösen fenntartja, hogy a DSB nem részesült túlkompensációban.

### 8.1. Az elemzés általános szempontjai

- (178) Dánia a határozottan vitatja a DKT azon érvét, miszerint a kompenzációt az egyes érintett vonalak költségei alapján kellene meghatározni. Semmiféle jogalap nem követeli meg azt, hogy egy átfogó közszolgáltatási szerződés teljesítése fejében folyósított kompenzációt a szolgáltató által elfogadott minden egyes kötelezettség „mikroszintű” elemzése alapján kellene kiszámítani.
- (179) A dán hatóságok ezenkívül úgy vélik, hogy a kompenzáció vonalankénti elemzés alapján történő rögzítése ezért felesleges és megtévesztő eredményekhez vezethetne. Ez az eljárás a közös költségek megosztásával kapcsolatban jelentősebb bizonytalanságokat szülne, mint a szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával összefüggő bevételek és kiadások egészének áttekintő vizsgálata.
- (180) Ezzel szemben emlékeztetnek arra, hogy a DSB közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó számviteli adatai elkülönülten vizsgálhatók, mivel azok tekintetében elkülönült számvitelt vezet a társaság.

### 8.2. A Koppenhága–Århus összeköttetés

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

<sup>(68)</sup> A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

- (183) Ezenkívül a dán hatóságok felhívják a figyelmet arra, hogy a DKT Koppenhága–Århus vonallal kapcsolatos számításai pontatlanok, és bizonyítékokat terjesztettek elő ezen állítás alátámasztására. Hangsúlyozzák, hogy a DKT nem részletezi kellőképpen a számítás módját, és jelzik, hogy nem értenek egyet a bemutatott szám adatokkal. Dánia szerint e vonal tekintetében optimista becslés szerint is több mint 300 millió DKK-val kevesebb bevételre lehet számítani a DKT által idézett összegnél.

### 8.3. Termelékenység

- (184) A dán hatóságok cáfolják azt az érvet, miszerint a DSB termelékenységjavulásból származó nyeresége nem nőtt volna jelentős mértékben 1999 és 2007 között. Megkérdőjelezik a DKT által alkalmazott, a névleges személyzeti költségek és a forgalom arányán alapuló számítási módszert. A DSB forgalmát ugyanis több mikro- és makrogazdasági tényező is befolyásolja, aminek következtében nincs arányos és állandó korreláció a termelékenység és a forgalom között (ilyen tényező például a helyi verseny, a konjunktúra fejleményei, a politikai prioritások, az infláció, az utazóközönség változó társadalmi összetétele stb.).
- (185) A dán hatóságok két módszert javasolnak a DSB tevékenységei termelékenységének értékelésére:
- a DSB teljesítményének, azaz az utaskilométernek (ez 1,8 %-kal nőtt 1999 és 2007 között) a foglalkoztatottak (teljes munkaidős alkalmazottak) számával való összevetése,
  - a DSB teljesítményének a személyzeti reálköltségekkel (azaz a munkabér-inflációval korrigált költségekkel) való összevetése.
- (186) E két módszer szerint évi 1,9 %-kal, illetve 2 %-kal nőtt a társaság termelékenysége.

### 8.4. A szerződés szerinti kifizetések csökkentése

- (187) A dán hatóságok kijelentik, hogy a DKT által e tekintetben bemutatott szám adatok nem helytállóak. A DSB beszámolóiban szereplő és a DKT által felhasznált „szerződés szerinti kifizetések” egyaránt vonatkoznak az állammal kötött, jelen esetben szóban forgó szerződésre és más szerződésekkel (a DSB svédországi szerződéseivel: a Hovedstadens Udviklingsråddal [HUR] kötött szerződéssel és a Langå–Struer vonalra vonatkozó ideiglenes szállítási szerződéssel) összefüggő egyéb kifizetésekre.
- (188) Rávilágítanak arra, hogy az egymilliárd DKK összegű csökkenés egyértelműen következik a 2003. évi költségvetési törvényből (a 28.61.01. cikk (10) bekezdése). A 2003. és 2004. évi költségvetési törvényből ezenkívül az is kiderül, hogy felfelé kiigazították a 2003-ban és 2004-ben csökkentett összegeket. Dánia benyújt információkat, amelyek megmutatják, hogy a csökkentés teljes értéke végül 1 018 millió DKK volt.

### 8.5. Vonatkilométer

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

### 8.6. A DSB eredménye

- (190) Dánia úgy véli, hogy a DSB – 6 %-os feltételezett haszonkulcsra alapozott – előzetes költségvetése észszerű és valószerű volt. Az, hogy a nyereség végül magasabbnak bizonyult az előzetes költségvetésben foglaltnál, egy sor előreláthatatlan körülmény következménye volt, és a kormány úgy zárta ki annak hatását, hogy egyrészt rendkívüli csökkentést hajtott végre a szerződés szerinti kifizetéseken, másrészt osztalékot vett ki a társaságból.

- (191) Emellett a dán hatóságok vitatják az európai személyszállító vasúttársaságok teljesítményadatainak felhasználhatóságát erre az összehasonlításra. Rámutatnak továbbá az ilyen összevetésekben rejlő nehézségekre (a tőkeszerkezet és a tőkebefektetés mértékének különbözősége, a működési kockázattal összefüggő feltételek, a vállalatok számviteli adatait befolyásoló makrogazdasági és strukturális tényezők), és idézik az Európai Bizottság egy jelentését, amely a DSB-t nem tünteti fel az európai piacon tevékenykedő versenytársainál nyereségesebbként.
- (192) Dánia másfelől nem vitatja, hogy a DSB eredményeinek alakulása kedvezőbbnek bizonyult az eredeti költségvetésekben előrejelzettnél. Mindamellett a dán hatóságok felvilágosítással szolgálnak az adókulcsok alakulásának hatásait illetően, és benyújtják a DSB eredményeinek összefoglaló táblázatát. A dán hatóságok által benyújtott információk azt mutatják, hogy a DSB 2007-ben 670 millió DKK, 2008-ban pedig 542 millió DKK adózás utáni nyereséget könyvelt el <sup>(69)</sup>.

## 8.7. Osztalékpolitika

- (193) Dánia úgy véli, hogy az aprólékos költségvetéssel együttesen az osztalékpolitika igen hatékony módot jelent a túlkompenzáció kivédésére, mivel olyan eszközről van szó, amely rugalmasságot biztosít a túlkompenzáció elkerülésére abban az esetben, ha a költségvetés munkafelvételei tévesnek bizonyulnak. Az osztalékpolitika a szállítási szerződés alapjául szolgáló aprólékos költségvetés kiegészítőjeként működik.
- (194) A dán hatóságok emlékeztetnek arra, hogy a kompenzációt előzetesen határozták meg a bevételek és költségek széles körű becslése alapján, és az nem képez a DSB által korlátlanul felhasználható forrást. Rámutatnak továbbá arra, hogy a DSB akkor sem kaphat kiegészítő kompenzációt az államtól, ha a valós számadatok negatív irányban térnek el az előzetes költségvetéstől, például a túlzott költségszint (ennek oka lehet a rossz igazgatás, a munkabérek, a költségek, vagy a beszerzések növekedése) vagy az előrejelzésekhez viszonyított forgalomcsökkenés miatti bevételekiesés miatt. Ennélfogva a rossz teljesítménnyel összefüggő kockázat egy részét a DSB viseli.
- (195) Következésképpen a dán hatóságok szerint az osztalékpolitika a kiegészítő biztosíték szerepét tölti be a túlkompenzáció kizárása érdekében abban az esetben, ha az eredmény pozitív irányban térne el az előzetes költségvetéstől. Olyan rugalmas eszközt jelent, amelynek segítségével az állam biztosíthatja egy adott összeg visszafizettetését a társasággal.
- (196) Dánia rámutat arra, hogy a DSB-nek nem állt módjában az esetleges likviditási előnyből a piaci verseny torzítása révén – például más szolgáltatások nyújtásával, azaz kereszttámogatás útján – hasznot húzni.
- (197) Bár Dánia megerősíti, hogy az osztalékfizetéseket nem kizárólag az esetleges túlkompenzáció kezelésére számították ki, a dán kormány által felszámított összegek egyértelműen meghaladták az előre jelzett és a tényleges eredmények közötti különbségeket. A DSB által az ideiglenes számadatokon felül elért többletet teljes mértékben elvonták a társaságtól osztalék formájában. Ennek megfelelően Dánia azzal érvel, hogy nem történt túlkompenzáció.

## 9. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

### 9.1. A támogatás megléte

- (198) A Bizottság által a 2010. évi határozat 1. cikkének első bekezdésében tett megállapítás, amely szerint a vizsgált közszolgáltatási szerződések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése (korábban az EKSZ 87. cikkének (1) bekezdése) szerinti állami támogatásnak minősülnek, továbbra is érvényes, mivel a 2010. évi határozat e részét nem támadták meg. Következésképpen ez a határozat nem vizsgálja tovább az állami támogatás meglétét, mivel azt a 2010. évi határozat megállapította.

<sup>(69)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (215) preambulumbekzdését.

## 9.2. A támogatás jogszerűsége és összeegyeztethetősége

### 9.2.1. A vonatkozó jogi keret

- (199) Az EUMSZ 93. cikke a „Közlekedés” című VI. cím alá tartozik, amelynek rendelkezései kizárólag a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkoznak. Az EUMSZ 93. cikke előírja, hogy „összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. Ez a cikk az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése <sup>(70)</sup> és 107. cikkének (2) és (3) bekezdése tekintetében *lex specialis* <sup>(71)</sup>.
- (200) A Tanács az EUMSZ 93. cikke alapján elfogadta a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségekről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK rendeletet. A személyszállítási szolgáltatások tekintetében az 1191/69/EGK rendelet megállapította a vasúti szállítási szolgáltatások területén 1969. július 1-jétől 2009. december 2-áig alkalmazandó közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályokat.
- (201) Az 1191/69/EGK rendelet 2. cikke a következőképpen határozta meg a közszolgáltatási kötelezettséget: „[a] »közszolgáltatási kötelezettség« olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt”. Az 1191/69/EGK rendelet értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségek működtetési kötelezettségekből <sup>(72)</sup>, szállítási kötelezettségekből <sup>(73)</sup> és díjszábsí kötelezettségekből <sup>(74)</sup> álltak. A közszolgáltatási kötelezettségek előírása által okozott gazdasági hátrányok meghatározásakor figyelembe veendő paramétereket és a kompenzációs eljárásokat az 1191/69/EGK rendelet 5. és 10–13. cikke határozta meg. Arra az esetre, ha egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettséggel járó szolgáltatásokat működtetett, hanem egyéb tevékenységeket is folytatott, az említett rendelet 1. cikkének (5) bekezdése előírta a számlák elkülönítését, valamint olyan mechanizmusok bevezetését, amelyek alkalmasak a közszolgáltatási részleg és az egyéb tevékenységekért felelős részleg közötti kereszttámogatás elkerülésére.
- (202) Az 1191/69/EGK rendeletet módosító 1893/91/EGK tanácsi rendelet <sup>(75)</sup> megszüntette a tagállamok azon lehetőségét, hogy közszolgáltatási kötelezettségeket tartsanak fenn vagy írjanak elő a fuvarozási vállalkozások számára, kivéve azokat, amelyek tevékenysége kizárólag városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási szolgáltatások nyújtására korlátozódott <sup>(76)</sup>. A módosítás az 1191/69/EGK rendeletbe egy új szakaszt vezetett be a közszolgáltatási szerződésekről, amely egyetlen cikkből áll (14. cikk), és amely lehetővé tette a tagállamok számára, hogy közszolgáltatási szerződéseket kössenek annak érdekében, hogy a lakosság számára megfelelő szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak <sup>(77)</sup>.
- (203) Az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében a fuvarozási vállalkozásnak a közszolgáltatási kötelezettségéből eredő pénzügyi terhek címén fizetett kompenzáció mentesült az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól, amennyiben a kompenzáció megfelelt az 1191/69/EGK rendelet II., III. és IV. szakaszában meghatározott feltételeknek. Az említett rendelet ugyanis az ilyen támogatásokat a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintette.

<sup>(70)</sup> Lásd az 1370/2007/EK rendelet (3) preambulumbekendését.

<sup>(71)</sup> Lásd a „Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról” c. bizottsági közlemény (17) preambulumbekendését (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

<sup>(72)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (3) bekezdését.

<sup>(73)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (4) bekezdését.

<sup>(74)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdését.

<sup>(75)</sup> A Tanács 1893/91/EGK rendelete (1991. június 20.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 169., 1991.6.29., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/1893/oj>).

<sup>(76)</sup> A módosított 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezett: „A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza.”

<sup>(77)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdését.

- (204) Az 1107/70/EGK rendelet tovább szabályozta a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokat <sup>(78)</sup>. Az említett rendelet előírta, hogy a tagállamok nem írhatnak elő az EUMSZ 93. cikke szerinti támogatás nyújtásával járó közszolgáltatási kötelezettségeket, kivéve az 1191/69/EGK rendelet <sup>(79)</sup> hatálya alá nem tartozó díjszabási kötelezettségeket, vagy az olyan fuvarozási vállalkozásokat vagy tevékenységeket, amelyekre az említett rendelet nem vonatkozik.
- (205) Az Altmark-ítéletben <sup>(80)</sup> a Bíróság jelezte, hogy az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet kimerítően sorolja fel azokat a feltételeket, amelyek szerint a tagállamok hatóságai az EUMSZ 93. cikke alapján támogatásokat nyújthatnak. Ezt a Bíróság a Combis-ítéletében is megerősítette <sup>(81)</sup>.
- (206) Az 1370/2007/EK rendelet hatályaon kívül helyezte mind az 1191/69/EGK rendeletet, mind az 1107/70/EGK rendeletet; és 2009. december 3-án lépett hatályba. Az 1370/2007/EK rendelet csak a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállításra vonatkozik, az áru fuvarozásra nem (1. cikk). Az 1370/2007/EK rendelet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok közszolgáltatási kötelezettségeket írnak elő vagy egy vállalkozásra bízzák e kötelezettségek teljesítését, kompenzálják a közszolgáltatókat a felmerült költségekért, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért cserébe. Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése átmeneti időszakot ír elő (2009. december 3-tól 2019. december 2-ig), amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy fokozatosan megfeleljenek az említett rendelet 5. cikkében foglalt, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozó rendelkezéseknek.
- (207) Az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében a személyszállítási közszolgáltatások működtetéséért az említett rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási kompenzáció összegegyeztethető a közös piaccal, és mentesül az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól.
- (208) Azon szabályok meghatározása során, amelyek alapján értékelni kell a tagállamok által a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése céljából bevezetett támogatásoknak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alóli mentesítését, az uniós bíróságok úgy határoztak, hogy az alkalmazandó szabályok a támogatás folyósításának időpontjában hatályos szabályok <sup>(82)</sup>. Különösen, az Andersen-ügyben hozott ítéletében <sup>(83)</sup> a Bíróság az 1370/2007/EK rendelet és az 1191/69/EGK rendelet időbeli hatályát érintően jelezte, hogy a szárazföldi közlekedési ágazatban odaítélt közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott kompenzáció bejelentés alóli mentesítésére alkalmazandó jogszabályok meghatározása szempontjából releváns időpont a kompenzáció kifizetésének időpontja. A Bíróság rámutatott arra is, hogy azok a támogatások, amelyeket a tömegközlekedési vállalatok részére abban az időpontban nyújtottak, amikor az 1191/69/EGK rendelet még hatályban volt, és amelyek megfeleltek az e rendeletben szereplő feltételeknek, olyan végleges helyzeteknek minősülnek, amelyek az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésének időpontját megelőzően keletkeztek.
- (209) Következésképpen abban az esetben, ha a támogatást egy olyan időpontban kötött közszolgáltatási szerződés keretében fizették ki, amikor az 1191/69/EGK rendelet még hatályban volt, a Bizottságnak az 1191/69/EGK rendeletben megállapított feltételek szerint kell megvizsgálnia a bejelentés alóli mentességet az olyan kompenzáció tekintetében, amelyet akkor fizettek ki, amikor az 1191/69/EGK rendelet még hatályban volt, azaz az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-i hatálybalépése előtt a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatások tekintetében. Ezzel szemben az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követően kifizetett támogatások tekintetében a Bizottságnak az 1370/2007/EK rendelet fényében és az említett rendeletben megállapított átmeneti szabályokra is figyelemmel meg kell vizsgálnia az ilyen támogatás jogszerűségét és belső piaccal való összegegyeztetetőségét <sup>(84)</sup>.

<sup>(78)</sup> Az 1107/70/EGK rendelet. Ez a rendelet nem érintette a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet (HL L 156., 1969.6.28., 8. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1969/1192/oj>) és az 1191/69/EGK rendelet rendelkezéseit.

<sup>(79)</sup> A díjszabási kötelezettségek 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott fogalom meghatározásán belül.

<sup>(80)</sup> A 32. lábjegyzetben hivatkozott Altmark-ügyben 2003. július 24-én hozott ítélet 108. pontja.

<sup>(81)</sup> A 33. lábjegyzetben hivatkozott Combis-ügyben 2004. március 16-án hozott ítélet 100. pontja.

<sup>(82)</sup> A Bíróság 2015. október 6-i ítélete, Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 54. pont; a Törvényszék 2018. július 11-i ítélete, Buonotourist Srl kontra Bizottság, T-185/15 P, ECLI:EU:T:2018:430, 216. pont; a Törvényszék 2018. július 11-i ítélete, CSTP Azienda della Mobilità SpA kontra Bizottság, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 216. pont; a Törvényszék 2018. november 29-i ítélete, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) kontra Bizottság, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 132. pont.

<sup>(83)</sup> A 15. lábjegyzetben említett, 2015. október 6-i Bizottság kontra Andersen ítélet 51–55. pontja.

<sup>(84)</sup> A Törvényszék 82. lábjegyzetben említett, 2018. november 29-i Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) kontra Bizottság ügyben hozott ítéletének 158. pontja.

- (210) Következésképpen a 2009. december 3. előtt teljesített kifizetéseket és az azt követően teljesített kifizetéseket külön kell értékelni a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésének időpontjában hatályos jogszabályok alapján. A Bizottság ezért a 2009. december 3. előtt kifizetett támogatás jogszerűségét az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet alapján (9.2.2. szakasz), a 2009. december 3-tól kifizetett támogatás jogszerűségét pedig az 1370/2007/EK rendelet alapján fogja értékelni, figyelembe véve az említett rendelet 8. cikkében meghatározott átmeneti szabályokat.

9.2.2. A 2009. december 3. előtt kifizetett támogatások jogszerűsége

9.2.2.1. A 2009. december 3. előtt kifizetett támogatás jogszerűsége az 1191/69/EGK rendelet alapján

- (211) A Bíróság által az ebben az ügyben <sup>(85)</sup> megállapított elveknek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet hatálya kiterjed az említett rendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekért 2009. december 3-ig fizetett kompenzáció jogszerűségére.
- (212) Az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körét az 1. cikkének (1) bekezdése határozza meg az alábbiak szerint: „E rendelet a vasúti, közúti és belvízi szállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozási vállalkozásokra vonatkozik. A tagállamok kivonhatják a rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.”
- (213) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése szerint „[a] tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza”.
- (214) Az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése a következő pontosítást teszi:

„Ennek a rendeletnek az alkalmazásában a »díjszábsí kötelezettség« olyan kötelezettség, amely abban a tekintetben terheli a fuvarozási vállalkozásokat, hogy azok, különösen az utasok egyes rétegei, egyes árucategóriák vagy egyes útvonalak tekintetében olyan, valamely hatóság által megszabott vagy jóváhagyott díjakat alkalmazzanak, amelyek ellentétesek a vállalkozás üzleti érdekeivel, és amelyek különleges díjszábsí intézkedések bevezetéséből vagy módosításuk elutasításából fakadnak.

A fenti albekezdés rendelkezéseit nem kell alkalmazni olyan kötelezettségekre, amelyek a gazdaság egészére vonatkozó általános árpolitikai intézkedésekből fakadnak, illetve olyan intézkedésekre, amelyeket a szállítási díjakra és feltételekre vonatkozó általános érvénnyel hoznak a közlekedési piacnak vagy egy részének a szervezésére tekintettel.”

- (215) Ebben az ügyben a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott szolgáltatások (amelyekért Dánia kompenzációt nyújtott a DSB-nek) a DSB, egy állami tulajdonú vasúttársaság által üzemeltetett belföldi és nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak. Az első szerződés és a második szerződés tehát olyan fuvarozási vállalkozást érintett, amely az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó ágazatokban működik, és amelynek tevékenysége nem korlátozódott kizárólag városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatások nyújtására.
- (216) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése szerint a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek egy fuvarozási vállalkozással „[a]nnak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak”.

<sup>(85)</sup> A Törvényszék 2015. október 6-i ítélete, Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015: 647, 52. pont.

- (217) A közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó rendelkezéseket az 1191/69/EGK rendelet V. szakasza részletezi. Ez a szakasz egyetlen cikkből áll (14. cikk), amely úgy rendelkezik, hogy „[a] »közszolgáltatási szerződés« olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésre”, és meghatározza, hogy az ilyen szerződés mire terjedhet ki <sup>(86)</sup>, és mire kell kiterjednie <sup>(87)</sup>.
- (218) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke a „megfelelő szállítási szolgáltatások” fogalmán alapul <sup>(88)</sup>. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy közszolgáltatási szerződéseket kössenek egy fuvarozási vállalkozással annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak, amelyek figyelembe veszik többek között a szociális és környezeti szempontokat.
- (219) A Bíróság egyértelművé tette, hogy amennyiben alkalmazandó, az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet kimerítően felsorolja azokat a feltételeket, amelyek szerint a tagállamok hatóságai az EUMSZ 93. cikke alapján támogatást nyújthattak <sup>(89)</sup>, és hogy az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó kompenzációs kifizetések közösségi joggal való összeegyeztethetőségét az említett rendelet rendelkezései alapján kell megítélni <sup>(90)</sup>.
- (220) Az 1191/69/EGK rendelet azonban nem határozza meg kifejezetten a közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetőségi kritériumait. Ehelyett a közszolgáltatási szerződések létrehozására és a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezésére vonatkozó keret meghatározására összpontosít.
- (221) A Bizottság ezért korábbi határozataiban a közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetőségét az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének alkalmazásával értékelte, amely meghatározza a közlekedési ágazatban a közszolgáltatási szerződések keretét, felvázolja a megkötésük alapelveit és az azokkal járó kötelezettségeket, összefüggésben az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében meghatározott általános elvekkel, a vonatkozó ítélkezési gyakorlattal és a Bizottság más ágazatokban alkalmazott döntéshozatali gyakorlatával <sup>(91)</sup>. Ezek az elvek először is olyan hivatalos megbízási aktus meglétét követelik meg, amely egyértelműen meghatározza a vállalkozásra bízott közszolgáltatási kötelezettségeket és a kompenzáció jellegét. Másodsor, előírják a túlkompensáció hiányát, biztosítva, hogy a támogatás ne haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése nettó költségeinek fedezéséhez szükséges mértéket, beleértve az észszerű hasznót is. Ez a megközelítés biztosítja, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció megfelelően az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályoknak, és megakadályozza a verseny indokolatlan torzulását a belső piacon <sup>(92)</sup>.

<sup>(86)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdését: „[...] A közszolgáltatási szerződés különösen a következőkre terjedhet ki: – meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások, – egyéb szállítási szolgáltatások, – meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra, – a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz.”

<sup>(87)</sup> Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését: „A közszolgáltatási szerződés többek között a következő pontokra terjed ki: a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat; b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit; c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére; d) a szerződés érvényességi idejét; e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért.”

<sup>(88)</sup> A Bíróság 1998. szeptember 17-i ítélete, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, 33. és 34. pont.

<sup>(89)</sup> A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. pont.

<sup>(90)</sup> A Bíróság 2009. május 7-i ítélete, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 32. pont.

<sup>(91)</sup> A Bizottság 2008. április 24-i határozata, N 332/08. sz. – Dánia – A távolságiautóbusz-üzemeltetőknek nyújtott kompenzáció a távolságiutóbusz-járatokat igénybe vevő bizonyos utaskategóriáknak nyújtott kedvezményekért (HL C 46., 2009.2.25., 8. o.); a Bizottság 2008. április 17-i határozata, N 409/2008., N 410/2008. és N 411/2008. sz. – Cseh Köztársaság – Vasúti járművek, városi közlekedéshez szükséges járművek és regionális közlekedéshez szükséges járművek beszerzése és korszerűsítése (HL C 106., 2009.5.8., 17. o.); a Bizottság 2008. november 26-i határozata, C 3/08. sz. – Cseh Köztársaság – A dél-morvaországi autóbusztársaságok közszolgáltatásért járó kompenzációja (HL L 97., 2009.4.16., 14. o.); a Bizottság 2008. november 26-i határozata, C 16/2007. sz. – Ausztria – A Postbus közszolgáltatási szerződése Lienz körzetében (HL L 306., 2009.11.20., 26. o.); a Bizottság 2008. június 25-i határozata, N 495/707. sz. – Cseh Köztársaság – Programme d'acquisition et de modernisation de matériel roulant ferroviaire (HL C 152., 2008.6.18., 21. o.); a Bizottság 2008. április 30-i határozata, N 350/707. sz. – Cseh Köztársaság – Autóbuszok beszerzése (HL C 140., 2008.6.6., 2. o.).

<sup>(92)</sup> Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos párhuzamos alkalmazásért lásd: „A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (a továbbiakban: ÁGÉSZ-keret)” című bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.), 8. pont.

## 9.2.2.1.1. Megbízási aktus

- (222) Ami a megbízási aktus meglétét illeti, az állandó ítélkezési gyakorlat előírja, hogy közszolgáltatási kötelezettségek működtetésével megbízott vállalkozásokat egy vagy több hatósági aktussal kell megbízni, amelynek formáját az egyes tagállamok határozhatják meg<sup>(93)</sup>. Ezeknek a jogi aktusoknak egyértelműen és pontosan meg kell határozniuk a közszolgálati feladat körébe tartozó tevékenységeket, valamint azokat a feltételeket, amelyek mellett e tevékenységeket el kell végezni. A megbízásnak a kompenzáció kifizetése előtt fenn kell állnia.
- (223) A megbízás tekintetében az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (4) bekezdésének és 14. cikkének a vasúti személyszállítási ágazatban a közszolgáltatási szerződésekre való alkalmazása, valamint a Szerződésből eredő általános elvek megkövetelik, hogy a Bizottság ellenőrizze a következőket:
- a közlekedési közszolgáltatásra valamely hatóság egy vagy több jogi aktusa adott-e megbízást (lásd a 9.2.2.1.1.1. szakaszt),
  - a közszolgáltatási szerződés tárgya az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e (lásd a 9.2.2.1.1.2. szakaszt),
  - a megbízási aktus meghatározta-e a) a nyújtandó szolgáltatás jellegét (azaz a tagállam által a folyamatosságra, a rendszerességre, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó előírásokra tekintettel meghatározott „megfelelő szállítási szolgáltatásokat”), b) a szolgáltatás árát és a két fél közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit, c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, d) a szerződés érvényességi idejét, e) a szerződés teljesítésének elmulasztása esetén alkalmazandó kötbért (lásd a 9.2.2.1.1.3. szakaszt).

## 9.2.2.1.1.1. A közlekedési közszolgáltatással való megbízás

- (224) A dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött szerződés egy tagállam illetékes hatósága által egy fuvarozási vállalkozásra ruházott megbízásnak minősül, amelyet a vonatkozó kifizetések teljesítése előtt kötöttek meg (lásd a (36) preambulumbekendést). Célja, hogy a közszolgáltatási feladattal összhangban megfelelő vasúti személyszállítási szolgáltatásokat biztosítson (lásd a (37) preambulumbekendést). A 2000–2004-es szerződés esetében ez kifejezetten szerepel a 2. cikkben, amely meghatározza az előre meghatározott útvonalakon a folyamatos szállítási szolgáltatások biztosítására vonatkozó célt és kötelezettségeket (lásd a (39) preambulumbekendést). A 2005–2014-es szerződés esetében ezt az 1.2. és 1.3. cikk írja elő, amelyek meghatározzák a DSB forgalmi tervét és kötelezettségeit (lásd a (61) preambulumbekendést).
- (225) A szerződések külön rendelkezéseket tartalmaznak annak biztosítására, hogy a szállítási szolgáltatások megfeleljenek a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség rögzített normáinak. A 2000–2004-es szerződésben ezeket a követelményeket a 4. cikk részletezi (lásd a (41) preambulumbekendést), míg a 2005–2014-es szerződés hasonló kötelezettségeket tartalmaz a 3. cikkben, meghatározva a személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szabványokat és a keresletingadozásokra adott választ (lásd a (65) preambulumbekendést).
- (226) Ezek a szerződések ezért az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében vett közszolgáltatási szerződésnek tekinthetők, mivel megállapítják a DSB felelősségét a közszolgáltatásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében.

## 9.2.2.1.1.2. A közszolgáltatási szerződése tárgya az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik.

- (227) Mind a 2000–2004-es, mind a 2005–2014-es szerződések megfelelnek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumoknak. Céljuk, hogy regionális és városok közötti vasúti műveletek révén megfelelő tömegközlekedési szolgáltatásokat nyújtsanak, biztosítva az utasok számára a hozzáférhetőséget és a megbízhatóságot. A 2000–2004-es szerződés például konkrét útvonalakat és menetrendeket határoz meg az 1. mellékletben (lásd a (44) preambulumbekendést), míg a 2005–2014-es szerződés részletezi a közszolgáltatási keret alapján üzemeltetendő szolgáltatásokat az 1.3. cikkben, amely felvázolja az útvonalakat, járatsűrűségeket és üzemeltetési kötelezettségeket meghatározó forgalmi tervet (*Trafikeringsplan*) (lásd a (63) preambulumbekendést).

<sup>(93)</sup> A Bíróság 1974. március 21-i, BRT és Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs ügyben hozott ítéletében (C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25, 22. pont) a Bíróság kimondta, hogy azt a vállalkozást, amely az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésére hivatkozik annak érdekében, hogy a Szerződés szabályaitól való eltérést vegyen igénybe, a tagállamnak általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével kell megbízni.

## 9.2.2.1.1.3. A megbízási aktusban meghatározott elemek

a) A nyújtandó szolgáltatás jellege (14. cikk (2) bekezdés a) pont)

i. A 2000–2004-es szerződés

- (228) A 2000–2004-es szerződés 2.1. cikkében meghatározza a DSB regionális és távolsági vasúti szolgáltatások nyújtására vonatkozó kötelezettségét előre meghatározott útvonalakon, biztosítva a folytonosságot és a minőséget (lásd az (50) preambulumbekendést). A Bizottság úgy véli, hogy a szerződés megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek, mivel kötelező jelleggel meghatározza a DSB-re rótt közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, hatókörét és minőségét, beleértve e szolgáltatások nyújtásának feltételeit is. A szerződés különösen egyértelmű követelményeket határoz meg a szolgáltatások folyamatosságára, rendszerességére, kapacitására és minőségére vonatkozóan.
- (229) A folytonosságot a forgalmi teljesítményi célok meghatározása és a szolgáltatás folyamatos fenntartására vonatkozó kötelezettség biztosítja. A szerződés 7.1. cikke meghatározza az üzemeltetendő vonatkilométerek éves számát, a 2. táblázatban évenkénti bontásban. Ezek a számadatok a meglévő menetrenden alapulnak, és a szerződéses rendelkezéseknek megfelelően kiigazításra kerülnek. A 7.2. cikk továbbá arra kötelezi a DSB-t, hogy a 2000. nyári menetrend megvalósításáig tartsa fenn az 1999. évi menetrend szolgáltatási szintjét, míg a 7.4. cikk 2001-től kezdődően valamennyi állomáson minimális szolgáltatási gyakoriságot biztosít – naponta kétóránként legalább egy indulást és meghatározott útvonalakon gyakoribb járatokat. Ezek a rendelkezések stabil és folyamatos szolgáltatást írnak elő a szerződés teljes időtartama alatt.
- (230) A rendszerességgel a 12.1. és 12.2. cikk foglalkozik, amelyek előírják, hogy a vonatok legalább 90 %-ának a menetrend szerinti időpontot követő öt percen belül kell megérkezniük. A teljesítményt a pályahálózat-működtető adatai alapján kell kiszámítani (a Banestyrelsen RDS-rendszere). A szerződés azt is lehetővé teszi a minisztérium számára, hogy értékelje a menetrendek vagy az állomási szolgáltatási szintek jelentős változásait és reagáljon azokra (7.3. és 7.5. cikk), biztosítva az eltérések nyomon követését és korrekcióját. Ezek a mechanizmusok az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírtak szerint biztosítják a műveletek szabályszerűségét.
- (231) A kapacitásra vonatkozó követelményeket kifejezetten rögzíti a 7.6. cikk, amely kimondja, hogy a DSB-nek a csúcsidőben közlekedő vonatok esetében 90 %-os, a csúcsidőn kívüli vonatok esetében pedig 95 %-os arányban biztosítania kell az utasok számára az ülőhelyet. Előírja továbbá, hogy amennyiben vannak álló utasok, az arányuk nem haladhatja meg a 20 %-ot (a teljes kihasználtság legfeljebb 125 % lehet), és ennek időtartama nem haladhatja meg a 30 percet. Ezek a küszöbértékek azt mutatják, hogy a szerződés egyértelmű és érvényesíthető feltételeket határoz meg annak biztosítására, hogy a DSB az 1191/69/EGK rendeletben előírtaknak megfelelő kapacitást biztosítson a lakossági kereslet kielégítésére.
- (232) A szolgáltatás minőségét a szerződés 12. szakaszában meghatározott általános ügyfélszolgálati rendelkezések biztosítják. A DSB köteles a szolgáltatásait olyan módon nyújtani, amely megfelel az utasélményre vonatkozó, előre meghatározott szabványoknak. A 12.1. cikk átfogó keretet biztosít, míg a minisztérium továbbra is ellenőrzést gyakorol az elfogadható minimális szolgáltatási normák felett. Ezenkívül a 7.7. cikk értelmében a DSB-nek folyamatosan javítania kell tervezési folyamatait az utasférőhely-kihasználtsági adatok és a működési teljesítmény alapján. Ezek az intézkedések biztosítják, hogy a nyújtott szolgáltatások folyamatosan jó minőségűek legyenek, és mérhető felügyelet alá essenek.
- (233) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 2000–2004-es szerződés egyértelműen meghatározza a DSB-re rótt közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, hatókörét és minőségét, beleértve a folytonosságra, a rendszerességre, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó objektív és mérhető feltételeket. Ezeket az elemeket kötelező és végrehajtható módon határozzák meg, és ezáltal azok megfelelnek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában foglalt feltételeknek, lehetővé téve az illetékes hatóság számára, hogy az EUMSZ 93. cikkének megsértése nélkül nyújtson kompenzációt.

## ii. A 2005–2014-es szerződés

- (234) A 2005–2014-es közszolgáltatási szerződés részletes rendelkezéseket is tartalmaz, amelyek meghatározzák a DSB-re rótt közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, hatókörét és minőségét. A szerződés 3.2. cikke arra kötelezi a DSB-t, hogy szolgáltatásait a szerződés teljes időtartama alatt a tényleges utasigényhez igazítsa. Ez biztosítja, hogy a közlekedési kínálat összhangban maradjon a közszükségletekkel, és támogatja az 1191/69/EGK rendelet azon célkitűzését, hogy megfelelő és megbízható személyszállítási közszolgáltatásokat biztosítson, amennyiben ezeket a szolgáltatásokat egyébként nem nyújtanák piaci feltételek mellett.
- (235) A szolgáltatások folytonosságát a szerződés 1.3. cikkében meghatározott tervezési és szolgáltatási keret biztosítja. A DSB-nek forgalmi tervet (*trafikeringsplan*), megállási tervet (*standsningssplan*) és vonaltervet (*linjeplan*) kell kidolgoznia és fenntartania, amelyek együttesen meghatározzák a 41 kijelölt forgalmi szegmensben nyújtandó szolgáltatás minimális körét és gyakoriságát. Ezeket a terveket évente felülvizsgálják (1.3.9. cikk), lehetővé téve az operatív fejleményekre válaszul történő kiigazításokat. Az átfogó szolgáltatási lefedettségnek az időszak során történő fenntartására vonatkozó kötelezettség biztosítja a 14. cikk (1) bekezdésében foglalt azon követelménynek való megfelelést, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket azok folytonossága tekintetében határozzák meg.
- (236) A rendszerességgel a szerződés 1.7.4. és 1.7.5. cikke foglalkozik, amelyek minimális pontossági előírásokat állapítanak meg. A DSB-nek legalább 90 %-os pontosságot kell elérnie, amely 2014-re 93 %-ra emelkedik, legfeljebb ötperces eltéréssel a közzétett ütemtervtől. A levonások akkor alkalmazandók, ha ezeket a küszöbértékeket nem éri el. Ezek a kötelezettségek a szerződésben meghatározott teljesítményrendszerben részletezett teljesítmény-ellenőrzés tárgyát képezik, ezáltal biztosítva a végrehajthatóságot és az átláthatóságot.
- (237) A kapacitásra egyértelmű és mérhető szabványok vonatkoznak. A szerződés 1.6.1. cikke értelmében a DSB-nek biztosítania kell, hogy minden utas csúcsidőszakokban a vonatok legalább 90 %-án, csúcsidőn kívüli időszakokban pedig a vonatok 95 %-án le tudjon ülni. Amennyiben ezek a szintek nem érhetők el, a DSB köteles tehermentesítő vonatokat üzemeltetni vagy a szolgáltatásokat megfelelően kiigazítani anélkül, hogy magasabb kompenzációra vagy gördülőállomány-bevezetésre lenne jogosult (1.6.3. cikk). Ezek a szerződéses kötelezettségek biztosítják a szállítási szolgáltatások megfelelő méretezését a tényleges kereslet kielégítése érdekében.
- (238) A szolgáltatás minőségét a szerződés 1.9.3. és 1.9.4. cikke szabályozza, amelyek rendszeres ügyfél-elégedettségi felméréseket és pénzügyi szankciórendszert írnak elő arra az esetre, ha a teljesítmény a meghatározott elégedettségi küszöb alá csökken. Ezek a rendelkezések a kompenzációt mérhető minőségi mutatókhoz kötik, és folyamatosan ösztönzik az üzemeltetőt a magas szintű szolgáltatás fenntartására.
- (239) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a 2005–2014-es szerződés megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében foglalt követelményeknek. Kötelező és ellenőrizhető módon meghatározza a DSB-re bízott közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, hatókörét és minőségét, és objektív feltételeket határoz meg a szolgáltatások folytonosságára, rendszerességére, kapacitására és minőségére vonatkozóan. Ezek a paraméterek az alkalmazandó nyomonkövetési és végrehajtási mechanizmusokkal együtt biztosítják, hogy a szerződés alapján nyújtott kompenzáció a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges mértékre korlátozódjon, és ne eredményezzen túlkompensációt.

## a) A szerződések tárgyát képező szolgáltatások ára (a 14. cikk (2) bekezdésének b) pontja)

- (240) A 2000–2004-es szerződés a 4.1. cikkben vázolja a pénzügyi feltételeket, kimondva, hogy a DSB éves fix összegű szerződéses kifizetésben részesül a dán közlekedési minisztériumtól a szerződés 3.1. és 3.2. cikkében meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért (lásd a 2.3.3. szakaszt). A szerződés kifejezetten előírja, hogy ezt a kifizetést a nettó árindex (*nettoprisindekset*) alakulása alapján évente ki kell igazítani, tükrözve ezáltal a költségek inflációhoz kapcsolódó időbeli változásait. Az összegeket a szerződés 1. táblázata határozza meg, és azok a DSB aktualizált tízéves költségvetésén alapulnak, biztosítva a szerződéses kötelezettségek és a várható költségek összehangolását. További kiigazítások végezhetők kiegészítő megállapodások (*tillægskontrakter*) révén, például az új vasútjármű-beruházásokkal (4.2–4.5. cikk), az állomások korszerűsítésével vagy a szolgáltatás bővítésével kapcsolatban – minden ilyen módosításhoz előzetes megállapodásra és a kompenzáció újraszámítására van szükség.

- (241) A szerződés különbséget tesz az előre jelzett és a tényleges teljesítményvolumen között is, lehetővé téve a tervezett forgalomtól való eltérés esetén az utólagos korrekciókat (5.2. cikk). Ezen túlmenően az 5. cikk úgy rendelkezik, hogy a DSB viseli a teljesítményben bekövetkező bármilyen változás határkötségét vagy hasznát, ami biztosítja, hogy a tevékenység változása esetén ne ítéljenek meg automatikusan további kompenzációt. Ezek a jellemzők megerősítik a szerződésben foglalt költségvetési fegyelmet, és csökkentik a túlkompensáció kockázatát.
- (242) Hasonlóképpen, a 2005–2014-es szerződés 7.1. cikke részletes pénzügyi rendelkezéseket tartalmaz, amelyek szerint a DSB-nek nyújtott kompenzációnak meg kell felelnie a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült nettó költségeknek (lásd a 2.4.3. szakaszt). A szerződés nettó költségű szerződés, amelynek értelmében a DSB megtartja a jegyértékesítésből származó bevételt, és olyan szerződéses kifizetést kap, amelynek célja az e bevételek és a megállapodás szerinti szolgáltatások működtetési költségei közötti különbség fedezése. A kompenzációt részletes költségvetési előrejelzések alapján számítják ki, és évente kiigazítják, hogy tükrözze a költségek alakulását, beleértve az inputköltség-kategóriákhoz kapcsolódó indexálási mechanizmusokat is.
- (243) A szerződés konkrét pénzügyi korrekciós mechanizmusokat is tartalmaz, amelyek lehetővé teszik a kifizetés lefelé vagy felfelé történő kiigazítását a működési paraméterekben, a minőségi mutatókban vagy külső eseményekben bekövetkező jelentős változások (pl. infrastrukturális zavarok) esetén, a kísérő mellékletekben leírtak szerint. Különösen az 1.9.4. cikk kapcsolja össze a kompenzáció egy részét az ügyfél-elégedettségi eredményekkel, a minimumkövetelmények be nem tartása esetén alkalmazandó szankciók révén. Hasonlóképpen, az 1.7.5. és 1.6.3. cikk pénzügyi következményeket irányoz elő a pontosság vagy a szükséges utasférőhely-kapacitás biztosításának elmulasztása miatti alulteljesítés esetére.
- (244) A kompenzáció hatálya mindkét szerződésben egyértelműen a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges mértékre korlátozódik. A Bizottság megjegyzi, hogy a szerződések részletesen meghatározzák a szolgáltatásokat, maximalizálják az elszámolható költségeket, és mechanizmusokat tartalmaznak a szankciók levonására vagy a kifizetések kiigazítására a túlkompensáció elkerülése érdekében. Ezek az intézkedések átláthatóságot, elszámoltathatóságot és egyértelmű pénzügyi keretet biztosítanak, amely biztosítja a kompenzáció és a közszolgáltatási költségek közötti arányosságot.
- a) A szerződések módosítására és kiegészítésére vonatkozó szabályok (a 14. cikk (2) bekezdésének c) pontja)
- (245) A 2000–2004-es szerződés olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek lehetővé teszik a szerződések módosítását a forgalmi igények, a politikai prioritások vagy a pénzügyi feltételezések változásaira reagálva. A 4.2. cikk konkrétan kiegészítő megállapodások (*tillægskontrakter*) megkötését írja elő az új járművek beszerzéséből és telepítéséből eredő termelékenységi és teljesítménykövetelmények kiigazítása érdekében. Ez a szerződés hatálya alá tartozó regionális és távolsági szolgáltatásokat egyaránt magában foglalja. Ugyanez a cikk előírja, hogy ezekről a kiigazításokról meg kell állapodniuk a feleknek, és azokat egy felülvizsgált pénzügyi megállapodásban kell tükrözni. A 4.3–4.5. cikk további rendelkezései lehetővé teszik a helyi és regionális szolgáltatások (pl. *nærbaner*), az állomások korszerűsítése vagy a szolgáltatás minőségének javítása (pl. Odense-Svendborg vonal) fejlesztésével kapcsolatos módosításokat, és előírják a szerződés kifizetésének ennek megfelelő felülvizsgálatát. Ezek a mechanizmusok szerződéses rugalmasságot biztosítanak az operatív vagy szakpolitikai változásokhoz való alkalmazkodás érdekében, mindkét fél egyetértésével.
- (246) A szerződés 5.2. cikke a tényleges forgalom változásaihoz kapcsolódó utólagos pénzügyi kiigazításokra is hivatkozik, biztosítva, hogy a pénzügyi mozgások a tényleges szolgáltatásnyújtást tükrözzék. A forgalom várható szintjében bekövetkező lényeges változások vagy előre nem látható fejlemények (pl. infrastrukturális munkálatok, a DSB vagy a közlekedési piac átszervezése) esetén a felek kiegészítő szerződések útján újratárgyalhatják a szerződéses rendelkezéseket, különösen a fizetési és a teljesítményszinteket. A szerződés felülvizsgálatának lehetőségét a 8. cikk rendelkezései is alátámasztják, amelyek lehetővé teszik a szerződés részleges megszüntetését a pályázati eljárás tárgyát képező vonalak esetében, valamint a szerződés összegének arányos pénzügyi kiigazítását.

- (247) A 2005–2014-es szerződés továbbfejleszti és rendszerezi ezeket a kiigazítási mechanizmusokat. A szerződés 10.5. cikke kifejezetten kimondja, hogy a szerződés bármely módosításáról mindkét félnek írásban kell megállapodnia. Ez biztosítja a jogbiztonságot és az elszámoltathatóságot, ugyanakkor rugalmasságot tesz lehetővé a változó körülményekhez való alkalmazkodásban. Ezen általános rendelkezésen túlmenően a szerződés több kiváltó záradékot is tartalmaz a különböző cikkeken, amelyek előrevetítik a módosítások konkrét típusait, például az infrastruktúrához való hozzáférés feltételeinek változásait, a gördülőállomány rendelkezésre állását vagy a szabályozási követelményeket. Például az 1.3.9. cikk előírja a forgalmi terv (*trafikeringsplan*) éves aktualizálását a tényleges fejlemények alapján, míg az 1.6.3., 1.7.5. és 1.9.4. cikk automatikus pénzügyi következményekről rendelkezik az alulteljesítés, a minőségbeli hiányosságok vagy a kapacitási követelmények változása esetén.
- (248) Ezek a mechanizmusok egy olyan szerződésstruktúrába ágyazódnak, amely a rögzített kötelezettségeket adaptálható eszközökkel ötvözi, lehetővé téve a dán hatóságok és a DSB számára, hogy közösen reagáljanak a változó működési, pénzügyi vagy szabályozási igényekre anélkül, hogy aláásnák a szerződés végrehajthatóságát vagy a kompenzáció átláthatóságát. Ez a szerződéstervezés egyensúlyt teremt a rugalmasság és a kiszámíthatóság között, és ezáltal támogatja a közszolgáltatási kötelezettségek változó feltételek melletti hosszú távú teljesítését.
- a) A szerződések érvényességi ideje (a 14. cikk (2) bekezdésének d) pontja)
- (249) Az érvényességi időt a dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött mindkét közszolgáltatási szerződés kifejezetten meghatározza.
- (250) A 2000–2004-es szerződés esetében a 19.1. cikk kimondja, hogy a szerződés 2000. január 1-jétől 2004. december 31-ig határozott időre szól (lásd a (47) preambulumbekendést). Ez az ötéves időszak megfelel az 1999. november 26-án megkötött, a 2.1. cikkben említett politikai keretmegállapodásnak, amely meghatározza a szerződés működési és pénzügyi kötelezettségvállalásainak alapját, beleértve az új járművekbe történő tervezett beruházásokat és a szolgáltatások bővítését. A szerződés meghatározott időtartama tükrözi ezen intézkedések várható életciklusát, és egyértelmű időbeli keretet biztosít a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez.
- (251) A 2005–2014-es szerződés hasonlóképpen egyértelműen meghatározott időtartamot határoz meg. A fő megállapodás 1.1. cikke kimondja, hogy a szerződés 2005. január 1-jétől 2014. december 31-ig érvényes, tízéves időszakra terjed ki (lásd a (71) preambulumbekendést). Ez az időtartam összhangban van az alapul szolgáló költségvetési és beruházástervezési ciklussal, és célja a szolgáltatások hosszú távú stabilitásának támogatása, beleértve a megállapodásban előírt infrastruktúra- és járműfejlesztéseket is.
- (252) A kezdő és a záró időpont mindkét szerződésben egyértelműen meghatározásra kerül, ami jogbiztonságot nyújt a szerződő felek számára és az állami ellenőrzés céljából. A szerződések nem tartalmaznak automatikus megújítási záradékot, és az érvényességi idő meghosszabbítása vagy módosítása új megállapodás vagy kiegészítő szerződés megkötését tenné szükségessé. A szerződések határozott idejű jellegét tovább erősíti olyan kiigazítási és módosítási mechanizmusok (pl. *tillægskontrakter*) beillesztése, amelyek a meghatározott szerződéses időkereten belül a szerződés időtartamának megváltoztatása nélkül lehetővé teszik a működési rugalmasságot.
- (253) Ennek megfelelően mindkét szerződés megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének d) pontjában meghatározott követelménynek, amely előírja, hogy a közszolgáltatási szerződések érvényességi idejét fel kell tüntetni.

## a) Szankciók (14. cikk (2) bekezdés e) pont)

- (254) Mindkét szerződés részletezi a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket. A 2000–2004-es szerződés 13. cikke szankciókat tartalmaz a szolgáltatás zavarai esetén, meghatározva a meg nem felelés miatti pénzügyi levonásokat (lásd a (46) preambulumbekendést). A 2005–2014-es szerződés a 8.1. cikkben részletesebben kifejti azokat a részletes feltételeket, amelyek mellett pénzügyi szankciókat vagy kompenzációcsökkentéseket kell alkalmazni, biztosítva a DSB elszámoltathatóságát a szerződéses kötelezettségek teljesítése során (lásd a (69) preambulumbekendést). A 8.1. cikk meghatározza a pontatlanság esetén alkalmazandó szankciókat, valamint teljesítmény-referenciaértékeket és pénzügyi levonásokat határoz meg a szolgáltatás megbízhatóságára és pontosságára vonatkozó követelmények be nem tartása esetén. Konkrétan, ha az időben érkező vonatok százalékos aránya egy meghatározott referenciaérték alá csökken, a DSB-re pénzbírságot kell kiszabni. A levonás mértéke arányos a pontossági céltól való eltérés mértékével. A számítási módszert és a küszöbértékeket előre meghatározták, biztosítva a jogbiztonságot és a végrehajthatóságot. A pontossághoz kapcsolódó levonások mellett a szerződések a szolgáltatás megszakításával kapcsolatos szankciókat és levonásokat is tartalmaznak. Ezek a DSB-nek felróható járatzavarok vagy nemteljesítés esetén alkalmazandók. A szerződések különösen abban az esetben írnak elő levonásokat a kompenzációból, ha a DSB nem teljesíti a megállapodás szerinti számú vonatkilométert, vagy nem felel meg meghatározott szolgáltatásminőségi szinteknek. Ezeket a levonásokat utólag számítják ki, és beépítik a DSB és a közlekedési minisztérium közötti éves pénzügyi elszámolásba. E szankciós mechanizmusok kialakítása és végrehajtása megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdése e) pontjának, amely előírja, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek meg kell határozniuk a szerződéses kötelezettségek nemteljesítése vagy nem megfelelő teljesítése esetén alkalmazandó szankciókat. A meglévő rendszer megfelel ennek a követelménynek azáltal, hogy objektív, számszerűsíthető mutatókat határoz meg a pontosságra és a szolgáltatás volumenére vonatkozóan, és azokat kikényszeríthető pénzügyi következményekkel kapcsolja össze. Így mindkét szerződés megbízható és arányos eszközöket biztosít az illetékes hatóság számára a megfelelés érvényesítéséhez és a szerződés alapján nyújtott tömegközlekedési szolgáltatások minőségének védelméhez.

## 9.2.2.1.1.4. Következtetés

- (255) A 2000–2004-es és a 2005–2014-es szerződések megfelelnek az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdésében és 14. cikkében foglalt valamennyi követelménynek. Egyértelműen meghatározzák a közszolgáltatási kötelezettségek DSB-re való átruházását<sup>(94)</sup>, meghatározva a szolgáltatások jellegét, a pénzügyi szabályokat, a módosítási eljárásokat, az érvényességi időket és a szankciókat. Ekként az állami támogatások uniós keretrendszere értelmében érvényes megbízási aktusoknak minősülnek, amelyek átfogó keretet biztosítanak a vasúti személyszállítási közszolgáltatások működtetéséhez.

## 9.2.2.1.2. Az 1191/69/EGK rendelet II., III. és IV. szakasza szerinti követelmények

- (256) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet II. szakasza különös szabályokat állapít meg a közszolgáltatási kötelezettségek idő előtti megszüntetésére vagy fenntartására vonatkozóan, és hogy a III. szakasz a szállítási díjakra és a személyek egy vagy több meghatározott kategóriájának érdekében előírt feltételekre vonatkozik. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a jelen közszolgáltatási szerződésre egyik szakasz sem alkalmazandó<sup>(95)</sup>. Ezért csak az 1191/69/EGK rendelet IV. szakasza vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelést kell értékelni.
- (257) A 10–13. cikkből álló IV. szakasz közös kompenzációs eljárásokról rendelkezik a közszolgáltatási kötelezettségekből eredő pénzügyi terhek tekintetében teljesített kifizetésekre vonatkozóan. A következőkben a Bizottság értékelni fogja, hogy a közszolgáltatási szerződések megfelelnek-e az említett rendelkezéseknek.

<sup>(94)</sup> A megbízás mindkét szerződés esetében egyértelműen meghatározott, összhangban a Bíróság 2017. december 20-i Comunidad Autónoma del País Vasco és társai kontra Bizottság ítéletével (C-66/16 P–C-69/16 P, ECLI:EU:C:2017:999, 56. pont); és a Bíróság 1998. szeptember 17-i Kainuun Liikenne Oy ítéletével (C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, 33. és 34. pont).

<sup>(95)</sup> Az 1191/69 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének szövegéből nem lehet arra következtetni, hogy e rendelet II–IV. szakaszának valamennyi rendelkezése a közszolgáltatási kötelezettségek fenntartására és előírására egyaránt vonatkozik (lásd: 2014. április 3-i CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA ítélet, C-516/12–C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220, 33. pont). A II., III. és IV. szakaszra való hivatkozás csak a szóban forgó kötelezettségekre alkalmazandó rendelkezésekre terjedhet ki.

## 9.2.2.1.2.1. Az 1191/69/EGK rendelet 10. cikke

- (258) Az 1191/69/EGK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése meghatározza a kompenzációs összeg kiszámításának módszerét. Az üzemeltetési vagy szállítási kötelezettségekhez e rendelkezés első albekezdése a tényleges helyzet és a kontrafaktuális forgatókönyv összehasonlítását követeli meg. A második albekezdés a nettó költség módszerére támaszkodik, előírva, hogy a kompenzáció összegének meg kell egyeznie a vállalkozás közszolgáltatási tevékenységéhez hozzárendelhető költségek és a megfelelő bevételek közötti különbözettel. Az 1191/69/EGK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének második albekezdése szerint ez utóbbi megközelítést kell alkalmazni azokban az esetekben, amikor a közszolgáltatás nyújtásából eredő gazdasági hátrány kiszámítása céljából a vállalkozás által a szállítási tevékenységeiért viselt teljes költséget felosztották a különböző szállítási tevékenységek különböző részei között.
- (259) Ebben az ügyben a DSB szállítási tevékenységeinek összköltségét felosztották a kereskedelmi és közszolgáltatási tevékenységei között (a (89) és az azt követő preambulumbekezdések). A Bizottság ezért úgy véli, hogy ebben az esetben az 1191/69/EGK rendelet 10. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében leírt módszer alkalmazandó. Bár a 10. cikk (1) bekezdése nem hivatkozik az észszerű haszonra a kompenzáció részeként, a Bizottság megállapítja, hogy az Altmark-ítéletben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy egy intézkedés nem minősül állami támogatásnak, ha (a három másik Altmark-kritérium mellett) *„az ellentételezés mértéke nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az észszerű nyereségre”*. A Bizottság ezért úgy véli, hogy amennyiben az észszerű hasznot tartalmazó kompenzáció nem biztosít előnyt az Altmark-feltételek alapján, a *fortiori* az észszerű hasznot tartalmazó kompenzáció összeegyeztethetőnek tekinthető. Így, ha az ilyen kompenzáció megfelel az 1191/69/EGK rendeletben meghatározott vonatkozó követelményeknek, az összeegyeztethető támogatásnak minősül. Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződés keretében teljesített kompenzációs kifizetések észszerű hasznot is magukban foglalhatnak.
- (260) A Bizottságnak ezért értékelnie kell, hogy a kompenzáció mértéke a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével járó költségek fedezéséhez szükséges összegre korlátozódott-e, beleértve az észszerű hasznot is.
- a) A DSB tevékenységei közötti kereszttámogatás hiánya
- (261) A DSB tevékenységeivel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségért járó kompenzációt a DSB SOV számolja el. E határozat alkalmazásában ezt a tevékenységet a következőkben „A. üzletágnak” nevezzük.
- (262) A közszolgáltatási kötelezettséggel járó tevékenységek mellett a DSB SOV kisebb kereskedelmi tevékenységeket is folytat (amely a DSB SOV adózás utáni nyereségének 3,85 %-át tette ki a 2000–2009 közötti időszakban<sup>(96)</sup>). E tevékenységek közé tartozik a DSB üzemanyagkészletéből más üzemeltetőknek történő üzemanyag-értékesítés, a DSB állomásain lévő épületek külső felek részére történő bérlete, valamint a kereskedelmi reklámfelületek értékesítése. E határozat alkalmazásában ezeket a tevékenységeket a következőkben „B. üzletágnak” nevezzük. Ezek tekintetében külön számvitelt vezetnek.
- (263) A DSB-csoport más tisztán kereskedelmi tevékenységeket is folytat, amelyeket kapcsolt és társult vállalkozásokon keresztül végez (a DSB SOV adózás utáni nyereségének 25,38 %-a a 2000–2009 közötti időszakban). Többek között ezek a vállalatok végzik a DSB külföldi tevékenységeit (pl. a DSB Roslagstäg AB és a DSB Tågwardsbolag AB), valamint a kiosk és éttermi termékek értékesítését (pl. DSB Kort & Godt A/S [korábban DSB Detail A/S]). A DSB e tevékenységeikért nem kap közszolgáltatási kötelezettségért járó díjat. A DSB SOV számvitelében a kapcsolt és társult vállalkozásoktól származó eredményeket pénzügyi bevételként könyvelik el, és így hozzájárulnak a DSB SOV általános számviteli eredményéhez. Ezért a közszolgáltatási kötelezettség eredményének megállapításához le kell vonni a kapcsolt és társult vállalkozások eredményeit a DSB SOV-tól.

<sup>(96)</sup> A 2000–2009-es időszak kiválasztására úgy került sor, hogy az tükrözze azt az időszakot, amelyre vonatkozóan a 2010. évi határozat elemzését megsemmisítették, beleértve a 2009. decemberi utolsó kifizetést is.

- (264) Ezzel összefüggésben meg kell jegyezni, hogy a Bizottság biztos abban, hogy nem került sor kereszttámogatásra (lásd a (15), a (76), a (89) és a (190) preambulumbekendést). Ez a bizonyosság abból ered, hogy a költségek és bevételek kiszámítása az alkalmazandó adó- és számviteli szabályozásnak megfelelően történt. A DSB-t szabályozó jogi keret, beleértve a számviteli standardokat és a nemzeti versenyszabályokat is, előírja, hogy a különböző tevékenységeire külön számvitelt kell vezetni. Következésképpen a közszolgáltatási szerződések alapján a DSB-nek teljesített szerződéses kifizetéseket elkülönítik az egyéb kereskedelmi alapú tevékenységek könyvelésétől, ami gyakorlatilag kizárja a kereszttámogatást. A DSB külső ellenőrzés alatt álló éves jelentései világos áttekintést adnak az éves termékelszámolásokról. Ezeket az éves termékelszámolásokat a DSB SV államilag engedélyezett könyvelői által készített könyvvizsgálói jelentés egészíti ki, amelyben véleményt nyilvánítanak arról, hogy a DSB SOV könyvelését és üzleti tevékenységét a vonatkozó szabályozási követelményeknek megfelelően végezte-e.

a) A kompenzáció összege

- (265) Az eljárás megindításáról szóló határozatában <sup>(97)</sup> a Bizottság aggodalmát fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a DSB-nek nyújtott kompenzáció meghaladhatta-e a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges összeget. Ezek az aggályok kifejezetten a) a DSB eredménytöbbletével, b) a gördülőállomány átadásának késedelmével és c) a Koppenhága–Ystad összeköttetéssel voltak kapcsolatosak. A 2010. évi határozatával <sup>(98)</sup> összhangban a Bizottság az alábbiakban értékeli a túlkompensáció fennállását ezen elemek mindegyikével kapcsolatban.
- (266) Előzetes megjegyzésként meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a 2010. évi határozatban szereplő értékelésével összhangban utólagos megközelítést alkalmaz annak értékelésére, hogy fennáll-e a DSB által a dán államnak a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységgel összefüggésben fizetett osztalékot meghaladó túlkompensáció. 2010-ben a Bizottság értékelése a csoport szintjére vonatkozó adatokon alapult. Ebben az értékelésben a Bizottság szűkebb megközelítést alkalmaz azáltal, hogy elkülöníti a csak a közszolgáltatási kötelezettséggel járó (az A. üzletág által végzett) tevékenységnek tulajdonítható számadatokat.

i. A DSB eredménytöbblete

- (267) A Bizottság megvizsgálta a DSB saját tőkéjének alakulását és a közszolgáltatási tevékenységgel (A. üzletág) összefüggő nyereségét a szóban forgó szerződések időtartama során. E vizsgálat a DSB 2000 és 2009 közötti pénzügyi helyzetének részletes elemzésén alapul, a DSB nyilvános éves jelentéseinek és a dán hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás keretében nyújtott pontosításoknak az elemzésével.
- (268) A panaszos (DKT) azon álláspontjával ellentétben, hogy a szerződéses kifizetéseket úgy alakították ki, hogy részletes költségelemzés nélkül garantálják a DSB bizonyos szintű nyereségét (lásd a (168) preambulumbekendést), a Bizottság értékelése azt mutatja, hogy a DSB pénzügyi helyzete külső gazdasági tényezők, adóreformok és az értékcsökkenési szabályok kiigazításai miatt változott, nem pedig a túlzott kompenzáció miatt. A Bizottság különösen figyelembe veszi a dán hatóságok által szolgáltatott információkat, amelyek a tízéves költségvetések viszonylatában megmagyarázzák az említett fejleményeket, különösen a DSB induló költségvetésének 1999. évi kidolgozása, valamint egyes számviteli szabályok és adókulcsok módosulása tekintetében. Az értékcsökkenés, a pénzgazdálkodás vagy a kamatlábak változásait Dánia is kifejti (lásd a (48) és az azt követő preambulumbekendéseket). A panaszos állításával ellentétben (lásd a (168) preambulumbekendést) a kompenzációs rendszer következtésképpen nem az önkényesen várt sajáttőke-arányos jövedelmezőségen, hanem egy bevett pénzügyi tervezési módszeren alapul.

<sup>(97)</sup> Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (81) preambulumbekendését.

<sup>(98)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (333) és azt követő preambulumbekendéseit.

- (269) A Bizottság elfogadhatónak tartja a 6 %-os tőkearányos jövedelmezőségi szintet (a továbbiakban: ROE), amelyet a közszolgáltatási kötelezettség ellátása során felmerülő költségeken felüli észszerű haszonként határoznak meg<sup>(99)</sup>. A Bizottság következtetését egy sor, a rendelkezésre álló információkból nyert mutatószámra alapozta, amelyek alapján a haszon mértékének észszerű voltát értékelte. A panaszos (DKT) azon érveléssel ellentétben, amely szerint a DSB nyereségszintje meghaladta a hasonló európai vasúti szolgáltatók nyereségszintjét (lásd a (168) preambulumbekendést), egy összehasonlító tanulmány<sup>(100)</sup> azt mutatja, hogy a DSB jövedelmezősége a hasonló vállalkozásokéhoz hasonló volt. Míg egyes szolgáltatók alacsonyabb árréssel rendelkeztek, mások jóval magasabb jövedelmezőségi szintet értek el, ami azt mutatja, hogy a DSB pénzügyi teljesítménye nem volt kiugró érték. Így a Bizottság értékelése különösen az európai vasúttársaságok helyzetéről szóló tanulmányon<sup>(101)</sup> nyugszik, amely összehasonlítja a vasúttársaságok gazdasági jövedelmezőségét<sup>(102)</sup> a 2004. év tekintetében. Ezen elemzés szerint a DSB 2004-es ROE-je (9 %) a társaság 3 %-os eszközarányos jövedelmezőségének (a továbbiakban: ROA) felel meg<sup>(103)</sup>. Tekintettel arra, hogy a ROE-mérőszám nem veszi figyelembe a vállalatok nagyon eltérő tőkestruktúráit, az olyan gazdasági jövedelmezőségi intézkedések vizsgálata, mint a ROA, jó kiegészítő referenciaértéket jelent. A tanulmány azt mutatja, hogy a DSB ROE-értéke (9 %) és ROA-értéke (3 %) összhangban van az összes értékelt európai személyszállító vasúti társaság ROE-értékének (8,7 %) és ROA-értékének (2,5 %) mediánjával. A tanulmány arra is rámutatott, hogy az időszak alatt egyes vasúttársaságok (PKP, Eurostar, NSB) alacsony vagy akár negatív gazdasági jövedelmezőséggel rendelkeztek, míg több vállalkozás gazdasági jövedelmezősége jelentősen meghaladta a DSB-ét (Arriva Tog a/s, Chiltern Railways, Arriva Trains Wales, Great North Eastern Railway, DB Regio AG). Emellett 2008-ban a dán állam benyújtotta a Bizottságnak a KPMG független jelentését<sup>(104)</sup>, amely 2004 és 2006 között a DSB-re és két hasonló vállalatra, az Arrivára és az SJ-re kiterjedő ágazati teljesítményértékelést tartalmaz. A ROE- és ROA-alapú módszertanra vonatkozó összehasonlító értékelés megerősíti, hogy a DSB nyereségszintje 2004 és 2006 között nem haladta meg az Arriva és az SJ nyereségszintjét.
- (270) Annak megállapítása érdekében, hogy a DSB részesült-e eredménytöbbletben, a Bizottság utólagos megközelítést alkalmazott, amelyben elemezte a DSB 2000 és 2009 közötti tényleges pénzügyi eredményeit. Bár a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének előre jelzett költségeit és az észszerű hasznot értékelő előzetes értékelés elvben az elsődleges módja annak, hogy a Bizottság értékelje az esetleges túlkompenzáció fennállását a közszolgáltatási szerződésekben, a Bizottság ebben az esetben szilárdabbnak ítélte, hogy utólagos megközelítést alkalmazzon ahelyett, hogy a DSB tízéves költségvetésének alapjául szolgáló, egyedüli előzetes feltételezésekre támaszkodna, amelyek nem tartalmaznak kellően részletes indokolást és a költségvetési előrejelzéshez használt konkrét inputokat (beleértve például a költségek lebontását).
- (271) 2000 és 2009 között az A. üzletág tényleges adózás utáni nyeresége – kivéve a kapcsolt és a társult vállalkozásokat – a pénzügyi számviteli struktúra szerint (a (257)–(258) preambulumbekendésben kifejtettek alapján) 4 669 millió DKK-t tett ki.
- (272) A DSB által a közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódóan elért eredménytöbblet meghatározásához a Bizottság megbecsüli a DSB által 2000 és 2009 között elért tényleges adózás utáni nyereség és a közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódó, 6 %-os ROE-szintű észszerű haszon közötti különbözetet.

<sup>(99)</sup> A (132) és (133) preambulumbekendésben foglaltak szerint mind a közszolgáltatási szerződések, mind az azok alapjául szolgáló költségvetések esetében a 6 %-os ROE-re mint észszerű haszonra vonatkozó feltételezést alkalmazták. Az esetleges túlkompenzáció értékelésére alkalmazott utólagos megközelítéssel összhangban, amint azt a (265) preambulumbekendés kifejti, a Bizottság ellenőrizte a DSB által a hasonló vállalatokkal szemben különböző években fizetett nyereség utólagos szintjét (amennyiben rendelkezésre állt).

<sup>(100)</sup> „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union” (Az Európai Unió vasúti vállalkozásai pénzügyi helyzetének elemzése). Készítette az ECORYS az Európai Bizottság megbízásából, 2006. február.

<sup>(101)</sup> Ugyanott.

<sup>(102)</sup> A Bizottság különösen a gazdasági jövedelmezőség (ROA – eszközarányos jövedelmezőség) alapján végzi az összehasonlításait, hogy elkerülje az összehasonlítás tekintetében a vasúttársaságok adósság- és sajáttőke-szerkezete közötti túlságos eltérésekből adódó nehézségeket.

<sup>(103)</sup> Ezek a számok a DSB SOV-ra vonatkoznak, beleértve a B. üzletágot. Ezért az A. üzletág 2004. évi tényleges ROE-ja és ROA-ja alacsonyabb, mint a tanulmányban jelzett értékek. Az A. üzletág tényleges ROE-adatait a Bizottság alábbi értékelése ismerteti részletesebben.

<sup>(104)</sup> *Jelentés a DSB SV-nek nyújtott állítólagos állami támogatásról*, KPMG, 2008. január 30.

- (273) Az A. üzletág 6 %-os ROE-szintű észszerű hasznát úgy határozzák meg, hogy 6 %-ot megszorozták az A. üzletágnak tulajdonítható, 2000 és 2009 közötti sajáttőke-részesedéssel. Az A. üzletágnak tulajdonítható sajáttőke-részesedést a DSB éves beszámolójából származtatják úgy, hogy a kapcsolt és társult vállalkozásokban meglévő saját tőkét levonják a DSB anyavállalat (DSB SOV) saját tőkéjéből. A Bizottság megjegyzi, hogy a dán hatóságok megerősítették ezt a megközelítést.

#### 7. táblázat

A dán hatóságok beadványai a DSB A. üzletágának sajáttőke-részesedésére vonatkozóan, 2024. október 21.

| Equity, DSB PSO activities                                                       |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Equity DSB SOV, DSB S-tog A/S and equity for Affiliated and associated companies |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| DKK millions, current prices                                                     | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| DSB SOV, Ultimo                                                                  | 5.730        | 7.095        | 7.759        | 7.852        | 7.701        | 7.673        | 7.771        | 7.898        | 7.343        | 7.348        |
| - Affiliated and associated companies, DSB S-tog A/S, ultimo                     | 1.159        | 1.210        | 1.233        | 1.340        | 1.300        | 1.441        | 1.685        | 1.909        | 1.784        | 1.883        |
| - Affiliated and associated companies, Ultimo                                    | 1)           | 2            | 4            | 68           | 81           | 94           | 87           | 129          | 162          | 1.066        |
| <b>Equity, DSB PSO activities</b>                                                | <b>4.569</b> | <b>5.881</b> | <b>6.458</b> | <b>6.444</b> | <b>6.320</b> | <b>6.138</b> | <b>5.999</b> | <b>5.860</b> | <b>5.397</b> | <b>4.399</b> |

Source: Equity from the annual reports and capital shares in subsidiaries, affiliated and associated companies from annual reports.

1) In 2009, a large increase in equity is seen for affiliated and associated companies, Ultimo. The reason for this is the establishment of DSB Ejendomsudvikling A/S (DSB Real Estate Development A/S), where the capital share (equity) is increased with DKK 914 million. See annual report 2009 at page 84 and 85.

| Equity, DSB PSO activities                                                       |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Equity DSB SOV, DSB S-tog A/S and equity for Affiliated and associated companies |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| DKK millions, current prices                                                     | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         |
| DSB SOV, Ultimo                                                                  | 5.730        | 7.095        | 7.759        | 7.852        | 7.701        | 7.673        | 7.771        | 7.898        | 7.343        | 7.348        |
| - Affiliated and associated companies, DSB S-tog A/S, ultimo                     | 1.159        | 1.210        | 1.233        | 1.340        | 1.300        | 1.441        | 1.685        | 1.909        | 1.784        | 1.883        |
| - Affiliated and associated companies, Ultimo                                    | 1)           | 2            | 4            | 68           | 81           | 94           | 87           | 129          | 162          | 1.066        |
| <b>Equity, DSB PSO activities</b>                                                | <b>4.569</b> | <b>5.881</b> | <b>6.458</b> | <b>6.444</b> | <b>6.320</b> | <b>6.138</b> | <b>5.999</b> | <b>5.860</b> | <b>5.397</b> | <b>4.399</b> |

Source: Equity from the annual reports and capital shares in subsidiaries, affiliated and associated companies from annual reports.

1) In 2009, a large increase in equity is seen for affiliated and associated companies, Ultimo. The reason for this is the establishment of DSB Ejendomsudvikling A/S (DSB Real Estate Development A/S), where the capital share (equity) is increased with DKK 914 million. See annual report 2009 at page 84 and 85.

- (274) Figyelembe véve az A. üzletágnak tulajdonítható sajáttőke-részesedést, az A. üzletágban 2000 és 2009 között a 6 %-os ROE-szintű észszerű haszon 3 448 millió DKK-t tesz ki.
- (275) A Bizottság ezért megjegyzi, hogy az „A” üzletág adózás utáni nyeresége 2000 és 2009 között 4 669 millió DKK-val meghaladta a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges szintet, beleértve a 6 %-os ROE-szintű észszerű hasznat (3 448 millió DKK) 1 221 millió DKK-val. Ez a többlet tehát azt az eredménytöbbletet jelenti, amelyet a DSB a 2000–2009 közötti időszakban a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatban kapott.
- (276) A Bizottság megjegyzi, hogy a dán hatóságok nem vitatják, hogy a DSB magasabb jövedelmezőségi szintet ért el, mint amelyet a közszolgáltatásért járó kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló 1999. és 2005. évi tízéves költségvetésben előrejelzett.
- (277) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a dán hatóságok szerint ezek az eredménytöbbletek nem vezettek a DSB esetében a költségvetésben eredetileg tervezettnél nagyobb mértékű, túlzott tőkefelhalmozódáshoz. A dán hatóságok azzal érvelnek, hogy az eredménytöbbletet osztalékfizetés útján térítették vissza a dán államnak.

- (278) A Bizottság ezért úgy értékeli, hogy ez a helyzet áll-e fenn, hogy kiszámítja az esetlegesen többletként fizetett osztalékok és a DSB által a közszolgáltatási kötelezettség címén kapott eredménytöbblet közötti különbözetet <sup>(105)</sup>. Ha ez a különbözet nulla vagy pozitív, az a következtetés vonható le, hogy a DSB nem tartott meg eredménytöbbletet a közszolgáltatási kötelezettségével kapcsolatban, és ezért kizárható a túlkompenzáció.
- (279) Annak értékelése érdekében, hogy a DSB az A. üzletág 2000 és 2009 közötti nyeresége alapján fizetett-e osztaléktöbbletet a dán államnak, a Bizottság kiszámítja a ténylegesen kifizetett osztalékok és a dán államnak az A. üzletág vonatkozásában fizetett észszerű osztalékok közötti különbséget. Ha ez a különbség pozitív, az a következtetés vonható le, hogy a DSB a közszolgáltatási kötelezettségéhez kapcsolódóan fizetett többletet a dán államnak. Amint az alábbiakban kifejtésre kerül, a Bizottság két lehetséges módszert mutat be a kifizetett osztaléktöbblet becslésére.
- (280) A Bizottság megállapítja, hogy a DSB 2000 és 2009 között 5 212 millió DKK osztalékot folyósított a dán államnak. Ebből a teljes összegből a Bizottság úgy becsüli, hogy 3 596 millió DKK az A. üzletág által termelt nyereségnek tulajdonítható. Ennek az összegnek a kiszámítására úgy kerül sor, hogy az A. üzletág adózás utáni eredményének arányát megszorozzák a 2000–2009-es időszakban teljesített összes osztalékfizetéssel <sup>(106)</sup>.

## 8. táblázat

**A Bizottság számításai a DSB éves beszámolója és a dán hatóságokhoz 2024. október 21-én és 2024. november 26-án beérkezett információk alapján**

|                    | Profit after tax |                                                             |            |
|--------------------|------------------|-------------------------------------------------------------|------------|
|                    | (a) DSB group    | (b) Business Area A w/o affiliated and associated companies | % (b/a)    |
| <i>DKK million</i> |                  |                                                             |            |
| FY2000             | 493              | 298                                                         | 60%        |
| FY2001             | 838              | 716                                                         | 85%        |
| FY2002             | 774              | 622                                                         | 80%        |
| FY2003             | 697              | 466                                                         | 67%        |
| FY2004             | 664              | 453                                                         | 68%        |
| FY2005             | 745              | 467                                                         | 63%        |
| FY2006             | 726              | 526                                                         | 72%        |
| FY2007             | 767              | 523                                                         | 68%        |
| FY2008             | 558              | 392                                                         | 70%        |
| FY2009             | 341              | 206                                                         | 60%        |
| <b>Total</b>       | <b>6.603</b>     | <b>4.669</b>                                                | <b>71%</b> |

- (281) A Bizottság ezt követően a várható észszerű osztalékkifizetéseket úgy becsüli meg, hogy a 6 %-os ROE-szintű észszerű nyereséget megszorozza egy 50 %-os rögzített osztalékfizetési aránnyal.

<sup>(105)</sup> A 2010. évi határozathoz képest, amelyben a kifizetett osztalékok egészét figyelembe vették, a Bizottság ebben a határozatban szűkebb megközelítést alkalmaz azért, hogy megbecsüli a DSB által az államnak a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggésben fizetett osztaléktöbbletek összegét. Ez konzervatív megközelítést jelent, mivel alacsonyabb összegű osztaléktöbblet kerül összehasonlításra a DSB eredménytöbbletével.

<sup>(106)</sup> Ez a módszer azt a logikai alapot követi, hogy az osztalékok kifizetésére a realizált nyereség szintjéhez viszonyítva kerül sor.

- (282) Az 50 %-os rögzített osztalékfizetési arány a DSB által a dán állam részére teljesítendő „észszerű” vagy „várható” osztalékfizetéseket jelenti, összhangban a tízéves határidős költségvetésben szereplő, a DSB adózás utáni nyeresége felének osztalékbeszedésére vonatkozó szabály feltételezésével<sup>(107)</sup>. A Bizottság elemezte a DSB 2000 és 2009 közötti összes éves jelentését (utólagos megközelítést alkalmazva), és megerősítette, hogy számos jelentésben a rendes osztalékok az év nyereségének 50 %-án alapultak.
- (283) Amint azt a (273) preambulumbekzdés említi, a Bizottság két lehetséges módszert mérlegel annak meghatározásához, hogy a dán államnak csak az A. üzletághoz kapcsolódóan fizettek-e osztaléktöbbletet.
- (284) Az A. üzletághoz kapcsolódó, a dán állam részére fizetendő osztaléktöbblet meghatározásának első módszere az osztaléktöbblet DSB-csoport szintjén történő kiszámítása, majd az eredmény hozzáigazítása az A. üzletág nyereségrészesedéséhez. A számítási lépések a következők: Az észszerű osztalékfizetés kiszámítására úgy kerül sor, hogy az 50 %-os rögzített kifizetési arányt megszorozzák a DSB-csoport éves észszerű hasznával, amely a DSB csoport saját tőkéjének 6 %-a. Az osztaléktöbblet DSB-csoport szintjén történő meghatározásához ezt követően a DSB-csoport szintjén az észszerű osztalékfizetést levonják a tényleges osztalékfizetésből. A DSB-csoport szintjén keletkező osztaléktöbbletet ezután megszorozzák az A. üzletágnak a DSB csoport nyereségéből való részesedésével, hogy meghatározzák a dán állam részére 2000 és 2009 között az A. üzletághoz kapcsolódóan fizetett többletet. E módszer szerint az osztaléktöbblet 2 045 millió DKK-t tesz ki.

## 9. táblázat

## A Bizottság számításai a DSB éves beszámolója és a dán hatóságokhoz beérkezett információk alapján

| Methodology #1: computing the excess dividend payment at DSB Group Level and then adjusting for Business Area A (PSO activities) profit share |             |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                                                                                                                                               | DKK million | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | Total  |
| (a) Equity, DSB Business Area A, PSO activities                                                                                               |             | 4.569 | 5.881 | 6.458 | 6.444 | 6.320 | 6.138 | 5.999 | 5.860 | 5.397 | 4.399 | 57.465 |
| (b) Return, DSB Business Area A, PSO activities                                                                                               |             | 298   | 716   | 622   | 466   | 453   | 467   | 526   | 523   | 392   | 206   | 4.669  |
| (c) Actual ROE, DSB Business Area A, PSO activities = (b)/(a)                                                                                 |             | 6,5%  | 12,2% | 9,6%  | 7,2%  | 7,2%  | 7,6%  | 8,8%  | 8,9%  | 7,3%  | 4,7%  |        |
| (d) Reasonable return, ROE 6% = 6%*(a)                                                                                                        |             | 274   | 353   | 387   | 387   | 379   | 368   | 360   | 352   | 324   | 264   | 3.448  |
| (e) Surplus profit = (b) - (d)                                                                                                                |             | 24    | 363   | 235   | 79    | 74    | 98    | 166   | 171   | 68    | -58   | 1.221  |
| (f) Actual Dividends Paid, DSB Group                                                                                                          |             | 268   | 103   | 610   | 649   | 736   | 895   | 775   | 655   | 364   | 158   | 5.212  |
| (g) Reasonable Dividend, DSB Group<br>= 50%*6%*DSB Group Equity                                                                               |             | 172   | 213   | 233   | 236   | 231   | 230   | 233   | 237   | 220   | 220   | 2.225  |
| (h) Excess Dividend Paid to DK, DSB Group = (f) - (g)                                                                                         |             | 96    | -110  | 377   | 413   | 505   | 665   | 542   | 418   | 144   | -63   | 2.987  |
| (i) Excess Dividend Paid to DK, DSB Business Area A, PSO activities<br>= (h)*Business Area A profit share                                     |             | 58    | -94   | 303   | 276   | 345   | 416   | 393   | 285   | 101   | -38   | 2.045  |
| (l) Dividends paid in excess of surplus profit = (i) - (e)                                                                                    |             | 34    | -458  | 69    | 197   | 271   | 318   | 226   | 114   | 33    | 20    | 824    |

- (285) Az A. üzletághoz kapcsolódó, a dán állam részére történő osztaléktöbblet meghatározásának második módszere az osztaléktöbblet kifizetésének kiszámítása közvetlenül az A. üzletág szintjén. A számítási lépések a következők. Az észszerű osztalékfizetést úgy számítják ki, hogy az 50 %-os rögzített kifizetési arányt megszorozzák az A. üzletág éves észszerű hasznával, amely az A. üzletág saját tőkéjének 6 %-a. Az A. üzletág szintjén meghatározott, észszerű osztalékfizetést ezt követően levonják az A. üzletág nyereségrészesedése tekintetében figyelembe vett tényleges osztalékfizetésből az A. üzletági szintű osztaléktöbblet meghatározásához. E módszer szerint az osztaléktöbblet 1 872 millió DKK-t tesz ki.

<sup>(107)</sup> A dán kormány osztalékpolitikáját a 249/1999. sz. költségvetési törvény határozta meg. Az osztalékpolitika kiindulópontja az, hogy az osztalékoknak a DSB adózás utáni többletének felét kell kitenniük. Ezt a 2010. évi bizottsági határozat (101)–(108) preambulumbekzdése is ismerteti.

## 10. táblázat

**A Bizottság számításai a DSB éves beszámolója és a dán hatóságokhoz beérkezett információk alapján**

| Methodology #2: computing the excess dividend payment at Business Area A (PSO activities) level by adjusting the dividend payments for Business Area A profit share |             |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                                                                                                                                                                     | DKK million | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | Total  |
| (a) Equity, DSB Business Area A, PSO activities                                                                                                                     |             | 4.569 | 5.881 | 6.458 | 6.444 | 6.320 | 6.138 | 5.999 | 5.860 | 5.397 | 4.399 | 57.465 |
| (b) Return, DSB Business Area A, PSO activities                                                                                                                     |             | 298   | 716   | 622   | 466   | 453   | 467   | 526   | 523   | 392   | 206   | 4.669  |
| (c) Actual ROE, DSB Business Area A, PSO activities = (b)/(a)                                                                                                       |             | 6,5%  | 12,2% | 9,6%  | 7,2%  | 7,2%  | 7,6%  | 8,8%  | 8,9%  | 7,3%  | 4,7%  |        |
| (d) Reasonable return, ROE 6% = 6%*(a)                                                                                                                              |             | 274   | 353   | 387   | 387   | 379   | 368   | 360   | 352   | 324   | 264   | 3.448  |
| (e) Surplus profit = (b) - (d)                                                                                                                                      |             | 24    | 363   | 235   | 79    | 74    | 98    | 166   | 171   | 68    | -58   | 1.221  |
| (f) Actual Dividends Paid, DSB Business Area A, PSO activities                                                                                                      |             | 162   | 88    | 490   | 434   | 502   | 561   | 562   | 447   | 256   | 95    | 3.596  |
| (g) Reasonable Dividend, DSB Business Area A, PSO activities<br>= 50%*6%*DSB Business Area A Equity                                                                 |             | 137   | 176   | 194   | 193   | 190   | 184   | 180   | 176   | 162   | 132   | 1.724  |
| (h) Excess Dividend Paid to DK, DSB Business Area A, PSO activities<br>= (f) - (g)                                                                                  |             | 25    | -89   | 296   | 240   | 313   | 376   | 382   | 271   | 94    | -37   | 1.872  |
| (i) Dividends paid in excess of surplus profit = (h) - (e)                                                                                                          |             | 1     | -452  | 62    | 161   | 239   | 278   | 215   | 99    | 26    | 21    | 651    |

- (286) A Bizottság ezért megjegyzi, hogy mindkét fent ismertetett módszer szerint a dán államnak az A. üzletág tekintetében 2000 és 2009 között fizetett osztaléktöbblet meghaladja azt az 1 221 millió DKK eredménytöbbletet (lásd a (269) preambulumbekendést), amelyet az A. üzletág a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységek végzéséért kapott. A DKT azon állításával ellentétben, amely szerint a DSB nyereségének magas szintje túlkompenzációra utal, ez megerősíti, hogy a DSB nem tartott meg eredménytöbbletet a közszolgáltatási kötelezettségével kapcsolatban, és hogy a túlkompenzáció ezért kizárható. Az első módszer szerint (lásd a (278) preambulumbekendést) a dán államnak fizetett osztaléktöbblet és az A. üzletág által kapott eredménytöbblet közötti különbség 824 millió DKK. A második módszer szerint (lásd a (279) preambulumbekendést) a dán államnak fizetett osztaléktöbblet és az A. üzletág által kapott eredménytöbblet közötti különbözet 651 millió DKK <sup>(108)</sup>.
- (287) A Bizottság által végzett értékelés kiterjed a DSB-től a közszolgáltatási kötelezettség keretében 2000 és 2009 között kapott valamennyi kifizetésre. Ezért az elemzésben mind a 2009. december 3. előtti, mind a 2009. december 3. és 31. közötti időszak szerepel.
- (288) Bár ez az értékelés csak a 2009. december 3-ig tartó időszakot érinti, a Bizottság tudomásul veszi a dán hatóságok azon érvét, amely szerint a bizottsági értékelés egyes részeinek a különböző kifizetéseken és időszakokon alapuló kiválasztása meglehetősen mesterséges gyakorlat. A fent bemutatott értékelésnek kizárólag a 2009. december 3-át megelőző időszakra történő elkülönítése érdekében azonban a Bizottság a dán hatóságok által szintén javasolt, alábbi módszertant veszi figyelembe. A dán állam által a DSB-nek a közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott kompenzációra évente tizenkét, egyenlő havi részletben került sor. Az egyes részleteket minden hónap 21-én, vagy ha a 21. nap hétvégére vagy munkaszüneti napra esett, a következő munkanapon fizették ki. Bár az osztalékfizetések önmagukban nem fordíthatók az egyes évekre vonatkozó konkrét havi kompenzációs kifizetések kiegyenlítésére, a Bizottság elismeri, hogy főszabály szerint az osztalékok előtti kiszámított eredménytöbblet és a közszolgáltatási kötelezettséggel járó tevékenységeknek tulajdonítható osztaléktöbblet különbözetének arányos része észszerűen nevezhető a 2000. január 1-jétől 2009. december 3-ig terjedő időszakra vonatkozóan.

<sup>(108)</sup> A következtetések a pénz időértékét is figyelembe véve nem változnak. A Bizottság ezt az ellenőrzést úgy végezte el, hogy a DSB elméleti súlyozott átlagos tőkeköltségére különböző értékeket alkalmazott. A Bizottság egyéb érzékenységi elemzéseket is végzett a Bizottság honlapján közzétett, Dániára vonatkozó referencia- és leszámítási kamatlábak felhasználásával: [https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/reference-discount-rates-and-recovery-interest-rates/reference-and-discount-rates\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/reference-discount-rates-and-recovery-interest-rates/reference-and-discount-rates_en) (legutóbbi hozzáférés: 2025. július 4.).

- (289) A fent bemutatott két módszer szerinti eredmények arányos részének figyelembevétele következképpen a teljes összeg 1/10-ét (82 millió DKK vagy 65 millió DKK) tenné ki egyetlen évre, ezen összeg 1/12-ét (7 millió DKK vagy 5 millió DKK) egy hónapra és a havi összeg 1/22-ét (0,31 millió DKK vagy 0,25 millió DKK) egy munkanapra. A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a dán államnak a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggésben fizetett és csak a 2009. december 3-át megelőző időszakra vonatkozó arányos osztaléktöbbletek meghaladják a DSB A. üzletága által termelt eredménytöbbletet. A Bizottság az alábbi szakaszban hasonló értékelést fog végezni a dán állam által a DSB-nek 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetés tekintetében.
- (290) Amint azt a 2010. évi határozat már megállapította, a Bizottság – általános elvként – nem tekinti az osztalékok megfelelő mechanizmusnak a túlkompenzáció kezelésére<sup>(109)</sup>. Az osztalékok a részvényesi döntésektől függenek, és nem rendelkeznek a közszolgáltatásért járó kompenzációk kiigazításához és a túlkompenzáció strukturált és kiszámítható módon történő megelőzéséhez szükséges automatikus jelleggel. Emellett az osztalékokat jellemzően a pénzügyi ciklus kompenzációs korrekciókat követő, későbbi szakaszában szedik be, ami tovább korlátozza azok megfelelőségét.
- (291) A 2010. évi határozatban megállapítottak szerint azonban az osztalékok szolgálhatnak *de facto* visszakövetelési mechanizmusként a túlkompenzáció kezelésére bizonyos körülmények között. A Bizottság úgy véli, hogy ez a következő feltételek teljesülése esetén lehetséges: 1. az osztalékfizetésre vonatkozó döntés az államtól származik, az egyedüli részvényesként gyakorolt ellenőrzés révén, 2. az osztalékok a gyakorlatban eredménytöbbletet termelnek, csökkentve a túlkompenzáció kockázatát, és 3. a vállalkozásnak nem származik pénzügyi haszna az ideiglenesen tartott, nyereségrészesedésből származó szavatolótőkéből, például megnövelt saját tőkéből, felvásárlásokból vagy kedvezményes hitelekkel<sup>(110)</sup>.
- (292) Ezek a fent említett feltételek a 2000–2009 közötti időszakban teljesülnek (lásd még e határozat 2.5. szakaszát és a 2010. évi határozat (101)–(109) preambulumbekzdését):
- A Bizottság megjegyzi, hogy az osztalékfizetésre vonatkozó döntés a DSB 100 %-os tulajdonában álló dán államtól, nem pedig a DSB vezetésétől eredt. A dán hatóságok bizonyítékot szolgáltatottak arra vonatkozóan, hogy az állam egyedüli részvényesi pozícióját használta fel az osztalékok beszedésének biztosítására. Ezt bizonyítja, hogy az állam költségvetési tervezésébe belefoglalták a kiegészítő osztalékfizetéseket, tükrözve a folyamat feletti ellenőrzését. Ily módon az osztalékfizetésre vonatkozó döntést az állam azon célkitűzése vezérelte, hogy a DSB-től többletforrásokat vonjon ki.
  - A Bizottság megjegyzi, hogy a DSB által 2000 és 2009. december 3. között fizetett kiegészítő osztalékok az alkalmazott módszertől függően jelentős, 53 % és 68 % közötti különbözettel meghaladták a közszolgáltatási kötelezettségből származó eredménytöbbletet (lásd a (278) és (279) preambulumbekzdést). Bár az osztalékokat nem kifejezetten visszakövetelési mechanizmusként alakították ki, gyakorlati hatásuk biztosította, hogy az eredménytöbbletet visszatérítsék a dán államnak, és azt a DSB ne őrizze meg. Ez összhangban van azzal az elvvel, hogy bizonyos körülmények között az osztalékok elfogadhatók a túlkompenzáció kezelésének gyakorlati eszközeként<sup>(111)</sup>.
  - A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a DSB-nek semmilyen pénzügyi előnye nem származott a többletösszegekből. A dán hatóságok bizonyították, hogy az eredménytöbbletet nem használták fel a DSB saját tőkéjének növelésére, az alapok felvásárlására vagy kedvezőbb feltételek mellett történő kölcsönszerzésre. A dán állam által beszedett osztalékok ténylegesen semlegesítették az eredménytöbblet gazdasági hatásait, biztosítva, hogy a DSB ne részesüljön pénzügyileg az ideiglenesen birtokolt pénzeszközökből.
- (293) A Bizottság megállapítja, hogy a DSB által 2000 és 2009. december 3. között kifizetett kiegészítő osztalékok ténylegesen korrigálták az eredménytöbbletből eredő túlkompenzációt. A dán állam által az osztalékfizetések felett gyakorolt ellenőrzés és azoknak az eredménytöbblet visszaszolgáltatására irányuló célkitűzéssel való összehangolása biztosította, hogy a DSB-nek a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció ne eredményezzen túlkompenzációt.

<sup>(109)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (345) preambulumbekzdését.

<sup>(110)</sup> Lásd a Spanyolország által a Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A. javára végrehajtott támogatásról szóló, SA.37977 (2016/C) (korábbi 2016/NN) számú ügyben 2018. július 10-én hozott (EU) 2019/115 bizottsági határozat (HL L 23., 2019.1.25., 41. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2019/115/oj>) (258) preambulumbekzdését.

<sup>(111)</sup> Lásd a (258) és a további preambulumbekzdéseket ugyanott.

- (294) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a 2000. január 1. és 2009. december 3. közötti időszakban a DSB-nek nyújtott támogatás az 1191/69/EGK rendelet értelmében összeegyeztethető a belső piaccal. A DSB által a dán államnak fizetett osztalékok hatékonyan megakadályozták a túlkompenzációt, biztosítva az állami támogatásokra vonatkozó elvek tiszteletben tartását.

ii. *A gördülőállomány átadása során tapasztalt késedelmek*

- (295) A 2010. évi határozatban megállapított, a gördülőállomány átadásának késedelmével kapcsolatos túlkompenzációt időközben visszafizették a dán államnak, összhangban a 2010. évi határozat 3. cikkével, amely kimondja, hogy „[a] DSB számára az Ansaldo Breda vállalkozás által a gördülőállomány átadásának késedelmé miatt nyújtandó esetleges kártérítést a dán állam részére kell megfizetni”.

iii. *A Koppenhága–Ystad összeköttetés sajátos esete*

- (296) A 2010. évi határozatban megállapítottak szerint a Bizottság alaposan megvizsgálta, hogy a DSB részesült-e előnyben közszolgáltatásért járó kompenzáció révén a Koppenhága–Ystad összeköttetés működtetése után <sup>(112)</sup>. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy 2000 és 2004 között e vonal üzemeltetéséhez nem biztosítottak állami finanszírozást, amíg azt 2002-ben be nem vették a közforgalmú közlekedési rendszerbe, és még akkor sem nyújtottak kiegészítő kompenzációt.
- (297) A Bizottság azt is megállapította, hogy e vonal bevonása kiterjesztette a DSB kötelezettségeit anélkül, hogy növelte volna a közszolgáltatási szerződés szerinti szerződéses kifizetéseket, ezáltal megszüntetve a túlkompenzáció lehetőségét. Továbbá a vonalból származó esetleges bevételeket már a DSB közszolgáltatásért járó kompenzációjában is figyelembe vették, amint azt a 2000–2004 közötti időszakra vonatkozó túlkompenzáció szélesebb körű vizsgálata során értékelték <sup>(113)</sup>.
- (298) A Bornholmtrafikken A/S vállalkozással a kompszolgáltatások tekintetében folytatott koordinációt illetően a Bizottság megállapította, hogy az árképzési megállapodások megkülönböztetésmentesek voltak és konkrét kereskedelmi célkitűzésekhez igazodtak <sup>(114)</sup>. Ezek a megállapodások nem juttatták előnyhöz a DSB-t a versenytársakkal szemben, és nem eredményeztek túlkompenzációt sem.
- (299) E megfontolások fényében a Bizottság megerősíti azon következtetését, hogy a Koppenhága–Ystad összeköttetés közszolgáltatásért járó kompenzációját az alkalmazandó szabályokkal összhangban számították ki, és az összeegyeztethető a belső piaccal.

iv. *Következtetés*

- (300) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a DSB eredménytöbblete azt mutatja, hogy a szerződéses kifizetések meghaladták azt a szintet, amely a két közszolgáltatási szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült költségek ellentételezéséhez szükséges, beleértve az észszerű hasznot is. A jelen ügy sajátos körülményei között azonban az eredménytöbbletnél lényegesen nagyobb mértékű kiegészítő osztalékoknak a dán állam általi beszedése ténylegesen semlegesítette az esetleges túlkompenzációt. Ennek eredményeként az eredménytöbbletet visszatérítették az államnak, és a DSB nem tartotta meg ezeket az összegeket, és nem is részesült előnyben azok miatt. A közszolgáltatási szerződések 2009. december 3. előtt teljesített kifizetései ezért a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősülnek.

9.2.2.1.2.2. Az 1191/69/EGK rendelet 11. cikke

- (301) Ebben az ügyben nem áll fenn díjszábsí kötelezettség. Ezért az 1191/69/EGK rendelet 11. cikke nem alkalmazandó.

<sup>(112)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (375)–(385) preambulumbekzdését.

<sup>(113)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (378) preambulumbekzdését.

<sup>(114)</sup> Lásd a 2010. évi határozat (380)–(383) preambulumbekzdését.

## 9.2.2.1.2.3. Az 1191/69/EGK rendelet 12. cikke

- (302) Az 1191/69/EGK rendelet 12. cikke előírja, hogy a közszolgáltatásból eredő költségeket „a vállalkozás hatékony vezetése és megfelelő minőségű szállítási szolgáltatások nyújtása alapján kell kiszámítani”.
- (303) A 2000–2004-es szerződés esetében a kompenzációs összegeket a DSB által készített és a dán parlament pénzügyi bizottsága által jóváhagyott tízéves pénzügyi terv alapján határozták meg. A szerződés 4.1. cikke és 1. melléklete meghatározza, hogy a kompenzációt úgy alakították ki, hogy fedezze a meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének várható költségeit, továbbá biztosítékokat tartalmaz a kompenzációnak a tényleges eredménnyel való összehangolására. Az 5.2. cikk a tervezett és a tényleges forgalom közötti eltéréseken alapuló kiigazításokat irányoz elő. Meg vannak határozva továbbá a minimális szolgáltatási szintek és a minőségi kötelezettségek, beleértve a pontosságra (a vonatok 90 %-a az időben érkezik) és az ülőhelyek rendelkezésre állására (a csúcsidőszakokban 90 %, a csúcsidőn kívüli időszakokban 95 %) vonatkozó követelményeket, a 7.4. és a 7.6. cikkben foglaltak szerint. Továbbá, mivel a DSB megtartja a jegyértékesítésből származó bevételt, ösztönözve van az utasok vonzása és megtartása érdekében a hatékonyság optimalizálására és a minőség fenntartására. E rendelkezések fényében a Bizottság úgy véli, hogy a 2000–2004-es szerződés lehetővé teszi a kompenzáció olyan módon történő kiszámítását, amely összeegyeztethető a 12. cikk szerinti hatékony vezetés és megfelelő szolgáltatásminőség elvével.
- (304) A 2005–2014-es szerződés tovább erősíti a kompenzáció, a hatékonyság és a szolgáltatás minősége közötti kapcsolatot. A kompenzáció mértékét a DSB belső költségmodelljei alapján határozzák meg (lásd a szerződés 2. mellékletét), amelyek különbséget tesznek a fix és a változó összetevők között, és lehetővé teszik a költségek szolgáltatási kategóriánkénti hozzárendelését. A szerződés számos olyan mechanizmust tartalmaz, amelyek elősegítik a hatékony irányítást. Nevezetesen az 1.6.3., 1.7.5. és 1.9.4. cikk pénzügyi levonásokról rendelkezik az alapvető szolgáltatási előírásoknak való meg nem felelés esetén, beleértve a kapacitást, a pontosságot és az ügyfél-elégedettséget. A szerződés emellett felülvizsgálatokat is előír a költségfejlesztés és a szolgáltatások kiigazítására irányuló igények felmérése érdekében. Továbbá, mivel a DSB megtartja a jegyértékesítésből származó bevételt, ösztönözve van az utasok vonzása és megtartása érdekében a hatékonyság optimalizálására és a minőség fenntartására. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 2005–2014-es szerződés megfelel a rendelet 12. cikkében foglalt követelményeknek.

## 9.2.2.1.2.4. Az 1191/69/EGK rendelet 13. cikke

- (305) Az 1191/69/EGK rendelet 6. cikkével összefüggésben a 13. cikk előírja, hogy a tagállam hatóságai legalább egy évre előre rögzítsék a kompenzáció összegét. Ezenkívül az említett hatóságok kötelesek rögzíteni azokat a tényezőket, amelyek ezen összeg kiigazítását indokolhatják. Az összeget évente ki kell igazítani, és az előzetesen rögzített kompenzációt részletekben kell kifizetni.
- (306) A 2000–2004-es közszolgáltatási szerződés alapján megállapított kompenzációt előzetesen rögzítették a DSB 1999–2008 közötti időszakra vonatkozó tízéves pénzügyi terve alapján, amint azt a szerződés 4.1. cikke és 1. melléklete is említi. Ezt a pénzügyi tervet, amely a szerződés szerinti kompenzáció alapjául szolgált, a dán parlament pénzügyi bizottsága elé terjesztették, és az azt jóváhagyta, ezáltal biztosítva a nyilvános ellenőrzést és a költségvetési felügyeletet. Az éves kompenzációs összegeket a szerződésben határozták meg, és minden évben kiigazították a nettó árindex (*nettoprisindekset*) változásainak megfelelően, amint azt a 4.1. cikk is előírja, ami biztosította, hogy a kompenzáció összhangban maradjon a költségszintek szerződéses időszak alatti tényleges alakulásával. Emellett a 4.2. cikk lehetővé tette kiegészítő megállapodások megkötését a szolgáltatási szintek változásainak figyelembevétele érdekében, különösen az új gördülőállománnyal vagy az infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatban. Ezek a rendelkezések megfelelnek a 13. cikk formai és tartalmi követelményeinek.
- (307) A 2005–2014-es szerződés szintén megfelel az 1191/69/EGK rendelet 13. cikkének. A 7.1. cikk meghatározza a kompenzáció éves összegét, és megerősíti, hogy azt éves részletekben fizetik ki. A kompenzáció előzetesen van rögzítve, és kiszámítására a költségvetésben szereplő nettó költségek alapján kerül sor, figyelembe véve a visszatartott bevételeket és a költségek alakulását. A kiigazítási mechanizmusok a szerződés több részébe is beágyazódnak. Például az 1.3.9. és a 10.5. cikk lehetővé teszi a forgalmi terv felülvizsgálatát és kiegészítő megállapodások megkötését. Ezenkívül teljesítményalapú levonásokat alkalmaznak, ha a minőségre vagy a kapacitásra vonatkozó kötelezettségek nem teljesülnek, ami hozzájárul az éves korrekciókhoz. A két szerződés szerkezete így biztosítja, hogy a kompenzációt előre rögzítsék, részletekben fizessék ki, és indokolt esetben kiigazítsák, amint azt a 13. cikk előírja.

## 9.2.2.1.2.5. Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a) pontja

- (308) Ezenfelül az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a) pontja előírja, hogy amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknél i. az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhányadot az érvényes számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni, és ii. a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fennállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.
- (309) A fent említettek szerint (lásd a (15), a (76), a (89), a (190) preambulumbekendést és az a) szakaszt) a Bizottság megállapítja, hogy a DSB-re kötelező jogi és szabályozási keret – nevezetesen a nemzeti számviteli standardok és versenyszabályok – vonatkozott, amely előírta, hogy fő tevékenységi területein külön számvitelt kell vezetni. Idetartoztak a „Közszolgáltatási tevékenységek (A. üzletág)” és a „Versenyköteles tevékenységek (B. üzletág)”. A közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó bevételeket és költségeket a DSB SOV-nál (az anyavállalatnál) elkülönítve könyvelték a DSB kereskedelmi tevékenységeihez kapcsolódó bevételektől és költségektől, biztosítva, hogy a kompenzáció csak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének nettó költségét fedezze. Ez a strukturális elkülönítés, amelyet a DSB számvitelének külső ellenőrzése és szabályozói felügyelete egészített ki, biztosította a Bizottságot arról, hogy a 2000 és 2004 közötti szerződéses időszakban nem került sor keresztfinanszírozásra. A DSB kereskedelmi tevékenységeit (pl. hirdetés, üzemanyag-értékesítés és külföldi leányvállalatok) elkülönítetten számolták el, és azok nem részesültek a közszolgáltatási kötelezettségekért járó kompenzációban. A számviteli keret így biztosítja az 1. cikk (5) bekezdése követelményeinek való megfelelést.
- (310) A 2005–2014-es szerződés egyértelműbb szerződéses biztosítékokat tartalmaz a keresztfinanszírozások megakadályozására. A szerződés 3.2.2. cikke előírja, hogy a kereskedelmi forgalommal (*fri trafik*) kapcsolatos valamennyi költséget teljes mértékben a kapcsolódó utasbevételekből kell fedezni, a DSB belső számviteli szabályain alapuló számításokkal. Ez az önfinanszírozási követelmény biztosítja, hogy az állami kompenzációt ne lehessen a versenypiaci tevékenységek támogatására felhasználni. Ezenkívül, amint azt fentebb már megjegyeztük (lásd a (89) preambulumbekendést és az a) szakaszt), a DSB külön számvitelt vezetett a közszolgáltatási és kereskedelmi tevékenységekről, a DSB SOV pénzügyi kimutatásai pedig egyértelműen megkülönböztetik az A. (közszolgálat) és a B. (kereskedelmi) üzletágot. Ezeket a könyveléseket belső és külső ellenőrzéseknek is alávetették, és a költségalkotások módszerek biztosították, hogy a közvetlen és közvetett költségeket helyesen rendeljék hozzá az egyes tevékenységi területekhez. Az állami kompenzációt a kereskedelmi tevékenységekből származó jövedelemtől elkülönítve könyvelték el, és ezt a dán hatóságok termékfajtánkénti elszámolások és könyvvizsgálói vélemények formájában bizonyították.
- (311) A 2005–2014-es szerződés szerződéses rendelkezéseinek, valamint a mindkét szerződéses időszakra alkalmazandó tágabb szabályozási keretnek a fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a) pontjában foglalt követelmények a 2000–2004-es és a 2005–2014-es közszolgáltatási szerződések időtartama alatt teljesülnek. A hatályos számviteli és strukturális intézkedések biztosították a közszolgáltatási és a kereskedelmi tevékenységek szétválasztását, és hatékonyan megakadályozták a keresztfinanszírozást.

9.2.2.2. A 2009. december 3. előtt kifizetett támogatás jogszerűsége és összegegyeztetet-  
hetősége az 1107/70/EGK rendelet alapján

- (312) Az 1107/70/EGK rendelet 1. cikke volt alkalmazandó a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre nyújtott támogatásra, amennyiben az ilyen támogatás kifejezetten az ágazaton belüli tevékenységekre vonatkozik. Az említett rendelet tizedik preambulumbekendése kimondta, hogy „[...] szükséges meghatározni azokat az eseteket és feltételeket, amelyek között a tagállamok koordináló intézkedéseket hozhatnak vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írhatnak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke [jelenleg az EUMSZ 93. cikke] szerinti, nem a fent említett [1191/69/EGK] rendelet hatálya alá tartozó támogatások nyújtását”.
- (313) Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikke előírta, hogy „[a] 1191/69/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül [...] a tagállamok nem hoznak koordináló intézkedéseket, és nem írnak elő a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket, amelyek magukban foglalják [az EUMSZ 93.] cikke szerinti támogatások nyújtását, kivéve a következő esetekben vagy feltételek mellett”, amelyeket az adott rendelkezés (1) és (2) bekezdése határoz meg.

- (314) Az 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése különösen a következőkre vonatkozott: „az állam vagy a közjogi testületek által [fuvarozási vállalkozások számára] előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése, amely a következők valamelyikére terjed ki: az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott meghatározásba nem tartozó díjszábsí kötelezettségek, vagy olyan közlekedési vállalkozások vagy tevékenységek, amelyekre nem alkalmazható ez a rendelet”. Ebből következik, hogy az 1107/70/EGK rendeletet csak akkor alkalmazták, ha az 1191/69/EGK rendelet nem volt alkalmazható. Ezt a Bíróság is megerősítette, és egyértelművé tette, hogy az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartozó kompenzációs kifizetések összeegyeztethetőségét az említett rendelet rendelkezéseinek megfelelően kell értékelni<sup>(115)</sup>. Mivel az intézkedés keretében 2009. december 3-ig teljesített kifizetések az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartoztak (9.2.2. szakasz), a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1107/70/EGK rendelet nem alkalmazandó ezekre a kifizetésekre.
- (315) Mivel a 2009. december 3. előtt teljesített kifizetések az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá tartoztak, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem szükséges értékelni, hogy ezeket a kifizetéseket más jogalap alapján is összeegyeztethetőnek lehetett volna-e tekinteni.

#### 9.2.2.3. Következtetés

- (316) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a DSB-nek 2009. december 3-ig nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak minősül. Úgy tekinthető azonban, hogy ez a támogatás az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel a DSB-nek nyújtott kompenzáció megfelelt az 1191/69/EGK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, és nem haladta meg az 1191/69/EGK rendelettel összhangban a közszolgáltatási kötelezettségei teljesítéséhez szükséges összeget, beleértve az észszerű hasznát is. Valójában a Törvényszék Andersen-ügyben hozott ítéletéből<sup>(116)</sup> és a közelmúltbeli ítélkezési gyakorlat<sup>(117)</sup> megközelítéséből – és a korábbi határozatokban alkalmazott megközelítéstől eltérően – következik, hogy az 1196/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó a közszolgáltatási szerződések alapján fizetett kompenzációra.

Ezért a támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében mentesül a bejelentési kötelezettség alól. Következésképpen a DSB-nek 2009. december 3-ig nyújtott támogatásokat jogszerűen nyújtották az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megfelelően.

#### 9.2.3. A 2009. december 21-én kifizetett támogatás jogszerűsége

##### 9.2.3.1. Jogalap

- (317) A Bíróság 2015. október 6-i ítélete és a Törvényszék 2017. január 18-i második ítélete szerint az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-i hatálybalépése óta a második közszolgáltatási szerződés alapján kifizetett támogatásokat az említett rendelet alapján kellett volna értékelni.
- (318) Ezenkívül, amint azt a Törvényszék második ítélete kiemelte, a 2010. évi határozat nem tartalmazott olyan indoklást, amely alapján a Bizottság megállapította a 2009. december 21-én kifizetett támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét (lásd a (9), (120) és azt követő preambulumbekendéseket)<sup>(118)</sup>.
- (319) Következésképpen a Törvényszék második ítéletének való megfelelés érdekében a Bizottság a 9.2.3.2. szakaszban ismerteti az 1370/2007/EK rendelet alapján 2009. december 21-én kifizetett támogatás összeegyeztethetőségének értékelését az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezések fényében. Mivel a szóban forgó kifizetésre egy 2014-ben lejárt közszolgáltatási szerződés alapján került sor, az 1370/2007/EK rendelet alkalmazandó változata az említett rendelet eredeti szövege, amelyet a 2017. december 24-én hatályba lépett (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet általi első módosítása előtt kellett alkalmazni<sup>(119)</sup>.

<sup>(115)</sup> A Bíróság 2009. május 7-i ítélete, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 32. pont.

<sup>(116)</sup> A Bíróság [7.] lábjegyzetben említett 2017. január 18-i ítélete, Andersen kontra Bizottság, 27. pont.

<sup>(117)</sup> A Bizottság határozata (2023. november 24.) az SA.32953. sz., Olaszország – Állami támogatási intézkedések a Trenitalia SpA javára ügyben (HL L, 2024/2860, 2024.11.18., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>), (303)–(306) preambulumbekendés; a Bizottság C(2025) 1730 final határozata (2025. március 24.) – A Németország által a Deutsche Bahn Regio, valamint Berlin és Brandenburg tartományok közötti közszolgáltatási szerződésre vonatkozóan végrehajtott SA.18853 – C 47/2007 (NN 22/2005) ügyben (még nem tették közzé), (215) és (281) preambulumbekendés.

<sup>(118)</sup> A Bíróság 2015. október 5-i ítélete, Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 51. és 55. pont.

<sup>(119)</sup> Nevezetesen az (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet által 2017. december 24-től bevezetett módosítások.

### 9.2.3.2. Mentesség az 1370/2007/EK rendelet alapján az előzetes bejelentés alól

#### 9.2.3.2.1. Az 1370/2007/EK rendelet hatálya

- (320) Az 1370/2007/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerint a rendeletet „a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokat a szolgáltatásokat, amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek”.
- (321) A 3. cikk (1) bekezdése továbbá előírja, hogy „[a]mennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie”. Amint azt a Bíróság egyértelművé tette <sup>(120)</sup>, e rendelkezés rögzíti azt az elvet, amely szerint a közszolgáltatási kötelezettségeket és az azokhoz kapcsolódó kompenzációt az ilyen szerződés keretében kell megállapítani.
- (322) Ebben az esetben a DSB-t közlekedési közszolgáltatási szerződés útján bízták meg a közszolgáltatási feladatokkal (lásd a (33) preambulumbekendést).

#### 9.2.3.2.2. Átmeneti szabályok

- (323) Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdése és 4. cikkének (3) bekezdése értelmében a 2000. július 26. és 2009. december 3. között aláírt és a közösségi és a nemzeti joggal összhangban, tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján odaítélt, vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, amennyiben a szerződés időtartama nem haladja meg a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott 15 éves felső határhoz hasonló időtartamot.
- (324) A 2005–2014-es időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződést közvetlenül, pályázati eljárás nélkül ítélték oda. A Bizottság megjegyzi, hogy megkötésének időpontjában sem a dán jog, sem az európai uniós jog nem írt elő az ilyen szerződések versenyeztetése odaítélésére vonatkozó kötelezettséget (lásd a (21), (35) és (106) preambulumbekendést). A közvetlen odaítélést a nemzeti jog lehetővé tette (lásd a (35) preambulumbekendést), és az európai uniós jog még nem írta elő a közszolgáltatási szerződések versenyeztetését a vasúti személyszállítási ágazatban (lásd a (21) preambulumbekendést).
- (325) Mivel a közszolgáltatási szerződést a 2005–2014-es időszakra, azaz 15 évet meg nem haladó időtartamra kötötték, és azt közvetlenül az uniós és a nemzeti joggal összhangban ítélték oda, a Bizottság úgy véli, hogy az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezés alkalmazandó. Ennek megfelelően a szerződés a lejáratáig érvényben maradt.

#### 9.2.3.2.3. Az előzetes bejelentés alóli mentesség feltételei

- (326) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az 1370/2007/EK rendelet még nem volt hatályban a közszolgáltatási szerződés aláírásakor, és a fentieknek megfelelően az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezés alkalmazandó, amely lehetővé teszi, hogy a szerződés a lejáratáig érvényben maradjon. A Bíróság 2015. október 6-i Bizottság kontra Andersen ítéletével (C-303/13 P) <sup>(121)</sup> összhangban azonban a DSB-nek 2009. december 3-tól a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció jogszerűségét az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek fényében kell értékelni. A Bizottságnak ezért az említett rendelet vonatkozó rendelkezései, különösen a 9. cikk (1) bekezdése alapján meg kell vizsgálnia az ilyen kifizetéseket.

<sup>(120)</sup> A Bíróság 2024. január 25-i ítélete, Obshtina Pomoroe „Anhialo Avto” OOD, C-390/22, ECLI:EU:C:2024:75, 33. pont; a Bíróság 2023. december 21-i ítélete, Dobeles Autobusu Parks és társai, C-421/22, ECLI:EU:C:2023:1028, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

<sup>(121)</sup> A 15. lábjegyzetben említett, 2015. október 6-i ítélet, Bizottság kontra Andersen, 55. pont.

(327) Meg kell jegyezni, hogy a vonatkozó rendelkezések nem tartalmazzák az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkét, amely a közlekedési közszolgáltatási szerződések odaítélésére vonatkozó különös szabályokat állapít meg. Ennek az az oka, hogy az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdése értelmében egyes meglévő szerződések, például a 2005–2014-es közszolgáltatási szerződés érvényben maradhatnak anélkül, hogy odaítélésük az említett rendelet 5. cikkének való megfeleléstől függene (az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében foglalt átmeneti szabály ellenére). Következésképpen az 1370/2007/EK rendeletnek az ugyanezen rendelet 5. cikkével összhangban odaítélendő szerződésekre vonatkozó rendelkezései sem alkalmazandók a jelen közszolgáltatási szerződésre. Ezek közé tartozik az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának második mondata, 6. cikke (1) bekezdésének második mondata, valamint melléklete, továbbá az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (2) és (3) bekezdése. Hasonlóképpen, az 1370/2007/EK rendelet 7. cikke (1) és (4) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók a 2005–2014-es közszolgáltatási szerződésre, mivel az e rendelkezésekben előírt átláthatósági követelmények a közszolgáltatási szerződés megkötésének időpontjában nem voltak ismertek, és az 1370/2007/EK rendelet relevanciája a jelen közszolgáltatási szerződés értékelése szempontjából csak a Bíróság Bizottság kontra Andersen ügyben hozott ítéletét (C-303/13 P) <sup>(122)</sup> követően vált nyilvánvalóvá, amelyet 2015-ben, a szóban forgó közszolgáltatási szerződés lejártát követően hoztak meg. Ezen túlmenően e rendelkezések célja, hogy lehetővé tegyék az érdekelt felek számára a közszolgáltatási szerződés tervezett odaítélésének előzetes megkérdőjelezését (az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (4) bekezdése) vagy a közszolgáltatási szerződések odaítélését követő nyomon követését (az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdése). Az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) és (4) bekezdésére való hivatkozás azonban ebben az esetben nem felel meg ezeknek a célkitűzéseknek, mivel a közszolgáltatási szerződést 2005-ben ítélték oda az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépése és a Bizottság általi, 2008 óta tartó hivatalos vizsgálat előtt, mielőtt a 7. cikk (1) bekezdése 2009. december 3-tól alkalmazandóvá vált a 2005–2014-es közszolgáltatási szerződés szerinti kifizetésekre.

(328) Következésképpen a Bizottság az 1370/2007/EK rendelet rendelkezései, valamint a Szerződésből, az ítélkezési gyakorlatból és a Bizottság döntéshozatali gyakorlatából eredő, a túlkompensáció elkerülésére vonatkozó általános követelmény alapján értékelni fogja a 2005–2014-es időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződés alapján 2009. december 21-én teljesített kifizetés előzetes bejelentése alóli mentességet.

(329) Az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint: „[a]mennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie”. Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke meghatározza a közszolgáltatási szerződések kötelező tartalmát és az alkalmazandó általános szabályokat, amelyeket a Bizottság a következő 9.2.3.2.3.1. szakaszban fog megvizsgálni.

9.2.3.2.3.1. A 2005–2014-es közszolgáltatási szerződésnek az 1370/2007/EK rendelet 2. cikke e) pontjának és 4. cikkének való megfelelése

(330) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében a közszolgáltatási szerződéseknek egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket.

(331) Az 1370/2007/EK rendelet 2. cikkének e) pontja a következőképpen határozza meg a közszolgáltatási kötelezettséget:

„valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el”.

(332) Az eljárás megindításáról szóló határozat (69)–(76) preambulumbekkezdésében, valamint a 2010. évi határozatban (lásd például a (274) preambulumbekkezdést) a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a közszolgáltatási szerződés megfelel az első Altmark-kritériumnak, és hogy a DSB valóban rendelkezett egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettséggel. Ezt a következtetést az uniós bíróságok nem vitatták.

<sup>(122)</sup> Ua., 51–55. pont.

- (333) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontja előírja, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek meg kell határozniuk a személyszállítási közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos költségek elosztásának szabályait, beleértve a személyzetet, az energiát, az infrastruktúradíjakat, a karbantartást és javítást, a gördülőállományt, az állandó költségeket és a megfelelő tőke megtérülést. A közszolgáltatási szerződés megfelel ennek a követelménynek. A fenti (133) preambulumbekkezdésben leírtak szerint a kompenzációs szintek megállapításához a következő előzetes paramétereket használták: az éves inflációs ráta (2,5 %), a jegyárak emelkedése (2,5 %), a teljesítmény javulása (2,5 %), a kamatláb (5,15 %), az adózás utáni tőkearányos jövedelmezőség (6 %), a gördülőállományba történő beruházás (kb. 10 milliárd DKK), valamint a vonatkilométerek és az utasok számának előre jelzett 20 %-os növekedése. Ezek a paraméterek koherens módszertani keretet alkottak a fő költségkategóriákkal, többek között az észszerű tőke megtérüléssel, és így megfelelnek az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt feltételeknek. A kompenzációs szintek becslésére szolgáló előzetes paraméterek meghatározása mellett a közszolgáltatási szerződés egyértelműen meghatározza a működési és tőkeköltségek viselésének felelősségét. A DSB megtartja az összes jegybevételeket, és a minisztériumtól fix szerződéses kifizetést kap, amelynek együttesen kell fedeznie az összes költségvetést. A közszolgáltatási szerződés 7.1.1. cikke kimondja, hogy a DSB számára a szerződés alapján rendelkezésre álló egyetlen bevételi forrás a szerződés szerinti kifizetés és az utasbevétel, a 7.1.2. cikk pedig megerősíti, hogy a szerződéses kifizetés a gördülőállomány-beruházások értékcsökkenését és kamatait fedezi, így a kapcsolódó beruházási költségeket a DSB viseli. Ezen túlmenően a 2. melléklet (féldíós értékelés) részletesen bemutatja a DSB változó költségeit, amelyek magukban foglalják az infrastruktúra-használati díjakat, a vontatási energiát, a vonat- és a mozdony személyzet költségeit, valamint a gördülőállomány karbantartását, tovább szemlélítve, hogy ezeket a költségeket a DSB viseli. Ezek a rendelkezések bizonyítják, hogy a közszolgáltatási szerződés meghatározza az összes fő költségkategória DSB-hez való hozzárendelését, beleértve a személyzetet, az energiát, az infrastruktúrát, a karbantartást, a gördülőállományt és a tőke megtérülést. Ennek megfelelően a szerződés megfelel az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt azon követelménynek, hogy meg kell határozni a költségmegosztás szabályait.
- (334) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy amennyiben az illetékes hatóság bizonyos minőségi előírásoknak való megfelelést ír elő, azokat bele kell foglalni a közszolgáltatási szerződésbe. A közszolgáltatási szerződés elegendő tesz ennek a kötelezettségnek. A (69) preambulumbekkezdés szerint számos szerződéses rendelkezés ír elő minőséggel kapcsolatos kötelezettségeket. A 8.1. cikk pontossági referenciaértékeket és a meg nem felelés esetén alkalmazandó szankciókat vezet be; a 10. cikk az infrastruktúra összehangolására vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz; a 11. cikk pedig meghatározza a felhasználói szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket, beleértve az akadálymentességet, a jegykiadó rendszereket és az ügyfélszolgálati kötelezettségeket. Ezek az elemek egyértelműen meghatározott minőségi előírásokat tükröznek, amelyeket az illetékes hatóság az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (6) bekezdésével összhangban ír elő.
- (335) Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (7) bekezdése előírja, hogy a közszolgáltatási szerződésekben fel kell tüntetni, hogy megengedett-e az alvállalkozásba adás, és ha igen, milyen mértékben, annak biztosítása érdekében, hogy a fő szolgáltató a szolgáltatások jelentős részét teljesítse. Ezt a követelményt a közszolgáltatási szerződés több rendelkezés kombinációjával kezeli. A fővonal/regionális közszolgáltatási szerződés 10.4.3. cikke és az S-tog közszolgáltatási szerződés 8.4.3. cikke előírja, hogy a DSB a közlekedési minisztérium előzetes írásbeli hozzájárulása nélkül nem bízhat meg harmadik felet a vonatok üzemeltetésével. Ilyen hozzájárulás hiányában ezért nem megengedett az alapvető vasúti üzemeltetési szolgáltatások alvállalkozásba adása. Ez azt jelenti, hogy a DSB-nek magának kell teljesítenie a szolgáltatások nagy részét, és hogy e tekintetben nincs alvállalkozásba adásra vonatkozó maradványjog. Ezenkívül a közszolgáltatási szerződés 6.3. cikke lehetővé teszi más szolgáltatások alvállalkozásba adását, de előírja, hogy a DSB továbbra is teljes mértékben felelős az alvállalkozásba adott szolgáltatásokért, mintha azokat maga végezte volna (lásd a (69) preambulumbekkezdést). A (68) preambulumbekkezdés továbbá megerősíti, hogy a közszolgáltatási szerződés 6.1.1. cikke értelmében a minisztérium fenntartja magának a jogot a szerződés egyes részeinek felmondására és az egyes vonalakra vonatkozó pályázatra. Ezek a szerződéses mechanizmusok biztosítják, hogy a DSB ne idegeníthesse el egyoldalúan a szerződés jelentős részeit, és hogy az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének (7) bekezdésében foglalt követelményeket ténylegesen betartsák.
- (336) Mivel a közszolgáltatási szerződés szerinti esetleges túlkompensáció kérdését az alábbiakban részletesen megvizsgáljuk (lásd a 9.2.3.2.3.2. szakaszt), és a 4. cikk egyéb rendelkezései ebben az esetben nem relevánsak, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a dán minisztérium és a DSB között a 2005–2014 közötti időszakra kötött közszolgáltatási szerződés strukturált és átlátható keretet hoz létre a költségelosztásra, a jegybevételek felügyeletére, a minőségi előírásokra és az alvállalkozói szabályokra vonatkozóan. Ezen elemek mindegyike hozzájárul az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdése c) pontjának, 4. cikke (2) bekezdésének, 4. cikke (6) bekezdésének és 4. cikke (7) bekezdésének való teljes körű megfelelés biztosításához, összhangban az arányossággal, az átláthatósággal és az elszámoltathatóság uniós elveivel, és ezért megfelel az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkének.

- (337) Az alábbiakban a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a kompenzáció nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget.

#### 9.2.3.2.3.2. A kompenzáció arányos volta

- (338) A közszolgáltatási szerződés alapján a 2005–2014-es időszakra a DSB-nek kifizetett kompenzációnak a 2009. december 21-én teljesített kifizetéssel való arányosságát a Szerződésből, az ítélkezési gyakorlatból és a Bizottság határozathozatali gyakorlatából eredő, a túlkompensáció elkerülésére vonatkozó általános követelmény alapján értékelik. Ennek az az oka, hogy a Bizottság a jelen ügyben nem támaszkodhat az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának második mondatában meghatározott módszertanra a 2005–2014-es közszolgáltatási szerződés keretében 2009. december 3-tól teljesített kifizetések szintjének értékelése során (lásd a (320)–(323) preambulumbekendést) <sup>(123)</sup>. Az alábbiakban a Bizottság ezért azt ellenőrzi, hogy a kompenzáció nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget.

#### a) A DSB tevékenysége

- (339) A Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségért járó kompenzációt a DSB SOV számolja el. Ez a tevékenység az A. üzletág.
- (340) A DSB SOV emellett csekély mértékben tisztán kereskedelmi tevékenységet is folytat. E tevékenységek közé tartozik a DSB üzemanyagkészletéből más üzemeltetőknek történő üzemanyag-értékesítés, a DSB állomásain lévő épületek külső felek részére történő bérlete, valamint a kereskedelmi reklámfelületek értékesítése. Ezeket a tevékenységeket B. üzletágnak nevezik, és ezek tekintetében külön számvitelt vezetnek. A DSB csoport más, kizárólag kereskedelmi jellegű tevékenységeket is folytat, amelyek kapcsolt és társult vállalkozásokhoz tartoznak. Többek között ezek a vállalatok végzik a DSB külföldi tevékenységeit (pl. a DSB Roslagståg AB és a DSB Tågvärdsbolag AB), valamint a kiosk és éttermi termékek értékesítését (pl. DSB Kort & Godt A/S [korábban DSB Detail A/S]). A DSB e tevékenységeikért nem kap közszolgáltatási kötelezettségért járó díjat. A DSB SOV számvitelében a kapcsolt és társult vállalkozásoktól származó eredményeket pénzügyi bevételként könyvelik el, és így hozzájárulnak a DSB SOV általános számviteli eredményéhez. Ezért a közszolgáltatási kötelezettség eredményének megállapításához le kell vonni a kapcsolt és társult vállalkozások eredményeit a DSB SOV-tól.
- (341) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a jogi és szerződéses követelmények kombinációja ténylegesen biztosítja a közszolgáltatási kötelezettségek és a kereskedelmi tevékenységek közötti kereszttámogatás kizárását. A költségek és bevételek kiszámítása az alkalmazandó adó- és számviteli szabályozásnak megfelelően történt. A DSB-re vonatkozó jogi követelmények, beleértve a nemzeti számviteli standardokat és a versenyszabályokat is, biztosítják, hogy a vállalat külön számvitelt vezessen közszolgáltatási kötelezettségeiről és tisztán kereskedelmi tevékenységeiről. Konkrétan a közszolgáltatási szerződés rendelkezései előírják, hogy a DSB-nek teljesített szerződéses kifizetéseket a kereskedelmi tevékenységeihez kapcsolódó bevételektől és kiadásoktól elkülönítve kell elszámolni (lásd a (15), (76), (89), (190) preambulumbekendést és az a) szakaszt). A jogi és szerződéses követelmények e kombinációja elvben garantálja a kereszttámogatás elkerülését. Ezt a Bizottság szolgálatai által a következő alszakaszban bemutatott utólagos ellenőrzés is megerősíti.

#### a) Túlkompensáció fennállása

- (342) A 2009. december 3. előtt teljesített kifizetésekkel kapcsolatos túlkompensáció fennállásának értékelésével összhangban a Bizottság a 2009. december 21-i egyszeri kifizetéssel összefüggésben is értékelni fogja a) a gördülőállomány átadásának késedelmével és a Koppenhága–Ystad összeköttetéssel, valamint b) a DSB eredménytöbbletével kapcsolatos túlkompensáció fennállását.

<sup>(123)</sup> Lásd az SA.18853. sz., Németország, DB REGIO AG – Berlin-Brandenburg közszolgáltatási szerződés ügyben 2025. március 24-én hozott bizottsági határozatot (még nem tették közzé); az (EU) 2024/2860 határozat (382) preambulumbekendését.

i. *A gördülőállomány átadásának késedelme és a Koppenhága–Ystad összeköttetés*

- (343) A gördülőállomány átadásának késedelme miatti túlkompenzációt a 2010. évi határozat 3. cikkével összhangban visszafizették a dán államnak (lásd a (290) és az azt követő preambulumbekendéseket). Emellett a Koppenhága–Ystad összeköttetést illetően a Bizottság megerősítette, hogy nem történt túlkompenzáció, biztosítva a belső piaccal való összeegyeztethetőséget (lásd a (290) és az azt követő preambulumbekendéseket). Az értékelés ezen eredményei a 2009. december 21-i egyszeri támogatásra is érvényesek, ezért azokat nem értékelik újra.

ii. *A DSB eredménytöbblete*

- (344) A Bizottság megvizsgálta a DSB saját tőkéjének alakulását és a közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő eredményeit a szóban forgó szerződések időtartama során. E vizsgálat a DSB 2000 és 2009 közötti pénzügyi helyzetének részletes elemzésén alapul, a DSB nyilvános éves jelentéseinek és a dán hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás keretében nyújtott pontosításoknak az elemzésével. A 2009. december 21-i egyszeri kifizetés tekintetében továbbá a Bizottság utólagos megközelítést fogadott el annak megállapítására, hogy a DSB részesült-e eredménytöbbletben. Amint azt a fentiekben már kifejtettük, bár az előzetes értékelés elvben az elsődleges módja annak, hogy a Bizottság értékelje az esetleges túlkompenzáció fennállását a közszolgáltatási szerződésekben, a Bizottság ebben az esetben szilárdabbnak ítélte, hogy utólagos megközelítést alkalmazzon ahelyett, hogy a DSB tízéves költségvetésének alapjául szolgáló, egyedüli előzetes feltételezésekre támaszkodna, amelyek nem tartalmaznak kellően részletes indokolást és a költségvetési előrejelzéshez használt konkrét inputokat (beleértve például a költségek lebontását).
- (345) A DSB pénzügyi helyzetének áttekintését és a túlkompenzáció értékeléséhez használt kapcsolódó módszereket a fenti 9. és 10. táblázat tartalmazza.
- (346) A Bizottság tudomásul veszi különösen a dán állam által a DSB-nek 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetéssel kapcsolatban a dán hatóságok által nyújtott részletes tájékoztatást. A dán hatóságok úgy vélik, hogy mesterséges lenne különválasztani annak értékelését, hogy a 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetés összhangban van-e az 1370/2007/EK rendelettel, a 2009 hátralevő részében a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységektől és kifizetésektől elkülönítve.
- (347) A dán állam által a DSB-nek 2009-ben (és az azt megelőző években) a közszolgáltatási kötelezettségért fizetett kompenzáció tizenkét egyenlő havi részletben történt. Az egyes részleteket minden hónap 21-én, vagy ha a 21. nap hétfőre vagy munkaszüneti napra esik, a következő munkanapon kellett kifizetni. 2009-ben minden havi részlet 221,3 millió DKK volt, de a 2009. novemberi és decemberi törlesztőrészleteket külön-külön 217,5 millió DKK-val csökkentették. Ez a 435 millió DKK összegű csökkenés az IC4 vonatok 2009-es késedelmes átadásának következménye volt, mivel a közszolgáltatási kötelezettségért járó kompenzáció egy része 2009-ben a gördülőállomány kamataihoz és értékcsökkenéséhez kapcsolódott. A csökkentésre a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződésnek megfelelően az év végén került sor.
- (348) A dán hatóságok úgy vélik, hogy mesterséges lenne annak értékelése, hogy a 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetés összhangban van-e az 1370/2007/EK rendelettel, a 2009 hátralevő részében a közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységektől és kifizetésektől elkülönítve. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a fent bemutatott elemzés már tartalmazza a 2009. december végéig teljesített valamennyi kifizetést, és így a 2009. december 21-i egyszeri kifizetést is.
- (349) A DSB által vállalt közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódó (a dán államnak fizetett osztaléktöbbleten felüli) túlkompenzáció értékelésének elkülönítése érdekében azonban, de csak a 2009. december 21-i egyszeri kifizetés tekintetében a Bizottság a dán hatóságok által szintén javasolt alábbi módszert veszi figyelembe. 2009-ben a közszolgáltatási kötelezettség fizetése évente tizenkét havi részletben került kifizetésre. Bár a 2009. évi osztalékfizetések önmagukban nem fordíthatók az egyes évek vonatkozó, közszolgáltatási kötelezettségek után járó 2009. évi konkrét havi kifizetések kiegyenlítésére, a Bizottság megjegyzi, hogy főszabály szerint az osztalékok előtti kiszámított eredménytöbblet és a közszolgáltatási kötelezettséggel járó tevékenységeknek tulajdonítható

osztaléktöbblet különbözetének arányos része észszerűen a 2009. december 3-tól 31-ig terjedő időszakra vonatkozik. Ezért a DSB-nek a közszolgáltatási kötelezettségért a dán államnak fizetett osztalékok figyelembevétele után nyújtott esetleges túlkompenzációt a 2000–2009 közötti teljes időszakra vonatkozóan a dán államnak fizetett osztaléktöbblet és a DSB által a 6 %-os ROE-szintű észszerű hasznán felül kapott eredménytöbblet közötti különbség figyelembevételel kell értékelni. Az eredmény az első módszer szerint 824 millió DKK, a második módszer esetében pedig 651 millió DKK pozitív különbözetnek felel meg. Ezen eredmények arányos részének figyelembevétele következésképpen a teljes összeg 1/10-ét tenné ki (82 millió DKK vagy 65 millió DKK) egyetlen évre, és ennek az összegnek 1/12-ét (7 millió DKK vagy 5 millió DKK) egyetlen hónapra.

- (350) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a fent bemutatott két módszer szerint a dán államnak a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggésben fizetett és csak a 2009. december 3. és 31. közötti időszakra vonatkozó arányos osztaléktöbblet, beleértve a 2009. december 21-i egyszeri kifizetést, meghaladja a DSB A. üzletága által kapott eredménytöbbletet, következésképpen semlegesíti a túlkompenzációt.

#### 9.2.3.3. Következtetés

- (351) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a DSB-nek 2009. december 21-én nyújtott támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. Ez a támogatás azonban az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében mentesülhet az előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel a kompenzációt érvényes közszolgáltatási szerződés keretében nyújtották az 1370/2007/EK rendelettel és különösen annak 8. cikke (3) bekezdésével összhangban.
- (352) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2005–2014-es időszakra kötött közszolgáltatási szerződés megfelelt az 1370/2007/EK rendelet 4. cikkében foglalt tartalmi követelményeknek, és hogy a kifizetett kompenzáció nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével járó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, beleértve az észszerű hasznot is. Különösen az esetleges túlkompenzáció arányos megközelítésen alapuló elemzése megerősíti, hogy a releváns időszakban az államnak visszajuttatott osztaléktöbblet semlegesítette a szóban forgó kifizetésből származó esetleges eredménytöbbletet.
- (353) Következésképpen a DSB-nek 2009. december 21-én kifizetett támogatást jogszerűen nyújtották az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megfelelően.

#### 9.3. Egyes adóintézkedések hatása a közszolgáltatásért járó kompenzáció előzetes bejelentése alóli mentességre

- (354) Amint azt a 2010. évi határozat megállapította, a DSB-nek eredetileg biztosított munkáltatóiadó-mentességet a Bizottság külön eljárásban vizsgálta meg<sup>(124)</sup>. Ez az eljárás olyan jogszabály-módosításokat eredményezett, amelyek 2009. január 1-jétől megszüntették a köz- és magánvállalkozások közötti esetleges torzulásokat.
- (355) A közszolgáltatási szerződések keretében a DSB szerződéses kifizetéseinek meghatározására szolgáló paraméterek figyelembe vették az adómentességet és annak későbbi hatályon kívül helyezését. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a mentesség – még ha állami támogatásnak minősül is – egyenértékű lenne a közszolgáltatási szerződések szerinti „szerződéses kiegészítő kifizetésekkel”, és nem eredményezne túlkompenzációt, mivel a mentesség csökkentette a DSB közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos működési költségeit, és ennek hiányában az államnak a további adóteher fedezése érdekében ezzel egyenértékű összeggel kellett volna növelnie a szerződéses kifizetéseket (lásd a 2010. évi határozat (386)–(394) preambulumbekzdését).
- (356) Tekintettel arra, hogy ezzel a kérdéssel a Bizottság 2010. évi határozata már foglalkozott, és a jogszabályi változtatásokat mostanra teljes mértékben végrehajtották, nem szükséges újakezdeni ezt az elemzést. A Bizottság megerősíti, hogy a kompenzációs rendszer továbbra is összeegyeztethető az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal, a 2010. évi határozatban foglaltaknak megfelelően.

<sup>(124)</sup> A DSB béradó alóli mentességét a Bizottság a CP78/2006. sz. ügyben egy panaszt követően felülvizsgálta. Bár a Bizottság hivatalosan nem minősítette a mentességet jogellenes állami támogatásnak, elismerte a potenciális versenytorzulásokat. Erre válaszul Dánia önként módosította jogszabályait (2008. június 25-i 526. sz. törvény), amely 2009. január 1-jétől a DSB-t a magánszereplőkkel azonos béradó hatálya alá vonta. A Bizottság 2009. június 9-én lezárta az ügyet, és arra a következtetésre jutott, hogy a jogszabályi változás eloszlatta a versennyel kapcsolatos aggályokat.

## 10. KÖVETKEZTETÉS

- (357) A Bizottság megállapítja, hogy a DSB-nek dán közlekedési minisztérium és a DSB között létrejött közszolgáltatási szerződések alapján a 2009. december 3. előtt teljesített kompenzációs kifizetések, valamint a 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.

## 10.1. A 2009. december 3. előtt kifizetett támogatás jogszerűségére vonatkozó következtetés

- (358) A Bizottság úgy véli, hogy a DSB-nek 2009. december 3. előtt kifizetett támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel megfelelt az említett rendeletben meghatározott, alkalmazandó tartalmi és eljárási követelményeknek.
- (359) A Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján a 2000–2004-es és a 2005–2014-es időszakokra kifizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősült. Ennek a támogatásnak az 1191/69/EGK rendelet szerinti értékelése azonban azt mutatja, hogy az megfelel a bejelentési kötelezettség alóli mentesség kritériumainak. Először is, a támogatást olyan érvényes közszolgáltatási szerződések keretében nyújtották, amelyek megfeleltek az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdésében és 14. cikkében foglalt követelményeknek, beleértve az egyértelmű megbízási aktust, a jól meghatározott szolgáltatási kötelezettségeket, a pénzügyi feltételeket, a szerződés időtartamát és a végrehajtási mechanizmusokat. Másodszor, a kompenzáció megfelelt a rendelet 10. cikkében előírt módszertannak, biztosítva, hogy a támogatás ne haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének nettó költségét, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az észszerű hasznot.
- (360) A Bizottság továbbá ellenőrizte az 1191/69/EGK rendelet 12. és 13. cikkének való megfelelést, megerősítve, hogy a fedezett költségeket a hatékony irányítás és a szolgáltatás megfelelő minősége alapján számították ki, és hogy a kompenzációs összegeket előre rögzítették, éves kiigazítás mellett, és részletekben fizették ki. Az 1. cikk (5) bekezdésének a) pontjában foglalt, a számviteli elkülönítésre és a kereszttámogatás megelőzésére vonatkozó követelmények szintén teljesültek az érintett időszak során.
- (361) Bár a Bizottság az észszerű tőkearányos jövedelmezőséget meghaladó eredménytöbbletet állapított meg, megállapította, hogy ezt a túlkompensációt ténylegesen semlegesítette a dán államnak fizetett osztaléktöbblet. Ezek az egyetlen részvényes ellenőrzése mellett teljesített osztalékfizetések az ezen ügy sajátos körülményei között olyan hatékony visszakövetelési mechanizmusként szolgáltak, amely biztosítja, hogy a DSB ne őrizze meg a nyújtott kompenzációból származó jogtalan előnyt.
- (362) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a DSB-nek 2000. január 1. és 2009. december 2. között kifizetett támogatások megfelelnek az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdésében foglalt feltételeknek, és azokat az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban jogszerűen nyújtották.

## 10.2. A 2009. december 21-én kifizetett támogatás jogszerűségére vonatkozó következtetés

- (363) Ami a DSB-nek 2009. december 21-én folyósított egyszeri kifizetést illeti, a Bizottság megállapítja, hogy ez a kifizetés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Mivel a kifizetésre az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követően került sor, azt az említett rendelet és különösen annak 9. cikkének (1) bekezdése alapján kell értékelni.
- (364) A Bizottság megjegyzi, hogy ez a kifizetés a közszolgáltatási szerződés alapján a 2005–2014 közötti időszakra nyújtott teljes kompenzáció részét képezte, amelyet 2009. december 3. előtt ítélték oda, és így az 1370/2007/EK rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében meghatározott átmeneti rendszer hatálya alá tartozik. A Bizottság ellenőrizte, hogy ez a szerződés megfelel-e a rendelet 4. cikkében foglalt érdemi feltételeknek, beleértve a közszolgáltatási kötelezettségek meghatározását, az időtartamot, a kompenzáció paramétereit, a kockázatok elosztását és a minőségi előírásokat. Így a kifizetésre olyan érvényes jogi kereten belül került sor, amely megfelel az 1370/2007/EK rendelet követelményeinek.

- (365) A kompenzáció arányosságának és a 2009. december 21-i egyszeri kifizetéssel kapcsolatos túlkompenzáció hiányának értékelése érdekében a Bizottság a 2000–2009-es időszak szélesebb körű elemzésén alapuló arányos módszert alkalmazott. Ez a megközelítés megerősíti, hogy az ehhez a kifizetéshez kapcsolódó esetleges túlkompenzációt teljes mértékben semlegesítette a DSB által ugyanebben az időszakban a dán államnak fizetett osztaléktöbblet. Ezek az osztalékok hatékonyan ellentételezik a jogosulatlan gazdasági előnyt, biztosítva, hogy a támogatás a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges mértéken belül maradjon, beleértve az észszerű hasznot is.
- (366) Ennek megfelelően a Bizottság megállapítja, hogy a 2009. december 21-én teljesített egyszeri kifizetés az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól, és azt az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban jogszerűen hajtották végre,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

(1) A Dánia által a DSB-nek 2000. január 1. és 2009. december 3. között közszolgáltatási szerződések alapján közszolgáltatásért járó kompenzáció, valamint 2009. december 21-én egyszeri kifizetés formájában nyújtott állami támogatás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

(2) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése és az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

#### 2. cikk

Ennek a határozatnak a Dán Királyság a címzettje.

Ha a határozat olyan bizalmas információkat tartalmaz, amelyek nem tehetők közzé, kérjük, hogy a kézhezvételtől számított tizenöt munkanapon belül értesítsék a Bizottságot. Amennyiben a Bizottsághoz a megjelölt határidőig nem érkezik indokolással ellátott kérelem, a Bizottság úgy tekinti, hogy hozzájárultak a határozat teljes szövegének közzétételéhez. Kérjük, hogy a kérelmet a bizalmas információk pontos megjelölésével elektronikusan juttassák el a következő címre:

Európai Bizottság  
Versenypolitikai Főigazgatóság  
State Aid Greffe (Állami Támogatások Iktatási Osztálya)  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Kelt Brüsszelben, 2025. július 14-én.

a Bizottság részéről  
Teresa RIBERA  
ügyvezető alelnök