

II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2010 m. vasario 24 d.

dėl Danijos transporto ministerijos ir įmonės Danske Statsbaner viešųjų transporto paslaugų sutarčių (Valstybės pagalba C 41/08 (ex NN 35/08))

(pranešta dokumentu Nr. C(2010) 975)

(Tekstas autentiškas tik danų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/3/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

2009 m. lapkričio 25 d. Bendrojo Teismo nutartimi ⁽⁴⁾ šis ieškinys atmestas kaip nepriimtinas.atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ⁽²⁾,

kadangi:

- (3) 2009 m. gruodžio 17 d. raštu Komisija paragino Daniją ir suinteresuotąsias šalis pateikti jai savo pastabas dėl teisinio pagrindo, tinkamo suderinamumui šioje byloje nagrinėti, atsižvelgdama į 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinancio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 ⁽⁵⁾ įsigaliojimą.

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija, gavusi du skundus ir daug kartų pasikeitusi informacija su dviem skundo pateikėjomis ir Danijos valdžios institucijomis, 2008 m. rugsėjo 10 d. nusprendė pradėti oficialią tyrimo procedūrą šioje byloje ir apie tai paskelbė *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽³⁾, paragindama Daniją ir suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas.
- (2) Viena iš skundo pateikėjų Europos Sąjungos Bendrajam Teismui pateikė ieškinį dėl, be kita ko, Komisijos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą panaikinimo.

2. PAGALBOS GAVĖJOS IR SKUNDŲ PATEIKĖJŲ PRISTATYMAS

2.1. PAGALBOS GAVĖJA: ĮMONĖ DANSKE STATSBANER

2.1.1. ĮMONĖ, KURIAI ISTORIŠKAI PRIKLAUSO DANIJOS GELEŽINKELIO MONOPOLIS

- (4) *Danske Statsbaner SV* (DSB) – tai istorinė Danijos geležinkelio monopoliją turinti įmonė.
- (5) Visa DSB priklauso Danijos valstybei ⁽⁶⁾. DSB dabar teikia tik keleivinio geležinkelių transporto ir susijusias paslaugas ⁽⁷⁾. DSB taip pat veikia per savo patronuojamąsias įmones, visų pirma Švedijoje, Norvegijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

⁽¹⁾ Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Abi nuostatos iš esmės sutampa su ankstesnėmis nuostatomis. Nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius šiame sprendime prirėkusi turi būti suprantamos kaip nuorodos į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius.

⁽²⁾ OL C 309, 2008 12 4, p. 14.

⁽³⁾ Žr. 2 išnašą.

⁽⁴⁾ 2009 m. lapkričio 25 d. Bendrojo Teismo nutartis *Jørgen Andersen* prieš *Komisiją*, T-87/09.

⁽⁵⁾ OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

⁽⁶⁾ 1998 m. liepos 1 d. Įstatymas Nr. 485 dėl nepriklausomos valstybės įmonės DSB SV ir *DSB Gods* įsteigimo nuo 1999 m. sausio 1 d. (DSB įstatymas).

⁽⁷⁾ DSB krovinių vežimo veikla 2001 m. parduota įmonei *Deutsche Bahn*.

(6) 1998 m. Danijos parlamentas Folketingas priėmė įstatymą, kuriuo geležinkelių infrastruktūra atskirta nuo DSB geležinkelių transporto veiklos ⁽⁸⁾.

(7) 2008 m. DSB turėjo apie 9 200 darbuotojų. 2008 m. jos apyvarta sudarė apie 9,85 mlrd. Danijos kronų (DKK) (1,32 mlrd. EUR).

2.1.2. NEPRIKLAUSOMOS VALSTYBĖS ĮMONĖS DSB ĮSTEIGIMAS

(8) 1999 m. DSB reorganizuota į nepriklausomą valstybės įmonę ⁽⁹⁾.

(9) Dėl šios priežasties nustatytas naujas įmonės finansų valdymo modelis. Įmonės pradinis balansas parengtas remiantis turto ir išsipareigojimų vertinimu. Danijos valdžios institucijos nurodė, kad visą svarbų turtą DSB prašymu antrą kartą įvertino nepriklausomi ekspertai.

(10) Danijos valdžios institucijos paaiškino, kad DSB nuosavas kapitalas nustatytas atliekant palyginimą su panašiomis įmonėmis, turinčiomis daug ilgalaikio turto. Galutinį įmonės pradinį balansą sudarė nuosavas kapitalas, pagrįstas 36 % mokumo koeficientu, ir pradinė dotacija.

(11) Be to, pažymėtina, kad DSB taikytinas teisinis pagrindas buvo papildytas apskaitos standartais ir nacionalinėmis konkurencijos gairėmis, pagal kurias įmonė privalo tvarkyti atskirą savo svarbiausių veiklos sričių apskaitą ir taip išvengti kryžminio subsidijavimo. Todėl pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis įmonei DSB išmokėtų sutartinių mokėjimų apskaita tvarkoma atskirai nuo kitų komercinės veiklos sričių apskaitos.

(12) DSB kiekvienos veiklos srities apskaitą tvarko remdamasi dokumentais pagrįsta veiklos sąnaudų apskaičiavimo metodika, pagal kurią taikomi sąnaudų ir pajamų skirstymo kriterijai ⁽¹⁰⁾.

2.1.3. DSB GRUPĖ

i. DSB S-tog A/S

(13) DSB grupei taip pat priklauso patronuojamoji įmonė DSB S-tog A/S, kuri visa priklauso įmonei DSB SV ir teikia geležinkelių transporto paslaugas Kopenhagos regione.

(14) DSB S-tog a. s. apskaita tvarkoma atskirai nuo DSB SV apskaitos, nes DSB S-tog a. s. yra nepriklausoma bendrovė. DSB apskaitos tvarkymo taisyklėse taip pat nuro-

doma, kad DSB ir DSB S-tog a. s. sandoriai turi būti sudaromi rinkos sąlygomis.

(15) Patronuojamosios įmonės DSB S-tog a. s. perteklius po apmokestinimo įtraukiamas į DSB SV konsoliduotą pelną (nuostolius). Danijos valstybės dividendų politika nustatoma atsižvelgiant į patronuojančiąją įmonę DSB SV – dividendus moka ši įmonė.

ii. Kita nuosavybė

(16) DSB priklauso visos įmonės DSB Sverige AB, DSB Norge ir DSB UK Ltd AS, kurios, kaip nurodyta, teikia keleivinio transporto paslaugas ir vykdo kitą susijusią veiklą atitinkamai Švedijoje, Norvegijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

(17) Be to, DSB priklauso 60 % įmonės Roslagståg AB, Stokholmo regione teikiančios paslaugas Roslag maršrutu, akcijų. DSB valdo privačią įmonę BSD ApS, atsakingą už intelektinės nuosavybės teisių apsaugą.

(18) Be to, DSB ir DSB S-tog a. s. kartu valdo kontroliuojančiąją (holdingo) bendrovę DSB Rejsekort A/S, turinčią 52 % bendrovės Rejsekort a. s.– viešojo transporto elektroninių bilietų sistemos operatoriaus – akcijų.

(19) Galiausiai DSB priklauso visa įmonė Kort & Godt, turinti parduotuvių tinklą geležinkelio stotyse.

2.2. SKUNDŲ PATEIKĖJOS

2.2.1. PIRMOJI SKUNDO PATEIKĖJA

(20) Pirmoji skundo pateikėja – privati keleivinio autobusų transporto paslaugų įmonė Gråhundbus (toliau – Gråhundbus).

2.2.2. ANTROJI SKUNDO PATEIKĖJA

(21) Antroji skundo pateikėja – verslo asociacija Dansk Kollektiv Trafik, atstovaujanti keliems Danijos transporto operatoriams (toliau – DKT).

3. IŠSAMUS DANIJOS TRANSPORTO MINISTERIJOS IR DSB SUDARYTŲ VIEŠŪJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ SUTARČIŲ APIBŪDINIMAS

3.1. DANIJOJE TAIKOMAS VIEŠŪJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ SUTARČIŲ TEISINIS PAGRINDAS

(22) Iki 2000 m. sausio 1 d. DSB priklausė keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo šalies mastu monopolis. Nuo tada Danijos teisės aktų leidėjas panaikino šį monopolį ir nustatė dvi alternatyvias keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo sistemas ⁽¹¹⁾:

⁽⁸⁾ Nuo tada geležinkelių infrastruktūrą valdo ir prižiūri atskira viešoji įmonė Banedanmark.

⁽⁹⁾ Žr. 5 išnašą.

⁽¹⁰⁾ Danijos valdžios institucijos paaiškino, kad įvairi pajamų apskaita parengta pagal pajamų ir sąnaudų paskirstymą, o ne pagal apskaitos sistemą. Atskirų kiekvienos veiklos srities balansų apskaitoje nebuvo galima atskirti.

⁽¹¹⁾ Lov om jernbaneverksamhed m.v. 1998 m. gegužės 18 d. Įstatymas Nr. 289 su vėlesniais pakeitimais. Naujausias konsoliduotas įstatymas – 2004 m. gruodžio 2 d. Įstatymas Nr. 1171.

- viena vertus, keleivinio geležinkelių transporto paslaugos teikiamos komerciniu pagrindu, valdžios institucijoms neskiriant jokios kompensacijos (nekompensuojamos transporto paslaugos),
 - kita vertus, transporto paslaugos teikiamos pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis, valdžios institucijoms skiriant kompensaciją (viešosios transporto paslaugos).
- (23) Danijos valdžios institucijų teigimu, šiuo metu pagal nekompensuojamų transporto paslaugų sistemą neteikiama jokia reguliari keleivinio transporto paslauga.
- (24) Danijos teisės aktuose išskiriamos dvejopos viešųjų transporto paslaugų sutartys:
- tiesioginės viešųjų transporto paslaugų sutartys, atsakingų valdžios institucijų ir operatoriaus sudaromos nerengus išankstinio konkurso. Transporto ministerija yra Danijos valdžios institucija, atsakinga už tiesioginių viešųjų transporto paslaugų sutarčių sudarymą, išskyrus tam tikrą nedidelių regioninių operatorių teikiamas paslaugas,
 - viešųjų transporto paslaugų sutartys, sudaromos surengus konkursą. Valdžios institucija, atsakinga už šių sutarčių sudarymą surengus konkursą, yra *Trafikstyrelsen* – Transporto ministerijos įsteigta reguliavimo institucija.
- (25) Šiomis aplinkybėmis tolimojo susisiekimo, regioniniais ir vietiniais maršrutais teikiamas keleivinio geležinkelių transporto paslaugas DSB teikia pagal tiesiogines viešųjų transporto paslaugų sutartis, sudarytas su Transporto ministerija.
- (26) Be to, bėgant metams laipsniškai rengta daugiau konkursų. Iš tikrųjų 2002 m. dalį regioninio viešojo transporto paslaugų Danijos vakarinėje dalyje patikėta teikti įmonei *Arriva*. 2007 m. dalį regioninio viešojo transporto paslaugų, įskaitant tarptautinius regioninius viešojo transporto maršrutus, Danijos rytinėje dalyje ir Pietų Švedijoje taip pat patikėta teikti bendrai DSB ir *First Group* įmonei *DSB First*.
- (27) Danijos valdžios institucijos taip pat nurodė siekiančios, kad daugiau sutarčių būtų sudaroma rengiant konkursus.

3.2. 2000–2004 m. VIEŠŪJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ SUTARTIS

- (28) Ši sutartis – tai 2000–2004 m. viešųjų transporto paslaugų pagrindu DSB tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų transporto paslaugų sutartis.
- (29) Jos 1 skirsnyje nurodoma, kad „šios sutarties tikslas – skatinti teigiamą keleivinio geležinkelių transporto plėtrą, remiantis tvirta DSB – Danijos valstybinės geležinkelio įmonės – finansine padėtimi“.

- (30) Paskesnėse konstatuojamosiose dalyse apibendrinamos šios viešųjų transporto paslaugų sutarties analizei svarbiausios nuostatos.

3.2.1. SUTARTIES TURINYS ⁽¹²⁾

- (31) 3 straipsnyje nustatoma sutarties taikymo sritis. Jame minimas geležinkelių transporto paslaugų ir keleiviams teikiamų paslaugų teikimas. Sutartis netaikoma viešojo transporto paslaugoms, kurias teikti teisė suteikiama surengus konkursą, ir nekompensuojamoms transporto paslaugoms, įskaitant krovinių transportą.
- (32) DSB teikiamos transporto paslaugos išsamiai apibūdinamos sutarties 7 straipsnyje. Sutarties galiojimo laikotarpiu DSB privalo suteikti tam tikrą kiekį paslaugų (vertinama pagal geležinkeliais nuvažiuotų kilometrų skaičių).

Sutarties laikotarpiu geležinkeliais nuvažiuotų kilometrų skaičius

Metai	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.
Geležinkeliais nuvažiuotų km skaičius (mln.)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) 7 straipsnio 1 dalies a punkte nustatomas tikslas geležinkeliais per metus nuvažiuoti 51 mln. km, kuris turi būti pasiektas iki 2006 m. sausio 1 d.
- (34) Tačiau sutarties 8 straipsniu patikslinama, kad Danijos transporto ministerija gali nuspręsti skelbti konkursą dėl tam tikros geležinkeliais nuvažiuotų kilometrų dalies, tokiu atveju sutartis nustotų galioti. 8 straipsnio nuostatoje išsamiai apibrėžiama konkursams taikytina teisinė tvarka. Jose taip pat nurodomi padariniai, visų pirma kompensacijų mažinimas ir su riedmenimis susiję klausimai.
- (35) 7 straipsnyje taip pat nustatomos taisyklės, susijusios su transporto paslaugų teikimo tvarkaraščiais ir dažnumu. 9 straipsnyje nurodoma, kad tvarkaraščių tinkluliai derinami. Keliomis nuostatomis siekiama užtikrinti, kad DSB galėtų diegti nuoseklią viešojo transporto sistemą suteikdama galimybes derinti autobusų ir traukinių eismą.
- (36) 10 straipsnio nuostatomis numatoma, kad iki 2006 m. eksploatuojami ir įsigijami nauji riedmenys, kurių bendra suma – 5,6 mlrd. DKK. Šie nauji riedmenys – tai naujas dyzelinių traukinių, vadinamų IC4, modelis. 10 straipsnyje apibūdinamos techninės šių naujų traukinių savybės: greitis, vietų skaičius, patogumas, taip pat šių traukinių eksploatacijos tam tikrais maršrutais sąlygos. Šios investicijos kompensuojamos mokant toliau apibūdintus sutartinius mokėjimus.

⁽¹²⁾ Sutartį sudaro įžanga, 22 straipsniai ir 5 priedai.

(37) Reikėtų paminėti kitas svarbias nuostatas:

- 11 straipsnį, kuriuo patikslinamos su infrastruktūra susijusios sąlygos ir apibūdinami santykiai su įmone *Banedanmark*,
- 12 straipsnį, kuriame pateikiamos nuostatos, susijusios su keleiviams teikiamomis paslaugomis,
- 13 straipsnį, kuriuo nustatomos už nepunktualiai teikiamas paslaugas taikomos sankcijos,
- 14 straipsnį, kuriame nurodomos transporto paslaugų kainų nustatymo sąlygos.

3.2.2. SUTARTINIAI MOKĖJIMAI

- (38) DSB finansinė kompensacija nustatoma sutarties 4 straipsniu.
- (39) Už parduotus bilietus gaunamos pajamos tenka DSB. Be to, už sutartimi nustatytas paslaugas DSB gauna Danijos transporto ministerijos sutartinį mokėjimą.
- (40) Sutartiniai mokėjimai nurodomi toliau pateiktoje lentelėje.

2000–2004 m. sutartiniai mokėjimai

Metai	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.
DKK (mln.)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Šie mokėjimai kasmet indeksuojami pagal grynąsias kainas.
- (42) Sutartinių mokėjimų suma grindžiama 1999 m. birželio 11 d. priimtu DSB dešimties metų biudžetu, kuriuo nustatoma ilgalaikė DSB finansų strategija.
- (43) 4 straipsniu taip pat numatoma atlikti tam tikrus suderinimus, susijusius su 1999 m. lapkričio 26 d. penkerių metų bendrojo susitarimo, taikomo geležinkelių transporto sektoriui, įgyvendinimu. Dėl šio bendrojo susitarimo priimti keli konkretūs sutarties papildymai, susiję su:
- naujų riedmenų įsigijimu ir eksploatacija (sutarties 10 straipsnis),
 - priemiestinio geležinkelių transporto telkimu (angl. *pools*) ir geležinkelio stočių modernizavimu,
 - geležinkelio maršruto Odensė–Svendborgas kokybės gerinimu,

— finansinėmis paskatomis, kuriomis siekiama skatinti teikti socialiniu ir ekonominiu požiūriu tvarias transporto paslaugas.

- (44) Sutartiniais mokėjimais finansuojamas pagal sutarties 10 straipsnį įsigytų riedmenų nusidėvėjimas ir su jais susijusios palūkanos. Tačiau pagal kitus papildymus sutartiniai mokėjimai gali būti didinami.
- (45) 5 straipsnyje aptariami mokesčiai už naudojimąsi bėgiais. Sutartiniai mokėjimai apima DSB išlaidas, patiriamas mokant privalomus traukinių, kuriems taikoma sutartis, mokesčius už naudojimąsi bėgiais. 5 straipsniu taip pat nustatomas metinis mokesčių už naudojimąsi bėgiais tikslinimo mechanizmas.

3.2.3. MIESTO TRANSPORTAS

- (46) Danijos transporto ministerija ir *DSB S-tog a. s.* taip pat sudarė 2000–2004 m. viešojo transporto paslaugų teikimo elektrifikuotų sostinės regiono geležinkelių tinklu sutartį.
- (47) Ši sutartis sudaryta pagal tą patį modelį kaip tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešojo transporto paslaugų sutartis ir į ją įtrauktos nuostatos, panašios į pastarosios sutarties nuostatas. Joje išsamiai apibūdinamos viešojo transporto paslaugos elektrifikuotų sostinės regiono geležinkelių tinklu, kurias turi teikti *DSB S-tog A/S*, nustatant pareigą sutarties laikotarpiu suteikti tam tikrą kiekį paslaugų (vertinama pagal geležinkeliais nuvažiuotų kilometrų skaičių). Sutartyje nustatomi įsipareigojimai, susiję su transporto paslaugų teikimo tvarkaraščiais ir dažnumu, taip pat pateikiamos naujų riedmenų eksploatacijos ir įsigijimo nuostatos.
- (48) Šia sutartimi nustatyta kompensavimo sistema taip pat atitinka sistemą, nustatytą tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutartimi. Sutartiniai mokėjimai nustatomi pagal tą patį skaičiavimo pagrindą (6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo).
- (49) Sutartiniai mokėjimai apibūdinami toliau pateiktoje lentelėje, jiems taikomos tos pačios taisyklės kaip ir nurodytosios tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutartimi.

2000–2004 m. sutartiniai mokėjimai

Metai	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.
DKK (mln.)	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

- 3.3. 2005–2014 m. VIEŠŪJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ SUTARTIS
- (50) Antroji Danijos transporto ministerijos ir DSB sutartis yra 2005–2014 m. tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutartis.
- (51) Sutarties tikslas įžangoje apibūdinamas taip: „Nustatyti aiškų veiklos pagrindą, kad viešosios paslaugos būtų teikiamos taip, kad valstybei būtų užtikrinta kiek įmanoma geriausia keleivinio geležinkelių transporto plėtra, atsižvelgiant į šiam transportui skiriamus finansinius išteklius, ir kad būtų užtikrinta gera DSB finansinė padėtis“.
- 3.3.1. SUTARTIES TURINYS ⁽¹³⁾
- (52) 1 straipsnio 1 dalyje nustatoma sutarties taikymo sritis. Joje minimos konkrečios tinklo dalys, kuriuose remiantis šia sutartimi teikiamos viešosios geležinkelių transporto paslaugos.
- (53) Pažymėtina, kad DSB negauna pajamų už dviejų konkrečių maršrutų bilietus. Sutartis taip pat taikoma tarptautiniams maršrutams su Vokietija ir maršrutui Kopenhaga–Istadas, kuriuo anksčiau teiktos nekompensojamos transporto paslaugos.
- (54) DSB teiktinos transporto paslaugos apibūdinamos eismo plane (traukinių skaičius ir traukinių eismo intervalas), stotelių plane (atvykimas į stoteles) ir maršrutų plane (jungčių reikalavimai). Šie trys planai, taip pat taisyklės, susijusios su keleivių vietų skaičiumi, paslaugų teikimo dažnumu, patikimumu, keleivių poreikių patenkinimu, paslaugų teikimo nutraukimu ir kitomis specialiomis sąlygomis, apibūdinami 1 straipsnyje.
- (55) 2 straipsnyje pateikiami visi kainų nustatymo būdai, įskaitant konkrečias per Zundą einančių maršrutų nuostatas.
- (56) 3 straipsniu nustatoma atitinkamų transporto paslaugų taikymo sritis, palyginti su nekompensojamos transporto paslaugomis. Visų pirma 3 straipsnio 3 dalyje nurodoma, kad galima teikti daugiau viešųjų transporto paslaugų, negu nustatyta pagal dabartinę sistemą, nedidinant sutartinių mokėjimų.
- (57) 4 straipsniu nustatomos geležinkelio stočių modernizavimo taisyklės, su tuo susijusi atsakomybė ir pareigos. DSB turi parengti geležinkelio stočių modernizavimo planus, kurie informaciniais tikslais turi būti pateikiami Danijos transporto ministerijai.
- (58) Sutarties 5 straipsnyje išvardijamos konkretūs DSB transporto veiklos vykdymo išpareigojimai. Be kita ko, šie išpareigojimai susiję su informacijos teikimu, įrangos patikrinimais, prievole leisti eksploatuoti riedmenis operatoriams, surengus paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais konkursą, arba su tam tikromis bilietų ar nemokamų bilietų, skirtų tam tikrų kategorijų keleiviams, išdavimo sąlygomis.
- (59) Galiausiai 6 straipsniu nustatoma galimybė rengti paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais konkursą, pateikiamos tokio konkurso rengimo sąlygos ir numatoma atitinkamai mažinti sutartinius mokėjimus už susijusias paslaugas.
- 3.3.2. SUTARTINIAI MOKĖJIMAI
- (60) Finansinės kompensacijos įmonei DSB nustatomos sutarties 7 straipsniu.
- (61) Pajamos už parduotus bilietus iš esmės tenka įmonei DSB ⁽¹⁴⁾. Be to, už pagal sutartį suteiktas paslaugas DSB gauna Danijos transporto ministerijos sutartinį mokėjimą.
- (62) Sutartiniai mokėjimai nurodomi toliau pateiktoje lentelėje.

2005–2014 m. sutartiniai mokėjimai

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

- (63) Šie mokėjimai yra fiksuoti ir automatiškai netikslinami, nebent sutartyje nurodoma kitaip. Tačiau kasmet jie peržiūrimi atsižvelgiant į grynųjų kainų indekso, nurodyto Finansų įstatyme, didėjimą.
- (64) Sutartyje nenurodoma, kaip apskaičiuojama sutartinių mokėjimų suma. Danijos transporto ministerija nurodė, kad mokėjimai grindžiami dešimties metų biudžetu, sudaromu remiantis sąnaudų ir pajamų sąmatomis.
- (65) Sutartiniais mokėjimais, be kita ko, finansuojamas naujų riedmenų nusidėvėjimas ir su jais susijusios palūkanos, kaip apibūdinama toliau pateiktoje lentelėje.

⁽¹³⁾ Sutartį sudaro įžanga, 10 straipsnių ir 9 priedai.

⁽¹⁴⁾ Išimtis žr. pirmiau.

Naujų riedmenų nusidėvėjimas 2005–2014 m.

(mln. DKK)

Metai	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
IC4	50	167	247	258	258	258	258	258	258	258
IC2	1	24	46	46	46	46	46	46	46	46
Vietos traukiniai						15	44	74	89	89

- (66) Naujų riedmenų, kuriems skiriamos metinės investicijos, tiekimo planas pateikiamas tolesnėje lentelėje.

Naujų riedmenų tiekimas

Metai	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Vietos traukiniai							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) Sudarant sutartį šių duomenų neturėta.

- (67) Kelios nuostatos į sutartį įtrauktos siekiant atsižvelgti į pavėluotą riedmenų tiekimą pagal 2000–2004 m. sutartį.
- (68) 7 straipsnio 1 dalies 2 punkte numatoma galimybė sutartinius mokėjimus tikslinti kasmet pagal naujų riedmenų tiekimą. Dėl šio tikslinimo DSB neturi gauti didesnės kompensacijos. Toks tikslinimas neatliekamas, jeigu jis mažesnis nei 8 mln. DKK.

3.3.3. MIESTO TRANSPORTAS

- (69) Antroji Danijos transporto ministerijos ir DSB S-tog a. s. sutartis yra viešųjų transporto paslaugų teikimo elektrifikuotų sostinės regiono geležinkelių tinklu 2005 m. sausio 1 d. – 2014 m. gruodžio 31 d. sutartis.
- (70) Šios sutarties pagrindą sudaro nuostatos, panašios į tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutarties nuostatas. Joje nustatomi DSB S-tog a. s. veiklos įsipareigojimai, susiję su atitinkamais maršrutais, transporto paslaugomis, keleivių vietų skaičiaus, paslaugų reguliarumo, jų patikimumo ir keleivių poreikių tenkinimo reikalavimais, taip pat paslaugų teikimo trukdžiais. Sutartyje taip pat nurodomos kainų nustatymo, geležinkelio stočių modernizavimo ir atskaitų teikimo sąlygos. Joje nustatomos sankcijos už sutarties nesilaikymą.
- (71) Šia sutartimi nustatyta kompensavimo sistema taip pat visiškai atitinka sistemą, nustatytą tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutartimi. Sutartiniai mokėjimai nustatomi pagal tą pačią skaičiavimo sistemą (6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo).
- (72) Sutartiniai mokėjimai nurodyti tolesnėje lentelėje.

2005–2014 m. sutartiniai mokėjimai

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

(73) Šioje sutartyje, taip pat kaip tolimojo susisiekimo ir regioniniais maršrutais teikiamų viešųjų transporto paslaugų sutartyje, nustatomos šių mokėjimų peržiūros sąlygos ir nurodomi sutartiniai mokėjimai už riedmenų nusidėvėjimą.

4. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRIIMTAS SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

(74) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė abejonę dėl DSB mokamų kompensacijų už viešųjų paslaugų teikimą suderinamumo su vidaus rinka. Komisija nurodė, kad procedūros tikslas – nustatyti, ar pagal aptariamą viešųjų transporto paslaugų sutartį įmonei DSB teikta valstybės pagalba ir ar išmokant sutartinius mokėjimus skiriama per didelę DSB sąnaudų, patiriamų siekiant įvykdyti sutartyse nustatytus viešųjų paslaugų išpareigojimus, kompensacija.

(75) Visų pirma Komisija iškėlė klausimą dėl įmonei DSB suteikto ekonominio pranašumo. Tam ji taikė Teisingumo Teismo sprendime *Altmark*⁽¹⁵⁾ išdėstytus kriterijus.

(76) Nors Komisija pažymėjo, kad pagalbą gaunanti įmonė iš tikrųjų yra įpareigota vykdyti aiškiai nustatytus viešųjų transporto paslaugų išpareigojimus (sprendimo pradėti procedūrą 69–76 konstatuojamosios dalys), ji suabejojo, ar iš anksto objektyviai ir skaidriai buvo nustatyti kriterijai, pagal kuriuos apskaičiuota 2009–2014 m. kompensacija (minėto sprendimo 77–80 konstatuojamosios dalys).

(77) Komisija taip pat suabejojo, ar kompensacijos neviršija to, kas būtina, siekiant padengti visas sąnaudas ar dalį sąnaudų, patiriamų vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamą vykdant šiuos išpareigojimus. Šiuo požiūriu Komisija visų pirma norėjo išnagrinėti padidėjusį DSB pelną (sprendimo pradėti procedūrą 83–90 konstatuojamosios dalys), pavėluotą riedmenų tiekimą (minėto sprendimo 91–100 konstatuojamosios dalys) ir konkretų maršruto Kopenhaga–Istadas atvejį (minėto sprendimo 101–103 konstatuojamosios dalys).

(78) Be to, Komisija pažymėjo, kad viešųjų transporto paslaugų sutartys sudarytos nerengus konkurso. Todėl ji

suabejojo, ar reikiamos kompensacijos dydis nustatytas remiantis sąnaudų, kuris tipinė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų vykdyti būtinus viešųjų paslaugų išpareigojimus, įmonė būtų patyrusi šioms išpareigojimams vykdyti, analize, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamą vykdant šiuos išpareigojimus (minėto sprendimo 104–107 konstatuojamosios dalys).

(79) Kadangi kompensacijos už viešąsias paslaugas yra valstybės ištekliai ir mokant jas gali būti iškraipoma konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių prekybai, Komisija suabejojo, ar pagal viešųjų transporto paslaugų sutartį įmonei DSB nėra skiriama valstybės pagalba.

(80) Tuomet Komisija iškėlė klausimą dėl viešųjų paslaugų sutarčių suderinamumo su vidaus rinka pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69⁽¹⁶⁾ 14 straipsnį.

(81) Komisija taip pat suabejojo, ar kompensacijos dydis, t. y. Danijos valstybės mokama suma, dėl aplinkybių, paaiškintų vertinant Teisingumo Teismo sprendime *Altmark* nustatyto trečiojo kriterijaus laikymąsi, neviršija sumos, būtinos sąnaudoms, patiriamoms vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, padengti. Visų pirma Komisija suabejojo, ar Danijos valstybei nuo DSB pelno atskaitant dividendus ir mažinant metinius sutartinius mokėjimus buvo galima išvengti bet kokios kompensacijos permokos rizikos (minėto sprendimo 129–131 punktai).

5. DANIJOS VALDŽIOS INSTITUCIJŲ ARGUMENTAI, PATEIKTI PRADĖJUS PROCEDŪRĄ

Pirminės pastabos

(82) 2008 m. gruodžio 12 d. raštu Danijos Vyriausybė pažymi, kad atsakydama į ankstesnius Komisijos prašymus pateikti informaciją ji jau perdavė visą faktinę ir teisinę informaciją, kurios reikia, kad Komisija galėtų nustatyti, kad sutartiniai mokėjimai nėra valstybės pagalba, arba bent tai, kad galima valstybės pagalba yra suderinama su Sutartimi. Taigi Danijos valdžios institucijos priminė apie faktinę ir teisinę Komisijai pateiktą

⁽¹⁵⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, C-280/00, 2003 m., Rink. p. I-7747.

⁽¹⁶⁾ 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išpareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969 6 28). Klaidų ištaisymas išspausdintas OL L 169, 1991 6 29, p. 1.

informaciją. Be to, jos išsamiau paaiškino faktinę ir teisinę informaciją, kurią reikėjo patikslinti dėl nuo jos pateikimo įvykusių įvykių arba atsižvelgiant į sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisijos pateiktas pastabas.

(83) Be to, Danijos Vyriausybė nurodo, kad iš esmės pritaria Komisijos argumentams dėl, viena vertus, tikrinimo, ar suteikiama valstybės pagalba, atliekama taikant sprendimo *Altmark* kriterijus, ir, kita vertus, teisinio pagrindo, kuriuo remiantis vertinamas suderinamumas su Sutartimi.

(84) Tačiau Danijos Vyriausybė nepitaria Komisijos pateikiamam sprendimo *Danske Busvognmænd* (taip pat žinomas kaip sprendimas *Combust*)⁽¹⁷⁾ aiškinimui. Komisija tvirtino, kad, jeigu pagal viešųjų transporto paslaugų sutartį teikiama valstybės pagalba, apie šią pagalbą turėjo būti pranešta. Tačiau, Danijos valdžios institucijų nuomone, jeigu taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir viešųjų transporto paslaugų sutartyje nustatyta kompensacija atitinka šį reglamentą, tuomet apie tą kompensaciją pranešti nereikia pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalį.

(85) Galiausiai Danija nori pabrėžti, kad naujausioje teismų praktikoje, visų pirma Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendime *BUPA*, T-289/03, patikslinta, kad sprendime *Altmark* išdėstyti kriterijai turi būti taikomi atsižvelgiant į atitinkamo sektoriaus padėtį ir į tai, kad valstybės narės, įgyvendindamos šią kompetenciją, turi didelę veiksmų laisvę.

Dėl sprendimo *Altmark* antrojo kriterijaus

(86) Kaip pažymi Danijos valdžios institucijos, Komisija pripažino, kad sprendimo *Altmark* antrojo kriterijaus laikytasi mokant kompensaciją 1998–2008 m., tačiau Komisija abejoja dėl 2009–2014 m.

(87) Danijos valdžios institucijų nuomone, ši abejonė atsirado dėl nesusipratimo, nes kompensacija, kaip ir praėjusiu

laikotarpiu, apskaičiuota pagal dešimties metų (2005–2014 m.) biudžetą.

(88) Jos pateikė Komisijai šį biudžetą ir jam pagrįsti nustatytas tokias prognozes ir prielaidas:

— 2,5 % bendra metinė infliacija,

— dėl infliacijos 2,5 % padidėjusi bilietų kaina,

— vidutiniškai 2,5 % per metus padidėjęs našumas,

— 5,15 % metinės palūkanos,

— 6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo,

— apie 10 mlrd. DKK investicijų į riedmenis,

— apie 20 % didesnis nuvažiuotų kilometrų skaičius,

— apie 20 % didesnis keleivių skaičius,

— DSB darbuotojams netaikomas su darbo užmokesčiu susijęs mokestis.

(89) Be to, Danija patikslino, kad šis biudžetas sudarytas pagal 2003 m. įsipareigojimus, susijusius su infrastruktūros mokesčiais. Per tą laiką į sutartį, prieš ją pasirašant, įtraukti šių įsipareigojimų pakeitimai ir paskesnis įmonei DSB mokamų kompensacijų mažinimas. Transporto ministerija sutarties nuostatas ir biudžetą išdėstė 2004 m. Akte Nr. 112, o šie duomenys buvo įtraukti į finansų įstatymą.

Dėl sprendimo *Altmark* trečiojo kriterijaus

(90) Danijos valdžios institucijos pateikė paaiškinimus ir informaciją trimis klausimais, dėl kurių Komisija pareiškė abejonę, susijusią su kompensacijos permokos rizika.

⁽¹⁷⁾ 2004 m. kovo 16 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Danske Busvognmænd*, T-157/01, 77–79 punktai.

i. Padidėjęs DSB pelnas

- (91) Visų pirma Danijos valdžios institucijos mano, kad DSB pelnas padidėjo ne dėl kompensacijos permokos. Danijos teigimu, kompensacijos apskaičiavimo pagrindas teisingas, todėl didesnis pelnas gautas ne dėl galimos kompensacijos permokos, o dėl kitų aplinkybių.

Nuosavas kapitalas

- (92) Danija pateikia išsamią DSB nuosavo kapitalo, kuris 1999–2004 m. padidėjo nuo 4,797 mlrd. DKK iki 7,701 mlrd. DKK (taigi padidėjo 2,852 mlrd. DKK), pokyčio analizę. Nuosavas kapitalas padidėjo dėl tam tikrų aplinkybių, į kurias neatsižvelgta rengiant biudžetą; šios aplinkybės, be kita ko, yra labai padidėjęs DSB veiklos efektyvumas, kurio nesitikėta, ir didesnės vienkartinės pajamos, pavyzdžiui, gautos pardavus nekilnojamąjį turtą. Tai aplinkybės, į kurias Danijos Vyriausybė negalėjo pagrįstai atsižvelgti sudarydama biudžetą ir atitinkamai nustatyti kompensacijos dydį.

- (93) Danijos Vyriausybė aiškina, kad nuosavas kapitalas padidėjo ne dėl valstybės išmokėtų per didelių veiklos dotacijų, bet dėl kitų penkių – iš esmės nenumatytų – veiksmų:

— pirmiausia DSB nuosavo kapitalo didėjimas didele dalimi numatytas biudžete, sudarytame steigiant įmonę (1,709 mlrd. DKK). Iš Akto Nr. 249/1999 matyti, kad iš pradžių buvo daroma su DSB reorganizavimu į tvarią savarankišką valstybės įmonę susijusi politinė ir ekonominė prielaida, kad DSB mokumo koeficientas per keletą metų turi pasiekti ne mažiau kaip 30 %. Ši prielaida buvo grindžiama ekonominiu mokumo koeficiento, būtino DSB dydžio įmonei, veikiančiai rinkos ekonomikos sąlygomis, vertinimu,

— dividendai valstybei sumokėti šio laikotarpio pabaigoje – 2005 m. (736 mln. DKK), o tai reiškia, kad šio nuosavo kapitalo 2004 m. pabaigoje DSB faktiškai negalėjo turėti,

— iš dalies nuosavas kapitalas didėjo dėl apskaitos metodų pakeitimų 1999 ir 2001 m., padarytų atsižvelgiant į 1999 m. biudžetą, sudarytame steigiant įmonę, išdėstytas prielaidas (nuosavas kapitalas padidintas iki 594 mln. DKK). Šis apskaitos metodų

pakeitimas neturėjo jokios faktinės komercinės reikšmės įmonei, todėl duomenys turi būti pataisyti. Taigi Danijos Vyriausybė pabrėžia, jog remiantis pataisytais šių pakeistų apskaitos metodų duomenimis galima nustatyti, kad nuosavo kapitalo pokytis iš tikrųjų buvo neigiamas – kapitalas sumažėjo 135 mln. DKK,

— pelno mokestis, kuris 1999 m. sudarant biudžetą buvo 32 %, vėliau (per 2002 m., 2003 m. ir 2004 m.) sumažintas iki 30 % Dėl šio mokesčio sumažinimo šiuo laikotarpiu gautas nenumatytas 43 mln. DKK pelnas. Jei jo nebūtų buvę, nuosavam kapitalui padarytas neigiamas poveikis siektų 178 mln. DKK,

— pradiniam balanse nurodytas nuosavas kapitalas sumažintas 36 mln. DKK.

- (94) Danijos teigimu, šie duomenys rodo, kad DSB nuosavas kapitalas padidėjo ne dėl valstybės išmokėtų didelių veiklos dotacijų ir kad padidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į minėtus finansinius, apskaitos ir mokesčių duomenis. Todėl DSB iš valstybės gautas dotacijas nuosavam kapitalui didinti naudojo neviršydamas steigiant įmonę sudarytame biudžete nurodytos sumos.

Veiklos pajamos

- (95) Aptardama biudžete numatytų veiklos pajamų prieš skirstant dividendus klausimą Danijos Vyriausybė pabrėžia, jog nustatytos didesnės pajamos nerodo, kad DSB gavo kompensacijos permoką. Šios pajamos veikiau didėjo dėl įvairių teigiamą arba neigiamą poveikį turėjusių veiksmų, į kuriuos nebuvo galima atsižvelgti nustatant kompensacijos dydį.

- (96) Danijos nuomone, tokie pokyčiai, palyginti su pradiniu biudžetu, neišvengiami, jei sudaromos daugiametės viešųjų paslaugų išipareigojimų vykdymo sutartys. Šiais atvejais kompensacijos sumos neįmanoma nustatyti taip, kad atlikus *ex post* vertinimą būtų galima patvirtinti, jog ši suma tiksliai atitinka faktines sąnaudas, atskaičius pajamas ir pagrįstą pelną.

- (97) Danijos Vyriausybės teigimu, net jeigu viešųjų paslaugų išipareigojimus pavedama vykdyti laimėjus konkursą, rinka ir atitinkama įmonės padėtis gali keistis, todėl faktiškai gautas pelnas neatitinka to, ką konkursą laimėjusi įmonė buvo numaciusi sudarant sutartį.

- (98) Todėl Danijos Vyriausybė mano, kad dėl tokių nenumatytų veiksmų padidėjusios arba sumažėjusios pajamos negali būti laikomos argumentu, kad kompensacija nustatyta naudojant tokį metodą, pagal kurį mokama per didelę arba per maža kompensacija.
- (99) Šiuo atveju nustatytas pajamų didėjimas susijęs su bendru kelių veiksmų poveikiu, pavyzdžiui, bendromis ekonominėmis tendencijomis, atitinkamos rinkos raida, padidėjusiu našumu (pavyzdžiui, mažinant darbo sąnaudas arba suteikiant galimybę naudotis infrastruktūra perleidus krovinių sektoriaus veiklą, mažinant nusidėvėjimą arba tobulinant finansų valdymą).
- (100) Danija priduria, kad su DSB sudarytoms sutartims būdinga tai, jog sutarčių partneriai dėl mokėjimo susitarė remdamiesi įprastomis rinkos ekonomikos nuostatomis, o mokėjimo dydis nustatytas taip, kad būtų padengtos DSB sąnaudos, atsižvelgiant į laukiamas pajamas ir pagrįstą pelną. Tai, kad DSB galiausiai gavo daugiau pajamų, negu numatyta biudžete, nereiškia, kad sutartyse nustatyta kompensacijos suma per didelė.
- (103) Danijos Vyriausybė nurodo, kad valstybei mokami dividendai turi būti naudojami kaip priemonė DSB nuosavo kapitalo dydžiui koreguoti po įmonės įsteigimo einančiais metais ir veiklos pajamų pertekliui grąžinti, jeigu vėliau paaiškėtų, kad DSB faktiškai gautos pajamos didesnės, negu tikėtasi. Šis principas taikomas pagal Finansų įstatymą Nr. 249/1999. Dividendai turi būti mokami siekiant nuolat kontroliuoti DSB kapitalo sudėtį ir kartu faktinę grynąją veiklos dotaciją. Vykdamas dividendų politiką taip pat numatyta skatinti įmonę DSB didinti veiklos veiksmingumą, nes iš pradžių nustatyta, kad dividendai turi sudaryti pusę DSB pertekliaus po apmokestinimo. Šis veiksmingumo didinimas tam tikru mastu taip pat bus naudingas DSB ir jo poveikis bus ne vien vėlesnis veiklos dotacijos grąžinimas.
- (104) Danijos Vyriausybės nuomone, tai atitinka bendras rinkos ekonomikos nuostatas, pagal kurias skatinamąsias priemones galima taikyti siekiant nustatyti tai, ką susitarta vadinti pagrįstu pelnu, kaip rekomendavo Komisija ⁽¹⁸⁾.
- (105) Danija pažymi, kad taikant šią dividendų politiką valstybei 1999–2006 m. išmokėta beveik 3 mlrd. DKK didesnė suma, palyginti su iš pradžių nustatyta suma, susijusi su vykdamas sutartis įgyvendinta veikla.

Kompensacijos mažinimas ir dividendų skirstymas

- (101) Danijos Vyriausybė pažymi, kad nors, jos teigimu, kompensacijos permoka nesusidarė, bet kokiu atveju kompensacijos permokos rizika panaikinta Vyriausybei vykdamas dividendų politiką, išdėstytą Finansų įstatyme Nr. 249/1999, ir vėliau mažinant kompensaciją su DSB sudaromoje sutartyje.
- (102) Danijos nuomone, iš tikrųjų vykdydama dividendų politiką ji užtikrino, kad DSB nuosavo kapitalo nedidintų daugiau, negu nustatyta, ir atitinkamai daugiau, negu būtina. Nors nenustatyta jokia privaloma teisės norma, vykdamas šią dividendų politiką derinti du aspektai:
- įprastos rinkos ekonomikos nuostatos, pagal kurias siekiama nustatyti tai, kas ekonomiškai gali būti pagrįsta, atsižvelgiant į ekonominę įmonės padėtį,
 - bendrosios socialinės ir ekonominės nuostatos ir su konkurencija susijusios nuostatos, atsižvelgiant į DSB nuosavo kapitalo ir veiklos dotacijų dydį.
- (106) Danijos Vyriausybės teigimu, dividendų politika faktiškai naudota kaip grąžinimo mechanizmas, pagal kurį galima kompensuoti kompensacijos permoką. Be to, ji pabrėžia, kad DSB kompensacijos dalis, valstybei grąžinta kaip dividendai, daug didesnė už DSB biudžete numatyto pertekliaus ir faktiškai gauto pertekliaus skirtumą. Taigi vykdamas dividendų politiką padėta užtikrinti, kad DSB negalėtų pasinaudoti valstybės veiklos dotacija, jog įgytų konkurencinį pranašumą, pavyzdžiui, didindama nuosavą kapitalą daugiau nei nustatytas dydis arba gaudama metinį perteklių.
- (107) Be to, Danijos Vyriausybė mano, kad labai sunku nustatyti sutartines veiklos dotacijos ištaisymo *a posteriori* taisykles. Tačiau valstybė, vykdydama dividendų politiką pagal Danijos bendrovių teisę, gali užtikrinti, kad grynoji veiklos dotacija būtų faktiškai ištaisyta, jeigu metų pelnas didesnis, negu tikėtasi ar numatyta sudarant sutartį. Todėl, Danijos Vyriausybės teigimu, dividendų skirstymas yra ypač veiksminga praktinė priemonė siekiant išvengti kompensacijos permokos.

⁽¹⁸⁾ 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąsias paslaugas forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (OL L 312, 2005 11 29, p. 67); visų pirma žr. 5 straipsnio 4 dalį.

(108) Be to, Danijos Vyriausybė nurodo, kad Bendrasis Teismas taip pat nustatė, jog valstybės narės gali turėti plačią vertinimo diskreciją nustatydamos kompensaciją, jeigu ši priklauso nuo sudėtingų ekonominių aplinkybių vertinimo⁽¹⁹⁾. Ji taip pat primena, kad Bendrijos teisėje nenustatyta jokia prievolė, pagal kurią sumažinti grynąją veiklos dotaciją visuomet privaloma tam tikromis priemonėmis, pavyzdžiui, taikant sutartines taisykles ar panašiai. Pagal sprendime *Altmark* nurodytus kriterijus valstybė privalo faktiškai užtikrinti, kad nebūtų suteikta kompensacijos permoka. Tačiau sprendimą, kaip tai užtikrinti praktiškai, turi priimti valstybės narės.

ii. Pavėluotas riedmenų tiekimas

(109) Danijos Vyriausybės teigimu, dėl pavėluoto traukinių IC4 ir IC2 tiekimo ekonominis pranašumas DSB nesuteiktas.

(110) Vyriausybė patvirtina, kad prieš sudarant 2005–2014 m. transporto sutartį užsakytus naujus traukinius IC4 ir IC2, kurie turėjo būti tiekiami nuo 2003 m., vėluota pristatyti dėl gamintojo (bendrovės *Ansaldo Breda*) kaltės. Danijos Vyriausybė nurodo, kad jeigu traukiniai būtų buvę tiekiami pagal nustatytą tvarkaraštį, DSB būtų patyrusi su traukinių nusidėvėjimu ir palūkanomis susijusių sąnaudų, dengiamų sutartiniais mokėjimais.

2005–2014 m. transporto sutartis

(111) Kadangi DSB šių išlaidų nepatyrė, sutartiniai mokėjimai pagal 2005–2014 m. transporto sutartį buvo sumažinti. Tiksliai nepatirtų išlaidų suma apskaičiuota remiantis faktiškai DSB suteiktomis paskolomis ir atsižvelgiant į 20 metų nusidėvėjimo laikotarpį pagal DSB apskaitos metodus (traukinį IC4 vėluojant pristatyti vienerius metus, sutaupyta 4 mln. DKK, o vienerius metus vėluojant pristatyti traukinį IC2, sutaupyta 2,7 mln. DKK).

(112) Todėl pagal sutartį mokėjimai DSB sumažinti 645 mln. DKK (252 mln. DKK 2005 m. ir 393 mln. DKK 2006 m.).

(113) Danijos nuomone, atsižvelgiant į šiuos duomenis negalima vertinti, kad dėl pavėluoto traukinių IC4 ir IC2 tiekimo DSB gavo kompensacijos permoką pagal 2005–2014 m. transporto sutartį.

Papildomos sutartys

(114) Siekdama turėti pakankamai naujus riedmenis, DSB nuo 2001 m. juos nuomoja pagal papildomas sutartis, kurių galiojimą reikėjo pratęsti po 2006 m., nes gamintojas – bendrovė *Ansaldo Breda* – labai vėlavo atlikti darbus (galiojimas pratęstas iki papildomų ketverių metų).

(115) Danijos Vyriausybė nurodo, kad pagal sudarytą sutartį DSB išmokėtais sutartiniais mokėjimais traukinių eksploatacijos išlaidos (nusidėvėjimas ir palūkanos) nedengiamos, jeigu šie traukiniai faktiškai neeksploatuojami, ir kad sudarytoje sutartyje nenustatyta jokia DSB prievolė minėtais maršrutais eksploatuoti atsarginius riedmenis.

(116) Todėl, Danijos Vyriausybės teigimu, pagal papildomas sutartis DSB turi vykdyti papildomus viešųjų paslaugų išpareigojimus (naujų atsarginių riedmenų eksploatacija tam tikrais maršrutais) ir jai turi būti skiriama nuomos sąnaudų kompensacija.

2000–2004 m. transporto sutartis

(117) Danijos Vyriausybė mano, kad su vėlavimu susijęs grynasis teigiamas ekonominis rezultatas pasiektas dėl to, kad pirminėje penkerių metų sutartyje, kaip ir 2001–2004 m. papildomoje sutartyje, nenustatytos kompensacijos mažinimo nuostatos vėlavimo pristatyti traukinius IC4 atveju. Tačiau galiojančioje 2005–2014 m. transporto sutartyje kompensacijos mažinimo vėlavimo atveju nuostatos pateikiamos tinkamai.

(118) Ši 2001–2004 m. grynąjį teigiamą rezultatą, pasiektą dėl pavėluoto traukinių tiekimo, Danijos Vyriausybė vertina 104 mln. DKK. Tačiau šiuo tiesioginiu rezultatu nepadengiami faktiniai ekonominiai vėlavimo padariniai, patirti įmonės DSB, negalėjusios eksploatuoti naujų traukinių (senesnių traukinių techninė priežiūra, žala įvaizdžiui, prarastos pajamos).

(119) Be to, Danija patikslina, kad DSB gauta bendrovės *Ansaldo Breda* kompensacija – tik negalutinė ekonominių nuostolių, patirtų dėl pavėluoto traukinių tiekimo, kompensacija. Pristačius traukinius bus nustatyta galutinė DSB žalos suma, taigi bus galima apskaičiuoti visą *Ansaldo Breda* kompensacijos sumą.

⁽¹⁹⁾ Žr. 2008 m. vasario 12 d. Bendrojo Teismo sprendimo *BUPA* prieš *Komisiją*, T-289/03, 2008 m. Rink., 214 punktą.

(120) Todėl Danijos Vyriausybė mano, kad ši kompensacija tiksliai atitiks DSB ekonominius nuostolius, taigi neturės įtakos DSB apskaitai. Dėl tokios pat priežasties grynasis su *Ansaldo Breda* kompensacija susijęs rezultatas nereiškia, kad DSB suteikta kompensacijos permoka. Todėl dėl pavėluoto traukinių tiekimo ekonominis pranašumas DSB nesuteiktas ir ateityje nebus suteikiamas.

(121) Galiausiai Danijos Vyriausybė primena, kad bet koku atveju vykdam Danijos Vyriausybės dividendų politiką užtikrinama, kad bet koks galimas teigiamas rezultatas, susijęs su DSB gautomis kompensacijomis, būtų panaikintas išmokant dividendus.

iii. Konkretus maršruto Kopenhaga–Istadas atvejis

Kompensacijos už viešąsias paslaugas

(122) Danijos Vyriausybė nurodo, kad kompensacija skirta tik už 2005–2014 m. šiuo maršrutu DSB teikiamas paslaugas.

(123) Iš tikrųjų išskirtini trys paslaugų teikimo šiuo maršrutu laikotarpiai:

— iki 2002 m. paslaugos šiuo maršrutu teiktos vykdam veiklą pagal nekompensuojamų transporto paslaugų principą, t. y. visiškos konkurencijos sąlygomis, valstybei nemokant kompensacijos ir nenustatant pareigų. Todėl DSB turėjo tvarkyti atskirą šio maršruto apskaitą, kurioje turėjo būti parodytas viso laikotarpio perteklius, vertinant tik šio maršruto pajamų apskaitą,

— 2002 m. DSB nusprendė šiuo maršrutu nebeteikti paslaugų pagal nekompensuojamų transporto paslaugų principą; buvo sudaryta tiesioginė Transporto ministerijos ir DSB sutartis šiuo maršrutu nuo 2002 m. iki 2004 m. gruodžio 31 d. teikti viešąsias transporto paslaugas. Tačiau sutartyje nenurodyta, kad įmonei DSB bus atskirai ar papildomai mokama už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą,

— sudarant 2005–2014 m. transporto sutartį atsirado galimybė DSB mokamą kompensaciją taikyti ir maršrutui Kopenhaga–Istadas.

(124) Todėl Danija nurodo, kad iki 2005 m. už paslaugų teikimą šiuo maršrutu neišmokėtos jokios valstybės lėšos.

(125) Be to, Danijos Vyriausybė primena, kad šiuo maršrutu paslaugas teikiant pagal nekompensuojamų transporto paslaugų principą maršrutas buvo nuostolingas ir siekiant įrodyti, kad DSB greičiausiai gavo kompensacijos permoką, negalima remtis tuo, kad maža dalis faktiškai gautų pajamų gali būti susijusi su netiesioginiais padari-

niais, patirtais DSB paslaugas pradėjus teikti maršrutu Kopenhaga–Istadas. Bet koku atveju DSB neabejotinai turėjo teisę gauti pagrįstą pelną kaip investuoto kapitalo grąžą. Vyriausybės nuomone, to neužtenka siekiant įrodyti, kad dėl faktiškai gautų pajamų įmonei DSB išmokėta kompensacijos permoka, jeigu bus atsižvelgiama į gautą pagrįstą pelną.

Kėlimas keltu

(126) Aptardama su bilietų prekyba susijusių DSB sąnaudų, į kurias įeina kėlimas keltu maršrutu Istadas–Rionė (Rionė – atvykimo į Bornholmo salą uostas), klausimą Danijos Vyriausybė pateikė keltą eksploatuojančios bendrovės *Bornholmstrafikken* taikomus tarifus. Danijos Vyriausybės teigimu, iš jų matyti, kad įmonėms DSB ir *Gråhundbus* netaikomi skirtingi tarifai.

(127) Vyriausybė taip pat pateikė informaciją apie bendrovės *Bornholmstrafikken a. s.* paslaugų, susijusių su kėlimu keltu maršrutu Rionė–Istadas, teikimo sąlygas. Pagal sutartį, su Vyriausybe sudarytą surengus konkursą, pažymėtina, kad:

— Vyriausybės ir *Bornholmstrafikken* sutartyje nustatomas bendras įpareigojimas, pagal kurį *Bornholmstrafikken* savo atvykimo ir išvykimo tvarkaraščius turi derinti su operatorių, teikiančių paslaugas autobusų arba traukinių maršrutais Kopenhaga–Istadas, tvarkaraščiais,

— joje taip pat nustatomos sąlygos, pagal kurias *Bornholmstrafikken* įpareigojama su autobusų ar traukinių maršrutais paslaugas teikiančiais operatoriais, sutarties galiojimo laikotarpiu užtikrinančiais susisiekimą traukiniu ar autobusu maršrutu Kopenhaga–Istadas, plėtoti bendradarbiavimą dėl bilietų, kad keleiviai bendrą keltą ir autobuso ir (arba) traukinio bilietą galėtų nusipirkti su nuolaida,

— didžiausi tarifai, kurių *Bornholmstrafikken* turi teisę reikalauti, nustatomi sutartyje,

— sutartyje nėra jokios kitos nuostatos, susijusios su tarifų nustatymo reikalavimu arba nuolaidų taikymu, o Vyriausybė taip pat neturi pagrindo vėliau nustatyti naujų reikalavimų šiuo klausimu.

(128) Danijos Vyriausybės teigimu, tai reiškia, kad Vyriausybė *Bornholmstrafikken* veiklai negali daryti poveikio, išskyrus poveikį siekiant užtikrinti, kad *Bornholmstrafikken* laikytųsi sutarties nuostatų. *Bornholmstrafikken* bendrovėms DSB ir *Gråhundbus* taiko (visuomet per visą atitinkamą laikotarpį nuo 2000 m. taikė) vienodas kainas, todėl DSB pranašumas nesuteiktas.

- (129) Vis dėlto Danijos Vyriausybė praneša, kad vienintelė kaina, taikoma vien įmonei DSB, – tai speciali DSB Orange bilietų kaina, mokama keliant per Didžiojo Belto sąsiaurį. Tai visiškai atskiros DSB rūšies bilietų kaina, kuri gali būti taikoma tik klientams, DSB Orange bilietą perkantiems kelionei iš Jutlandijos į Bornholmą. Danijos Vyriausybės teigimu, *Bornholmstrafikken* šiai atskirai bilietų rūšiai nuolaidą taiko todėl, kad nori pritraukti daugiau klientų, vykstančių iš Jutlandijos į Bornholmą. Įpareigojimas taikyti šią specialią nuolaidą Danijos valstybės ir keltu operatoriaus sutartimi nenustatoma. Taigi ji taikoma dėl komercinio siekio didinti klientų skaičių Jutlandijoje ir klientų skaičių apskritai.
- (130) Šiuo klausimu Danijos Vyriausybė mano, kad tai bendra komercinė priemonė, kuria nuolaidos suteikiamos siekiant didinti klientų skaičių. Ji nurodo, kad bendrovė *Gråhundbus* paslaugas teikia maršrutu Kopenhaga–Istadas, todėl per Didžiojo Belto sąsiaurį nekelia. Taigi akivaizdu, kad nustatant bendrovei *Gråhundbus* taikomas kainas šio maršruto nuolaida nenurodoma.
- (131) Danijos Vyriausybė taip pat patikslina, kad šiuo pasiūlymu 2003–2008 m. pasinaudojo tik apie [...] (*) keleivių. Operatorių iniciatyva šį pasiūlymą būtų buvę galima teikti autobusų įmonėms, kurios būtų norėjusios teikti tokią pačią paslaugą. Be to, ji nurodo, kad nuo 2009 m. šis komercinis pasiūlymas nebeteikiamas.
- (132) Todėl Danija mano, kad pranašumas, susijęs su paslaugos teikimu maršrutu Kopenhaga–Istadas, įmonei DSB nesuteiktas nei kompensacijos permokos, nei ypač mažos kėlimo keltu maršrutu Rionė–Istadas kainos pavidalu.

Dėl sprendimo *Altmark* ketvirtojo kriterijaus

- (133) Aptardama klausimą, ar kompensacija nustatyta remiantis sąnaudų, kurių gerai valdoma tipinė įmonė turėtų patirti, analize, Danijos Vyriausybė pažymi, kad steigiant DSB kaip nepriklausomą įmonę atliktos visos būtinos ir praktiškai galimos analizės.
- (134) Be to, Vyriausybė pažymi, kad DSB į nepriklausomą nuvalstybės įmonę pertvarkyta remiantis *Bernstein* ataskaita, kurioje išsamiai išnagrinėtos galimybės didinti DSB veiklos veiksmingumą⁽²⁰⁾; 1996 m. ši ataskaita įtraukta į platesnio masto restruktūrizavimo planą. Šiomis priemonėmis padidintas DSB veiklos veiksmingumas ir 32 % padidintas įmonės našumas.
- (135) Steigiant DSB Danijos Vyriausybė sudarė dešimties metų biudžetą, pagrįstą keliomis pradinėmis prielaidomis, įskaitant našumo didėjimą; pagal šį biudžetą nustatyta 1999–2004 m. DSB veiklos dotacija.
- (136) Šis biudžetas, įtrauktas į 1999 m. birželio 11 d. Įstatymą Nr. 249, buvo grindžiamas prielaida, kad nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo sudarys 6 %; Vyriausybė šią grąžą vertino kaip pagrįstą pelną.
- (137) Danijos Vyriausybės teigimu, veiklos dotacija skirta pagal bendrą sąnaudų, pajamų ir pagrįsto pelno vertinimą, atliktą remiantis 1999 m. turėtais duomenimis ir laikantis rinkos ekonomikos principų. Todėl dešimties metų biudžetas sudarytas ir DSB išmokėti sutartiniai mokėjimai vėliau apskaičiuoti laikantis sprendimo *Altmark* ketvirtojo kriterijaus.
- (138) Be to, Danijos Vyriausybė primena Sąjungos teismų praktiką⁽²¹⁾ ir pabrėžia, kad šioje byloje sunku atlikti konkretų lyginimą su kitu operatoriumi.

Dėl suderinamumo

- (139) Jeigu Komisija vis dėlto padarytų išvadą, kad įmonei DSB buvo suteikta valstybės pagalba, Danijos Vyriausybė mano, kad bet koku atveju ši kompensacija yra suderinama su vidaus rinka.
- (140) Vyriausybės nuomone, sudarant tiesiogines sutartis buvo atlikti pažangiausi tyrimai ir skaičiavimai, kuriuos buvo galima atlikti praktiškai, siekiant užtikrinti, kad kompensacija būtų apskaičiuota teisingai.
- (141) Vyriausybė pritaria sprendime pradėti procedūrą pateiktam Komisijos argumentui, kad kompensacija faktiškai gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu laikomasi sprendimo *Altmark* trečiojo kriterijaus.
- (142) Kaip nurodyta, Danijos Vyriausybė mano, kad padaryta viskas, ko pagrįstai buvo galima reikalauti siekiant užtikrinti, kad DSB negautų kompensacijos permokos, ir kad turėtų būti padaryta bent tokia išvada, jog taikant tiesiogines sutartis DSB gauti sutartiniai mokėjimai yra su vidaus rinka suderinama pagalba.

(*) Konfidenciali informacija.

⁽²⁰⁾ *Bernstein* ataskaita parengta 1993 m., Danijos transporto ministerijai paprašius atlikti tyrimą.

⁽²¹⁾ Visų pirma, Bendrojo Teismo sprendimas *BUPA* prieš *Komisiją*, T-289/03, 2008 m., Rink. p. II-81 ir sujungtos bylos T-309/04, T-317/04, T-329/04 ir TV 2 ir *Danija* prieš *Komisiją*, T-336/04, 2008 m., Rink. p. II-2935.

(143) Tačiau, kaip nurodyta, Danijos Vyriausybė nepritaria Komisijos argumentui dėl viešųjų transporto paslaugų sutarčių ir viešųjų paslaugų įsipareigojimų išskyrimo, kiek tai susiję su pagalbos teisėtumu. Šiuo klausimu Vyriausybė mano, kad jei DSB gavo valstybės pagalbą, apie šią pagalbą pranešti nereikėjo. Jeigu Komisija laikytųsi savo argumento, tai iš tikrųjų reikštų, kad iš esmės ir nepagrįstai išskiriama tai, ar valstybė narė, tik jai priklausančią įmonę įpareigojanti vykdyti transporto veiklą, nurodo sutartyje apibrėžti paslaugų mastą, kokybę ir kainą, ar nenurodo.

(144) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Danijos Vyriausybė mano, kad nėra jokio pagrindo reikalauti grąžinti valstybės pagalbą, kurią būtų galima laikyti nesuderinama su vidaus rinka.

Dėl mokesčio nuo darbo užmokesčio

(145) Danijos Vyriausybė pažymi, kad pagal informaciją apie numatomą panaikinti mokesť nuo darbo užmokesčio Komisija, vykdydama šią procedūrą, šio mokesčio klausimo nenagrinėjo.

(146) Bet kokiu atveju Danijos Vyriausybė nurodė, kad su mokesčiu nuo darbo užmokesčio susiję pakeitimai įtraukti į 2008 m. birželio 25 d. Įstatymą Nr. 526 ir kad jie įsigaliojo 2009 m. sausio 1 d.

Dėl teisinio pagrindo, taikomo suderinamumui nagrinėti

(147) 2010 m. sausio 8 d. rašte Danijos Vyriausybė nurodė, kad konkrečių pastabų dėl Komisijos nustatyto taikytino teisinio pagrindo – Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 arba Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 – neturi.

6. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS, PATEIKTOS PRADĖJUS PROCEDŪRĄ

(148) Pastabas pateikė DSB – įmonė, kuriai taikomos aptariamoms priemonėms, ir DKT – antroji skundo pateikėja. Pažymėtina, kad pirmoji skundo pateikėja įmonė *Gråhundbus* pastabų nepateikė.

6.1. DSB PATEIKTOS PASTABOS

(149) Savo pastabas dėl Komisijos sprendimo pradėti procedūrą DSB pateikė 2008 m. gruodžio 30 d. raštu.

(150) DSB nurodo, kad visiškai pritaria Danijos valstybės pastaboms, ir nagrinėja tik tai, ar Komisija gali reikalauti grąžinti pagalbą, jei ji padarytų išvadą, kad pagal viešųjų

transporto paslaugų sutartis suteikiama su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba.

(151) DSB nuomone, šiuo atveju grąžinant tokią pagalbą būtų pažeistas teisėtų lūkesčių principas ir taip trukdoma taikyti 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles, ⁽²²⁾ 14 straipsnio 1 dalį.

(152) Pirma, DSB mano, kad ji galėjo teisėtai tikėtis, jog Danijos Vyriausybės sutartiniai mokėjimai pagal penkerių metų ir dešimties metų sutartis nėra valstybės pagalba. Iš tikrųjų ji mano, kad nebuvo aišku, kokių kontrolės priemonių reikėtų imtis siekiant patikrinti, ar sausumos transporto srityje suteikiama valstybės pagalba.

(153) Be to, DSB mano, kad siekiant įvertinti, ar Vyriausybė įmonei DSB suteikė pranašumą, reikia atsižvelgti į laikotarpį, kai buvo sudarytas sandoris. Tai, kad gali būti tam tikrų abejonių dėl paslaugų sąnaudų ir kitų galimų pajamų šaltinių, negali trukdyti valstybei sudaryti susitarimo nustatant rinkos sąlygas atitinkančią kainą. DSB teigimu, apskritai sudarant bet koki susitarimą yra abejonių, ir palaikant įprastus sutartinius santykius su tuo susijusią riziką prisiima būtent įmonė. Tokia sistema, pagal kurią DSB vienintelė prisiima su išlaidomis arba bilietų pardavimu susijusių nenumatytų svyravimų riziką, yra tinkamesnė priemonė įmonę skatinti didinti savo paslaugų kokybę ir pritraukti daugiau keleivių ⁽²³⁾, taigi valstybė gali geriausiai nustatyti sutartinių mokėjimų, kuriuos ji moka įmonei DSB, dydį ir priversti ją prisiimti riziką rezultatams pablogėjus, pavyzdžiui, dėl blogo valdymo arba pajamų praradimo. Todėl DSB mano, kad sudarydama abi sutartis valstybė veikė kaip protingas investuotojas, užtikrindama, kad jai būtų suteikta didžiausia galima nauda pagal minėtas sutartis.

(154) Antra, DSB teigia turinti teisėtą lūkestį, kad mokant sutartinius mokėjimus bet kokiu atveju laikytasi Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatyty kriterijų ir pagal šį reglamentą jiems taikyta bendroji išimtis. Ji abejoja dėl Komisijos pateikto reglamento 14 straipsnio aiškinimo.

(155) DSB primena, kad reglamento V skirsnis, kuriame nėra nuostatų dėl kompensacijų sumos, prieštarauja to paties reglamento II–IV skirsniams, kiek tai susiję su viešųjų paslaugų įsipareigojimais. DSB teigimu, reglamentu siekta užtikrinti, kad operatoriai gautų pagrįstą kompensaciją. Tačiau savo noru įsipareigojimus prisiimančių vežėjų, susaistytų viešųjų paslaugų sutartimis, padėtis labai

⁽²²⁾ OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

⁽²³⁾ Žr. visų pirma 2006 m. sausio 25 d. Komisijos sprendimo Nr. 604/2005 – Vokietija – Viešojo transporto paslaugos vežant autobusais į Vitenbergą (OL C 209, 2006 8 31, p. 7) 78 ir paskesnius punktus.

skiriasi nuo operatorių, kuriems valstybė vienašališkai nustatė viešųjų paslaugų išpareigojimus, padėties, ir tai nustatyta reglamente. Šiomis sąlygomis Komisija Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 negali aiškinti remdamasi SESV 106 straipsnio 2 dalimi ⁽²⁴⁾.

- (156) Galiausiai DSB nepritaria Komisijos pateiktam reglamento 17 straipsnio aiškinimui, pagal kurį nuo numatyto išpareigojimo pranešti atleidžiama tik skiriant kompensacijas už viešųjų paslaugų išpareigojimus, o ne sudarant viešųjų transporto paslaugų sutartis.

Dėl teisinio pagrindo, taikomo suderinamumui nagrinėti

- (157) Savo pastabas DSB pateikė 2010 m. sausio 8 d. raštu. DSB iš esmės prieštarauja tam, kad Komisija šiuo atveju taiko Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007.
- (158) DSB primena, kad aptariamoms DSB ir Danijos valstybės transporto sutartys sudarytos prieš priimant reglamentą ir prieš jam įsigaliojant. Jeigu reglamentas būtų taikomas, tai būtų atgaline data taikomas teisės aktas, o tai, DSB nuomone, prieštarauja pagrindiniams teisiniams principams – teisinio tikrumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principams. DSB taip pat pažymi, jog nėra jokio pagrindo manyti, kad ES teisės aktų leidėjas Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 būtų pageidavęs taikyti atgaline data.
- (159) Tačiau DSB pažymi, kad reglamentu numatyta palaipsniui įdiegti naujas taisykles, taip pat tai, kad reglamento nuostatos apskritai negalioja jau sudarytoms sutartims, jeigu šių sutarčių trukmė ribota. Kadangi aptariamų sutarčių trukmė atitinka pereinamojo laikotarpio nuostatoje nurodytą trukmę, DSB mano, kad dėl to sutartys reglamentuojamos tik teisės aktais, galiojusiais jas sudarant, – reglamentais (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70.
- (160) DSB taip pat remiasi naujausia Komisijos sprendimų priėmimo praktika, kurioje Komisija pažymėjo, kad Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 negalima taikyti iki jo įsigaliojimo 2009 m. gruodžio 3 d. sudarytoms sutartims ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 86 straipsnis tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 106 straipsniu. Abi nuostatos iš esmės yra vienodos. Šiame sprendime nuorodos į SESV 106 straipsnį pririnkus turi būti suprantamos kaip nuorodos į EB sutarties 86 straipsnį.

⁽²⁵⁾ Šiuo klausimu žr. 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos sprendimą 2009/325/EB dėl valstybės pagalbos C3/08 (ex NN 102/05) – Čekija, susijusios su kompensacija Pietų Moravijos autobusų bendrovėms už viešąsias paslaugas, OL L 97, 2009 4 16, p. 14 (111 konstatuojamoji dalis); 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos sprendimą – Austrija – Valstybės pagalba C 16/07 (ex NN 55/06) – Valstybės parama Lienco apskrities įmonei *Postbus*, OL L 306, 2009 11 20(104 konstatuojamoji dalis).

- (161) DSB papildomai pateikė duomenų, kuriais grindžiama, kad bet kokiu atveju viešųjų transporto paslaugų sutartys atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 nuostatas.

6.2. DKT PATEIKTOS PASTABOS

- (162) Savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą DKT pateikė 2009 m. vasario 16 d. raštu. Šios pastabos apibendrinamos toliau.

Pirminės pastabos

- (163) DKT mini visą savo skunde Komisijai pateiktą informaciją ir prieš pradėdant procedūrą palaikytus ryšius.
- (164) DKT pažymi, jog atrodo, kad Komisijos sprendime pradėti procedūrą minimos tik DSB viešųjų transporto paslaugų sutartys, susijusios su įprasta jos geležinkelių transporto veikla, ir neaptariama patronuojamosios įmonės DSB *S-tog a. s.* vykdoma miesto transporto veikla, kuri vis dėlto nurodyta pirminiame DKT skunde.
- (165) DKT pažymi, kad miesto transporto sutarčių pobūdis yra toks pat ir jose keliami tie patys klausimai. Šiomis aplinkybėmis DKT pabrėžia, kad į šį Komisijos tyrimą taip pat turi būti įtrauktos viešųjų miesto transporto paslaugų sutartys.
- (166) Apskritai DKT mano, kad šiuo atveju sprendimo *Altmark* kriterijai neįvykdyti, todėl pagal aptariamą sutartį yra suteikiama valstybės pagalba. DKT nuomone, ši pagalba nesuderinama ir neteisėta ir Komisija turėtų nurodyti ją grąžinti.

Dėl sprendimo *Altmark* pirmojo kriterijaus

- (167) Nors Komisija nepareikšė abejonių dėl to, ar laikomasi sprendimo *Altmark* pirmojo kriterijaus, DKT pastabas šiuo klausimu vis dėlto pateikė.
- (168) DKT pažymi, kad dėl valstybių narių didelės veiksmų laisvės, suteiktos viešųjų paslaugų išpareigojimams nustatyti, neturėtų susidaryti neteisėta padėtis, kai trečiosios šalys negalėtų abejoti tuo, ar veikla vykdoma laikantis viešųjų transporto paslaugų sutarties. DKT teigimu, Komisija privalo pagrįsti, kad būtina nustatyti viešųjų paslaugų išpareigojimus.

(169) Remdamasi Teismo ir Komisijos praktika DKT prieštarauja Komisijos tyrimui, kuriame nustatyta, kad akivaizdžios vertinimo klaidos nėra. DKT visų pirma mano, kad paslaugos teikimo punktualumo, kokybės ir reguliarumo tikslų neužtenka siekiant nustatyti, kad paslauga teikiama vykdant viešosios paslaugos uždavinius.

(170) Komisija šį tyrimą veikia turėtų atlikti remdamasi Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 išdėstytais kriterijais ir turėtų nagrinėti viešosios paslaugos uždavinių proporcingumą. DKT teigimu, Komisija visų pirma turėtų nagrinėti, ar pagal nustatytus punktualumo, kokybės ir reguliarumo tikslus teikiant aptariamas paslaugas negaunamas pelnas.

(171) Iš tikrųjų DKT mano, kad kompensacijos už viešąsias paslaugas yra pagrįstos tik tuomet, jeigu paslaugos nepelningos ir kompensacija būtina joms teikti; tai reiškia, kad turi būti atliktas atskiras kiekvieno atitinkamo geležinkelio maršruto tyrimas.

Dėl sprendimo *Altmark* antrojo kriterijaus

(172) DKT prieštarauja Komisijos argumentui, kad sudarant dešimties metų biudžetus, pagal kuriuos apskaičiuojamos DSB kompensacijos, sprendimo *Altmark* antrojo kriterijaus gali būti laikomasi. Iš tikrųjų DKT mano, kad šiuose biudžetuose nepateikiami išsamūs išlaidų parametrai ir analizė, leidžiantys nustatyti kiekvienam atitinkamam geležinkelio maršrutui būtinos kompensacijos dydį.

Dėl sprendimo *Altmark* trečiojo kriterijaus

(173) DKT mano, kad trečiasis kriterijus turėtų būti nagrinėjamas siejant jį su sprendimo *Altmark* ketvirtuoju kriterijumi, nes jeigu įmonės negalima laikyti tipine gerai valdoma įmone, trečiojo kriterijaus nagrinėti nereikia, nes jo nebūtų galima pagrįsti šios įmonės sąnaudų analize.

Dėl sprendimo *Altmark* ketvirtojo kriterijaus

(174) DKT primena, kad aptariamos viešųjų transporto paslaugų sutartys sudarytos nerengus konkursų. Be to, DKT pritaria Komisijos abejonėms, ar dėl dešimties metų biudžetų ir Danijos valstybės taikomos metodikos gali būti įgyvendintas sprendimo *Altmark* ketvirtasis kriterijus.

(175) Šiuo požiūriu DKT visų pirma pabrėžia, kad surengus paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais konkursus

įrodyta, kad DSB konkurentai paslaugas galėjo teikti už kainą, beveik 27 % mažesnę negu DSB kaina. DKT taip pat primena, kad DSB yra įdarbinusi valstybės tarnautojų, todėl sprendimo *Altmark* ketvirtojo kriterijaus nesilaikoma.

Dėl kompensacijos permokos nesuderinamumo

(176) DKT nepritaria Komisijos argumentams dėl pagalbos suderinamumo klausimo. Iš tikrųjų ji mano, kad Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 išskiriamas, viena vertus, Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 II, III ir IV skirsniuose nurodytas metodas, grindžiamas faktinėmis sąnaudomis, kita vertus, Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnyje nurodytas metodas, grindžiamas paslaugų teikėjo siūloma kaina, palyginti su konkurento kaina už tokios pat paslaugos teikimą. DKT teigimu, šis išskyrimas matyti, kai viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir viešųjų transporto paslaugų sutarčių pobūdis nevienodas ir jie grindžiami skirtingais procedūriniais reikalavimais.

(177) Todėl Komisijos argumento, grindžiamo faktinių sąnaudų metodu ir principais, susijusiais su SESV 106 straipsnio 2 dalies įgyvendinimu, negalima taikyti nagrinėjant viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatytą kainą. DKT nuomone, toks metodas neatitinka Bendrijos teismų praktikos (sprendimas *Combust*), Komisijos praktikos (Bendrijos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąsias paslaugas forma⁽²⁶⁾) ir paties sprendimo pradėti procedūrą, kuriame patvirtinamas SESV 93 straipsnio *lex specialis* pobūdis.

(178) Atkreipdama dėmesį į tai, kad šiuo atveju viešųjų transporto paslaugų sutartims Komisija ketina taikyti faktinėmis sąnaudomis grindžiamą metodą, DKT vis dėlto pateikė pastabas dėl šio metodo.

(179) Iš tikrųjų DKT mano, kad duomenys, kuriuos Danijos Vyriausybė pateikė siekdama patvirtinti, kad kompensacijos permoka nesuteikta, yra neteisingi. DKT remiasi keliais argumentais:

— DSB, dalyvaudama paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais konkursuose, labai sumažino savo kainas,

— be to, pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis DSB finansinė padėtis privalo būti gera – tai reiškia, kad sutartiniai mokėjimai yra didesni už tikslią viešųjų paslaugų įsipareigojimų sąnaudų kompensaciją,

⁽²⁶⁾ OL C 297, 2005 11 29, p. 4.

- sutartinių mokėjimų dydis tinkamai nepagrindžiamas, o dešimties metų biudžetai sudaryti juos suderinus taip, kad būtų užtikrintas tam tikro dydžio DSB pelnas, jie nepagrįsti išsamia kiekvieno atitinkamo maršruto DSB sąnaudų ir pajamų analize,
 - kompensavimo sistema grindžiama tikslu gauti nuosavo kapitalo grąžą, o ne tikslia per didelių sąnaudų kompensacija,
 - pagal DKT pateiktus skaičiavimus pagrindinis geležinkelio maršrutas Kopenhaga–Orhusas yra pelningas atsižvelgiant į dabartinius DSB nustatytus įpareigojimus, todėl dėl jo viešųjų paslaugų sutartis neturėjo būti sudaryta,
 - be to, spėjamas DSB našumo padidėjimas neatitinka finansinių duomenų, iš kurių matyti, kad personalo sąnaudos išaugo atitinkamo laikotarpio pajamų atžvilgiu,
 - DKT taip pat abejoja, ar sutartiniai mokėjimai iš tikrųjų sumažinti 1 mlrd. DKK; pagal įmonės finansines ataskaitas jie veikiau sumažinti 647 mln. DKK,
 - DKT nurodo, kad 2000–2004 m. DSB tikslai (traukiniais nuvažiuotų kilometrų skaičius) nepasiekti – tai pagrindžia sutartinių mokėjimų sumažinimą – ir kad DSB gavo kompensacijas už riedmenis, kurių sąnaudų neturėjo patirti atsižvelgiant į vėluojantį tiekimą,
 - galiausiai DKT mano, kad DSB pati galėjo prisiimti dėl pavėluoto riedmenų tiekimo patirtus finansinius padarinius, visų pirma susijusius su atsarginiais riedmenimis, kadangi jos pelnas buvo didelis. DSB dėl vėlavimo iš įmonės *AnsaldoBreda* gavo 225 mln. DKK kompensaciją, kuri turėjo būti sumokėta Danijos valstybei; DKT teigimu, dėl to valstybė patiria žalą. DSB gavo 104 mln. DKK per didelių sutartinių mokėjimų už riedmenis, kurie nebuvo eksploatuojami.
- (180) DKT teigimu, didelis DSB pelnas dėl toliau nurodytų priežasčių įrodo, kad įmonei sumokėta kompensacijos permoka:
- DSB pelnas didesnis negu tas, kurio panašią riziką (t. y. mažą riziką) patirianti įmonė pagrįstai galėtų tikėtis,
 - DKT primena savo skunde pateiktą tyrimą, iš kurio matyti, kad DSB pelno marža iki apmokestinimo (12,3 % 1999–2004 m. ir 12,77 % 1999–2007 m.) didesnė negu kitų Europos geležinkelių transporto įmonių (2,21 %–4,47 % Jungtinėje Karalystėje; 3,35 % Švedijoje; 0,49–4,65 % Vokietijoje arba 0,8–3,77 % Prancūzijos nacionalinės geležinkelio įmonės SNCF) ir viršija vykdant kitą panašią procedūrą Komisijos nurodytą dydį⁽²⁷⁾,
- (181) DKT nuomone, galiausiai argumentas, kad gaunant dividendus buvo galima išvengti bet kokios kompensacijos permokos, turi būti atmestas dėl šių priežasčių:
- DKT mano, kad DSB pelnas pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis taip pat daug didesnis už vidaus konkurentų pelną (DSB (12,77 %); *DSB S-tog* (10,45 %); *Arriva* (4,39 %); *Metro Service* (6,18 %),
 - DKT pabrėžia, kad DSB pelnas daug didesnis negu Danijos valstybės nustatytas DSB tikslas – 6 % nuosavo kapitalo grąža; DKT tai vertina kaip 3,678 mlrd. DKK perteklių.
 - viešųjų transporto paslaugų sutartyse nenustatytas sutartinių mokėjimų grąžinimo mechanizmas, jeigu šie mokėjimai viršytų reikiamą tikslios kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimus dydį,
 - šiuo atveju Danijos valstybė savo, kaip investuotojos ir valstybės įmonės akcininkės, pareigas painioja su valdžios institucijos, leidžiančios mokėti kompensacijas už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pareigomis,
 - gaunant dividendus savaime negalima panaikinti nei ekonominių kompensacijos permokos padarinių, nei konkurencijos iškreipimo, kurio poveikis lieka rinkoje,
 - taikant dividendų gavimo argumentą būtų diskriminuojamos valstybės ir privačios įmonės,
 - Komisijos bendrosiose nuostatose dėl pagalbos kompensacijos už viešąsias paslaugas forma nurodyta galimybė perkelti tik 10 % pertekliaus kiekvienais metais,
 - kompensacijos permoka ir Danijos valstybės gaunamų dividendų suma tiesiogiai nesusijusios; be to, dividendų principas dešimties metų biudžetuose patvirtintas prieš nustatant galimas kompensacijos permokas.
- ⁽²⁷⁾ 2007 m. spalio 23 d. Komisijos sprendimas – Valstybės pagalba C47/07 – *Deutsche Bahn Regio* ir Berlyno bei Brandenburgo žemių viešųjų paslaugų sutartis (OL C 35, 2008 2 8, p. 13).

Dėl mokesčio nuo darbo užmokesčio

- (182) DKT nurodo, kad atleidimą nuo mokesčio nuo darbo užmokesčio Danijos valstybė panaikino 2008 m. DKT mini Danijos įstatymo projektą, kuriame DSB apmokestinimo šiuo mokesčiu sąnaudos įvertintos 80 mln. DKK per metus. Šiuo pagrindu DKT pažymi, kad atleidimo nuo mokesčio poveikis konkurencijai labai neigiamas – per dešimt metų beveik 800 mln. DKK, šią sumą Danijos valstybė turėtų išieškoti.
- (183) Be to, DKT atkreipė Komisijos dėmesį į tai, kad Danijos valstybė DSB mokamą mokesčių nusprendė ateityje kompensuoti padidindama sutartinius mokėjimus.
- (184) DKT norėtų, kad Komisija šį klausimą nagrinėtų vykdydama šią procedūrą, nes procedūra CP78/06, kurią Komisija minėjo sprendime pradėti procedūrą, baigta.

Dėl teisinio pagrindo, taikomo suderinamumui nagrinėti

- (185) 2010 m. sausio 10 d. DKT Komisijai pateikė savo pastabas dėl tinkamo teisinio pagrindo – Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 arba Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 – pasirinkimo.
- (186) DKT nuomone, kadangi Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojo tik 2009 m. gruodžio 3 d., nagrinėti aptariamų pagalbos priemonių suderinamumą remiantis šiuo reglamentu būtų teisiškai neteisinga. Priminusi tam tikrus principus, susijusius su ES valstybės pagalbos taisyklių taikymu *ratione temporis*, DKT teigė, kad turi būti išskiriama tai, ar apie pagalbos priemones pranešta, ar ne. Siekdamą įrodyti, kad šiuo atveju Komisija suderinamumą turėtų nagrinėti pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, DKT rėmėsi Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimu byloje *SIDE* ⁽²⁸⁾.
- (187) DKT išvada, be kita ko, grindžiama tuo, kad aptariamoms viešųjų transporto paslaugų sutartys apima 1999–2004 m. ir 2005–2014 m., o pagalba teikiama mokant mėnesinius sutartinius mokėjimus. Be to, DKT pažymi, kad Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 neteikiama jokia nuostata dėl valstybės pagalbos, kuri jau suteikta arba kuriai taikoma tyrimo procedūra. Be to, 2008 m. rugsėjo 10 d. sprendime pradėti procedūrą naujasis reglamentas neminimas, nors jis jau buvo priimtas. Galiausiai DKT taip pat pažymi, kad prieštaraujama Komisijos pranešimui dėl nustatytų taikomų taisyklių vertinant neteisėtą valstybės pagalbą ⁽²⁹⁾.
- (188) DKT mano, kad Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 galėtų būti tinkamas teisinis pagrindas suderinamumui nagrinėti

nebent tik svarstant būsimą viešųjų transporto paslaugų sutarčių poveikį, t. y. po 2009 m. gruodžio 3 d. atliekamus sutartinius mokėjimus.

7. DANIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (189) Danijos teigimu, dėl DKT pastabų aptariamai faktai neturi būti vertinami kitaip. Iš tikrųjų Danija laikosi nuomonės, kad keturi sprendimo *Altmark* kriterijai šiuo atveju yra įgyvendinti ir kompensacijos permokos DSB negavo.

Dėl Komisijos tyrimo apimties

- (190) Danija mano, kad sostinės regiono transporto sutartims oficiali tyrimo procedūra netaikoma, todėl DKT nuomonės dėl šių sutarčių komentuoti nereikia.
- (191) Tačiau Danija nurodo, kad *DSB S-tog a. s.* – tai patronuojamoji įmonė, visiškai priklausanti įmonei *DSB SV*, ir kad *DSB S-tog a. s.* duomenys įtraukti į *DSB* grupės konsoliduotą finansines ataskaitas ir Danijos Vyriausybės perduotus duomenis.
- (192) Danijos Vyriausybė patikslina, kad prognozuojami mokėjimai ir sutartiniai mokėjimai, susiję su *S-tog* transporto paslaugomis, taip pat nustatyti remiantis 6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo. *DSB S-tog a. s.* pelnas (nuostoliai) įtrauktas (-i) į *DSB SV* biudžetą; atitinkamai apskaičiuoti sutartiniai mokėjimai, mokėtini įmonei už tolimojo susisiekiimo ir regioninio transporto paslaugas. Be to, patronuojamosios įmonės *DSB S-tog a. s.* veiklos pajamos įtrauktos į *DSB SV* konsoliduotą pelną (nuostolius). Todėl *S-tog* transporto paslaugų pelnas (nuostoliai) įtrauktas į bendrą *DSB SV* finansinį pelną (nuostolius).

Dėl sprendimo *Altmark* kriterijų

- (193) Danijos teigimu, dėl DKT pastabų nekyla abejonių, kad keturi sprendimo *Altmark* kriterijai šiuo atveju įgyvendinti.
- (194) Dėl pirmojo kriterijaus Danijos Vyriausybė primena, kad Komisija nepareišė abejonių šiuo klausimu. Be to, klausimas, ar maršrutui Kopenhaga–Orhusas taikomas viešųjų paslaugų įsipareigojimas, aptariamasis toliau.
- (195) Aptardamos antrąjį kriterijų Danijos Vyriausybė primena, kad Komisija nepareišė abejonių dėl laikotarpio iki 2008 m., ir nurodo, kad 2009–2014 m. *DSB* mokama kompensacija taip pat apskaičiuota pagal Komisijai perduotą dešimties metų biudžetą.

⁽²⁸⁾ 2008 m. balandžio 15 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)* prieš Komisiją, T-348/04.

⁽²⁹⁾ OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

- (196) Dėl trečiojo kriterijaus DKT teigia, kad jis turėtų būti nagrinėjamas tik tuomet, jeigu iš anksto įgyvendinamas ketvirtasis kriterijus. Danijos Vyriausybė nepritaria šiai nuomonei ir mano, kad kriterijai gali būti tinkamai nagrinėjami atskirai vienas nuo kito ir ta tvarka, kurios sprendime *Altmark* laikėsi Teismas.
- (197) Galiausiai aptardama ketvirtąjį kriterijų Danijos Vyriausybė atmets DKT argumentus, pagal kuriuos daroma išvada, kad šio kriterijaus nesilaikoma. Iš tikrųjų Vyriausybė nurodo, kad dešimties metų biudžetai parengti remiantis visais turimais duomenimis ir pakankama sąnaudų analize, į kurią įtrauktos ilgalaikio padėties gerėjimo perspektyvos. Be to, derantis dėl antrosios sutarties biudžetas peržiūrėtas, o sutartiniai mokėjimai sumažinti siekiant atsižvelgti į padidėjusį veiklos veiksmingumą. Be to, Danijos Vyriausybė nurodo, jog tai, kad dėl istorinių priežasčių įmonė patiria neįprastų išlaidų, susijusių su samdomais valstybės darbuotojais, nesusiję su geru ar blogu įmonės valdymu. Ji primena, kad kapitalo sudėtis, rizikos pobūdis ir kiti aspektai labai skiriasi, yra įvairių geležinkelio įmonių, todėl lyginti su kitomis įmonėmis neįmanoma. Taip pat tai, kad DSB *First* konkurse galėjo dalyvauti siūlydama mažesnę (iš pirmo žvilgsnio) *Kystbanen* maršrutu teikiamų paslaugų kainą, nereiškia ir net nėra rodiklis, kad mokėjimai įmonei DSB buvo per dideli, nes ši pasiūlymą pateikė nepriklausoma bendrovė ir jis grindžiamas kitokiais duomenimis (dirba tik sutartininkai, naujesnė įranga, mažiau traukinio personalo narių).

Dėl suderinamumo

- (198) Danija primena, kad abejoja dėl Komisijos argumentų, susijusių su Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 įgyvendinimu; jos nuomone, šie argumentai teisiniu požiūriu labai neaiškūs, ypač argumentas dėl įpareigojimo pranešti apie viešųjų transporto paslaugų sutartis.
- (199) Tačiau Danija nepritaria DKT aiškinimui, be kita ko, susijusiam su žodžio „kaina“ vartojimu reglamento 14 straipsnio 2 dalies b punkte ir valstybės pagalbos taisyklių netaikymu tais atvejais, kai taikytinas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69.

i. Analizės bendrumas

- (200) Danija griežtai nepritaria DKT argumentui, kad kompensacija turėtų būti nustatoma remiantis kiekvieno atitinkamo maršruto sąnaudomis. Pagal jokią teisinę pagrindą negalima reikalauti, kad kompensacija, išmokėta taikant bendrą viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo sutartį, būtų apskaičiuojama remiantis kiekvieno įsipareigojimo, kurį prisiėmė paslaugų teikėjas, mažiausio lygmens analize.
- (201) Danijos Vyriausybė prieštarauja DKT pateiktam sprendimo *Fred Olsen* (byla T-17/02) aiškinimui ir pabrėžia, kad šiuo atveju aptariamas susietas, integruotas ir pagal bendrą tiesioginę sutartį eksploatuojamas tinklas. Todėl kompensacijos suma neturi būti nustatoma remiantis

kiekvieno maršruto analize – dėl to galėtų būti gauti klaidingi rezultatai. Taip nustatant sumą kiltų daugiau abejonių dėl bendrų mokesčių paskirstymo, negu sudarant visų pajamų ir išlaidų, susijusių su pagal sutartį nustatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, suvestinę ataskaitą.

- (202) Tačiau Vyriausybė primena, kad DSB apskaitos duomenis, susijusius su taikant sutartį suteiktomis paslaugomis, galima nagrinėti atskirai, nes jie grindžiami skirtingomis apskaitomis.

ii. Maršrutas Kopenhaga–Orhusas

- (203) Danijos Vyriausybė nepritaria nuomonei, kad dėl paslaugų, kurias galima teikti negaunant finansinės pagalbos, teikimo negali būti prisiimtas viešųjų paslaugų įsipareigojimas. Valstybė visiškai tinkamai gali nuspręsti tokią paslaugą įtraukti į nuoseklios apimties viešąją paslaugą (atvykimo tvarkaraščių, vietų skaičiaus, tarifų ir pan. reikalavimai); būtent taip ji nusprendė šiuo atveju, nes šis maršrutas glaudžiai susijęs su kitomis DSB paslaugomis – važiuojant į Orhuso šiaurę persėdama iš vienos transporto priemonės į kitą, yra jungtis su kitais maršrutais, atkabinami arba perstatomi šiuo maršrutu riedantys sąstatų vagonai.
- (204) Be to, Danijos Vyriausybė nurodo, kad DSB išmokėtos kompensacijos apskaičiuotos remiantis su visais viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusiomis pajamomis ir išlaidomis. Jeigu į kompensacijas įtraukiami maršrutai ar tam tikros paslaugos, iš kurių gali būti gaunamos perteklinės pajamos, tokios pajamos įtraukiamos į visų pajamų ir išlaidų apskaitas. Todėl atmetus tam tikrus maršrutus, kurie patys gali būti pelningi, būtų tik padidinama bendra DSB išmokama pagalba, o tai, kad įtrauktas pelningas maršrutas, nebūtinai reiškia, kad suteikta kompensacijos permoka.
- (205) Aptardama kitus klausimus Danijos Vyriausybė pažymi, kad su maršrutu Kopenhaga–Orhusas susiję DKT skaičiavimai netikslūs, ir pateikia tai patvirtinančią informaciją. Ji pabrėžia, kad DKT gana tiksliai nenurodo, kaip atlikti skaičiavimai, ir teigia, kad pateikti skaičiai jai nežinomi. Danijos teigimu, pagal palankiausių skaičiavimus šio maršruto pajamos daugiau kaip [...] mln. DKK mažesnės, negu nurodė DKK [...].

iii. Našumas

- (206) Danijos Vyriausybė atmets argumentą, kad DSB nenurodė 1999–2007 m. labai padidėjusio našumo. Iš tikrųjų ji abejoja dėl DKT skaičiavimo metodo, grindžiamo išlaidų vienam darbuotojui ir apyvartos santykiu. Tačiau DSB apyvartai įtaką daro tam tikri mikroekonomikos ir makroekonomikos veiksniai, dėl kurių nuolatinio proporcingo apyvartos ir veiklos rezultatų ryšio nėra (veiksniai: vietos konkurencija, aplinkybių pokyčiai, politiniai prioritetai, infliacija, keleivių socialinės sudėties pokyčiai ir pan.).

(207) Danijos Vyriausybė siūlo du DSB veiklos našumo vertinimo metodus:

— DSB veiklos rezultatai, t. y. keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius (1999–2007 m. padidėjo 1,8 % per metus), palyginti su darbuotojų skaičiumi (visą darbo dieną dirbančių darbuotojų ekvivalentas),

— DSB veiklos rezultatai, susiję su faktinėmis išlaidomis darbuotojams (t. y. išlaidos tikslinamos pagal darbo užmokesčio infliaciją).

(208) Pagal šiuos du metodus našumas per metus didėja atitinkamai 1,9 % ir 2 %.

iv. Sutartinių mokėjimų mažinimas

(209) Danijos Vyriausybė tvirtina, kad šiuo klausimu DKT pateikti skaičiai netikslūs. DSB apskaitoje nurodomi ir DKT naudojami sutartiniai mokėjimai – tai mokėjimai pagal šiuo atveju aptariamą su valstybe sudarytą sutartį ir kartu kiti mokėjimai, susiję su kitomis sutartimis (DSB sudarytos sutartys Švedijoje; su *Hovedstadens Udviklingsråd* (HUR – Miesto plėtros taryba) sudaryta sutartis ir laikinų transporto paslaugų, teikiamų maršrutu Langas–Strueris, sutartis).

(210) Vyriausybė paaiškina, kad 2003 m. finansų įstatyme aiškiai nurodyta, kad mokėjimai mažinami 1 mlrd. DKK (28.61.01 straipsnio 10 dalis). Be to, 2003 m. ir 2004 m. finansų įstatymuose nurodyta, kad 2003 m. ir 2004 m. sumažintos sumos didinamos. Danija perduoda suvestinę lentelę, iš kurios matyti, kad apskritai suma sumažinta 1018 mln. DKK.

v. Traukiniais nuvažiuotų kilometrų skaičius

(211) Danijos Vyriausybė nurodo, kad aptariant sutartyje nustatytą įpareigojimą, susijusį su traukiniais nuvažiuotų kilometrų skaičiumi, pažymėtina, kad kilometrų skaičius mažesnis negu nurodytasis DKT, nes reikia atsižvelgti į 2003 m. lapkričio mėn. transporto paslaugų teikimo iš Centrinės ir Vakarų Jutlandijos konkursą. Lentelėje Vyriausybė pateikia tikslus skaičius, iš kurių matyti, kad DSB teikiant paslaugas iš viso traukiniais nuvažiuota 1,5 mln. kilometrų daugiau, negu nurodyta sutartyje, todėl negalima tvirtinti, kad DSB gavo kompensaciją už nesuteiktas paslaugas. Be to, ji pabrėžia, kad DSB kas tris mėnesius Transporto ministerijai teikdavo ataskaitą apie savo veiklos rezultatus, pasiektus pagal sutartį.

vi. DSB pelnas

(212) Danija mano, kad DSB preliminarus biudžetas, pagrįstas numatoma 6 % pelno marža, buvo pagrįstas ir realis-

tiškas. Didesnis pelno maržos procentas negu nurodytas preliminariniame biudžete gautas dėl kelių nenumatytų aplinkybių, kurių poveikį Vyriausybė panaikino, viena vertus, išimties tvarka sumažindama sutartinius mokėjimus, kita vertus, gaudama dividendus.

(213) Be to, Danijos Vyriausybė abejoja duomenų, susijusių su Europos keleivinio geležinkelių transporto įmonių rezultatais, tinkamumu. Ji taip pat pabrėžia, kad sunku atlikti tokį palyginimą (nevienoda kapitalo sudėtis ir nevienodas investuoto kapitalo dydis, veikla rizikos sąlygomis, įmonių apskaitos duomenims įtaką daro makroekonominiai ir struktūriniai veiksniai), ir mini Europos Komisijos ataskaitą, kurioje DSB nenurodoma kaip pelningesnė įmonė negu jos konkurentai Europos rinkoje.

(214) Be to, Danija neginčija to, kad DSB pelnas didesnis negu numatytasis pradinuose biudžetuose. Tačiau Danijos Vyriausybė pateikia paaiškinimus dėl pakeistų mokesčių dydžių poveikio ir perduoda DSB pelno suvestinę lentelę.

(215) Galiausiai Danija pateikė naujausius DSB finansinės padėties duomenis ir nurodė, kad iš viešųjų paslaugų veiklos gautas pelnas po apmokestinimo sudarė 670 mln. DKK 2007 m. ir 542 mln. DKK 2008 m.

vii. Dividendų politika

(216) Danijos nuomone, vykdamas su tikslu biudžetu siejamą dividendų politiką labai veiksmingai apsisaugoma nuo kompensacijos permokos, nes pagal šią politiką galima lanksčiai imtis veiksmų siekiant išvengti bet kokios kompensacijos permokos, jeigu paaiškėja, kad biudžete nurodytos neteisingos veiklos prielaidos. Dividendų politika vykdoma papildant tikslų biudžetą, kuriuo grindžiama transporto sutartis.

(217) Danijos Vyriausybė primena, kad kompensacija nustatoma iš anksto pagal pagrįstą pajamų ir išlaidų sąmatą ir kad kompensacijos lėšomis DSB gali naudotis ribotai. Ji taip pat nurodo, kad jeigu faktiniai skaičiai mažesni, palyginti su preliminarium biudžetu, pavyzdžiui, dėl nesutampantių sąnaudų (daromos valdymo klaidos, padidėja darbo užmokestis, išlaidos arba pirkimo apimtys) arba dėl pajamų, prarastų sumažėjus transporto apimčiai, palyginti su prognozėmis, DSB taip pat negali gauti papildomos valstybės kompensacijos. Taigi DSB priiima rizikos dalį, jeigu rezultatai blogi.

(218) Todėl dividendų politika – tai papildoma apsauga siekiant išvengti bet kokios kompensacijos permokos, jeigu pelnas didesnis, palyginti su preliminarium biudžetu. Tai lanksti priemonė, kuria valstybė gali užtikrinti, kad iš bendrovės būtų susigrąžinta tam tikra suma.

(219) Danija nurodo, kad galimu su likvidumu susijusiu pranašumu DSB negalėjo pasinaudoti ir taip iškraipyti konkurenciją rinkoje teikdama kitas paslaugas ir pan., visų pirma kryžminio subsidijavimo priemonėmis.

(220) Be to, Danijos Vyriausybė nurodo, kad bendra dividendų suma 1999–2007 finansinių metų ataskaitose, yra 3469 mln. DKK didesnė, negu numatyta biudžete. DSB Danijos valstybei sumokėjo 607 mln. DKK dividendų 2007 m. ir 359 mln. DKK 2008 m.

(221) Nors iš tikrųjų dividendai mokėti nesiremiant vien skaičiavimu, kuriuo siekiama nustatyti galimą kompensacijos permoką, Vyriausybė reikalavo tiek dividendų, kiek skyrėsi prognozuotas ir faktinis pelnas. Kadangi DSB gavo didesnę nei prognozuotą pelną, visas šis perteklius iš bendrovės susigrąžintas dividendais. Todėl Danija mano, kad jokia kompensacijos permoka nesuteikta.

viii. Gražinimo mechanizmo įtraukimas

(222) Savo pateiktose pastabose ir vykstant diskusijoms su Komisija Danija nurodė, kad į susijusias viešųjų transporto paslaugų sutartis, sudarytas su DSB, ketina įtraukti tam tikrą gražinimo mechanizmą.

(223) Numatomam mechanizmui būdingi šie ypatumai.

Gražinimo mechanizmo veikimas

(224) Danijos Vyriausybės teigimu, jeigu ji iš anksto turėtų išsamią informaciją apie DSB rezultatus, kompensavimo mechanizmas turėtų būti išreiškiamas šia lygtimi:

$$\text{Visos pajamos (keleiviai + sutartiniai mokėjimai)} - \text{pagrįstas pelnas} - \text{visos išlaidos} = 0$$

(225) Tačiau Danijos Vyriausybė pažymi, kad negali iš anksto turėti išsamios viso daugiamečių sutarčių laikotarpio informacijos, todėl praktiškai ši lygtis retai lygi nuliui.

(226) Taikant dabartinę sistemą lygtis iš tikrųjų tikslinama pagal pelną (dešinioji lygties pusė), vykdant dividendų politiką. Kita Danijos Vyriausybės svarstoma išeitis – tikslinti visas pajamas (kairioji lygties pusė), sutartinius mokėjimus kasmet derinant su gražinimo mechanizmu.

(227) Tikslinamos sumos dydis turėtų atitikti sumažintą bendrą sumą, išreikštą šioje lygtyje:

$$\text{Visos pajamos} - \text{pagrįstas pelnas} - \text{visos išlaidos} = \text{sumažinta bendra suma}$$

Korekcijos, susijusios su veiksmingumu ir kokybės didinimu (sumažinta grynoji suma)

(228) Danijos Vyriausybės teigimu, taikant gražinimo sąlygą turėtų būti suteikiamos galimybės pagal iš anksto nustatytus parametrus kompensuoti priemones, kuriomis gerinami įmonės rezultatai, siekiant užtikrinti, kad DSB būtų toliau skatinama didinti savo veiksmingumą ir pritraukti naujų keleivių. Pavyzdžiui, DSB turėtų būti suteikiama galimybė išsaugoti dalį sumažintos bendros sumos, jeigu bendra suma (lygi pagrįstam pelnui ir (arba) didesnei negu lygtyje nustatyta nuosavo kapitalo grąžai) sumažinta dėl:

— sąnaudų sumažėjimo, apskaičiuojamo pagal keleivio kilometrus, ir (arba)

— keleivių padaugėjimo, apskaičiuojamo pagal keleivio kilometrus.

(229) Todėl Danijos Vyriausybė gražinimo mechanizmą numato derinti taip:

— jeigu, palyginti su vidutinėmis pastarųjų ketverių metų sąnaudomis, DSB savo sąnaudas sumažino (vienam keleivio kilometrui), apskaičiuojamas šis geresnis rezultatas (procentais išreikštų sąnaudų diferencialas dauginamas iš visų sąnaudų bazės), ir

— jeigu keleivių padaugėja, pagal keleivio kilometrus apskaičiuojamas padidėjęs vežtų keleivių skaičius dauginamas iš 0,80 DKK, ir šia suma taip pat mažinama sumažinta bendra suma⁽³⁰⁾.

(230) Danijos Vyriausybė nurodė, kad dėl pagerėjusių rezultatų sumažinta visa suma negali viršyti konkrečių metų sumažintos bendros sumos. Todėl sumažinta grynoji suma – tai suma tarp nulio ir sumažintos bendros sumos.

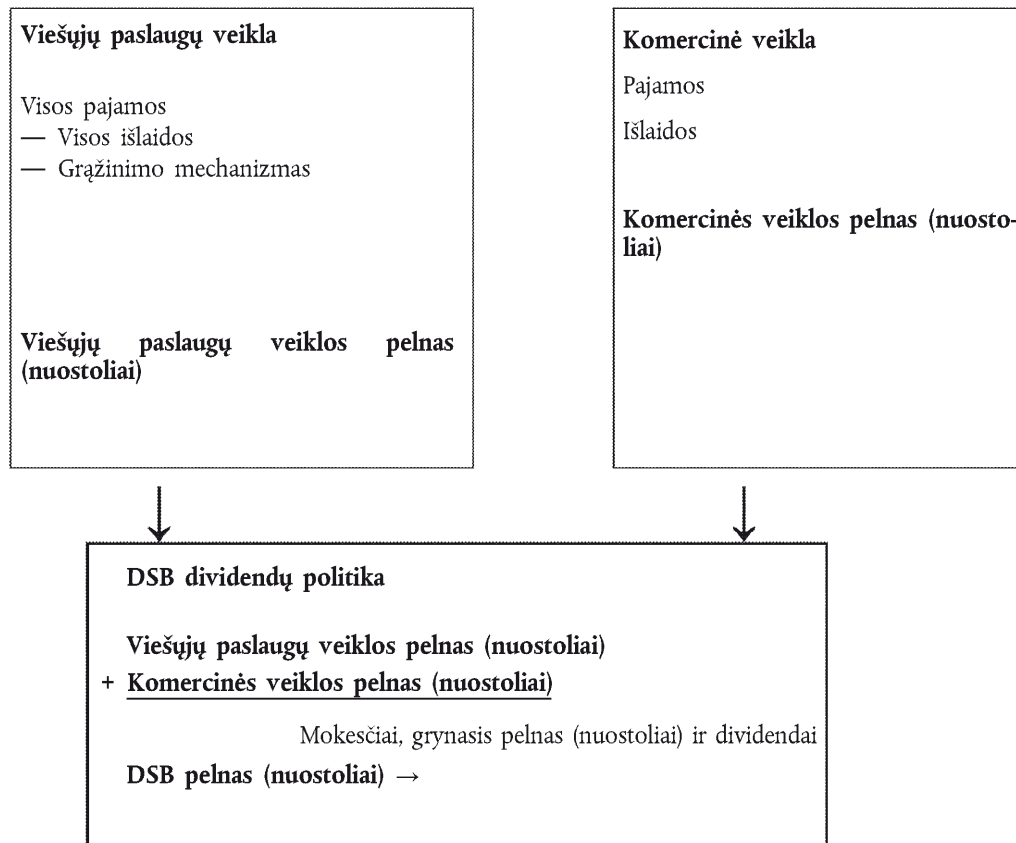
(231) Todėl pagal gražinimo mechanizmą turėtų būti taikoma ši lygtis:

$$\text{Gražinimo mechanizmas} = \text{sumažinta bendra suma} - \text{kintamasis dydis } (\Delta) + \text{keleivio km } (\Delta) = \text{sumažinta grynoji suma}$$

⁽³⁰⁾ 0,80 DKK – tai apytikslė pajamų, gaunamų iš vieno keleivio kilometro, susijusio su regioniniu ir tarpregioniniu geležinkelių transportu, suma.

Poveikis dividendų politikai

- (232) Danijos Vyriausybė pabrėžė, kad įtraukus tokį grąžinimo mechanizmą būtų padarytas didelis poveikis Danijos valstybės dividendų politikai, kaip nurodyta šioje lentelėje.

*Grąžinimo mechanizmas ir didžiausia pagrįsto pelno riba*

- (233) Danijos Vyriausybė taip pat nurodė, kad šis grąžinimo mechanizmas bus papildytas nustatant viršutinę ribą, leidžiančią užtikrinti, kad taikant mechanizmą DSB negautų pelno, kurio suma viršytų pagrįstu laikomą dydį.
- (234) Danijos Vyriausybė numato šią viršutinę ribą nustatyti pagal DSB nuosavo kapitalo grąžą – viršijus sutartyse nustatytą 6 % dydį būtų atsižvelgiama į papildomą pelną, gautą padidėjus veiklos veiksmingumui arba keleivių skaičiui. Ši viršutinė riba būtų nustatoma pagal šią lygtį:

$$\frac{\text{Pagrįstas pelnas (6 \%)} + \text{kintamasis dydis } (\Delta. + \text{ keleiviokm } \Delta)}{\text{Nuosavas kapitalas}} < 12 \%$$

- (235) Pavyzdžiui, dėl pagal grąžinimo mechanizmą taikomų paskatų DSB gali gauti papildomo pelno, jeigu bendrovė patobulins savo išlaidų struktūrą arba padaugės keleivių ($\Delta.$ + keleivio km $\Delta.$).
- (236) Danijos Vyriausybė patikslino, kad pagal apskaitos atskyrimo taisykles skaičiuojant atsižvelgiama tik į DSB nuosavo kapitalo dalį, atitinkančią bendrovės viešųjų paslaugų veiklą.

- (237) Pagal šį mechanizmą kaip viršutinė pagrįsto pelno riba galėtų būti nustatyta 12 % nuosavo kapitalo grąža. Danijos Vyriausybė patikslina, kad metinė riba per trejus metus negalės viršyti 10 %.

Pateikti empiriniai duomenys

- (238) Danijos Vyriausybė Komisijai pateikė tyrimą, kuriame parodomi empiriniai tokio grąžinimo mechanizmo poveikio 2004–2008 metais duomenys, kaip nurodoma šioje lentelėje.

	Viešųjų paslaugų veikla (mln. DKK)	Pelnas (nuostoliai) iki apmokestinimo	Pagrįstas pelnas (6 % nuosavo kapitalo grąža iki apmokestinimo)	Grąžinta bendra suma	Nuosavo kapitalo įvertis	Keleivio km (mln.)	Sąnaudų vienam keleivio km (DKK/km)	Sąnaudų vienam keleivio km skirtumas (4 metai)	Pelnas, gautas padidėjus DSB veiklos veiksmingumui	Pelnas, gautas padidėjus keleivio km skaičiui	Visas DSB pelnas, gautas padidėjus veiklos veiksmingumui ir keleivio km skaičiui	Grąžinta suma – sumažinta grynoji suma	DSB pelnas (nuostoliai)	Nuosavo kapitalo grąža pritaikius grąžinimo mechanizmą (%)	Vidutinė nuosavo kapitalo grąža po grąžinimo (%)
2004	943	594	349	6 931	4 353	1,25	3 %	151	78,4	230	119	824	11,9		
2005	919	575	344	6 906	4 392	1,32	- 3 %	0	31,2	31,2	312	607	8,8		
2006	977	583	394	6 994	4 526	1,3	- 2 %	0	107	107	287	690	9,9	10,2	
2007	724	569	155	7 108	4 635	1,31	2 %	115	87	202	0	724	10,2	9,6	
2008	717	523	188	6 609	4 759	1,33	- 2 %	0	99	99	89	628	9,5	9,9	

- (239) Taigi taikant grąžinimo mechanizmą DSB nuosavo kapitalo grąža 2004–2008 m. būtų buvusi 8,8–11,9 %.

- (240) Dėl taisyklės, susijusios su 10 % vidutine trejų metų riba (2006 m. ji viršyta 0,2 %), tais finansiniais metais pagal grąžinimo mechanizmą būtų grąžinti 38 mln. DKK.

Mokestis nuo darbo užmokesčio

- (241) Danija primena, kad nuo mokesčio nuo darbo užmokesčio nuo šiol nebėra atleidžiama.

- (242) Danijos Vyriausybės teigimu, dėl šio atleidimo įmonės, kurioms jis taikytas, pavyzdžiui, DSB, negavo jokio

ekonominio pranašumo. Į atleidimą atsižvelgta sutartyje, taip pat vykdant su transporto sutartimis susijusius konkursus ir pan., kad visiems konkursų dalyviams būtų sudarytos vienodos sąlygos.

- (243) Dėl apmokestinus mokesčiu nuo darbo užmokesčio įmonei DSB išmokėtos galimos kompensacijos Danijos Vyriausybė pažymi, kad sutartiniai mokėjimai įmonei DSB iš pradžių apskaičiuoti pagal principą, kad mokesčio nuo darbo užmokesčio DSB mokėti neturi. Todėl kompensacija šia suma sumažinta. Kadangi nuo šiol mokesčiu nuo darbo užmokesčio DSB apmokestinama, kompensacijos apskaičiavimo pagrindas nebegaliojo ir DSB buvo išmokėta kompensacija siekiant atsižvelgti į šį skaičiavimo parametrų pokytį. Ši kompensacija per metus sudaro apie 80 mln. DKK ir taikoma tik DSB viešųjų paslaugų veiklai.

- (244) Danijos teigimu, atleidus nuo mokesčio nuo darbo užmokesčio ir vėliau šį atleidimą panaikinus poveikis DSB finansams nepadarytas.

8. VIEŠŪJŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ SUTARTYSE PATEIKIAMŲ PRIEMONIŲ VERTINIMAS

8.1. SPRENDIMO TAIKYMAS

- (245) Šiame sprendime aptariamas Danijos transporto ministerijos ir įmonės *Danske Statsbaner* sudarytų viešųjų transporto paslaugų sutarčių suderinamumas su Bendrijos valstybės pagalbos taisyklėmis.
- (246) 2008 m. rugsėjo 10 d. pradėjus procedūrą, visų pirma Danijos valdžios institucijoms ir suinteresuotosioms šalims pateikus pastabas, Komisija galėjo patikslinti įvairių aptariamų viešųjų paslaugų sutarčių apimtį ir taikymo sritį, kompensacijų už viešąsias paslaugas nustatymo taisykles ir visas aplinkybes, dėl kurių įmonei *Danske Statsbaner* galėjo būti suteikta kompensacijos permoka.
- (247) Taigi Komisija nustatė keturias 2000–2004 m. ir 2005–2014 m. viešųjų transporto paslaugų sutartis, susijusias su tolimojo susisiekimo, regioniniais ir vietos maršrutais teikiamomis transporto paslaugomis, kuriose gali būti su valstybės pagalba susijusių nuostatų (žr. šio sprendimo 28, 46, 50 ir 69 konstatuojamąsias dalis). Prie jų taip pat pridėdamos papildomos sutartys, sudarytos siekiant išspręsti pavėluoto riedmenų tiekimo klausimą (žr. 114 konstatuojamąją dalį).
- (248) Komisija šiuo klausimu pažymi, kad suinteresuotosios šalys savo pastabas pateikė dėl įvairių su visomis šiomis sutartimis susijusių aptartų punktų ir Komisijos abejonių, pareikštų jos sprendime pradėti procedūrą.
- (249) Komisija taip pat nagrinėja kitų mokesčių priemonių poveikį aptariamų kompensacijų už viešąsias paslaugas suderinamumui ⁽³¹⁾.

8.2. PAGALBOS BUVIMAS

- (250) Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį „išskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą,

iškraipo konkurenciją arba gali ją iškreipti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

8.2.1. VALSTYBĖS IŠTEKLIAI

- (251) Viešųjų transporto paslaugų sutartyje nurodoma, kad iš Danijos valstybės biudžeto įmonei DSB mokama kompensacija už viešųjų transporto paslaugų sutarties vykdymą. Taigi ši kompensacija mokama iš valstybės išteklių.

8.2.2. ATRANKUMAS

- (252) DSB, priklausanti SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodytoms įmonėms, yra vienintelė sutartyse nustatytų kompensacijų už viešąsias paslaugas gavėja. Todėl priemonė yra atrankinio pobūdžio pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2.3. EKONOMINIS PRANAŠUMAS

- (253) Teisingumo Teismo teigimu, įmonei nesuteikiamas ekonominis pranašumas, jeigu kompensacija už viešąsias paslaugas skiriama laikantis keturių sprendime *Altmark* nustatytų kriterijų. Todėl turi būti išnagrinėta, ar Danijos Vyriausybės ir DSB sudarytos viešųjų transporto paslaugų sutartys visos kartu atitinka šiuos keturis kriterijus.
- (254) Kadangi sprendime *Altmark* nustatyti kriterijai taikomi visi kartu, užtenka nesilaikyti tik vieno iš šių kriterijų siekiant patvirtinti, kad pagal nagrinėjamas priemones suteikiamas atrankinis pranašumas. Todėl siekdama aiškumo ir atsižvelgdama į konkrečias bylos aplinkybes Komisija visų pirma išnagrinės, ar šiuo atveju įmonei faktiškai pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, už kuriuos jai mokama objektyviai ir skaidriai nustatyta kompensacija (du pirmieji sprendimo *Altmark* kriterijai), paskui išnagrinės, ar konkrečiai ši įmonė pasirinkta surengus konkursą arba, jei konkursas nerengtas, ar įmonei šiuo tikslu suteikiama kompensacija grindžiama tipinės gerai valdomos įmonės sąnaudų analize (ketvirtasis sprendimo *Altmark* kriterijus).

Pirmasis kriterijus: ar kompensaciją gaunančiai įmonei faktiškai pavesta vykdyti aiškiai nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus?

- (255) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija nustatė, kad įmonei DSB faktiškai pavesta vykdyti aiškiai nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, todėl pirmasis sprendimo *Altmark* kriterijus įgyvendintas.

- (256) Nors Komisija nepareikšė abejonių dėl šio kriterijaus, DKT prieštaravo jos argumentui ir pažymėjo, kad Komisija turėjo išnagrinėti su viešųjų paslaugų įsipareigojimais susijusių uždavinių būtinumą ir proporcingumą.

⁽³¹⁾ Be to, Komisija primena savo sprendimą pradėti procedūrą, leidusį nustatyti, kad DSB nesuteikta jokia aiški ar spėjama Danijos valstybės garantija, dėl kurios įmonei galėtų būti suteiktos palankesnės kreditavimo sąlygos negu siūlomos privačioms įmonėms. Panaši padėtis aptarta ir panaši išvada padaryta 2008 m. birželio 26 d. Bendrojo Teismo sprendimo T-442/03 121–127 punktuose.

- (257) DKT taip pat mano, kad būtinumas turėtų būti nagrinėjamas atsižvelgiant į kiekvieną maršrutą, o proporcingumas turėtų būti vertinamas pagal kiekvieno atitinkamo maršruto pelningumo galimybes, atsižvelgiant į valdžios institucijos nustatytus įpareigojimus ir reikalavimus. Norėdama pagrįsti savo argumentą DKT mini geležinkelio maršruto Kopenhaga–Orhusas, dėl kurio sudarytos viešųjų transporto paslaugų sutartys, nors pagal pačios DKT atliktą tyrimą jis yra pelningas, pavyzdį.
- (258) Danijos Vyriausybė paneigė šiuos argumentus ir įmonės DKT atliktus skaičiavimus, susijusius su geležinkelio maršruto Kopenhaga–Orhusas, nurodydama, kad šie skaičiavimai nepakankamai išsamūs ir neatitinka jų turimų skaičių. Pasak Danijos Vyriausybės, aptariamas maršrutas taip pat yra nuostolingas.
- (259) Komisija primena, kad keleivinio sausumos transporto sektoriuje visuotinės ekonominės svarbos paslaugų būtinumas turi būti vertinamas pagal SESV 93 straipsnį ir teisės aktus, šiuo atveju Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 (iki 2009 m. gruodžio 3 d.) ir Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 (nuo 2009 m. gruodžio 3 d.).
- (260) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad:
- „siekiant užtikrinti pakankamą transporto paslaugų teikimą, kad jas teikiant būtų visų pirma atsižvelgiama į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius ir miesto bei užmiesčio planavimą arba būtų siekiama tam tikroms keleivių kategorijoms pasiūlyti ypatingą mokesčių už važiavimą, valstybių narių kompetentingos institucijos gali viešųjų paslaugų sutartis sudaryti su transporto įmonėmis“.
- (261) Minėto reglamento 14 straipsnio 1 dalyje buvo apibūdinamas viešųjų paslaugų sutarčių turinys ir ypatumai – nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartai, nustatomos sąlygos ir kaina.
- (262) Nuo šiol viešųjų paslaugų įsipareigojimai Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 2 straipsnio e punkte apibūdinami taip:
- „kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio“.
- (263) Todėl Komisija pažymi, kad pagal galiojančius konkrečius teisės aktus galimybė pavesti teikti paslaugas visais maršrutais siekiant sukurti nuoseklią transporto sistemą, visų pirma stengiantis užtikrinti tam tikrą transporto paslaugų nenutrūkstamumą, niekaip neribojama. Nenustatytas joks kriterijus, susijęs su atitinkamų atskirų maršrutų (ne)pelningumu. Galiausiai ši galimybė taip pat neribojama tuo, kad teikiamos panašios transporto paslaugos, kaip dėl konkretaus maršruto Kopenhaga–Ištadas teigė pirmoji skundo pateikėja.
- (264) Komisija taip pat mano, kad DKT pateikti argumentai dėl kitų transporto rūšių netinkami, nes teisės aktų leidėjas nustatė skirtingas kiekvienai tokiai transporto rūšiai taikomas taisykles – skirtingos taisyklės paaiškinamos visų pirma tuo, kad rinka nevienodai atverta konkurencijai ir kad vartotojams ir valdžios institucijoms taikomų taisyklių pobūdis yra nevienodas.
- (265) Galiausiai dėl to, kad transporto paslaugos teikiamos tarpvalstybiniu ar tarptautiniu maršruto, nepažeidžiama galimybė jas teikti kaip viešąsias paslaugas. Komisija šiuo požiūriu pabrėžia, kad net konkurencijai visiškai atvertuose sektoriuose visuotinės ekonominės svarbos paslaugos tarptautiniais maršrutais yra teikiamos⁽³²⁾.
- (266) Todėl Komisija mano, kad Danija nedaro akivaizdžios vertinimo klaidos į viešųjų transporto paslaugų sutartį įtraukdama vieną ar kelis pelningus maršrutus, jeigu šie maršrutai patenka į nuoseklią transporto sistemą; pelningi maršrutai, kurių buvimą Danija šiuo atveju neigia, nedraudžiami. Komisija taip pat pažymi, kad jeigu šios sistemos maršrutas būtų pelningas, į šias pajamas turėtų būti atsižvelgiama bendrai apskaičiuojant atitinkamų paslaugų išlaidas ir pajamas, taip pat siekiant nustatyti kompensacijų dydį. Tai reiškia, kad dėl pelno, gaunamo iš pelningo maršruto, atitinkama suma galiausiai būtų sumažinta finansinė kompensacija, būtina paslaugoms teikti kitais nepelningais šios sistemos maršrutais. Kadangi nėra tikslių kitokių taisyklių, valstybė narė turi diskreciją vertinti viešosios paslaugos, kurią ji nori pavesti įmonei siekdama sukurti tinkamą transporto sistemą, mastą.
- (267) Komisijos nuomone, pateikti vertinimai pagrįsti nusistovėjusia teismų praktika, pagal kurią:
- „Kalbant apie įgaliojimus apibrėžti BESP užduoties pobūdį ir taikymo sritį Sutarties prasme bei kontrolės, kurią šiomis aplinkybėmis turi vykdyti Bendrijos institucijos, apimtį, ... iš Pirmosios instancijos teismo praktikos matyti, kad valstybės narės turi didelę diskreciją apibrėžti, ką jos laiko bendros ekonominės svarbos paslaugomis, ir kad valstybės narės nustatytas šių paslaugų apibrėžimas gali būti Komisijos ginčijamas tik esant akivaizdžiai klaidai“⁽³³⁾.

⁽³²⁾ Šiuo klausimu žr. 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, ypač jo 16 straipsnį (OL L 293, 2008 10 31, p. 3); taip pat žr. Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos jūrų transportui, ypač jų 9 punkto 2 dalį (OL C 13, 2004 1 17, p. 3).

⁽³³⁾ Žr. 2008 m. birželio 26 d. Bendrojo Teismo sprendimo SIC prieš Komisiją, T-442/03, (dar nepaskelbtas) 195–196 punktus, taip pat 2008 m. vasario 12 d. sprendimo BUPA prieš Komisiją, T-289/03, 2008 m. Rink., 166 punktą ir 2005 m. birželio 15 d. sprendimo Olsen prieš Komisiją, T-17/02, Rink. p. II-2031, 216 punktą.

- (268) Taigi Komisija turi tik ištirti, ar Danija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nustatydamą aptariamose sutartyse nurodytų viešųjų paslaugų mastą.
- (269) Todėl Komisija tvirtina, kad pagal nacionalinės sutarčių teisės teisinį pagrindą – Danijos geležinkelių transporto įstatymą – DSB įpareigota teikti viešąją paslaugą pagal sutartį, sudarytas su Danijos transporto ministerija. Ji taip pat primena, kad sutartyse išsamiai apibūdinami nustatyto laikotarpio (sutartys sudarytos atitinkamai 2000–2004 m. ir 2005–2014 m.) DSB įsipareigojimai, susiję su maršrutais, kuriais turi būti teikiamos paslaugos, punktualumu, susisiekimo traukiniais paslaugų kokybe ir jų teikimo dažnumu.
- (270) Komisija pažymi, jog Danija įrodė, kad aptariamų viešųjų transporto paslaugų sutarčių tikslas – sukurti nuoseklią plataus masto transporto sistemą, pagal kurią keleiviams užtikrinamos geros kokybės paslaugos ir kuri atitinka teritorijos susisiekimo tikslus.
- (271) Dėl konkretaus maršruto Kopenhaga–Istadas Komisija pažymi, kad Danijos Vyriausybė taip pat paaiškino aplinkybes ir įvairius etapus, dėl kurių šis maršrutas įtrauktas į transporto sistemą, kuriai taikomos viešųjų transporto paslaugų sutartys. Iš tikrųjų Danijos Vyriausybė paaiškino, kaip šiuo maršrutu teiktos paslaugos: iki 2002 m. veikla vykdyta teikiant nekompensuojamas transporto paslaugas, paskui iki 2004 m. gruodžio 31 d. teiktos viešosios transporto paslaugos, tačiau papildoma kompensacija nemokėta, ir galiausiai maršrutas įtrauktas į 2005–2014 m. viešųjų transporto paslaugų sutartį (šiuo klausimu žr. 122 konstatuojamąją dalį). Vyriausybė pažymi, kad šiuo maršrutu teikiant nekompensuojamas transporto paslaugas jis buvo nuostolingas ir kad iki 2005 m. neskirta jokių valstybės išteklių už paslaugų teikimą šiuo maršrutu.
- (272) Komisija taip pat atsižvelgia į Danijos Vyriausybės skelbiamą tikslą Bornholmo salą sujungti ne tik su Kopenhaga, bet ir su likusia Danijos teritorija – šis tikslas patvirtinamas kainų pasiūlymu, kuriuo visų pirma skatinama teikti paslaugas maršrutais Jutlandija–Bornholmas (DSB Orange programa). Be to, Danijos Vyriausybė pažymėjo, kad teikiant geležinkelių transporto paslaugas atsižvelgiama į tam tikrus konkrečius sunkumus, kurie neišsprendžiami teikiant esamas autobusų transporto paslaugas, pavyzdžiui, traukiniai važiuoja per kaimyninius Švedijos miestus sustodami trijose stotelėse: Švedijos Fosiebio (Malmö), Svedalos ir Skiurupo miestuose. Šiuo maršrutu taip pat siekiama didinti galimybes patekti į Bornholmo salą. Kaip nurodoma 263 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pažymi, jog dėl to, kad šis maršrutas eina per kitą valstybę narę, kurioje traukiniai sustoja, viešųjų paslaugų įsipareigojimas ar visuotinės ekonominės svarbos paslauga neginčijama. Šiuo požiūriu visų pirma reikia atsižvelgti į naudą, kurią Danijos piliečiai gali gauti esant geresniam susisiekimui su atitinkamais Švedijos miestais.
- (273) Šia informacija papildoma sprendime pradėti procedūrą išdėstyta informacija, taigi Komisija turi tvirtesni pagrindą daryti išvadą, kad Danijos Vyriausybė nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos maršrutą Kopenhaga–Istadas įtraukdama į viešųjų transporto paslaugų sutarčių sistemą.
- (274) Apskritai Komisija patvirtina pradinę savo išvadą ir mano, kad sprendime *Altmark* Teisingumo Teismo nustatytas pirmasis kriterijus yra įgyvendintas.
- Antrasis kriterijus: ar kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai?**
- (275) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad siekiant patenkinti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus DSB kompensacijų dydis buvo nustatytas pagal dešimties metų preliminarų biudžetą. Komisija šiuo etapu turėjo tik 1999–2008 m. dešimties metų biudžetą. Todėl ji pareiškė abejonų dėl 2009–2014 metų, kuriems taip pat taikomos viešųjų transporto paslaugų sutartys.
- (276) Savo pastabose Danijos Vyriausybė šiam antrajam laikotarpiui taikytinus kriterijus paaiškino Komisijai perduodama sudarytą dešimties metų (2005–2014 m.) biudžetą, parengtą pagal tikėtiną DSB veiklos plėtrą atitinkamu laikotarpiu. Taigi ji patvirtino, kad kiekvienoje viešųjų transporto paslaugų sutartyje nustatytos kompensacijos grindžiamos dešimties metų preliminarium biudžetu.
- (277) Tačiau DKT suabejojo, kad šių preliminarų biudžetų gali užtekti sprendime *Altmark* nustatytiems reikalavimams įgyvendinti, ir pareiškė nuomonę, jog biudžetuose nepakankamai išsamiai paaiškinami taikomi kriterijai ir kad kompensacijos turėtų būti grindžiamos kiekvieno maršruto sąnaudų analize.
- (278) Pirmasis 1999–2008 m. biudžetas parengtas remiantis DSB išsamia ekonomine prognoze. Jis sudarytas kaip pagrindas siekiant parengti įstatymą, kuriuo steigiama nepriklausoma įmonė DSB (žr. 8 konstatuojamąją dalį). Paskui biudžetas atnaujintas 1999 m. pavasarį, pateiktas Danijos parlamento Finansų komitetui ir patvirtintas priėmus 1999 m. birželio 11 d. Įstatymą Nr. 249.
- (279) Biudžetas visų pirma buvo grindžiamas šiomis prielaidomis:
- bilietų kainos didėjimas pagal infliaciją (grynųjų kainų indeksas),
 - vidutinis metinis 2 % našumo augimas,

- 5 % metinės palūkanos, jimai buvo nustatyti iš anksto, nes metinė jų suma sutartyse nurodyta visam sutarčių laikotarpiui.
- 6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo,
- apie 10 mlrd. DKK investicijų į riedmenis,
- veiklos apimtis (traukiniais nuvažiuoti kilometrai) ir pardavimo apimtis (keleivio km), nurodyti keliose lentelėse pradedant 1999 m.: regioninio, tarpvietinio ir tarptautinio transporto srityje – 41 mln. traukiniais nuvažiuotų kilometrų ir 4,023 mlrd. keleivio kilometrų, o priemiestinio transporto srityje – atitinkamai 15,6 mln. traukiniais nuvažiuotų kilometrų ir 1,208 mlrd. keleivio kilometrų.
- (280) Danijos Vyriausybė patikslino, kad antrasis preliminarus 2005–2014 m. biudžetas sudarytas remiantis tokiais duomenimis ir prielaidomis:
- 2,5 % bendra metinė infliacija,
- dėl infliacijos 2,5 % padidėjusi bilietų kaina,
- vidutiniškai 2,5 % per metus padidėjęs našumas,
- 5,15 % metinės palūkanos,
- 6 % nuosavo kapitalo grąža po apmokestinimo,
- apie 10 mlrd. DKK investicijų į riedmenis,
- apie 20 % padidėjęs nuvažiuotų kilometrų skaičius,
- apie 20 % padidėjęs keleivių skaičius,
- DSB darbuotojai neapmokestinami mokesčiu nuo darbo užmokesčio.
- (281) Remdamasi šiais duomenimis Komisija mano, kad preliminarūs biudžetai pagrįsti gana išsamiais ir pagrįstais duomenimis bei prielaidomis siekiant nustatyti kompensacijų skaičiavimo kriterijus. Be to, Komisija pažymi, kad norint atsižvelgti į 2003 m. pakeistą mokesčių dydį atlikti tikslinimai ir kad visus šiuos kriterijus Danijos transporto ministerija nurodė atitinkamame teisės akte⁽³⁴⁾. Be to, Komisija pažymi, kad sutartiniai mokė-
- (282) Kaip minėta, Komisija mano, kad pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis, kuriose nustatoma iš kelių tarpusavyje priklausomų maršrutų sudaryta transporto sistema, valstybė narė neprivalo nustatyti kiekvieno atskiro maršruto kompensacijų sumos. Pagal antrąjį sprendimo *Altmark* kriterijų reikalaujama, kad valstybė narė iš anksto skaidriai ir objektyviai nustatytų kriterijus, leidžiančius nustatyti bendrą mokėjimų sumą siekiant kompensuoti visus sutartyje nurodytus išpareigojimus.
- (283) Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad sutartiniai mokėjimai buvo apskaičiuoti remiantis iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatytais kriterijais ir kad antrasis sprendimo *Altmark* kriterijus taip pat įgyvendintas.
- Ketvirtasis kriterijus: ar konkursas arba reikiamos kompensacijos dydis nustatytas remiantis tipinės įmonės, gerai valdomos ir turinčios pakankamai transporto priemonių, sąnaudų analize?**
- (284) Viešųjų transporto paslaugų sutartis sudaryta nerengus konkurso. Todėl turi būti nustatyta, ar privalomos kompensacijos dydis nustatytas remiantis sąnaudų, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus su viešąja paslauga susijusius reikalavimus, būtų patyrusi šiems išpareigojimams vykdyti, analize, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir pagrįstą pelną, susijusius su šių išpareigojimų vykdymu.
- (285) Danija mano, kad šis kriterijus yra įgyvendintas, ir perdavė pastabas norėdama išsklaidyti Komisijos abejones dėl metodikos, taikytos siekiant nustatyti sutartinių mokėjimų ir bendros su viešųjų paslaugų uždaviniais susijusios kompensacijos sumą.
- (286) Iš tikrųjų Danijos Vyriausybė pažymėjo, kad steigiant nepriklausomą valstybės įmonę DSB atlikta išsami ekonominė analizė (*Bernstein* ataskaita) ir imtasi veiksmų, leidžiančių padidinti įmonės veiklos veiksmingumą ir našumą. Taip pat į dešimties metų biudžetus, pagal kuriuos apskaičiuoti sutartiniai mokėjimai, įtraukti veiksmingumo didinimo tikslai. Danijos Vyriausybė pabrėžė, kad 6 % nuosavo kapitalo grąžos tikslas – tai pagrįsto pelno tikslas. Todėl, jos teigimu, siekiant nustatyti kompensacijų sumą taikytas metodas pagrįstas bendru turimų duomenų vertinimu ir iš anksto numatomu veiksmingumo didėjimu pagal rinkos ekonomikos principus.

(34) 2004 m. Danijos įstatymas Nr. 112.

- (287) Be to, Danijos valdžios institucijos iš pradžių pateikė lyginimo su kitomis geležinkelio įmonėmis duomenis (santykius). Tačiau vykdant procedūrą Danijos pateiktose pastabose pažymėta, kad finansinius nacionalinių ar Europos geležinkelių sektoriaus veiklos vykdytojų rezultatus lyginti sunku. Šie sunkumai susiję su šių įmonių ir atitinkamų rinkų ypatumais ir tuo, kad trūksta galimybių palyginti apskaitos ir finansinius duomenis, ypač geležinkelių sektoriuje.
- (288) Be to, DKT pažymėjo, kad viena iš DSB patronuojamųjų įmonių galėjo dalyvauti konkursuose ir siūlyti paslaugas mažesnėmis kainomis, palyginti su kainomis, kuriomis DSB išpareigojo teikti paslaugas pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis. Danijos Vyriausybė pabrėžė, kad DSB ir jos patronuojamosios įmonės *DSB First* negalima lyginti, nes abiejų įmonių sąnaudų struktūra ir ypatumai skiriasi (darbuotojai, įranga, komercinė veikla).
- (289) Komisija pripažįsta, kad Danijos transporto ministerija ėmėsi priemonių (finansiniai tyrimai ir struktūrinės restruktūrizavimo priemonės) siekdama, kad DSB būtų veiksmingai veikianti nepriklausoma įmonė. Komisija taip pat atsižvelgia į kiekybinius tikslus, susijusius su nuosavo kapitalo grąža ir našumo didinimu.
- (290) Tačiau Komisija taip pat pažymi, kad yra nedaug galimybių lyginti sektoriaus įmones, – tam pritarė ir Danijos Vyriausybė, ir DKT, todėl DSB rezultatų rodiklių su kitų operatorių rezultatų rodikliais palyginti neįmanoma.
- (291) Be to, Komisijos nuomone, minėtas patronuojamosios įmonės *DSB First* rezultatų pavyzdys rodo, kad DSB ilgainiui galėjo padidinti našumą, taikydama visas ar dalį priemonių, kurias *DSB First* įgyvendino siekdama sumažinti savo sąnaudas.
- (292) Todėl Komisija negali daryti aiškios išvados, kad DSB suteikta kompensacija iš tikrųjų nustatyta remiantis tipinės įmonės, gerai valdomos ir turinčios pakankamai transporto priemonių, faktinių sąnaudų analize.
- (293) Šiomis aplinkybėmis Komisija pažymi, kad ketvirtasis sprendimo *Altmark* kriterijus neįgyvendintas.
- (294) Kadangi sprendime *Altmark* Teisingumo Teismo nustatyti kriterijai turi būti vertinami visi kartu, nebūtina nagrinėti trečiojo kriterijaus ir šiame argumentų teikimo etape

tikrinti, ar nesusidarė kompensacijos permoka. Todėl, Komisijos nuomone, įmonei DSB galėjo būti suteiktas ekonominis pranašumas mokant kompensaciją.

8.2.4. KONKURENCIJOS IŠKRAIPYMAS IR POVEIKIS VALSTYBIŲ NARIŲ PREKYBAI

- (295) Ekonominis pranašumas suteiktas transporto įmonei, veikiančiai Danijos, taip pat kaimyninių šalių geležinkelių transporto sektoriuje. Danijoje keleivinio geležinkelių transporto rinkos atvertos konkurencijai. Todėl teikiant finansinę paramą konkurencija iškraipoma arba gali būti iškraipoma.
- (296) Be to, kaip Teisingumo Teismas pažymėjo savo sprendime *Altmark*, kelios valstybės narės atvėrė savo šalių rinkas, įskaitant kai kurias Danijos kaimynes, pavyzdžiui, Švediją ar Vokietiją. Šių šalių ankstesni veiklos vykdytojai, taip pat naujieji rinkų dalyviai vykdo veiklą keliose Bendrijos valstybėse narėse. Todėl suteikus pagalbą Danijos geležinkelio įmonei gali būti daromas poveikis valstybių narių, kurios jau atvėrė keleivinio geležinkelių transporto sektorių konkurencijai arba kurių įmonės veikia konkurencijai atvertose šalių rinkose, prekybai.
- (297) Be to, turi būti atsižvelgiama į įvairių transporto rūšių konkurenciją, pavyzdžiui, susijusią su keleiviniu autobusu transportu.
- (298) Todėl aptariamomis paramos priemonėmis gali būti daromas poveikis valstybių narių prekybai.
- (299) Darydama išvadą Komisija pažymi, kad kompensacijos už viešąsias transporto paslaugas yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

8.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

8.3.1. TEISINIS SUDERINAMUMO PAGRINDAS

- (300) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 93 straipsnyje nustatomos pagalbos suderinamumo sąlygos: pagalba yra suderinama, „jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“. Šis straipsnis yra *lex specialis* pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį⁽³⁵⁾ ir 107 straipsnio 2 bei 3 dalis.

⁽³⁵⁾ Minėto 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimo 17 konstatuojamoji dalis.

- (301) Teisingumo Teismo teigimu, Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 ir 1970 m. birželio 4 d. Reglamentu (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui⁽³⁶⁾ SESV 93 straipsnis visiškai įgyvendinamas, todėl šio straipsnio nuostatų nebegalima taikyti tiesiogiai⁽³⁷⁾.
- (302) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė išvadą, kad aptariamoms kompensacijoms negali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70.
- (303) Tame pačiame sprendime Komisija pažymėjo, kad Danijos Vyriausybės ir įmonės *Danske Statsbaner* sudarytos sutartys – tai viešųjų paslaugų sutartys pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį ir kad aptariamoms pagalbos suderinamumas turi būti nagrinėjamas pagal šį reglamentą.
- (304) Tačiau Komisija pažymi, kad 2009 m. gruodžio 3 d. įsigaliojo Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir kad juo kartu panaikinti reglamentai (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70. Komisijos nuomone, nuo šiol suderinamumas turi būti nagrinėjamas remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, nes šis teisės aktas taikytinas Komisijai priimant sprendimą.
- (305) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad Danijos Vyriausybė pastabų dėl šio teisinio pagrindo pakeitimo nepateikė. Tačiau DSB ir DKT pateikė argumentus, pagal kuriuos Komisija vertinimą turėtų atlikti remdamasi sudarant sutartis galiojusiomis taisyklėmis.
- (306) Tačiau išnagrinėjusi DSB ir DKT argumentus Komisija pažymi, kad dėl pateiktų argumentų nesikeičia jos išvada dėl ES valstybės pagalbos taisyklių taikymo *ratione temporis*, pagal kurią Komisija priimdama sprendimą gali remtis tuo metu galiojančiais teisės aktais. Komisijos nuomone, viešųjų transporto paslaugų sutartys dėl toliau nurodytų priežasčių gali būti vertinamos pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007.
- (307) Pirma, Komisija pažymi, kad Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatomos jo įsigaliojimo ir taikymo *ratione temporis* taisyklės. Pagal jo 12 straipsnį Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojo 2009 m. gruodžio 3 d. Pagal
- 10 straipsnio 1 dalį nuo tos pačios dienos panaikintas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69. Todėl Komisija nebegali remtis Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69, nebegaliojusių Komisijai priimant sprendimą; taigi atlikdama vertinimą Komisija turi remtis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.
- (308) Antra, Komisija pažymi, jog Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nenurodoma, kad šis reglamentas neturėtų būti taikomas viešųjų transporto paslaugų sutartims, sudarytoms iki jo įsigaliojimo. Iš tikrųjų Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalyje pateikiamos pereinamojo laikotarpio taisyklės, taikomos iki jo įsigaliojimo sudarytoms sutartims. Šia nuostata iš tikrųjų nukrypstama nuo reglamento 8 straipsnio 2 dalies, susijusios su sutarčių sudarymo taisyklių, nustatytų 5 straipsnyje, laikymusi, taikymo. Tačiau pažymima, kad šios išimtinės pereinamojo laikotarpio nuostatos, susijusios su sutarčių sudarymu, nebūtinos, jeigu iki reglamento įsigaliojimo sudarytoms viešųjų transporto paslaugų sutartims šis reglamentas netaikytas. Tačiau 8 straipsnyje taip pat patvirtinama, kad kitos reglamento nuostatos šioms sutartims taikomos.
- (309) Trečia, Komisija patikslina, kad Komisijos pranešimas dėl taikomų taisyklių vertinant neteisėtą valstybės pagalbą nustatymo⁽³⁸⁾ šiuo atveju netaikytinas. Iš tikrųjų šiame pranešime aiškiai nurodoma, kad juo nepažeidžiamas Tarybos ir Komisijos reglamentų aiškinimas valstybės pagalbos srityje. Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 tiksliai nustatomos jo laikino taikymo taisyklės.
- (310) Ketvirta, Komisija pažymi, kad Teisingumo Teismas taip pat patvirtino principą, pagal kurį nauja taisyklė nedelsiant taikoma būsimiems padėties, susiklosčiusios galiojant ankstesnei taisyklei, padariniams. Jis taip pat pažymėjo, jog teisėtų lūkesčių apsaugos principas negali būti tiek išplėstas, kad naujos taisyklės apskritai nebūtų galima taikyti būsimiems padėties, susiklosčiusios galiojant ankstesnei taisyklei, padariniams⁽³⁹⁾.
- (311) Penkta, Teisingumo Teismas pažymėjo, jog ES materialinės teisės normos turi būti aiškinamos taip, kad prieš jų įsigaliojimą susidariusioms padėties jos taikomos tik tuo atveju, jei iš jų teksto, tikslo ar struktūros aiškiai matyti, kad toks poveikis joms turi būti suteiktas⁽⁴⁰⁾. Kaip nurodyta, ši sąlyga aiškiai įgyvendinama Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 atveju.

⁽³⁶⁾ OL L 130, 1970 6 15, p. 1.

⁽³⁷⁾ Minėto 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Altmark Trans*, C 280/00, 101, 106 ir 107 punktai.

⁽³⁸⁾ OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

⁽³⁹⁾ Žr. 2008 m. gruodžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, 43 punktą.

⁽⁴⁰⁾ Sprendimo byloje *Freistaat Sachsen* 44 punktas.

- (312) Šešta, Komisija taip pat pažymi, kad minėtame sprendime Teisingumo Teismas padarė išvadą, jog iš to matyti, kad jei teisinė tvarka, pagal kurią valstybė narė pateikė pranešimą apie numatomą pagalbą, pasikeičia prieš Komisijai priimant sprendimą, Komisija sprendimą turi priimti pagal naujas taisykles⁽⁴¹⁾. Teisingumo Teismas taip pat nurodė, kad valstybei narei pateikus pranešimą apie numatomą pagalbą nesukuriamą galutinai suformuota teisinė padėtis ir nesuteikiamas teisėtas lūkestis, dėl kurio Komisija privalėtų priimti sprendimą dėl šios teisinės padėties ir teisėto lūkesčio suderinamumo su bendrąja rinka taikydama taisykles, galiojusias to pranešimo pateikimo dieną. Todėl būtų nenuoseklu suteikti galimybę valstybei narei, kuri, kitaip nei reikalaujama, nesilaikė įpareigojimo pranešti, sukurti galutinai suformuotą teisinę padėtį teikiant neteisėtą pagalbą.
- (313) Galiausiai Komisija mano, kad šiuo atveju sprendimas *SIDE*⁽⁴²⁾ netaikytinas. Šis sprendimas susijęs su pirminės teisės nuostatos – EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies d punkto – taikymo klausimu. Kaip šiame sprendime nustatė Bendrasis Teismas, EB sutartyje nėra jokios pereinamojo laikotarpio nuostatos, susijusios su šio straipsnio taikymu, ir niekur nenurodyta, kad šis straipsnis gali būti taikomas iki jo įsigaliojimo susidariusioms padėtimis⁽⁴³⁾. Todėl ši padėtis šiuo atveju negali būti lyginama. Iš tikrųjų Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatomos pereinamojo laikotarpio nuostatos, pagal kurias Komisija gali daryti išvadą, kad reglamentas taikomas iki jo įsigaliojimo sudarytoms viešųjų transporto paslaugų sutartims, išskyrus sutarčių sudarymo taisykles.
- (314) Todėl šiuo atveju taikytinas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007.
- 8.3.2. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA PAGAL REGLAMENTĄ (EB) Nr. 1370/2007**
- (315) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad „jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtinės teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį“. Šiuo atveju viešosios paslaugos uždaviniai pagal kelias viešųjų transporto paslaugų sutartis patikėti DSB, kaip nurodyta 247 konstatuojamojoje dalyje.
- Viešųjų paslaugų sutarčių turinys**
- (316) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnyje nustatomas privalomas viešųjų paslaugų sutarčių turinys. Toliau Komisija vieną po kito nagrinėja įvairius šioje reglamento nuostatoje apibūdinamus aspektus.
- (317) Kaip nurodoma 4 straipsnio 1 dalies a punkte, viešųjų paslaugų sutartyse turi būti „aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos“. Iš aptariamų sutarčių vertinimo, Komisijos atlikto atsižvelgiant į sprendimo *Altmark* pirmąjį kriterijų ir sprendime pradėti procedūrą, ir šiame sprendime (žr. 274 konstatuojamąją dalį), matyti, kad šiuo atveju ši sąlyga įgyvendinta.
- (318) Vertindama sprendimo *Altmark* antrąjį kriterijų (žr. 269 konstatuojamąją dalį) Komisija padarė išvadą, kad sutartiniai mokėjimai apskaičiuoti pagal iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatytus kriterijus, ir tai jai leidžia nustatyti, kad Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punktas šiuo atveju taip pat įgyvendintas. Iš tikrųjų šioje nuostatoje nurodoma, kad viešųjų paslaugų sutartyse turi būti „iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti i) rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jei jos mokamos, ir ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdis ir apimtis, taip, kad būtų išvengta permokos“. Toliau išsamiau nagrinėjamas klausimas, ar pagal svarstomas sutartis gali būti suteikta kompensacijos permoka. Komisija taip pat pažymi, kad šiose viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų skirstymo tvarka. Toliau Komisija pateikia argumentus dėl pagrįsto pelno.
- (319) Komisija pažymi, kad aptariamose viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatoma pajamų, susijusių su transporto bilietų pardavimu, skirstymo tvarka pagal šio straipsnio 2 dalį. Šiuo atveju tokios pajamos lieka įmonei DSB.
- (320) Be to, viešųjų transporto paslaugų sutarčių trukmė – atitinkamai penkeri ir dešimt metų – taip pat atitinka 4 straipsnio 3 dalyje pateiktus reikalavimus, pagal kuriuos nustatyta ilgiausia keleivinio geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų sutarčių trukmė yra penkiolika metų.
- (321) Kadangi kitos nuostatos šiuo atveju netaikytinos, Komisija daro išvadą, kad Danijos ministerijos ir DSB sudarytos viešųjų transporto paslaugų sutartys atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 4 straipsnį.
- Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas**
- (322) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nustatomos viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo taisyklės. Tačiau šio reglamento 8 straipsnyje šiuo tikslu nustatomos tam tikros pereinamojo laikotarpio taisyklės.

⁽⁴¹⁾ Sprendimo byloje *Freistaat Sachsen* 53 punktas.

⁽⁴²⁾ Žr. 28 išnašą.

⁽⁴³⁾ Sprendimo *SIDE*, C 348/04, 56 punktas.

(323) Komisija pažymi, kad visos svarstomos viešųjų transporto paslaugų sutartys susijusios su keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis ir kad jas visas Danijos transporto ministerija tiesiogiai sudarė su DSB. Be to, šios sutartys pasirašytos arba iki 2000 m. liepos 26 d., arba nuo 2000 m. liepos 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d. Jos sudarytos atitinkamai penkeriems ir dešimčiai metų. Todėl Komisija pažymi, kad viešųjų transporto paslaugų sutartys sudarytos pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalies pereinamojo laikotarpio nuostatas.

(324) Pagal 8 straipsnio 2 dalį „nepažeidžiant 3 dalies, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas atitinka 5 straipsnį nuo 2019 m. gruodžio 3 d.“ Šiuo pagrindu aptariamos viešųjų transporto paslaugų sutartys tinkamai galėjo būti sudarytos tiesiogiai.

(325) Be to, šioje nuostatoje nurodoma, kad „šiuo pereinamuoju laikotarpiu valstybės narės imasi priemonių, kad 5 straipsnio būtų pradėta laikytis palaipsniui, siekiant išvengti rimtų struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transportavimo pajėgumais“. Tačiau pažymėtina, jog 5 straipsnio 6 dalyje nurodoma, kad geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis kompetentingos valdžios institucijos gali sudaryti tiesiogiai.

(326) Todėl Komisija pažymi, kad aptariamos viešųjų transporto paslaugų sutartys atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nustatytas sutarčių sudarymo taisykles.

Kompensacijos už viešąsias paslaugas

(327) Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 6 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad „visos kompensacijos, susijusios su bendrosiomis taisyklėmis arba viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnio nuostatas, neatsižvelgiant į viešųjų paslaugų sutarties sudarymo būdą. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su tiesiogiai sudaryta sutartimi pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis arba susijusios su bendrosiomis taisyklėmis, taip pat turi atitikti priedo nuostatas“.

(328) Todėl kompensacijų už viešąsias paslaugas suderinamumas turi būti vertinamas pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo nuostatas, nes aptariamos sutartys sudarytos tiesiogiai pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio 6 dalį.

(329) Šiame priede nurodoma, kad „kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai“. Tai iš esmės reiškia, kad

atsižvelgdama į DSB pagrįstą pelną Komisija turi patikrinti, ar mokant sutartinius mokėjimus nesuteikta kompensacijos permoka. Tikrindama ji remiasi priede nustatytais kriterijais.

(330) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad sąnaudos ir pajamos apskaičiuotos pagal galiojančias apskaitos ir mokesčių taisykles. Ji primena, kad pagal DSB taikytiną teisinį pagrindą, susijusį su apskaitos standartais ir nacionalinėmis konkurencijos normomis, įmonė turi tvarkyti atskirą įvairių rūšių veiklos apskaitą. Todėl pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis DSB išmokėtų sutartinių mokėjimų apskaita tvarkoma atskirai nuo kitų rūšių komercinės veiklos apskaitos. Taigi dėl šių taisyklių galima išvengti kryžminio subsidijavimo.

(331) Nors viešųjų transporto paslaugų sutartyse pateikiamos nuostatos dėl kompensacijos tikrinimo ir peržiūros, Komisija vis dėlto pažymi, kad taikant šiuos mechanizmus negalima išvengti galimos kompensacijos permokos ir kad sutartyse nenustatyti mechanizmai, pagal kuriuos šias permokas galima grąžinti.

(332) Iš tikrųjų Komisija mano, kad galimų kompensacijos permokų išvengti galima tik nustatant grąžinimo mechanizmą. Todėl sudarytos Danijos transporto ministerijos ir DSB viešųjų paslaugų sutartys turi būti iš dalies pakeistos, visų pirma įdiegiant grąžinimo mechanizmą, kad būtų laikomasi nurodytų sąlygų.

(333) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonę, ar kompensacijos suma neviršija to, kas būtina siekiant padengti sąnaudas, patiriamas vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus. Šios abejonės grindžiamos argumentais, išdėstytais vertinant Teisingumo Teismo praktikoje – sprendime *Altmark* – nustatyto trečiojo kriterijaus laikymąsi, t. y. šiais argumentais:

i. *DSB pelno perteklius;*

ii. *pavėluotas riedmenų tiekimas;*

iii. *maršrutas Kopenhaga–Istadas.*

(334) Komisija šiuos tris klausimus nagrinės vieną po kito siekdama įvertinti, ar vykdant viešųjų transporto paslaugų sutartis nesusidaro kompensacijos permokos, taip pat įvertinti priemones, būtinas siekiant ateityje išvengti bet kokios kompensacijos permokos. Šiuo tikslu Komisija atsižvelgia į priedo 6 punkte pateiktą pagrįsto pelno apibrėžtį: „tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą“.

i. DSB pelno perteklius

- (335) Komisija išnagrinėjo įmonės DSB su viešųjų paslaugų veikla susijusio nuosavo kapitalo ir pelno pokytį aptariamų sutarčių laikotarpiu. Nagrinėdama ji iš esmės rėmėsi išsamia 1999–2006 m. DSB finansinės padėties analize, kurią Danijos valstybės vardu 2008 m. sausio 30 d. atliko įmonė KPMG. Be to, vykdant oficialią tyrimo procedūrą Danijos Vyriausybė pateikė papildomos informacijos apie 2007 ir 2008 finansinius metus ir paaiškinimų.
- (336) Komisija visų pirma atsižvelgia į informaciją, kurią siekiamos paaiškinti šiuos pokyčius, palyginti su dešimties metų biudžetais, pateikė Danijos Vyriausybė, – visų pirma informaciją, susijusią su 1999 m. steigiant DSB sudarytu biudžetu, tam tikrų apskaitos taisyklių pakeitimu ar taikomų mokesčių dydžiu. Taip pat paaiškinti nusidėvimui skiriamos dotacijos, finansų valdymo ar palūkanų pokyčiai. Komisija taip pat pripažįsta, kad DSB galėjo padidinti veiklos veiksmingumą, todėl padidėjo jos pelnas ir pagerėjo finansinė padėtis.
- (337) Tačiau Komisija pažymi, kad dėl visų šių aspektų pakito DSB sąnaudų ar išlaidų, patiriamų teikiant įvairiose viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatytas transporto paslaugas, dydis. Todėl pagerėjus DSB finansinei padėčiai turėjo būti sumažintos su minėtų paslaugų teikimu susijusios Danijos valstybės išlaidos, palyginti su numatytais dešimties metų biudžetais. Taigi mažinant šias išlaidas turėjo būti bendrai sumažintos kompensacijos už viešąsias paslaugas.
- (338) Kadangi lygiavertė sutartinių mokėjimų korekcija nepadarėta, Komisija mano, jog atsižvelgiant į šiuos įvairius veiksnius DSB gavo didesnes kompensacijas negu vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtos sąnaudos, padidintos nustatytu 6 % pagrįstu pelnu. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad 1,018 mlrd. DKK sumažinti tik 2002, 2003 ir 2004 m. sutartiniai mokėjimai.
- (339) Tačiau Komisija pažymi, jog Danijos Vyriausybė neneigia, kad atsižvelgiant į visus šiuos aspektus DSB gavo didesnį pelną negu iš pradžių numatyta dešimties metų biudžetuose, pagal kuriuos apskaičiuotos kompensacijos už viešąsias paslaugas. Šis faktas taip pat minimas suinteresuotųjų šalių pateiktose pastabose, nors, kaip nurodyta (žr. 290–292 konstatuojamąsias dalis), galimybė palyginti Danijos ir Europos geležinkelio įmonių rezultatus tebėra menka.
- (340) Komisija taip pat pažymi, kad patronuojamosios įmonės DSB *s-tog A/S*, kuri visa priklauso įmonei DSB SV, pelnas (nuostoliai) konsoliduojamas (-i) su patronuojančiosios įmonės pelnu (nuostoliais) ir kad tikėtinas abiejų įmonių pagrįstas pelnas yra toks pats. Todėl Komisija nagrinėja bendrą DSB pelno perteklių pagal įvairias viešųjų transporto paslaugų sutartis.
- (341) Taigi Komisija pažymi, jog iš DSB apskaitos matyti, kad 1999–2006 m. DSB pelnas po apmokestinimo padidėjo 2,715 mlrd. DKK, palyginti su preliminariu biudžetu. Danijos Vyriausybės perduoti duomenys rodo, kad DSB pelnas po apmokestinimo 2007 m. buvo 670 mln. DKK, o 2008 m. – 542 mln. DKK, taigi atitinkamai 227 mln. ir 97 mln. DKK didesnis negu preliminariniame biudžete nurodytas šių dvejų metų pelnas⁽⁴⁴⁾. Todėl viso 1999–2008 m. laikotarpio pelno perteklių, palyginti su DSB pradiniais biudžetais, Komisija vertina 3,039 mlrd. DKK.
- (342) Komisijos nuomone, šis perteklius rodo, kad sutartiniai mokėjimai viršijo tai, kas būtina siekiant kompensuoti sąnaudas, patiriamas vykdant viešųjų transporto paslaugų įsipareigojimus, padidintas pagrįstu pelnu.
- (343) Tačiau Komisija primena, kad, Danijos Vyriausybės teigimu, dėl šio pelno pertekliaus DSB kapitalo nesukaupta daugiau, negu iš pradžių numatyta preliminariniame biudžete. Iš tikrųjų Danijos Vyriausybė paaiškina, kad dalis pelno pertekliaus Danijos valstybei grąžinta mokant dividendus.
- (344) Komisija pažymi, kad iš tikrųjų 1999–2007 m. DSB Danijos valstybei sumokėjo 4,826 mlrd. DKK dividendų. Ši 1999–2007 m. dividendų suma yra beveik 3,5 mlrd. DKK didesnė negu numatyta preliminariniuose biudžetuose. 2008 m. DSB Danijos valstybei taip pat sumokėjo 359 mln. DKK – tai apie 150 mln. daugiau, negu taip pat buvo numatyta preliminariniuose biudžetuose⁽⁴⁵⁾. Komisija pažymi, kad 1999–2008 m. Danijos valstybei iš viso sumokėta apie 3,65 mlrd. DKK papildomų dividendų.

⁽⁴⁴⁾ Skaičiavimai atlikti remiantis KPMG ataskaita, kurią Komisijai perdavė Danijos Vyriausybė (2.4 lentelė ir atnaujintos 2.2, 2.3 ir 2.28 lentelės).

⁽⁴⁵⁾ Ši suma apskaičiuota pagal pelną po apmokestinimo, kuris preliminariniame biudžete 2008 m. įvertintas 399 mln. DKK, ir pagal šio sprendimo 102 konstatuojamojoje dalyje nurodytą dividendų mokėjimo taisyklę – mokama pusė DSB pelno pertekliaus po apmokestinimo.

(345) Kitaip nei tvirtina Danijos Vyriausybė, Komisija mano, kad dividendų politika negali būti tapatinama su grąžinimo sąlyga, pagal kurią galima tikslinti kompensacijas už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą ir išvengti kompensacijos permokų. Mokant dividendus nepakankamai laikomasi Reglamente (EB) Nr. 1370/2007, visų pirma jo priede, nustatytų reikalavimų. Iš tikrųjų sprendimą dėl dividendų mokėjimo priima įmonės akcininkai ir dividendai nemokami automatiškai, kaip yra būtina siekiant išvengti kompensacijos permokų. Be to, dividendai konkrečiais metais paprastai mokami vėliau, negu koreguojama kompensacija (ji turi būti koreguojama finansinių metų pabaigoje).

(346) Šiomis aplinkybėmis Komisija pripažįsta, kad Danijos valstybei 1999–2008 m. sumokėti papildomi dividendai (palyginti su iš pradžių biudžete nustatytais dividendais),

kurių bendra suma daug didesnė už DSB pelno pertekliaus sumą. Komisija pažymi, kad Danijai sumokėti papildomi dividendai apie 20 % didesni negu DSB pelno perteklius.

(347) Apskritai Komisija pažymi, kad apskaitos požiūriu dividendai mokami nustačius pelną (nuostolius) ir paprastai juos mokant negalima išvengti kompensacijos permokos. Tačiau Komisija turi pažymėti, kad Danijos valstybė, kuriai mokėti jai priklausančios įmonės dividendai, faktiškai visiškai pakoregavo DSB perteklių taip, kad praktiškai kompensacijos permokos įmonė negavo. Iš tikrųjų ekonominis poveikis, padarytas gavus didesnę pelno perteklių negu iš pradžių numatyti 6 %, panaikintas mokant dividendus, taigi pertekliaus DSB negalėjo panaudoti nuosavam kapitalui didinti ar turtui kaupti.

(mln. DKK)

DSB SV pelnas (nuostoliai)	1999 m.	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	Iš viso
Iš keleivių gautos pajamos	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Sutartiniai mokėjimai	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Faktinės sąnaudos	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Faktinės veiklos pajamos po apmokestinimo	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Išmokėti dividendai	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Iš pradžių numatyti dividendai	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Faktiniai papildomi dividendai	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) Komisija pabrėžia, kad ši išvada taikoma įmonei DSB SV, nes įmonės DSB S-tog a. s. pelnas (nuostoliai) konsoliduojamas (-i) su patronuojančiosios įmonės pelnu (nuostoliais) ir dividendų politika nustatoma atsižvelgiant į patronuojančiąją įmonę.

(349) Tačiau Komisija pabrėžia, jog remiantis šiuo argumentu negalima užtikrinti, kad visu viešųjų transporto paslaugų sutarčių laikotarpiu nebūtų teikiama ilgalaikė kompensacijos permoka. Argumentas grindžiamas empiriniu ir išsamiau praėjusio laikotarpio DSB apskaitos vertinimu, bet nepateikiamas struktūrinis sprendimas dėl kompensacijų už viešąsias paslaugas dydžio būtinų metinių patikslinimų.

(350) Šiuo požiūriu Komisija pažymi, kad Danijos Vyriausybė numato keisti galiojančias viešųjų transporto paslaugų

sutartis siekdama įdiegti grąžinimo mechanizmą. Taikant apibūdintą grąžinimo mechanizmą (žr. 222–240 konstatuojamąsias dalis) turi būti sudaromos sąlygos sutartinių mokėjimų sumą pataisyti pagal apskaitos lygtį. Todėl pagal tokį mechanizmą galimos permokos valstybei būtų grąžinamos pagal finansinių metų pabaigos apskaitą siekiant užtikrinti, kad DSB nuosavo kapitalo grąža neviršytų valstybės nustatytų ribų.

(351) Iš tikrųjų pagal grąžinimo mechanizmą sutartinius mokėjimus numatoma tikslinti kiekvienų finansinių metų pabaigoje (žr. 227 konstatuojamąją dalį). Taikant mechanizmą sumažinama bendra sutartinių mokėjimų suma, kad pagal šią lygtį būtų išlaikytas nustatytas pagrįsto pelno dydis – 6 % nuosavo kapitalo grąža:

Visos pajamos – pagrįstas pelnas – visos išlaidos = sumažinta bendra suma

(352) Komisijos nuomone, šis grąžinimo mechanizmas atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede, taip pat Bendrijos bendrosiose nuostatose dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma⁽⁴⁶⁾ nustatytus reikalavimus. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad tokia sistema panaši į šių nuostatų 3 skirsnyje apibūdintus patikrinimus. Ji taip pat pažymi, kad bazinis pagrįsto pelno dydis liktų 6 % nuosavo kapitalo grąžos, – atsižvelgdama į dabartinių DSB vidaus konkurentų gautus dydžius, nurodytus DKT, tokį dydį ji laiko pagrįstu šios rūšies veiklos dydžiu.

(353) Komisija taip pat pažymi, kad į šį mechanizmą įtrauktos korekcijos, susijusios su veiklos veiksmingumu ir kokybės didinimu. Iš tikrųjų sumažintą bendrą sumą pagal numatomą mechanizmą planuojama derinti, kad DSB galėtų išsaugoti šios sumos dalį, susijusią su sumažėjusiomis sąnaudomis vienam keleivio kilometrui ir padidėjusiu keleivių skaičiumi, apskaičiuotu pagal keleivio kilometrą, (žr. 228 konstatuojamąją dalį). Šios korekcijos taikomos pagal tokią lygtį:

Grąžinimo mechanizmas = sumažinta bendra suma – korekcijos (sąnaudos Δ . + keleivio km Δ) = sumažinta grynoji suma

(354) Komisija taip pat pažymi, kad kriterijai, pagal kuriuos galima nustatyti sumažintą grynąją sumą ir atitinkamai taikyti šias korekcijas, yra iš anksto nustatyti ir apskaičiuoti (žr. 229 punktą). Iš tikrųjų grąžinimo mechanizmas gali būti derinamas taip:

— sąnaudos Δ : jeigu, palyginti su vidutinėmis pastarųjų ketverių metų sąnaudomis, DSB savo sąnaudas sumažino (vienam keleivio kilometrui), šis geresnis rezultatas apskaičiuojamas taip: sąnaudų vienam keleivio kilometrui diferencialas (procentais), palyginti su vidutinėmis pastarųjų ketverių metų sąnaudomis, dauginamas iš visų sąnaudų, ir

— keleivio km Δ : jeigu keleivių padaugėja, pagal keleivio kilometrus apskaičiuojamas padidėjęs vežtų keleivių

skaičius dauginamas iš 0,80 DKK, ir šia suma taip pat mažinama sumažinta bendra suma⁽⁴⁷⁾.

(355) Komisija pažymi, kad šios korekcijos atitinka Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 7 punktą, kuriame nustatyta, kad:

„Kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą“.

(356) Šiuo atveju taikant nustatytą korekciją, grindžiamą keleivių skaičiaus didėjimu ir sąnaudų vienam keleivio kilometrui mažėjimu, tinkamai atspindimos sąvokos, kuriomis apibūdinamas veiksmingo valdymo tobulinimas ir teikiamų paslaugų kokybė. Tačiau Komisija mano, kad kiekviena korekcija gali būti atliekama tik tuomet, jeigu kiekvieno nustatyto parametro rezultatai taip pat yra geresni, palyginti su buvusiais šio parametro rezultatais. Iš tikrųjų šis apribojimas būtinas, kad labai pagerinus vieno parametro rezultatą nebūtų nustatomas geresnis kito parametro rezultatas, nors šis rezultatas pagerėjo tik mažiau, negu numatyta.

(357) Galiausiai grąžinimo mechanizmas papildomas nustatant viršutinę ribą, skirtą užtikrinti, kad pelnas neviršytų pagrįsto pelno dydžio pagal šią lygtį (žr. 233–237 konstatuojamąsias dalis):

$$\frac{\text{Pagrįstas pelnas (6 \%)} + \text{korekcijos (sąnaudos } \Delta \text{. + keleivio km } \Delta \text{)}}{\text{Nuosavas kapitalas}} < 12 \%$$

(358) Taigi korekcijomis, taikomomis siekiant atsižvelgti į padidėjusį veiklos veiksmingumą ir (arba) pagerėjusią paslaugų kokybę, pagrįstą pelną bus galima keisti nuo 6 % iki 12 %, pagal objektyvius kriterijus nustatant trejų metų metinę viršutinę 10 % ribą (žr. 235–237 konstatuojamąsias dalis).

(359) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šį intervalą pelnas, kurį Danija leido gauti įmonei DSB vykdant viešųjų paslaugų teikimo veiklą, yra pagrįstas, juo labiau kad jis ribojamas trejų metų 10 % riba. Komisijos išvada grindžiama rodikliais pagal jos turimą informaciją pelno dydžio pagrįstumui vertinti.

⁽⁴⁶⁾ OL C 297, 2005 11 29, p. 4. Nors šios nuostatos paprastai netaikomos transporto sektoriui, jose nurodyti principai gali būti taikomi *mutatis mutandis*, ypač patikslinant Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007. Šiuo klausimu žr. minėtą sprendimą pradėti procedūrą ir Sprendimą 2009/325/EB; Sprendimą 2009/845/EB; 2007 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimą Valstybės pagalba C 31/07 – Airija – Valstybės pagalba *Córas Iompair Éireann* autobusų bendrovėms (*Dublin Bus* ir *Irish Bus*) (OL C 217, 2007 9 15, p. 44); 2007 m. spalio 23 d. Komisijos sprendimą Valstybės pagalba C 47/07 – Vokietija – *Deutsche Bahn Regio* ir Berlyno bei Brandenburgo žemių viešųjų paslaugų sutartis (OL C 35, 2008 2 8, p. 13).

⁽⁴⁷⁾ Žr. 30 išnašą.

- (360) Pavyzdžiui, Komisijos vertinimas visų pirma grindžiamas Europos geležinkelio įmonių padėties tyrimu ⁽⁴⁸⁾, kuriame visų pirma lyginamas 2004 m. geležinkelio įmonių ekonominis pelnas ⁽⁴⁹⁾. Pagal šį tyrimą 2004 m. nustatyta DSB kapitalo grąža (angl. ROE) (9 %) atitinka įmonės 3 % turto grąžą (angl. ROA); pažymėtina, kad šis skaičius – 9 % ROE – atitinka pagal sutartį įmonei DSB nustatyto intervalo vidurkį. Iš šio tyrimo taip pat matyti, kad kai kurių geležinkelio įmonių šio laikotarpio ekonominis pelnas menkas ir net neigiamas (PKP, Eurostar, NSB). Tačiau pagal šį tyrimą kelių įmonių ekonominis pelnas panašus į DSB gautą 3 % ROA (SNCB: 2 %, SNCF: 2 %, Trenitalia 3 %) ir net daug didesnis (Arriva Tog a. s. 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %).
- (361) Komisija taip pat remiasi sprendimų priėmimo praktika visuotinės ekonominės svarbos paslaugų srityje ⁽⁵⁰⁾.
- (362) Be to, vertindama Komisija atsižvelgia į tai, kad DSB prisiima dalį su šia veikla susijusios rizikos, nes sutartiniai mokėjimai nustatomi iš anksto ir negali būti didinami, jeigu, palyginti su prognozėmis, gaunamas neigiamas skirtumas, rodantis, kad DSB rezultatai blogėja, pavyzdžiui, dėl didėjančių įmonės sąnaudų arba mažėjančių pajamų. Komisija pažymi, kad atsižvelgiant į šią įmonės patiriamą neigiamą su pelnu susijusią riziką, dėl kurios ji nėra užtikrinta, kad bus gautas sutartyje nustatytas 6 % pelnas, įmonė turi būti skatinama didinti veiklos veiksmingumą ir taip jai suteikiamos galimybės išsaugoti dalį gauto pelno, taip pat tuomet, jei pelnas būtų didesnis už sutartyje nustatytą dydį, laikantis nurodyto intervalo.
- (363) Galiausiai Komisija, remdamasi Danijos Vyriausybės pateiktais empiriniais duomenimis, pažymi, kad šį grąžinimo mechanizmą taikant praeityje DSB nuosavo kapitalo grąža 2004–2008 m. būtų buvusi 8,8–11,9 %, o 2006 m. būtų grąžinti 38 mln. DKK atsižvelgiant į trejų metų 10 % ribos taisyklę (žr. 238–240 konstatuojamąsias dalis).
- (364) Todėl Komisija daro išvadą, jog iš įmonės DSB pelno pertekliaus matyti, kad sutartiniai mokėjimai, prie jų pridėjus pagrįstą pelną, viršijo sumą, būtiną sąnaudoms, patirtoms vykdant išpareigojimus pagal visas viešųjų paslaugų sutartis, kompensuoti. Iš tikrųjų Komisija mano, kad mokant papildomus dividendus, kurių suma daug didesnė už šį perteklių, sudarytos sąlygos kompensacijos permokos įmonei DSB išvengti. Nors Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju kompensacijos permokos nebuvo, ji nustato sąlygą, kad turi būti įgyvendintas šiame sprendime apibūdintas ir 356 konstatuojamojoje dalyje patikslintas grąžinimo mechanizmas.
- ii. Pavėluotas riedmenų tiekimas**
- (365) Komisija pažymi, kad gamintojas *Ansaldo Breda* neabejotinai labai vėlavo tiekti riedmenis pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis. Kad įvykdytų savo išpareigojimus, DSB riedmenis nuomojo, todėl su Danijos transporto ministerija buvo sudarytos papildomos sutartys.
- (366) Komisija primena, kad pagal Danijos transporto ministerijos ir DSB sudarytas viešųjų paslaugų sutartis DSB turėjo patirti su traukinių nusidėvėjimu ir palūkanomis susijusias sąnaudas ir kad šios sąnaudos buvo dengiamos sutartiniais mokėjimais.
- (367) Vis dėlto Komisija pažymi, kad finansiniai vėlavimo padariniai ir jų poveikis sutartiniams mokėjimams 2000–2004 m. viešųjų transporto paslaugų sutartyje nenustatyti. Tačiau jie nustatyti 2005–2014 m. viešųjų paslaugų sutartyje.
- (368) Komisijos nuomone, todėl reikėtų išskirti tris aspektus.
- (369) Pirma, atsižvelgdama į 2000–2004 m. viešųjų transporto paslaugų sutartį Komisija pažymi, kad apskaičiuojant sutartinius mokėjimus į vėlavimo padarinius ne visiškai atsižvelgta. Danijos Vyriausybė pripažino, kad dėl to gautas teigiamas 154 mln. DKK rezultatas. Iš šios sumos 50 mln. DKK grąžinta valstybei, savo noru sumažinus sutartinius mokėjimus. Komisijos vertinimu, todėl įmonei DSB už sąnaudas, kurių ji nepatyrė, sumokėta 104 mln. DKK sutartinių mokėjimų.
- (370) Šiuo klausimu Komisija pažymi, jog negalima remtis tuo, kad šia suma kompensuota (iš dalies) su vėlavimu susijusi DSB ekonominė žala. Iš tikrųjų DSB patiriamos žalos klausimas sprendžiamas vykdant DSB ir jos tiekėjo tiekimo sutartį; jis gali būti sprendžiamas tam tikra tvarka (draugiškai, arbitraže arba teisme). Komisija pažymi, kad šis klausimas galutinai neišspręstas, nors negalutinės kompensacijos sumokėtos.

⁽⁴⁸⁾ „Europos Sąjungos geležinkelio įmonių finansinės būklės tyrimas“; parengtas ECORYS Europos Komisijos vardu, 2006 m. vasario mėn. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Komisija lyginimus visų pirma atlieka remdamasi ekonomine grąža, kad būtų išvengta sunkumų, susijusių su per daug skirtingos geležinkelio įmonių skolų ir nuosavo kapitalo sudėties palyginamumu.

⁽⁵⁰⁾ 2007 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendimas Valstybės pagalba N388/2007 – Jungtinė Karalystė, *Post Office Limited* (POL) reorganizacijos planas (OL C 14, 2008 1 19, p. 19), visų pirma 53 punktas.

- (371) Antra, atsižvelgdama į 2005–2014 m. viešųjų transporto paslaugų sutartį Komisija pažymi, kad, kitaip nei ankstesnėje sutartyje, apskaičiuojant sutartinius mokėjimus į vėlavimo padarinius atsižvelgta. Danijos Vyriausybė parodė, kaip sutartinių mokėjimų tikslinimo mechanizmas taikomas atsižvelgiant į pavėluotą tiekimą ir atitinkamų riedmenų rūšį. Komisija pažymi, kad sutartiniai mokėjimai per dvejus pirmuosius sutarties metus sumažinti 645 mln. DKK. Todėl ji mano, kad dėl pavėluoto riedmenų tiekimo kompensacijos permoka pagal šią viešųjų transporto paslaugų sutartį nesuteikta.
- (372) Trečia, Komisija pažymi, kad dėl nuomojamų atsarginių riedmenų sudarytos papildomos Danijos transporto ministerijos ir DSB sutartys. Ji pažymi, kad pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis eksploatuoti atsarginių riedmenų DSB neprivalėjo. Komisija pažymi, kad šiose papildomose sutartyse buvo atsižvelgiama į naują padėtį, į kurią neatsižvelgta sutartyse, t. y. į pavėluoto naujų traukinių tiekimo padarinius. Taigi ji mano, kad kompensacijos DSB išmokėtos atsižvelgiant į naujus geležinkelių sektoriuje veikiančio veiklos vykdytojo išpareigojimus, todėl dėl jų kompensacijos permokos pagal viešųjų transporto paslaugų sutartis nebuvo.
- (373) Komisija šiuo klausimu nurodo, kad jeigu išsprendus DSB ir *Ansald Breda* ginčą dėl vėluojančio tiekimo (draugiškai, arbitraže ar teisme) bus pripažinta tam tikra DSB patirta žala, jeigu ši žala bus susijusi su nuomojamų atsarginių riedmenų eksploatacija ir jeigu bus nuspręsta, kad *Ansald Breda* šiuo tikslu moka kompensacijas, tuomet šios kompensacijos turės būti grąžintos Danijos valstybei, nes sudarydama papildomas sutartis ji padengė vėlavimo sąnaudas. Komisijos nuomone, Danijos valstybei turi būti nustatyta tokia sąlyga.
- (374) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad dėl pavėluoto viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatytų riedmenų tiekimo DSB gavo 104 mln. DKK kompensacijos permoką. Tačiau Komisija pažymi, kad šios kompensacijos permokos padarinių išvengta mokant dividendus, kaip nurodyta pirmiau. Iš tikrųjų Danijos valstybei sumokėti papildomi dividendai bendrai yra didesni negu visas pelno perteklius, prie jo pridėjus šią su pavėluotu riedmenų tiekimu susijusią sumą. Todėl Komisija pažymi, kad faktiškai kompensacijos permokos DSB negavo.
- iii. Konkretus maršruto Kopenhaga–Istadas atvejis**
- (375) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė konkrečių įtarimų, kad DSB galėjo būti suteiktas pranašumas, susijęs su paslaugų teikimu šiuo atskiru maršrutu. Šiuo klausimu Komisija nagrinėjo du aspektus.
- (376) Viena vertus, Komisija patikrino, kad 2000–2004 m. DSB negavo finansinės paramos mokant subsidijas pagal viešųjų transporto paslaugų sutartį, nors paslaugos maršrutu teiktos ne pagal viešųjų paslaugų išpareigojimus.
- (377) Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad Danijos Vyriausybė paaiškino viešojo transporto teikimo maršrutu Kopenhaga–Istadas nuo 2000 m. sąlygas. Ji, be kita ko, nurodė, kad maršrutas į viešųjų transporto paslaugų sistemą konkrečia sutartimi įtrauktas tik 2002 m., paaiškęs, kad šis maršrutas negali būti pelningas. Ji taip pat nurodė, kad šia konkrečia sutartimi nebuvo nustatyta jokia papildoma kompensacija, Danijos valstybės mokama įmonei DSB už paslaugų teikimą šiuo maršrutu 2002–2004 m. Taigi Danijos Vyriausybė nustatė, kad geležinkelio maršrutui Kopenhaga–Istadas iki 2005 m. neskirtas joks valstybės finansavimas.
- (378) Komisija pažymi, kad 2002–2004 m. šį maršrutą įtraukus į viešųjų transporto paslaugų sistemą ir neskyrus papildomos kompensacijos, palyginti su kompensacijomis, išmokėtomis pagal 2002–2004 m. viešųjų transporto paslaugų sutartį su DSB, kompensacijos permoka nesusidarė. Iš tikrųjų maršrutą įtraukus į viešųjų transporto paslaugų sistemą DSB teko daugiau išpareigojimų, o sutartiniai mokėjimai nedidinti. Komisija taip pat nurodė, kad šio maršruto pajamos įtraukiamos į visas DSB pajamas, gaunamas vykdant viešųjų paslaugų teikimo veiklą. Tačiau Komisija pažymi, kad šis maršrutas 2002 m. buvo nuostolingas ir kad kaip tik dėl šios priežasties jis įtrauktas į viešųjų transporto paslaugų sistemą. Todėl šis įtraukimas ne tokio tipo, kad galėtų susidaryti kompensacijos permoka.
- (379) Bet koku atveju Komisija pažymi, kad jeigu maršrutas būtų buvęs pelningas, konkretios šio maršruto pajamos būtų buvusios padidinusias visas DSB pajamas, gautas vykdant viešųjų paslaugų teikimo veiklą. Todėl vertinant galimą kompensacijos permoką bendrai nagrinėjamos galimos DSB kompensacijos permokos pagal jos pelno perteklių, gautą vykdant 2000–2004 m. viešųjų transporto paslaugų sutartį. Taigi Komisija nurodo remtis šio sprendimo 324–353 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais argumentais.
- (380) Kita vertus, Komisija išnagrinėjo DSB sąnaudas, patiriamas teikiant paslaugas visu maršrutu Kopenhaga–Bornholmas, pirmiausia kėlimo keltu maršrutu Istadas–Rionė⁽⁵¹⁾ įtraukimą į integruotus įmonės keleivių bilietus.
- (381) Komisija primena, kad paslaugas jūros maršrutu tarp šių dviejų uostų teikia valstybės įmonė *Bornholmtrafikken a. s.* pagal sutartį, su Danijos valstybe sudarytą surengus konkursą. Danijos Vyriausybė patikslino *Bornholmtrafikken a. s.* išpareigojimus pagal šią sutartį, visų pirma dėl tvarkaraščių derinimo su susisiekiama autobusais ar traukiniais paslaugas teikiančiais veiklos vykdytojais. Ji taip pat nurodė, kad nenustatytas joks su tarifų politika susijęs išpareigojimas, išskyrus mažiausių tarifų nustatymą.

(51) Keltų atvykimo Bornholme uostas.

- (382) Atsižvelgdama į Danijos Vyriausybės perduotus duomenis Komisija pažymi, kad *Bornholmtrafikken a. s.* įmonėms DSB ir *Gradhundbus* taiko tokias pat kainas. Vienintelė kaina, taikoma tik DSB, yra speciali *DSB Orange* bilieto kaina, mokama keliant per Didžiojo Bėlo sąsiaurį. Tačiau ši kaina atitinka konkrečius *Bornholmtrafikken a. s.* komercinius tikslus, nes pagal *DSB Orange* programą galima pritraukti keleivių iš Jutlandijos į Bornholmą. Mokant šią specialią kainą laikomasi nustatytų sąlygų (vežama tik tam tikrais traukiniais, taikoma bilietų užsakymo internetu sistema, ribojamas bilietų skaičius ir pan.); ši kaina mokama už kitokias paslaugas negu autobusais šiuo maršrutu paslaugas teikiančių veiklos vykdytojų paslaugos. Komisija pažymi, kad šiuo pasiūlymu pasinaudojo tik labai nedaug keleivių ir kad nuo 2009 m. jis nebeveikiamas.
- (383) Todėl Komisija pažymi, kad *Bornholmtrafikken a. s.* nustatytus šio kėto maršruto kainas DSB pranašumas nesuteiktas, palyginti su konkurentais, kurie teikia susisiekimo autobusų maršrutais paslaugas ir taip pat naudoja integruotus bilietus. Taigi Komisija mano, kad dėl kėto maršrutų kainų kompensacijos permoka DSB nesuteikta.
- (384) Apskritai Komisija pažymi, kad aptariamos kompensacijos už viešąsias paslaugas apskaičiuotos laikantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede nustatytų taisyklių.
- (385) Todėl Komisija daro išvadą, kad valstybės pagalba, suteikiama mokant sutartinius mokėjimus pagal Danijos transporto ministerijos ir DSB viešųjų transporto paslaugų sutartis, yra suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, kuriuo įgyvendinamas SESV 93 straipsnis.
- 8.3.3. TAM TIKRŲ MOKESTINIŲ PRIEMONIŲ POVEIKIS KOMPENSACIJŲ UŽ VIEŠĄSIAS PASLAUGAS SUDERINAMUMUI
- (386) Savo sprendime pradėti procedūrą Komisija nustatė, kad Danijos privačioms įmonėms, veikiančioms nuo PVM atleidžiamuose sektoriuose, pavyzdžiui, viešojo transporto sektoriuje, taikoma specialaus mokesčio nuo darbo užmokesčio schema (dan. „lønsumsafgift“). Tačiau ji pažymėjo, kad valstybės įmonėms, pavyzdžiui, DSB, šis mokeskis netaikomas.
- (387) Nors DKT, antroji skundo pateikėja, tvirtino, kad DSB neapmokestinant šiuo mokesčiu nuo darbo užmokesčio jai gali būti suteiktas konkurencinis pranašumas, Komisija mokesčio nuo darbo užmokesčio klausimo nenagrinėjo, nes jį bendrai išnagrinėjo vykdydama atskirą procedūrą⁽⁵²⁾. Skundo pateikėja pati nurodė Parlamento klausimą ir Komisijos vardu N. Kroes pateiktą atsakymą⁽⁵³⁾.
- (388) 2009 m. birželio 9 d. raštu Komisija pranešė DKT, kad išnagrinėjusi aptariamas priemones Komisija priėmė sprendimą baigti minėtą procedūrą. Iš tikrųjų Komisija nurodė, kad su Danijos Vyriausybe ji aptarė klausimą ir pasikeitė informacija siekdamą gauti paaiškinimus, susijusius su galimomis dėl šio atleidimo nuo mokesčio kilsiančiomis problemomis ir neaiškumais, atsižvelgiant į valstybės pagalbos taisykles. Šiomis aplinkybėmis Danijos Vyriausybė sutiko iš dalies pakeisti savo teisės aktus.
- (389) Taigi Komisija pažymi, kad Danija priėmė 2008 m. birželio 25 d. Įstatymą Nr. 526, kuriuo panaikinamos visos galimos valstybės ir privačioms įmonėms taikomos nevienodos sąlygos apmokestinant mokesčiu nuo darbo užmokesčio. Ji taip pat pažymi, kad šis įstatymas įsigaliojo 2009 m. sausio 1 d. ir kad nuo šios dienos mokesčių nuo darbo užmokesčio DSB moka.
- (390) Šiame tyrime Komisija pažymi, kad į DSB atleidimą nuo šio mokesčio atsižvelgta nustatant parametrus, pagal kuriuos apskaičiuotas vykdant viešųjų transporto paslaugų sutartis DSB mokamų sutartinių mokėjimų dydis, kaip nurodyta šio sprendimo 88 konstatuojamojoje dalyje. Komisija pažymi, kad dėl atleidimo nuo mokesčio DSB veiklos sąnaudoms, patiriamoms teikiant viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatytas transporto paslaugas, buvo mažesnės. Taigi ji pažymi, kad neatleidžiant nuo mokesčio Danijos valstybė savo sutartinius mokėjimus turėjo padidinti atitinkama suma.
- (391) Todėl Komisija mano, kad jeigu neapmokestinus mokesčiu nuo darbo užmokesčio DSB būtų suteikta valstybės pagalba, ši pagalba turėtų būti įtraukta į papildomus sutartinius mokėjimus, kurių suma atitiktų mokesčio, nuo kurio atleista, sumą. Darydama šią prielaidą Komisija pažymi, kad dėl šių papildomų sutartinių mokėjimų kompensacijos permoka DSB nesudarė.
- (392) Be to, Komisija pažymi, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. mokesčiu nuo darbo užmokesčio DSB apmokestinama. Todėl DSB mokesčiai padidėjo, ir tai turi įtakos jos veiklos sąnaudoms, būtinoms viešųjų transporto paslaugų sutartyse nustatytoms transporto paslaugoms teikti. Danijos Vyriausybė nurodė, kad didesnės DSB sąnaudoms bus kompensuojamos siekiant į šį pokytį atsižvelgti taikant sutartinių mokėjimų skaičiavimo parametrus.
- (393) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad kompensuojant papildomas mokesčių sąnaudas, patiriamas DSB nebeatleidžiant nuo mokesčio, taikomos bendros viešųjų transporto paslaugų sutartyse nurodytos kompensavimo sistemos nuostatos. Komisija įvertino, a ši kompensacija tiksliai atitinka papildomą mokesčių, DSB mokamą tik už viešųjų paslaugų veiklą.

⁽⁵²⁾ Komisija gavo skundą ir jam suteikė registracijos numerį CP78/2006.

⁽⁵³⁾ 2009 m. sausio 19 d. N. Kroes raštas, skirtas K. Riis-Jørgensen, D(09)6.

(394) Todėl Komisija daro išvadą, kad dėl Danijos valstybės kompensuojamo mokesčio nuo darbo užmokesčio, kurį nuo šiol DSB moka, kompensacijos permoka nesusidarė, ir šio mokesčio kompensavimas turi būti laikomas suderinamu su vidaus rinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007.

9. IŠVADOS

(395) Komisija pažymi, kad pagal Danijos transporto ministerijos ir DSB sudarytas viešųjų transporto paslaugų sutartis teikiama valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

(396) Tačiau Komisija daro išvadą, kad ši pagalba suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, jeigu Danija į galiojančias viešųjų transporto paslaugų sutartis įtrauks šio sprendimo 222–240 ir 356 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą grąžinimo mechanizmą. Šiomis sąlygomis atitinkama pagalba yra suderinama iki galiojančių viešųjų transporto paslaugų sutarčių galiojimo pabaigos.

(397) Šiame sprendime nagrinėjamas pagalbos suderinamumas vertinamas remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, taikytinu Komisijai priimant savo sprendimą.

(398) Komisija pažymi, kad Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 pateikiamos vertinimo taisyklės iš esmės yra tokios pat kaip Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 taisyklės, kurias Komisija išdėstė ir aiškino savo sprendime pradėti procedūrą. Iš tikrųjų ji pažymi, kad šiuo atveju taikant Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 kitokia išvada nebūtų padaryta.

(399) Galiausiai atitinkama pagalba yra suderinama iki galiojančių viešųjų transporto paslaugų sutarčių galiojimo pabaigos. Iš tikrųjų sutartis sudarytos 2004 m., t. y. 2000 m. liepos 26 d. – 2009 m. gruodžio 3 d., nerengus objektyvaus konkurso, o jų trukmė – 10 metų. Todėl pagalbos teikimui taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 3 dalies d punktas ir 8 straipsnio 3 dalies priešpaskutinis ir paskutinis sakiniai. Tačiau Komisija primena, kad pagal Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 8 straipsnio 2 dalį valstybės narės imasi priemonių, kad minėtų sutarčių sudarymo taisyklių laipsniškai būtų pradėta laikytis iki 2019 m. gruodžio 3 d. pagal 5 straipsnio taisykles,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pagal Danijos transporto ministerijos ir įmonės *Danske Statsbaner* sudarytas viešųjų transporto paslaugų sutartis teikiama valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

Ši valstybės pagalba suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 93 straipsnį, jeigu laikomasi šio sprendimo 2 ir 3 straipsniuose nustatytų sąlygų.

2 straipsnis

Danija į visas galiojančias su įmone *Danske Statsbaner* sudarytas viešųjų transporto paslaugų sutartis įtraukia šio sprendimo 222–240 ir 356 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą grąžinimo mechanizmą, kurio pagrindiniai ypatumai yra šie:

— sutartiniai mokėjimai tikslinami finansinių metų pabaigoje, nustatant sumažintą bendrą sumą, apskaičiuojamą pagal šią lygtį:

$$\text{Visos pajamos} - \text{pagrįstas pelnas} - \text{visos išlaidos} = \text{sumažinta bendra suma},$$

— siekiant atsižvelgti į padidėjusį veiklos veiksmingumą ir pagerėjusią paslaugų kokybę, sumažinta bendra suma derinama pagal šią lygtį ir parametrus:

$$\text{Grąžinimo mechanizmas} = \text{sumažinta bendra suma} - \text{korekcijos} \\ (\text{sąnaudos } \Delta. + \text{keleivio km } \Delta) = \text{sumažinta grynoji suma}$$

— sąnaudos Δ : sumažėjusios sąnaudos (vienam keleivio kilometrui), palyginti su vidutinėmis pastarųjų ketverių metų sąnaudomis, apskaičiuojamos taip: sąnaudų vienam keleivio kilometrui diferencialas (procentais), palyginti su vidutinėmis pastarųjų ketverių metų sąnaudomis, dauginamas iš visų sąnaudų bazės, ir

— keleivio km Δ : padidėjęs vežtų keleivių skaičius, apskaičiuojamas pagal keleivio kilometrus (0,80 DKK vienam keleivio kilometrui);

— dėl pagerėjusių rezultatų sumažinta visa suma negali viršyti konkrečių metų sumažintos bendros sumos. Todėl sumažinta grynoji suma – tai suma tarp nulio ir sumažintos bendros sumos,

— nustatoma grąžinimo mechanizmo viršutinė riba, kurią taikant galima užtikrinti, kad būtų išlaikytas pagrįstas pelno dydis pagal tokią formulę ir ypatumus:

$$\frac{\text{Pagrįstas pelnas (6 \%)} + \text{korekcijos (sąnaudos } \Delta \text{ + keleviokm } \Delta)}{\text{Nuosavas kapitalas}} < 12 \%$$

— apskaičiuojant atsižvelgiama tik į nuosavo kapitalo dalį, atitinkančią DSB viešųjų paslaugų veiklą,

— nustatoma viršutinė pagrįsto pelno riba – 12 % nuosavo kapitalo grąža; per trejus metus ši riba sudaro 10 %.

3 straipsnis

Galimos kompensacijos, kurias bendrovė *Ansaldo Breda* dėl pavėluoto riedmenų tiekimo turi sumokėti įmonei DSB, turi būti pervadamos Danijos valstybei.

4 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Danija praneša Komisijai apie priemones, kurių ėmėsi šio sprendimo 2 ir 3 straipsniams įgyvendinti.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Danijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2010 m. vasario 24 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas