

II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 24 februarie 2010

privind contractele de servicii publice de transport încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și Danske Statsbaner [ajutor de stat C 41/08 (ex NN 35/08)]

[notificată cu numărul C(2010) 975]

(Numai textul în limba daneză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/3/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ⁽¹⁾,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate ⁽²⁾,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

- (1) În urma a două plângeri și a numeroase schimburi de scrisori între Comisie și cei doi reclamanți, pe de o parte, și între Comisie și autoritățile daneze, pe de altă parte, Comisia a decis, la 10 septembrie 2008, inițierea procedurii oficiale de investigare în prezentul dosar și a invitat Danemarca și părțile interesate de publicarea deciziei de inițiere a procedurii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾, să îi comunice observațiile lor.
- (2) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii oficiale de investigare a făcut, în parte, obiectul unui recurs în anulare formulat de unul dintre reclamanți în fața Tribunalului

Uniunii Europene. Acest recurs a fost respins ca inadmisibil prin Hotărârea Tribunalului din 25 noiembrie 2009 ⁽⁴⁾.

- (3) Prin scrisoarea din 17 decembrie 2009, Comisia a invitat Danemarca și părțile interesate să îi prezinte observațiile lor cu privire la temeiul juridic adecvat pentru analizarea compatibilității ajutorului de stat în prezentul dosar, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului ⁽⁵⁾.

2. PREZENTAREA BENEFICIARULUI ȘI A RECLAMANȚILOR

2.1. BENEFICIARUL MĂSURILOR: DANSKE STATSBANER

2.1.1. ÎNTREPRINDEREA FERROVIARĂ DANEZĂ ISTORICĂ

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) este întreprinderea feroviară istorică din Danemarca.
- (5) DSB este deținută integral de statul danez ⁽⁶⁾. Aceasta nu operează decât servicii de transport feroviar de călători și servicii conexe ⁽⁷⁾. De asemenea, DSB operează prin filialele sale, în Suedia, Norvegia și, în special, în Regatul Unit.

⁽¹⁾ Începând cu 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE au devenit articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cele două serii de dispoziții sunt, în esență, identice. În cadrul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese, după caz, ca trimiteri la articolele 87 și 88 din Tratatul CE.

⁽²⁾ JO C 309, 4.12.2008, p. 14.

⁽³⁾ A se vedea nota de subsol 2.

⁽⁴⁾ Hotărârea Tribunalului din 25 noiembrie 2009, *Jørgen Andersen/Comisia*, T-87/09.

⁽⁵⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

⁽⁶⁾ Legea nr. 485 din 1 iulie 1998 privind înființarea întreprinderii publice independente DSB SV și a DSB Cargo începând din 1 ianuarie 1999 („Legea DSB”).

⁽⁷⁾ În 2001, activitățile de transport de marfă ale DSB au fost cesionate societății Deutsche Bahn.

(6) În 1998, Parlamentul danez a adoptat o lege prin care se opera o separare între infrastructura feroviară și activitățile de transport feroviar desfășurate de DSB ⁽⁸⁾.

(7) În 2008, DSB avea aproximativ 9 200 de salariați, iar cifra sa de afaceri se ridica la circa 9,85 miliarde DKK (1,32 miliarde EUR).

2.1.2. ÎNFIINȚAREA ÎNȚREPRINDERII PUBLICE DSB

(8) În 1999, DSB a fost transformată în întreprindere publică independentă ⁽⁹⁾.

(9) Cu această ocazie, a fost instituit un nou model de gestiune financiară a întreprinderii. Bilanțul de deschidere al întreprinderii a fost elaborat pe baza unei evaluări a elementelor de activ și de pasiv. Autoritățile daneze au arătat că, pentru toate elementele importante, DSB a obținut o a doua evaluare, efectuată de experți independenți.

(10) Potrivit explicațiilor oferite de autoritățile daneze, capitalurile proprii ale DSB au fost stabilite prin comparație cu întreprinderi similare care dispun de imobilizări importante. Bilanțul de deschidere final al întreprinderii s-a bazat pe un raport de solvabilitate de 36 % și pe un buget inițial.

(11) Pe de altă parte, cadrul juridic aplicabil DSB a fost completat de norme contabile și linii directoare naționale în domeniul concurenței care obligă întreprinderea să țină o evidență contabilă separată a principalelor sale activități, evitându-se, astfel, subvențiile încrucișate. Plățile contractuale efectuate către DSB pe baza contractelor de servicii publice de transport sunt astfel contabilizate separat de alte activități realizate pe o bază strict comercială.

(12) Evidența contabilă este ținută pentru fiecare activitate desfășurată în cadrul DSB și are la bază o contabilitate analitică detaliată, care utilizează chei de repartiție a costurilor și a produselor ⁽¹⁰⁾.

2.1.3. GRUPUL DSB

(i) DSB S-tog a/s

(13) Grupul DSB include și filiala DSB S-tog a/s, deținută în proporție de 100 % de societatea DSB SV, care operează toate serviciile feroviare suburbane ale capitalei Copenhaga.

(14) Evidența contabilă a DSB S-tog a/s este ținută separat de cea a DSB SV, fiind vorba de o societate independentă. De asemenea, regulamentul contabil al DSB prevede că tranzacțiile dintre DSB și DSB S-tog a/s trebuie să se efectueze în condițiile pieței.

⁽⁸⁾ Infrastructura feroviară este de acum administrată și întreținută de Banedanmark, care este o întreprindere publică separată.

⁽⁹⁾ A se vedea nota de subsol 5.

⁽¹⁰⁾ Autoritățile daneze au precizat că diferitele conturi de produse au fost întocmite pe baza unei alocări, nu pe baza unui sistem de contabilitate. Din conturi nu puteau fi extrase bilanțuri separate pentru fiecare activitate.

(15) Excedentul generat de filiala DSB S-tog a/s este luat în considerare, după impozitare, la rezultatul consolidat al DSB SV. Politica statului danez în materie de dividende este definită în raport cu societatea-mamă DSB SV, în sensul că dividendele sunt plătite de aceasta din urmă.

(ii) Alte participațiuni

(16) Grupul DSB deține în proporție de 100 % societățile DSB Sverige AB, DSB Norge și DSB UK Ltd AS, a căror activitate constă, așa cum s-a precizat anterior, în furnizarea de servicii de transport de călători și alte activități conexe în Suedia, Norvegia și Regatul Unit.

(17) De asemenea, Grupul DSB deține 60 % din Roslagståg AB, societate care operează pe linia Roslag din regiunea Stockholm. DSB deține societatea de drept privat BSD ApS, responsabilă pentru protejarea drepturilor de proprietate intelectuală.

(18) În plus, Grupul DSB și DSB S-tog a/s dețin împreună holdingul DSB Rejsekort A/S, care, la rândul său, deține 52 % din societatea Rejsekort A/S, operator al sistemului electronic de bilete pentru transportul public.

(19) Nu în ultimul rând, DSB deține în proporție de 100 % societatea Kort & Godt, lanțul de magazine din gări.

2.2. RECLAMANȚII

2.2.1. PRIMUL RECLAMANT

(20) Primul reclamant este Gråhundbus, o întreprindere privată de transport de pasageri cu autobuzul (denumită în continuare Gråhundbus).

2.2.2. AL DOILEA RECLAMANT

(21) Al doilea reclamant este societatea Dansk Kollektiv Trafik, o asociație profesională care reprezintă mai mulți operatori danezi de transport (denumită în continuare DKT).

3. DESCRIERE DETALIATĂ A CONTRACTELOR DE SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT ÎNCHEIATE ÎNTRE MINISTERUL DANEZ AL TRANSPORTURILOR ȘI SOCIETATEA DSB

3.1 CADRUL JURIDIC AL CONTRACTELOR DE SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT ÎN DANEMARCA

(22) Până la 1 ianuarie 2000, DSB deținea monopolul serviciilor de transport feroviar de călători în Danemarca. După această dată, legislatorul danez a eliminat acest monopol și a prevăzut regimuri alternative pentru prestarea serviciului de transport feroviar de călători ⁽¹¹⁾:

⁽¹¹⁾ „Lov om jernbanevirksomhed m.v.” Legea nr. 289 din 18 mai 1998, cu modificările ulterioare. Legea cel mai recent consolidată este Legea nr. 1171 din 2 decembrie 2004.

- pe de o parte, transportul feroviar de călători operat în regim comercial, fără nicio compensație acordată de autoritățile publice („trafic liber”);
- pe de altă parte, traficul desfășurat în cadrul contractelor de servicii publice de transport, cu acordarea de compensații de către autoritățile publice („trafic de serviciu public”).
- (23) În opinia autorităților daneze, niciun serviciu de transport de călători nu este în prezent operat, în mod sistematic, în cadrul regimului de trafic liber.
- (24) În ceea ce privește contractele de servicii publice de transport, cadrul legislativ danez face distincția între două tipuri de contracte:
- contractele de servicii publice de transport negociate de comun acord între autoritățile publice competente și operator, fără a se recurge la o cerere de oferte prealabilă. Ministerul Transporturilor este autoritatea competentă din Danemarca responsabilă pentru negocierea acestui tip de contracte de servicii publice, cu excepția rutelor operate de anumiți operatori regionali mici;
- contractele de servicii publice de transport atribuite în urma unei cereri de oferte. Autoritatea competentă pentru aceste contracte atribuite prin cerere de oferte este Trafikstyrelsen, autoritate de reglementare înființată de Ministerul Transporturilor.
- (25) În acest context, DSB operează servicii de transport feroviar de călători pe linii magistrale, regionale și locale în cadrul contractelor de servicii publice încheiate de comun acord cu Ministerul Transporturilor.
- (26) De asemenea, de-a lungul anilor, s-a apelat din ce în ce mai mult la proceduri de cerere de oferte. Astfel, în 2002, societatea Arriva a obținut o parte din transportul public regional din vestul Danemarcei, iar în 2007, o întreprindere comună constituită de DSB și First Group (DSB First) a obținut o parte din transportul public regional din estul Danemarcei și din partea sudică a Suediei, inclusiv rutele transnaționale regionale de transport public.
- (27) În plus, autoritățile daneze și-au exprimat intenția de a prezenta mai multe contracte în cadrul unei proceduri de cerere de oferte.
- 3.2 CONTRACTUL DE SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT PENTRU PERIOADA 2000-2004**
- (28) Acest contract are ca obiect transportul pe linii magistrale și transportul regional operat în regim de serviciu public de către DSB în perioada 2000-2004.
- (29) Secțiunea I prevede că „obiectul prezentului contract este acela de a promova dezvoltarea transportului feroviar de călători, având ca punct de plecare situația financiară solidă a DSB, întreprinderea feroviară a statului danez”.
- (30) Următoarele considerente rezumă dispozițiile cele mai pertinente pentru examinarea acestui contract de servicii publice.
- 3.2.1. CONȚINUTUL CONTRACTULUI ⁽¹²⁾**
- (31) Articolul 3 stabilește sfera de aplicare a contractului care se referă la prestarea de servicii de transport feroviar și furnizarea de servicii către călători. Contractul nu acoperă serviciile publice de transport atribuite prin cerere de oferte și nici transportul în regim de trafic liber, care include și transportul de mărfuri.
- (32) Serviciile de transport prestate de DSB sunt descrise în detaliu la articolul 7 din contract. DSB este obligată să realizeze o anumită cantitate de servicii prestate (măsurată în kilometri de cale ferată parcurși) pe durata contractului.
- Kilometri de cale ferată parcurși pe durata contractului**
- | Exercițiul | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|
| Km de cale ferată (milioane) | 41,0 | 41,7 | 41,9 | 42,1 | 43,3 |
- (33) Articolul 7 alineatul (1) litera (a) stabilește un obiectiv anual de 51 de milioane de km de cale ferată parcurși, care urmează a fi atins începând de la 1 ianuarie 2006.
- (34) Articolul 8 din contract precizează, însă, că Ministerul danez al Transporturilor poate lua hotărârea de a lansa o cerere de oferte pentru o anumită parte din numărul de km de cale ferată, ceea ce va conduce la rezilierea contractului. Dispozițiile articolului 8 descriu în detaliu regimul juridic aplicabil cererilor de oferte și specifică, de asemenea, consecințele, în special în ceea ce privește reducerea compensațiilor și implicațiile legate de materialul rulant.
- (35) De asemenea, articolul 7 stabilește normele privind orarul și frecvența serviciilor de transport. În ceea ce privește orarul, articolul 9 prevede coordonarea grilelor orare. O serie de dispoziții vizează asigurarea, pentru DSB, a posibilității de instituire a unui sistem de transport public coerent, care să permită coordonarea autobuzelor și a trenurilor.
- (36) Articolul 10 conține dispoziții referitoare la utilizarea și achiziția de material rulant nou în valoare totală de 5,6 miliarde DKK până în 2006. Acest material rulant nou reprezintă un nou model de trenuri diesel denumit IC4. Caracteristicile tehnice ale acestor noi trenuri în ceea ce privește viteza, numărul de locuri sau gradul de confort, precum și condițiile de utilizare pe anumite rute sunt prevăzute la articolul 10. Aceste investiții sunt compensate prin plățile contractuale descrise în continuare.

⁽¹²⁾ Contractul conține un preambul, 22 de articole și 5 anexe.

(37) Celelalte dispoziții relevante care merită a fi menționate sunt următoarele:

- articolul 11, care precizează condițiile referitoare la infrastructură și descrie relațiile cu societatea *Banedanmark*;
- articolul 12, care conține dispoziții referitoare la serviciile pentru călători;
- articolul 13, care descrie sancțiunile în caz de întârziere;
- articolul 14, care stabilește condițiile de fixare a tarifelor de transport.

3.2.2. PLĂȚILE CONTRACTUALE

- (38) Compensațiile financiare acordate DSB sunt stabilite la articolul 4 din contract.
- (39) Veniturile obținute din vânzarea biletelor revin Grupului DSB. În plus, DSB primește o plată contractuală de la Ministerul danez al Transporturilor pentru serviciile prevăzute în contract.
- (40) Plățile contractuale sunt prezentate în tabelul următor:

Plăți contractuale 2000-2004

| Exercițiul | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| DKK (milioane) | 2 884,9 | 2 945,7 | 2 953,7 | 3 039,4 | 3 057,9 |

- (41) Aceste plăți sunt indexate anual pe baza indicelui prețurilor nete.
- (42) Valoarea plăților contractuale se bazează pe bugetul estimativ pe zece ani al DSB, adoptat la 11 iunie 1999, care stabilește strategia financiară pe termen lung a grupului.
- (43) De asemenea, articolul 4 prevede o serie de adaptări legate de punerea în aplicare a acordului-cadru pe cinci ani din 26 noiembrie 1999, aplicabil în cazul sectorului de transport feroviar. Acest acord-cadru a condus la adoptarea mai multor acte adiționale specifice la contract, privind:

- achiziționarea și punerea în funcțiune a noului material rulant (articolul 10 din contract);
- fondurile (*pools*) destinate trenurilor de suburbie și modernizării gărilor;

— îmbunătățirea calității rutei feroviare Odense-Svendborg;

— stimulentele financiare care vizează promovarea realizării unui trafic solid în plan socioeconomic.

(44) Plățile contractuale acoperă amortizarea și dobânzile aferente achiziționării materialului rulant în conformitate cu articolul 10 din contract. Cu toate acestea, celelalte acte adiționale pot presupune o majorare a plăților contractuale.

(45) Articolul 5 se referă la redevențele de utilizare a infrastructurii feroviare. Plățile contractuale cuprind cheltuielile DSB, cu plata unor redevențe feroviare pentru trenurile acoperite de contract. De asemenea, articolul 5 prevede un mecanism de ajustare anuală a redevențelor respective.

3.2.3. TRANSPORTUL URBAN

(46) De asemenea, Ministerul danez al Transporturilor și DSB S-tog a/s au încheiat, pentru perioada 2000-2004, un contract de prestare de servicii de transport public pe rețeaua feroviară metropolitană electrificată.

(47) Acest contract este conceput după același model și conține dispoziții similare celor din contractul de servicii de transport pe linii magistrale și de transport regional. Contractul descrie în detaliu serviciile de transport public metropolitan pe care DSB S-tog a/s urmează să le furnizeze, stabilind obligația furnizării unei anumite cantități de servicii (măsurată în kilometri de cale ferată parcursi) pe durata contractului. Contractul prevede obligații legate de orarul și frecvența serviciilor de transport și conține dispoziții referitoare la utilizarea și achiziția de material rulant nou.

(48) Sistemul de compensații prevăzut în acest contract este și el identic cu cel din contractul de servicii publice de transport pe linii magistrale și regionale. Plățile contractuale sunt stabilite utilizând aceleași baze de calcul (rentabilitate a capitalului propriu de 6 % după impozitare).

(49) Plățile contractuale sunt descrise în tabelul de mai jos și sunt supuse aceluiași termenii ca în cazul contractului de servicii publice de transport pe linii magistrale și regionale:

Plăți contractuale 2000-2004

| Exercițiul | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------------|-------|-------|-------|---------|---------|
| DKK (milioane) | 547,2 | 701,9 | 855,7 | 1 016,6 | 1 127,3 |

3.3 CONTRACTUL DE SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT PENTRU PERIOADA 2005-2014

(50) Al doilea contract încheiat între Ministerul danez al Transporturilor și DSB are ca obiect prestarea de servicii publice de transport pe linii magistrale și regionale în perioada 2005 – 2014.

(51) Obiectul contractului este prezentat în introducere după cum urmează: „Stabilirea unui cadru clar pentru realizarea acestui serviciu public în măsură să garanteze statului cele mai bune rezultate posibile în ceea ce privește transportul feroviar de călători, având în vedere resursele financiare puse la dispoziția transportului feroviar, și să asigure viabilitatea situației financiare a DSB”.

3.3.1. CONȚINUTUL CONTRACTULUI ⁽¹³⁾

(52) Articolul 1.1 prezintă domeniul de aplicare a contractului și menționează tronsoanele specifice ale rețelei pe care este asigurat traficul ca serviciu public feroviar în baza contractului.

(53) Trebuie menționat faptul că, pe două linii specifice, DSB nu încasează veniturile din vânzarea de bilete. Contractul privește, de asemenea, rutele internaționale cu Germania și ruta Copenhaga-Ystad, operată anterior în regim de trafic liber.

(54) Serviciile de transport care urmează a fi prestate de DSB sunt descrise într-un plan de trafic (numărul și intervalul dintre trenuri), un plan al stațiilor (deservirea stațiilor) și un plan al liniilor (cerințele privind conexiunile). Aceste trei planuri sunt prezentate la articolul 1, împreună cu dispozițiile privind numărul de locuri, frecvența, fiabilitatea, satisfacerea călătorilor, suspendarea serviciilor și alte condiții speciale.

(55) Articolul 2 prevede metoda de stabilire a prețurilor, inclusiv dispozițiile specifice privind cursele care traversează strâmtoarea Øresund.

(56) Articolul 3 face referire la sfera de aplicare a serviciilor de transport în cauză în comparație cu cele operate în regim de trafic liber. Mai precis, articolul 3 alineatul (3) precizează că serviciile publice de transport pot fi extinse în afara cadrului actual, fără majorarea plăților contractuale.

(57) Articolul 4 stabilește normele, responsabilitățile și obligațiile în ceea ce privește modernizarea gărilor. DSB trebuie să întocmească planuri de modernizare a gărilor care trebuie prezentate spre informare Ministerului danez al Transporturilor.

(58) Articolul 5 din contract prezintă angajamentele specifice ale DSB în ceea ce privește exploatarea activităților de transport. Aceste angajamente se referă, printre altele, la informare, verificarea echipamentelor, obligația de a pune materialul rulant la dispoziția operatorilor în cazul unei cereri de oferte pe anumite rute sau la anumite condiții de emisie a biletelor de călătorie sau a permiselor (*pass*) pentru anumite categorii de călători.

(59) În sfârșit, articolul 6 prevede posibilitatea și condițiile de organizare a cererii de oferte pentru anumite rute și reducerea plăților contractuale corespunzătoare serviciilor în cauză, care ar rezulta în urma acestora.

3.3.2. PLĂȚI CONTRACTUALE

(60) Compensațiile financiare acordate DSB sunt stabilite la articolul 7 din contract.

(61) Veniturile realizate din vânzarea biletelor revin, în principiu, grupului DSB ⁽¹⁴⁾. În plus, DSB primește o plată contractuală de la Ministerul danez al Transporturilor pentru serviciile prevăzute în contract.

(62) Plățile contractuale sunt prezentate în tabelul următor:

Plăți contractuale 2005-2014

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

(63) Acest plăți sunt fixe și nu pot fi adaptate automat, cu excepția cazului în care se prevede altfel în contract. Totuși, acestea sunt ajustate anual în funcție de evoluția indicelui prețurilor nete prevăzut în legea finanțelor.

(64) Contractul nu precizează metoda de calcul a plăților contractuale. Ministerul danez al Transporturilor a arătat că plățile se bazează pe un buget pe zece ani, întocmit pe baza estimărilor cheltuielilor și a veniturilor.

(65) Plățile contractuale acoperă, între alte elemente, amortizarea și dobânzile aferente achiziției de material rulant nou, conform tabelului următor:

⁽¹³⁾ Contractul conține un preambul, 10 articole și 9 anexe.

⁽¹⁴⁾ A se vedea excepțiile de mai sus.

Amortizarea materialului rulant nou 2005-2014

(milioane DKK)

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

- (66) Programul de livrare pentru investițiile anuale de material rulant nou este prezentat în tabelul de mai jos:

Livrarea de material rulant nou

| Exercițiul | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|--------|--------|--------|
| IC4 | 1 | 31 | 44 | 7 | | | | | |
| IC2 | | 1 | 22 | | | | | | |
| Trenuri locale | | | | | | | 14 (*) | 14 (*) | 14 (*) |

(*) Date preconizate în momentul încheierii contractului.

- (67) Contractul cuprinde mai multe dispoziții referitoare la posibilele întârzieri de livrare a materialului rulant nou în cadrul contractului pentru perioada 2000-2004.
- (68) Articolul 7.1.2. prevede posibilitatea ajustării anuale a plăților contractuale în funcție de livrarea materialului rulant nou. Aceste ajustări nu ar trebui să determine o majorare a compensației primite de DSB. Aceste ajustări nu se efectuează în cazul în care suma respectivă este mai mică de 8 milioane DKK.

3.3.3. TRANSPORTUL URBAN

- (69) Un al doilea contract încheiat între Ministerul danez al Transporturilor și DSB S-tog a/s are ca obiect prestarea de servicii publice de transport pe rețeaua feroviară metropolitană electrificată în perioada 1 ianuarie 2005-31 decembrie 2014.
- (70) Acest contract se bazează pe un set de dispoziții similare celor din contractul de servicii publice de transport pe liniile magistrale și regionale și prevede prestațiile pe care trebuie să le asigure DSB S-tog a/s în ceea ce privește liniile respective, serviciile de transport, cerințele de capacitate, regularitate și fiabilitate a serviciului, precum și nivelul de satisfacere a călătorilor sau suspendarea serviciului. De asemenea, contractul stabilește condițiile de fixare a prețurilor, de modernizare a gărilor și de comunicare a informațiilor, precum și sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării contractului.
- (71) Sistemul de compensare instituit prin acest contract este identic cu cel din contractul de servicii publice de transport pe liniile magistrale și regionale. Plățile contractuale sunt stabilite în funcție de aceeași bază de calcul (rentabilitate a capitalului propriu de 6 % după aplicarea impozitării).
- (72) Plățile contractuale sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Plăți contractuale 2005-2014

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

(73) La fel ca în contractul de servicii publice de transport pe linii magistrale și regionale, contractul prevede condițiile de revizuire a acestor plăți, precum și plățile contractuale pentru amortizarea materialului rulant.

4. MOTIVE CARE AU CONDUS LA ADOPTAREA DECIZIEI DE ÎNȚIERE A PROCEDURII

(74) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat rezerva în ceea ce privește compatibilitatea cu piața comună a compensațiilor pentru prestarea de servicii publice acordate DSB. Comisia a precizat că obiectul procedurii este acela de a stabili dacă respectivele contracte de servicii publice implică acordarea de ajutoare de stat în favoarea DSB și dacă plățile contractuale efectuate conduc la o supracompensare a costurilor suportate de DSB pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public descrise în contracte.

(75) În primul rând, Comisia și-a pus întrebări legate de existența unui avantaj economic în favoarea DSB. Pentru aceasta, Comisia a aplicat criteriile enunțate de Curtea de Justiție în Hotărârea *Altmark* ⁽¹⁵⁾.

(76) Deși Comisia consideră că întreprinderea beneficiară este responsabilă în mod efectiv pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public de transport clar stabilite (considerentele 69-76 din decizia de inițiere), aceasta și-a exprimat îndoiala cu privire la existența unor parametri prestabiliți în mod obiectiv și transparent pe baza cărora să se fi calculat compensația pentru perioada 2009-2014 (considerentele 77-80 din aceeași decizie).

(77) Comisia și-a exprimat rezerva și în ceea ce privește faptul că aceste compensații nu depășesc necesarul pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor ocazionate de îndeplinirea misiunilor de serviciu public, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor misiuni. Din acest punct de vedere, Comisia a dorit în special să analizeze excedentele rezultatelor DSB (considerentele 83-90 din decizia de inițiere), întârzierile în livrarea materialului rulant (considerentele 91-100 din aceeași decizie) și cazul specific al rutei Copenhaga-Ystad (considerentele 101-103 din aceeași decizie).

(78) În plus, Comisia a subliniat că respectivele contracte de servicii publice nu au fost atribuite în urma unei cereri de

oferte și și-a exprimat îndoiala că nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine administrată și dotată corespunzător cu mijloacele de transport necesare îndeplinirii cerințelor de serviciu public impuse, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor misiuni, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor misiuni (considerentele 104-107 din decizia respectivă).

(79) Întrucât compensațiile pentru serviciu public constituie resurse de stat și sunt susceptibile să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre, Comisia și-a exprimat, prin urmare, temerea că respectivele contracte de servicii publice de transport ar putea conține elemente de ajutor de stat în favoarea DSB.

(80) În plus, Comisia pune sub semnul întrebării compatibilitatea cu piața comună a acestor contracte de servicii publice în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 ⁽¹⁶⁾.

(81) De asemenea, Comisia a emis rezerve cu privire la măsura în care cuantumul compensației, adică prețul plătit de guvernul danez, a fost limitat la valoarea necesară pentru acoperirea costurilor ocazionate de îndeplinirea unei misiuni de serviciu public, din motivele explicate anterior în aprecierea respectării celui de al treilea criteriu stabilit de cauza *Altmark*. Mai precis, Comisia nu este convinsă că, prin prelevarea de dividende de către statul danez din rezultatele DSB și prin reducerea plăților contractuale anuale, au fost evitate toate riscurile de supracompensare (considerentele 129 și 131 din decizia respectivă).

5. ARGUMENTELE AUTORITĂȚILOR DANEZE CA URMARE A ÎNȚIERII PROCEDURII

Observații preliminare

(82) În scrisoarea din 12 decembrie 2008, autoritățile daneze consideră că au furnizat deja, ca răspuns la solicitările anterioare de informații ale Comisiei, elementele factuale și juridice necesare pentru ca aceasta să poată stabili că plățile contractuale nu constituie ajutor de stat sau, cel puțin, că un posibil ajutor de stat este compatibil cu tratatul. Astfel, autoritățile daneze au reamintit Comisiei elementele factuale și juridice.

⁽¹⁵⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“)*, C-280/00, Rep., 2003, p. I-7747.

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare, modificat (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).

În plus, acestea au prezentat argumente privind elementele factuale și juridice care trebuie clarificate, ca urmare a unor evenimente survenite sau în lumina observațiilor formulate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare.

(83) În principiu, autoritățile daneze afirmă că susțin raționamentul Comisiei în ceea ce privește verificarea existenței unui ajutor de stat în conformitate cu criteriile Hotărârii Altmark, pe de o parte, și temeiul juridic pentru stabilirea compatibilității cu tratatul, pe de altă parte.

(84) În schimb, autoritățile daneze nu sunt de acord cu interpretarea dată de Comisie Hotărârii Danske Busvognmænd (cunoscută și ca Hotărârea „Combus”) ⁽¹⁷⁾. Comisia a declarat că, dacă respectivul contract de servicii publice implică un ajutor de stat, acesta ar fi trebuit notificat. În schimb, autoritățile daneze consideră că dacă Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este aplicabil, iar compensațiile prevăzute în contractul de servicii publice sunt conforme cu regulamentul, atunci aceste compensații sunt exceptate de la obligația de notificare în temeiul articolului 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(85) În cele din urmă, Danemarca ține să sublinieze că, în jurisprudența recentă și, în special, în Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță T-289/03 BUPA e.a./Comisia se precizează că criteriile formulate în Hotărârea Altmark trebuie aplicate ținând seama de situația din sectorul în cauză și că statele membre dispun de o mare libertate de apreciere.

Referitor la al doilea criteriu din Hotărârea Altmark

(86) Autoritățile daneze subliniază că, în privința compensației plătite pentru perioada 1998-2008, Comisia recunoaște respectarea celui de al doilea criteriu stabilit prin Hotărârea Altmark, însă își exprimă îndoiala în privința perioadei 2009-2014.

(87) Autoritățile daneze apreciază că aceste rezerve sunt generate de o neînțelegere, întrucât compensația, la fel ca în cazul perioadei precedente, a fost calculată pe baza unui buget pe zece ani pentru perioada 2005-2014.

(88) Autoritățile daneze au transmis acest buget Comisiei și au prezentat previziunile și ipotezele luate în considerare pentru fundamentarea acestui buget, și anume:

— o inflație anuală generală de 2,5 %;

— o creștere de 2,5 % a prețului biletelor de călătorie, conform inflației;

— o creștere medie a productivității de 2,5 % pe an;

— o rată anuală a dobânzii de 5,15 %;

— o rentabilitate de 6 % a capitalurilor proprii, după impozitare;

— realizarea de investiții în material rulant în valoare de aproximativ 10 miliarde DKK;

— o creștere de aproximativ 20 % a numărului de kilometri parcurși;

— o creștere de aproximativ 20 % a numărului de călători;

— scutirea de la plata impozitului pe salarii în ceea ce privește personalul DSB.

(89) În plus, Danemarca precizează că acest buget a fost stabilit inițial pe baza obligațiilor în materie de redevențe legate de infrastructură în 2003. Modificările aduse acestor obligații și reducerea ulterioară a compensațiilor plătite în favoarea DSB au fost, între timp, incluse în contract înaintea semnării acestuia. Ministerul Transporturilor a prezentat conținutul contractului și bugetul în Legea nr. 112 din 2004, iar aceste informații au fost reluate în legea finanțelor.

Referitor la al treilea criteriu din Hotărârea Altmark

(90) Autoritățile daneze au prezentat argumente și informații cu privire la cele trei aspecte asupra cărora Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește riscul de supracompensare.

⁽¹⁷⁾ Hotărârea din 16 martie 2004, *Danske Busvognmænd*, T-157/01, Rec., 2004, p. II-917, punctele 77-79.

(i) **Îmbunătățirea rezultatelor DSB**

(91) În primul rând, autoritățile daneze apreciază că îmbunătățirea rezultatelor DSB nu se datorează unei supracompensări. În opinia lor, bazele de calcul al compensației au fost corecte, iar îmbunătățirea rezultatelor nu se datorează, astfel, unei eventuale supracompensări, ci altor circumstanțe.

Capitaluri proprii

(92) Autoritățile daneze prezintă o analiză detaliată a evoluției capitalurilor proprii ale DSB care, în perioada 1999-2004, au crescut de la 4,797 miliarde DKK la 7,701 miliarde DKK (o creștere de 2,852 miliarde DKK). Creșterea capitalurilor proprii s-a datorat anumitor circumstanțe care nu au fost luate în considerare la elaborarea bugetului, printre care o îmbunătățire semnificativă a eficacității DSB, care nu fusese prevăzută, și venituri extraordinare mai mari provenite, de exemplu, din vânzarea de bunuri imobiliare. Nu este vorba de circumstanțe de care guvernul danez ar fi putut să țină cont, în mod rezonabil, pentru stabilirea bugetului și, deci, a cuantumului compensației.

(93) Autoritățile daneze arată că, totuși, creșterea capitalurilor proprii nu se datorează subvențiilor de funcționare prea mari acordate de stat, ci altor cinci factori, dintre care unii neprevăzuți:

— pe de o parte, o mare parte din capitalurile proprii ale DSB era prevăzută în bugetul de constituire (1,709 miliarde DKK). Legea nr. 249/1999 arată că, inițial, a existat o condiție politică și economică evidentă legată de transformarea DSB în întreprindere publică independentă viabilă, conform căreia DSB trebuia să atingă, în câțiva ani, o rată de solvabilitate de cel puțin 30 %. Această condiție prealabilă s-a bazat pe o estimare economică a ratelor de solvabilitate necesare pentru întreprinderi de dimensiunea DSB;

— la sfârșitul acestei perioade, în 2005, s-au plătit dividendele către stat (736 de milioane DKK), ceea ce dovedește că DSB nu putea dispune în mod real de aceste capitaluri proprii la sfârșitul anului 2004;

— o parte din creșterea capitalurilor proprii se datorează modificării practicilor contabile în 1999 și în 2001 în ceea ce privește condițiile prealabile impuse bugetului inițial din 1999 (evaluarea capitalurilor proprii la 594 de milioane DKK). Această modificare a practicilor contabile nu a avut nicio semnificație economică reală pentru întreprindere și, prin urmare, acest lucru trebuie rectificat. De asemenea, autoritățile

daneze subliniază că, din rectificarea datelor din aceste variante contabile, se poate constata că evoluția capitalurilor proprii a fost, de fapt, negativă, înregistrându-se o scădere cu 135 milioane DKK a acestora;

— rata de impozitare a societăților care, în momentul elaborării bugetului de constituire din 1999, era de 32 %, s-a redus ulterior (în cursul anilor 2002, 2003 și 2004) la 30 %. Această reducere a ratei de impozitare a determinat un câștig neprevăzut de 43 de milioane DKK în perioada respectivă. Fără acest efect, s-ar fi observat un impact negativ asupra capitalurilor proprii de 178 de milioane DKK;

— revizuirea în minus a capitalurilor proprii în bilanțul de deschidere cu suma de 36 de milioane DKK.

(94) În opinia autorităților daneze, aceste elemente demonstrează că majorarea capitalurilor proprii ale DSB nu s-a datorat subvențiilor de funcționare acordate de stat și că trebuie calculată în raport cu elementele financiare, contabile și fiscale menționate anterior. Așadar, DSB nu a folosit subvențiile primite de la stat pentru creșterea capitalurilor proprii la o valoare mai mare decât cea prevăzută în bugetul de constituire.

Rezultate din exploatare

(95) În ceea ce privește rezultatele din exploatare înscrise în buget înainte de repartizarea dividendelor, autoritățile daneze subliniază că îmbunătățirea rezultatelor nu indică faptul că DSB a beneficiat de o supracompensare. Această îmbunătățire s-a datorat mai degrabă mai multor factori, cu efect pozitiv sau negativ, care nu au putut fi luați în considerare în momentul stabilirii nivelului compensației.

(96) Autoritățile daneze consideră că astfel de abateri de la bugetul inițial sunt inevitabile atunci când este vorba despre contracte multianuale privind îndeplinirea unei misiuni de serviciu public. În aceste situații, compensația nu poate fi stabilită astfel încât să se poată spune, în urma unei evaluări ex post, că valoarea sa corespunde exact costurilor reale, după deducerea veniturilor, precum și a unui profit rezonabil.

(97) În opinia autorităților daneze, chiar și în cazul în care o misiune de serviciu public rezultă din atribuirea unei cereri de oferte, pot interveni schimbări pe piață și în situația întreprinderii în cauză, astfel încât rezultatul efectiv obținut să nu corespundă previziunilor întreprinderii beneficiare la data încheierii acestuia.

- (98) Autoritățile daneze consideră, astfel, că nu poate fi invocat argumentul îmbunătățirii sau al deprecierei neprevăzute a rezultatelor, imputabilă acestui tip de factori imprevizibili, pentru a afirma că valoarea compensației s-a stabilit într-un mod care implică acordarea unei supracompensări sau a unei subcompensări.
- (99) În speță, îmbunătățirea constatată a rezultatelor se datorează acțiunii simultane a mai multor factori, cum ar fi evoluția generală a situației, dezvoltările de pe piața respectivă, creșterea productivității (de exemplu, prin reducerea costurilor cu forța de muncă sau legate de accesul la infrastructură în urma cesionării sectorului de transport de marfă, prin reducerea amortizării sau îmbunătățirea gestiunii financiare).
- (100) Autoritățile daneze adaugă că respectivele contracte încheiate cu DSB se caracterizează prin faptul că partenerii contractuali au convenit asupra unei plăți în baza considerentelor uzuale într-o economie de piață, nivelul acestei plăți fiind stabilit astfel încât să acopere costurile DSB, având în vedere veniturile prevăzute și un profit rezonabil. Faptul că DSB a obținut, în final, rezultate mai bune decât cele previzionate în buget nu înseamnă că valoarea compensației stabilite în contracte era prea ridicată.

Reducerea compensațiilor și repartizarea dividendelor

- (101) Autoritățile daneze trebuie să remarce faptul că, deși, în opinia lor, nu a existat o supracompensare, riscul acesteia a fost, în orice caz, eliminat prin politica guvernului danez în materie de dividende, inclusă în Legea finanțelor nr. 249/1999, și prin reducerea ulterioară a compensației în acordul încheiat cu DSB.
- (102) Astfel, statul danez consideră că s-a asigurat, prin politica sa în materie de dividende, că DSB nu majorează capitalurile proprii peste nivelul prevăzut și, în consecință, peste nivelul necesar. Cu toate că nu s-a stabilit nicio normă juridică contrară, această politică a dividendelor încearcă să rezolve două aspecte:
- considerentele uzuale într-o economie de piață care urmăresc să stabilească ceea ce este justificabil din punct de vedere economic, ținând cont de situația economică a întreprinderii;
 - considerentele socioeconomice sau din domeniul concurenței, din cauza dimensiunii capitalurilor proprii și a subvențiilor de funcționare acordate DSB.
- (103) Autoritățile daneze precizează că plata dividendelor către stat trebuie utilizată ca un mijloc de corectare a dimensiunii capitalurilor proprii ale DSB în anii următori constituirii și ca un instrument de restituire a exce-

dentului din exploatare, în cazul în care acesta apare ca urmare a faptului că DSB a obținut efectiv rezultate mai bune decât se aștepta. Acest principiu rezultă din Legea finanțelor nr. 249/1999. Plata dividendelor trebuie utilizată pentru reglarea permanentă a structurii capitalului DSB și, prin aceasta, a subvenției de funcționare netă reală. De asemenea, politica în materie de dividende prevede stimularea DSB pentru îmbunătățirea eficienței, pornind de la faptul că dividendele trebuie să corespundă unei jumătăți din excedent după impozitarea DSB. Această îmbunătățire a eficienței va fi, astfel, în oarecare măsură, profitabilă pentru DSB și nu se va traduce doar printr-o restituire ulterioară a subvenției de exploatare.

- (104) Autoritățile daneze consideră că acest lucru este în conformitate cu considerentele generale ale unei economii de piață, potrivit cărora pot fi utilizate stimulente pentru stabilirea așa-numitului profit rezonabil, astfel cum preconizează Comisia ⁽¹⁸⁾.
- (105) Statul danez subliniază că aplicarea acestei politici în materie de dividende a condus, în perioada 1999-2006, pentru misiunile îndeplinite în executarea contractelor, la plata către stat a aproape 3 miliarde DKK în plus față de cifra prevăzută inițial.
- (106) În opinia autorităților daneze, politica în materie de dividende a funcționat, așadar, ca un „mecanism de rambursare”, permițând compensarea unei eventuale supracompensării. Autoritățile daneze subliniază că partea din compensația DSB restituită statului sub formă de dividende este, de altfel, net superioară diferenței dintre excedentul prevăzut în bugetul DSB și cel efectiv realizat. Politica în materie de dividende a contribuit, așadar, în acest mod, la garantarea faptului că DSB nu poate profita de subvenția de funcționare acordată de stat pentru a obține un avantaj concurențial – de exemplu, prin majorarea capitalurilor proprii peste nivelul prevăzut sau prin exploatarea excedentului anual.
- (107) În plus, autoritățile daneze consideră că este foarte dificil să se stabilească dispoziții contractuale privind rectificarea a posteriori a subvenției de funcționare. În schimb, statul este în măsură – datorită politicii în materie de dividende, conform dreptului societăților comerciale daneze – să se asigure că subvenția de funcționare netă este efectiv rectificată, în cazul în care rezultatul obținut într-un an este superior celui așteptat sau prevăzut în momentul încheierii contractului. În opinia autorităților statului, repartizarea dividendelor constituie, așadar, în practică, un instrument deosebit de eficient pentru evitarea supracompensării.

⁽¹⁸⁾ Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67); a se vedea, în special, articolul 5 alineatul (4).

(108) Pe de altă parte, autoritățile daneze menționează că Tribunalul a stabilit, de asemenea, că statele membre pot dispune de o largă libertate de apreciere în ceea ce privește stabilirea compensației atunci când aceasta depinde de o evaluare a unor fapte economice complexe⁽¹⁹⁾. Autoritățile daneze reamintesc și faptul că în dreptul comunitar nu există nicio obligație referitoare la faptul că revizuirea în minus a subvenției de exploatare nete trebuie întotdeauna efectuată într-un anumit mod, de exemplu, prin aplicarea dispozițiilor contractuale sau în altă manieră similară. Ceea ce contează, conform criteriilor stabilite prin hotărârea Altmark, este faptul că statul se asigură că într-adevăr nu există supracompensare. Cu toate acestea, statele membre sunt cele care decid cum să procedeze în practică.

(ii) Întârzieri în livrarea materialului rulant

(109) Potrivit autorităților daneze, întârzierea livrării trenurilor IC4 și IC2 nu a adus niciun avantaj economic grupului DSB.

(110) Autoritățile daneze confirmă că livrarea noilor trenuri IC4 și IC2, comandate înainte de încheierea contractului de transport pentru perioada 2005-2014 și care ar fi trebuit să fie livrate începând cu 2003, a făcut obiectul unor întârzieri imputabile constructorului (AnsaldoBreda). Autoritățile daneze arată că, în cazul în care livrarea ar fi fost efectuată conform graficului prevăzut, DSB ar fi suportat costurile aferente amortizării trenurilor și dobânzile, care erau incluse în plățile contractuale.

Contractul de transport pentru perioada 2005-2014

(111) Din moment ce DSB nu a suportat aceste cheltuieli, plățile contractuale au fost reduse în cadrul contractului de transport încheiat pentru 2005-2014. Valoarea exactă a cheltuielilor evitate s-a calculat pe baza împrumuturilor efectiv contractate de DSB și a unei perioade de amortizare de 20 de ani, conform practicilor contabile ale DSB (adică 4 milioane DKK economisite pentru o întârziere de un an la livrarea trenului IC4 și 2,7 milioane DKK economisite pentru o întârziere de un an la livrarea trenului IC2).

(112) În consecință, plățile către DSB s-au redus în cadrul contractului cu 645 de milioane DKK (252 de milioane DKK în 2005 și 393 de milioane DKK în 2006).

(113) Având în vedere aceste elemente, statul danez apreciază că nu se poate considera că întârzierile în livrarea trenurilor IC4 și IC2 au atras o supracompensare a DSB în ceea ce privește contractul de transport pentru perioada 2005-2014.

Contracte suplimentare

(114) Pentru a dispune de material suficient de modern, DSB a recurs, din 2001, la contracte de închiriere de material – contracte suplimentare – a căror durată a trebuit prelungită după 2006 din cauza întârzierilor considerabile ocazionate de furnizorul său, AnsaldoBreda (prelungire cu până la 4 ani).

(115) Autoritățile daneze precizează că plata contractuală efectuată către DSB conform contractului negociat nu acoperea cheltuielile legate de punerea în funcțiune a trenurilor (amortizare și dobânzi) în cazul în care aceste trenuri nu ar fi fost efectiv puse în funcțiune și că în contractul negociat nu era prevăzută nicio obligație a DSB de a pune în funcțiune materialul rulant de înlocuire pe liniile menționate anterior.

(116) Astfel, potrivit autorităților daneze, contractele suplimentare impun DSB misiuni suplimentare de serviciu public (punerea în funcțiune a materialului de înlocuire modern pe anumite linii), acordându-i o compensație pentru costurile de închiriere.

Contractul de transport pentru perioada 2000-2004

(117) Autoritățile daneze consideră că efectul economic net pozitiv datorat întârzierii este determinat de faptul că, în contractul inițial pe 5 ani, la fel ca în contractul suplimentar pentru perioada 2001-2004, nu sunt prevăzute dispoziții privind reducerea compensației în cazul întârzierii livrării trenurilor IC4. În schimb, contractul de transport pentru perioada 2005-2014 în vigoare conține astfel de dispoziții privind reducerea compensației în caz de întârziere.

(118) Autoritățile daneze evaluează acest impact pozitiv net din perioada 2001-2004 la 104 milioane DKK, ca urmare a întârzierii în livrarea trenurilor. Totuși, acest efect direct nu a contracarat consecințele economice reale ale întârzierii pentru DSB, care nu a putut utiliza noile trenuri (întreținerea trenurilor mai vechi, prejudiciu de imagine, pierderi de venituri).

(119) Pe de altă parte, Danemarca precizează că despăgubirea primită de DSB de la constructorul AnsaldoBreda constituie doar o compensație provizorie pentru pierderea economică rezultată din întârzierea livrării trenurilor. În momentul livrării trenurilor, vor putea fi stabilite atât valoarea finală a prejudiciului DSB, cât și suma totală a compensației pe care constructorul trebuie să o plătească.

⁽¹⁹⁾ A se vedea Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA e.a./Comisia, T-289/03, Rep., 2008, p. II-81, punctul 214.

(120) Autoritățile daneze consideră, așadar, că această compensație va corespunde exact pierderii economice suferite de DSB și va fi, deci, neutră pentru contabilitatea DSB. Din același motiv, efectul net al compensației plătite de AnsaldoBreda nu constituie o supracompensare pentru DSB. Prin urmare, întârzierile în livrarea trenurilor nu au conferit și nu vor conferi nici în viitor un avantaj economic grupului DSB.

(121) În sfârșit, autoritățile daneze arată că, în orice situație, politica în materie de dividende a guvernului danez asigură eliminarea oricărui posibil efect pozitiv al compensațiilor primite de DSB în momentul plății dividendelor.

(iii) Cazul specific al rutei Copenhaga-Ystad

Compensații de serviciu public

(122) Autoritățile daneze precizează că numai operarea liniei respective de către DSB în perioada 2005-2014 a dat naștere unei compensații.

(123) Astfel, se disting trei perioade de operare a acestei linii:

— până în 2002, linia a fost operată ca „activitate de trafic liber”, adică în condiții de concurență deplină, fără compensații plătite sau obligații impuse de stat. Astfel, DSB trebuia să țină o contabilitate separată pentru această linie care trebuia să genereze un excedent pe o perioadă globală, ținând seama numai de veniturile aferente acestei linii;

— în 2002, DSB a decis să înceteze operarea liniei în regim de „trafic liber” și a încheiat un contract negociat cu Ministerul Transporturilor pentru operarea liniei în regim de „transport public” începând din 2002 până la 31 decembrie 2004. În schimb, contractul nu prevedea efectuarea unei plăți separate sau suplimentare către DSB pentru îndeplinirea acestei misiuni de serviciu public;

— la data încheierii contractului de transport pentru perioada 2005-2014, compensația plătită către DSB s-a putut aplica și pentru linia Copenhaga-Ystad.

(124) Danemarca precizează, astfel, că, până în 2005, pentru operarea acestei linii nu s-au alocat resurse de stat.

(125) În plus, autoritățile daneze reamintesc că această linie era deficitară în perioada în care era operată în regim trafic liber și că nu se poate susține că o mică parte din veniturile efectiv realizate se poate datora consecințelor indirecte ale începerii operării liniei Copenhaga-Ystad de către DSB pentru a afirma că DSB trebuia să beneficieze de o supracompensație. În orice caz, DSB ar fi avut,

desigur, dreptul să obțină un profit rezonabil sub forma unei remunerări aferente capitalului investit. Autoritățile daneze consideră că acest argument nu este suficient pentru a dovedi că veniturile realizate efectiv au determinat o supracompensare a DSB, dacă se ține cont de obținerea unui profit rezonabil.

Traversarea cu feribotul

(126) În ceea ce privește problema costurilor suportate de DSB pentru vânzarea de bilete care includ traversarea cu feribotul între Ystad și Rønne, portul de sosire pe insula Bornholm, autoritățile daneze au transmis tarifele practicate de Bornholmstrafikken, o societate de operare a transportului cu feribotul. În opinia autorităților daneze, reiese că DSB și Gråhundbus nu au practicat tarife diferite.

(127) În plus, autoritățile daneze au oferit informații despre condițiile de operare a rutei cu feribotul Rønne-Ystad de către societatea Bornholmstrafikken A/S. În baza unui contract încheiat cu guvernul în urma unei cereri de oferte:

— contractul încheiat între stat și societatea Bornholmstrafikken prevede o obligație generală prin care orele sale de sosire și de plecare trebuie să coincidă cu cele ale operatorilor pe linii de autobuz sau de tren care leagă Copenhaga de Ystad;

— de asemenea, contractul conține clauze care obligă Bornholmstrafikken să stabilească o colaborare în privința biletelor cu operatorii pe linii de autobuz și de tren care, pe durata contractului, asigură legătura între Copenhaga și Ystad cu trenul și cu autobuzul, astfel încât călătorii să poată cumpăra un bilet comun pentru transportul cu feribotul și cu autobuzul/trenul, beneficiind de o reducere;

— tarifele maxime pe care Bornholmstrafikken are dreptul să le practice sunt stabilite prin contract;

— contractul nu conține nicio altă dispoziție referitoare la o cerință tarifară sau la aplicarea de reduceri, iar statul nu mai are motive să stabilească ulterior noi cerințe în acest sens.

(128) Din declarațiile autorităților daneze reiese că statul nu poate exercita nicio influență asupra operatorului Bornholmstrafikken în afară de asigurarea respectării de către acesta a dispozițiilor contractului. Bornholmstrafikken practică și a practicat întotdeauna, pe toată perioada respectivă începând din 2000, prețuri identice cu cele practicate de DSB, respectiv, Gråhundbus; așadar DSB nu a beneficiat de niciun avantaj.

(129) Cu toate acestea, autoritățile daneze aduc la cunoștința Comisiei că singurul tarif aplicabil exclusiv DSB este tariful special pentru biletul DSB Orange, care include traversarea podului Great Belt. Este vorba de un tarif pentru un tip de bilet DSB special care nu poate fi folosit decât de clienții care cumpără un bilet DSB Orange pentru o cursă cu plecarea din Peninsula Iutlanda cu destinația Bornholm. Potrivit autorităților daneze, Bornholmstrafikken acordă o reducere la acest tip de bilet special pentru că dorește să atragă la Bornholm mai mulți clienți din Iutlanda. Această reducere specială nu este impusă prin contractul încheiat între statul danez și operatorul feribotului. Prin urmare, aceasta este rezultatul unei intenții comerciale de a spori numărul clienților în Iutlanda și, prin aceasta, numărul total de clienți.

(130) În această privință, autoritățile daneze consideră că este vorba de o măsură comercială generală care constă în oferirea de reduceri în scopul lărgirii clientelei. Autoritățile daneze precizează că Gråhundbus operează pe linia Copenhaga-Ystad și, astfel, nu traversează podul Great Belt. În opinia lor, este evident că reducerea corespunzătoare acestei rute nu se regăsește în prețurile practicate de Gråhundbus.

(131) De asemenea, autoritățile daneze precizează că această ofertă nu acoperea decât aproximativ [...] (*) călători în perioada 2003-2008. La inițiativa operatorilor, aceasta a fost deschisă societăților de transport cu autobuzul care doreau să ofere același serviciu. În plus, autoritățile daneze arată că această ofertă comercială nu a mai fost propusă din 2009.

(132) În consecință, Danemarca consideră că DSB nu a beneficiat de un avantaj legat de exploatarea liniei Copenhaga-Ystad, fie sub forma unei supracompensații, fie sub forma prețului foarte scăzut pentru traversarea cu feribotul de la Rønne la Ystad.

Referitor la al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark

(133) În ceea ce privește măsura în care compensația a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată, ar trebui să le suporte, autoritățile daneze consideră că, în cadrul constituirii DSB ca întreprindere independentă, au fost efectuate toate analizele necesare și fezabile.

(134) În plus, autoritățile daneze observă că la baza separării DSB de stat s-a aflat raportul Bernstein, care conține o analiză detaliată a posibilităților de creștere a eficienței DSB ⁽²⁰⁾ și care, ulterior, au fost puse în aplicare într-un plan de restructurare de mare anvergură, în 1996.

Aceste măsuri au avut ca efect creșterea eficienței comerciale a DSB și creșterea productivității sale cu 32 %.

(135) În contextul constituirii DSB, autoritățile daneze au stabilit un buget pe zece ani, fundamentat pe mai multe condiții inițiale, printre care o îmbunătățire a productivității, în baza căruia a fost fixată subvenția de funcționare în favoarea DSB pentru perioada 1999-2004.

(136) Acest buget, inclus în Legea nr. 249 din 11 iunie 1999, se baza pe ipoteza unei rentabilități a capitalurilor proprii după aplicarea impozitării de 6 %, care, potrivit autorităților daneze, constituia un profit rezonabil.

(137) În opinia autorităților daneze, subvenția de exploatare rezulta dintr-o evaluare globală a costurilor, veniturilor și a unui profit rezonabil realizată pe baza elementelor disponibile în 1999 și în conformitate cu principiile economiei de piață. Astfel, stabilirea bugetului pe zece ani, precum și calcularea ulterioară a plăților contractuale efectuate către DSB, au fost realizate respectându-se cel de al patrulea criteriu stabilit prin Hotărârea Altmark.

(138) În plus, autoritățile daneze invocă jurisprudența Uniunii ⁽²¹⁾ și subliniază dificultățile întâmpinate în realizarea unei comparații concrete cu un alt operator.

Referitor la compatibilitate

(139) În cazul în care Comisia ar ajunge, totuși, la concluzia că DSB a beneficiat de un ajutor de stat, autoritățile daneze sunt de părere că această compensație este, în orice caz, compatibilă cu piața internă.

(140) Din punctul lor de vedere, în cadrul încheierii contractelor negociate, s-au efectuat cele mai ample analize și calcule posibile în practică pentru a garanta calcularea corectă a compensației.

(141) Autoritățile daneze acceptă raționamentul Comisiei din decizia de inițiere potrivit căruia compensația poate fi, de fapt, considerată compatibilă cu piața internă atâta vreme cât se respectă cel de al treilea criteriu stabilit prin Hotărârea Altmark.

(142) Așa cum s-a arătat anterior, autoritățile daneze consideră că au fost îndeplinite toate condițiile rezonabile pentru a garanta că DSB nu beneficiază de supracompensare și că trebuie, cel puțin, să se constate că plata contractuală percepută de DSB în cadrul contractelor negociate constituie un ajutor compatibil cu piața internă.

(*) Informație confidențială.

⁽²⁰⁾ Raportul Bernstein a fost elaborat în 1993 în urma solicitării unei expertize de către Ministerul danez al Transporturilor.

⁽²¹⁾ În special, Hotărârile din 12 februarie 2008, *BUPA/Comisia*, T-289/03, Rep., 2008, p. II-81, și din 22 octombrie 2008, *TV 2/Danemarca/Comisia TV2*, cauzele conexe T-309/04, T-317/04, T-329/04 și T-336/04, Rep., 2008, p. II-2935.

(143) În schimb, așa cum s-a arătat anterior, autoritățile daneze nu împărtășesc raționamentul Comisiei cu privire la distincția făcută între contract și misiunile de serviciu public și la legalitatea ajutorului. Autoritățile daneze consideră, în acest caz, că dacă DSB a primit un ajutor de stat, acesta nu ar fi trebuit notificat. În cazul în care Comisia și-ar menține raționamentul, ar însemna să se facă o distincție fundamentală și nejustificată între un stat membru care impune unei întreprinderi pe care o deține în proporție de 100 % îndeplinirea de misiuni de transport să prevadă, într-un contract, sfera de aplicare, calitatea și prețul prestației și un stat care nu impune această obligație.

(144) Având în vedere cele de mai sus, autoritățile daneze consideră că nu există niciun motiv pentru care să se solicite rambursarea ajutorului de stat care ar putea fi considerat incompatibil cu piața internă.

Referitor la impozitul pe salariu

(145) Autoritățile daneze observă că, pe baza informațiilor referitoare la previziunile de eliminare a impozitului pe salariu, Comisia nu a analizat problema acestui impozit în prezenta procedură.

(146) În orice caz, autoritățile daneze au precizat că modificările impozitului pe salariu au fost introduse prin Legea nr. 526 din 25 iunie 2008 și că acestea au intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009.

Referitor la temeiul juridic al analizei compatibilității

(147) Prin scrisoarea din 8 ianuarie 2010, autoritățile daneze au afirmat că nu au observații speciale cu privire la stabilirea de către Comisie a temeiului juridic aplicabil între Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

6. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE CA URMARE A ÎNȚIERII PROCEDURII

(148) Observațiile au fost transmise de către DSB, întreprinderea beneficiară a măsurilor în cauză, și de către DKT, al doilea reclamant. De menționat că Gråhundbus, primul reclamant, nu a transmis niciun fel de observații.

6.1. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE DSB

(149) Prin scrisoarea din 30 decembrie 2008, DSB a transmis observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii Comisiei.

(150) DSB se declară de acord cu toate observațiile autorităților daneze și se limitează la a analiza posibilitatea Comisiei de a solicita recuperarea ajutorului în cazul în care aceasta ar ajunge la concluzia că respectivele contracte de servicii publice constituie un ajutor de stat incompatibil cu piața internă.

(151) DSB consideră că recuperarea unui astfel de ajutor ar fi contrară, în cazul de față, principiului încrederii legitime, împiedicând, astfel, aplicarea articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽²²⁾.

(152) În primul rând, DSB apreciază că, în mod legitim, poate considera că plățile contractuale ale statului danez în cadrul contractelor pe 5 și, respectiv, 10 ani, nu constituie ajutor de stat. În opinia DSB, situația nu este clară în ceea ce privește controlul care trebuie efectuat pentru verificarea existenței unui ajutor de stat în domeniul transporturilor terestre.

(153) Pe de altă parte, DSB consideră că este necesară plasarea în momentul efectuării tranzacției pentru a evalua dacă statul a acordat un avantaj DSB. Faptul că poate exista o anumită incertitudine în ceea ce privește costurile serviciilor și alte eventuale surse de venit nu ar putea împiedica statul să încheie un acord la un preț care reflectă condițiile din piață. În opinia DSB, orice acord implică, în general, o incertitudine și, în relațiile contractuale normale, întreprinderea este cea care își asumă acest risc. Un astfel de sistem în care DSB suportă singură riscul unei fluctuații neprevăzute a vânzărilor de bilete sau a cheltuielilor este cel mai bun mijloc de a stimula îmbunătățirea serviciilor și atragerea unui număr mai mare de călători ⁽²³⁾, ceea ce permite statului să valorifice la maximum plățile contractuale către DSB și să determine DSB să își asume riscurile în cazul unor performanțe slabe, spre exemplu, prin administrare defectuoasă sau pierderi de profit. Astfel, DSB consideră că statul, la data încheierii celor două contracte, a acționat ca investitor rațional, sporindu-și șansele de a obține cel mai bun profit din contractele respective.

(154) În al doilea rând, DSB consideră că încrederea sa că plățile contractuale respectă, în orice caz, criteriile prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și beneficiază de o exceptare pe categorii în temeiul acestui regulament era legitimă. DSB își exprimă îndoiala în ceea ce privește interpretarea pe care Comisia o dă articolului 14.

(155) DSB observă că secțiunea V din regulament – care nu conține dispoziții referitoare la cuantumul compensațiilor – contravine secțiunilor II-IV din același regulament care conțin dispoziții detaliate cu privire la cuantumul compensației pentru misiunile de serviciu public. În opinia DSB, scopul regulamentului este să răspundă dorinței de a asigura o compensare rezonabilă operatorilor, însă, fiind vorba de angajamente luate în

⁽²²⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

⁽²³⁾ A se vedea, în special, Decizia Comisiei din 25 ianuarie 2006, N 604/2005 – Germania – Servicii de transport public cu autobuzul la Wittenberg (JO C 209, 31.8.2006, p. 7), punctul 78 și următoarele.

mod voluntar, transportatorii care au încheiat contracte de servicii publice se află într-o altă situație decât operatorii cărora statul le-a impus misiuni de serviciu public în mod unilateral, aspect ce se reflectă în regulamentul. În aceste condiții, Comisia nu poate interpreta Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în lumina articolului 106 alineatul (2) din TFUE ⁽²⁴⁾.

- (156) În concluzie, DSB nu este de acord cu interpretarea dată de Comisie articolului 17 din regulamentul, potrivit căreia exceptarea de la obligația de notificare prevăzută se aplică exclusiv compensațiilor pentru misiunile de serviciu public și nu contractelor de servicii publice.

Referitor la temeiul juridic al analizei compatibilității

- (157) DSB și-a transmis observațiile prin scrisoarea din 8 ianuarie 2010. În principiu, DSB contestă aplicarea de către Comisie a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în cazul de față.
- (158) DSB reamintește că respectivele contracte de transport cu statul danez au fost încheiate înaintea adoptării regulamentulului și a intrării în vigoare a acestuia. Dacă regulamentul trebuie aplicat, ar fi vorba de o legislație cu efect retroactiv, iar DSB consideră că aceasta contravine atât principiilor juridice fundamentale, cât și principiul securității juridice și principiului protecției încrederii legitime. De asemenea, DSB subliniază că nimic nu dă de înțeles că intenția legislatorului european ar fi fost aceea de a conferi un efect retroactiv Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.
- (159) Dimpotrivă, DSB scoate în evidență faptul că regulamentul prevede introducerea progresivă a unor norme noi și că dispozițiile regulamentulului nu sunt, în general, valabile pentru contractele deja încheiate, dacă durata acestora este limitată. Întrucât durata contractelor în cauză este conformă cu cea menționată în dispozițiile tranzitorii, DSB consideră că acestea sunt exclusiv guvernate de legislația în vigoare la momentul încheierii lor, și anume Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și Regulamentul (CEE) nr. 1107/70.
- (160) DSB invocă, de asemenea, practica decizională recentă a Comisiei, în care aceasta a considerat că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu se poate aplica în cazul contractelor încheiate anterior intrării sale în vigoare, la 3 decembrie 2009 ⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ Începând cu 1 decembrie 2009, articolul 86 din Tratatul CE a devenit articolul 106 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cele două seturi de dispoziții sunt, în esență, identice. În cadrul prezentei decizii, trimiterea la articolul 106 din TFUE trebuie, după caz, înțeleasă ca trimitere la articolul 86 din Tratatul CE.

⁽²⁵⁾ A se vedea, în acest sens, Decizia 2009/325/CE Comisiei din 26 noiembrie 2008 privind ajutorul de stat C3/08 (ex NN 102/05) – Republica Cehă – sub formă de compensații pentru serviciu public acordate societăților de autobuze din Moravia de Sud (JO L 97, 16.4.2009, p. 14), considerentul 111; Decizia 2009/845/CE a Comisiei din 26 noiembrie 2008 privind ajutorul de stat acordat de către Austria în beneficiul întreprinderii Postbus din districtul Lienz C 16/07 (ex NN 55/06) (JO L 306, 20.11.2009, p. 26), considerentul 104.

- (161) În al doilea rând, DSB a prezentat elemente care pot dovedi că respectivele contracte de transport respectă, în orice caz, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

6.2. OBSERVAȚIILE TRANSMISE DE DKT

- (162) Prin scrisoarea din 16 februarie 2009, DKT și-a transmis observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Acestea sunt rezumate în continuare.

Observații preliminare

- (163) DKT face trimitere la toate elementele transmise Comisiei în plângerea sa și în contractele anterioare inițierii procedurii.
- (164) DKT constată că, aparent, decizia Comisiei nu face referire decât la contractele de servicii publice ale DSB referitoare la activitățile sale de transport feroviar clasic, nu și la activitățile de transport urban desfășurate de filiala sa DSB S-tog a/s, menționată, cu toate acestea, în plângerea sa inițială.
- (165) DKT observă că aceste contracte care privesc transportul urban au același caracter și ridică aceleași probleme. În aceste condiții, DKT insistă asupra faptului că prezenta analiză a Comisiei trebuie să vizeze și contractele de servicii publice de transport urban.
- (166) În general, DKT consideră că, în acest caz, criteriile stabilite în Hotărârea Altmark nu sunt îndeplinite și că respectivele contracte implică acordarea de ajutoare de stat. DKT consideră că aceste ajutoare sunt incompatibile și ilegale, iar Comisia ar trebui să ordone recuperarea lor.

Referitor la primul criteriu din Hotărârea Altmark

- (167) Deși Comisia nu și-a exprimat îndoiala cu privire la respectarea primului criteriu din hotărârea Altmark, DKT a formulat, totuși, observații asupra acestui punct.
- (168) DKT consideră că ampla marjă de manevră de care se bucură statele membre pentru stabilirea misiunilor de serviciu public nu ar trebui să conducă la situații arbitrare în care părțile terțe nu pot readuce în discuție faptul că o activitate se desfășoară în cadrul unei misiuni de serviciu public. În opinia DKT, Comisia este obligată să justifice necesitatea impunerii unei misiuni de serviciu public.

- (169) În temeiul jurisprudenței Curții și al practicii Comisiei, DKT contestă analiza Comisiei care constată absența unor erori vădite de apreciere. DKT consideră, în special, că existența unor obiective legate de punctualitatea, calitatea și regularitatea serviciului nu este suficientă pentru a stabili dacă un serviciu se încadrează într-o misiune de serviciu public.
- (170) Comisia trebuie mai degrabă să desfășoare această analiză în lumina criteriilor enunțate în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și să examineze proporționalitatea misiunilor de serviciu public. În opinia DKT, Comisia ar trebui, în special, să analizeze dacă operarea serviciilor în cauză, conform obiectivelor impuse privind punctualitatea, calitatea și regularitatea, este sau nu rentabilă.
- (171) DKT consideră, de altfel, că respectivele compensații de serviciu public nu sunt justificate decât atunci când serviciile nu sunt rentabile și că o compensare este indispensabilă operării lor, ceea ce implică realizarea unei analize dissociate a fiecărei rute feroviare în cauză.

Referitor la al doilea criteriu din Hotărârea Altmark

- (172) DKT contestă raționamentul Comisiei potrivit căruia bugetele pe zece ani pe care se bazează calculul compensațiilor DSB fac posibilă respectarea celui de al doilea criteriu din Hotărârea Altmark. DKT consideră că, de altfel, aceste bugete nu conțin nici o prezentare amănunțită a parametrilor, nici o analiză detaliată a costurilor care să permită stabilirea nivelului compensațiilor necesare pentru fiecare linie feroviară în cauză.

Referitor la al treilea criteriu din Hotărârea Altmark

- (173) DKT consideră că acest al treilea criteriu ar trebui analizat în relație cu cel de al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark, deoarece, în cazul în care întreprinderea nu poate fi considerată întreprindere medie bine gestionată, analiza celui de al treilea criteriu devine inutilă pentru că nu se bazează pe analiza costurilor acestei întreprinderi.

Referitor la al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark

- (174) DKT reamintește că atribuirea contractelor de servicii publice în cauză nu a făcut obiectul unor cereri de oferte. În plus, DKT împărtășește rezervele Comisiei în legătură cu faptul că bugetele pe zece ani și metodologia aplicată de statul danez creează posibilitatea îndeplinirii celui de al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark.
- (175) În această privință, DKT invocă, în special, faptul că cererile de oferte organizate pentru anumite linii au

demonstrat că societățile concurente ale DSB pot opera servicii la costuri mai mici cu aproximativ 27 % față de prețurile practicate de DSB. De asemenea, DKT reamintește că DSB folosește funcționari, ceea ce exclude respectarea celui de al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark.

Referitor la incompatibilitatea supracompensării

- (176) DKT nu împărtășește raționamentul Comisiei referitor la analiza compatibilității ajutorului. DKT consideră că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 face distincția între abordarea bazată pe costurile reale, reluată în secțiunile II, III și IV din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, și abordarea bazată pe prețul oferit de un prestator în raport cu un concurent pentru același serviciu, reluată în secțiunea V din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. În opinia DKT, această deosebire se reflectă în natura diferită a misiunilor și a contractelor de servicii publice, care au la bază cerințe procedurale diferite.
- (177) În consecință, raționamentul Comisiei, bazat pe abordarea costurilor reale și pe principiile legate de punerea în aplicare a articolului 106 alineatul (2) din TFUE nu pot fi aplicate analizei prețului stabilit în contractele de servicii publice. DKT consideră că o astfel de abordare contravine jurisprudenței comunitare (Hotărârea Combust), practicii Comisiei (încadrarea comunitară a ajutoarelor de stat sub formă de compensație de serviciu public⁽²⁶⁾) și chiar deciziei de inițiere care atestă caracterul de *lex specialis* al articolului 93 din TFUE.
- (178) Pornind de la constatarea potrivit căreia, în cazul de față, Comisia vizează aplicarea abordării bazate pe costurile reale în cazul contractelor de servicii publice, DKT a formulat, totuși, observații privind această abordare.
- (179) Astfel, DKT consideră că datele prezentate de autoritățile daneze pentru a dovedi lipsa supracompensării sunt incorecte. DKT invocă mai multe argumente:
- DSB a putut reduce semnificativ costurile în momentul participării la cererile de oferte pe anumite linii;
 - în plus, contractele de servicii publice impun ca DSB să aibă o situație financiară solidă, ceea ce justifică faptul că plățile contractuale sunt mai mari decât compensarea strictă a costurilor aferente misiunilor de serviciu public;

⁽²⁶⁾ JO C 297, 29.11.2005, p. 4.

- nivelul plăților contractuale nu este justificat în mod adecvat, iar bugetele pe zece ani au fost concepute special pentru a garanta DSB anumite niveluri de profit, fără o analiză detaliată a cheltuielilor și a veniturilor DSB pentru fiecare rută în cauză;
 - sistemul de compensare se bazează pe un obiectiv țintă de rentabilitate a capitalurilor proprii și nu pe stricta compensare a costurilor suplimentare;
 - conform calculelor prezentate de DKT, principala legătură feroviară între Copenhaga și Aarhus este rentabilă, ținând cont de obligațiile actuale impuse DSB, și nu trebuia să facă obiectul unui contract de servicii publice;
 - în plus, pretinsa creștere a productivității DSB nu este în concordanță cu datele financiare care arată o creștere a cheltuielilor cu personalul față de veniturile din perioada respectivă;
 - de asemenea, DKT pune sub semnul întrebării reducerea cu 1 miliard DKK a plăților contractuale, care s-ar ridica, astfel, la 647 de milioane DKK, conform conturilor anuale ale întreprinderii;
 - DKT susține că obiectivele DSB (în tren/kilometri) pentru perioada 2000-2004 nu au fost atinse – ceea ce ar justifica o reducere a plăților contractuale – și că DSB a primit compensații pentru materialul rulant pentru care nu a trebuit să suporte costuri, având în vedere întârzierile de livrare;
 - în sfârșit, DKT consideră că DSB ar fi putut face față singură consecințelor financiare ale întârzierilor de livrare a materialului rulant și în special în ceea ce privește materialul de înlocuire, ținând cont de rezultatele sale importante. DSB ar fi primit 225 de milioane DKK de la AnsaldoBreda drept compensații pentru întârzieri, sumă care ar fi trebuit plătită statului danez care a suportat prejudiciul, în opinia DKT. DSB ar fi beneficiat de un excedent de 104 milioane DKK de plăți contractuale pentru materialul care nu a fost pus în funcțiune.
- (180) În opinia DKT, nivelul ridicat al beneficiilor DSB dovedește că întreprinderea a fost supracompensată din următoarele motive:
- rezultatele DSB se situează peste nivelurile profiturilor pe care se poate baza, în mod rezonabil, o întreprindere expusă unui risc similar, respectiv un risc scăzut;
 - DKT invocă o analiză, prezentată în cadrul plângerii sale, care arată că marja beneficiarului înainte de impozitarea DSB (12,3 % în perioada 1999-2004 și 12,77 % în perioada 1999-2007) ar fi mai mare decât marjele altor întreprinderi de transport feroviar din Europa (2,21 %-4,47 % în Regatul Unit;
- 3,35 % în Suedia; 0,49-4,65 % în Germania sau 0,8-3,77 % pentru SNCF) și peste nivelul stabilit de Comisie într-o altă procedură comparabilă ⁽²⁷⁾;
- DKT consideră că rezultatele DSB sunt, de asemenea, net superioare celor ale concurenților săi danezi, în ceea ce privește contractele de servicii publice [DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva (4,39 %); Metro Service (6,18 %)];
 - DKT subliniază că rezultatele DSB depășesc net nivelul de 6 % al rentabilității capitalurilor proprii pe care statul danez l-a fixat ca obiectiv pentru DSB, ceea ce conduce, potrivit estimărilor DKT, la un excedent de 3,678 miliarde DKK.
- (181) În încheiere, DKT consideră că argumentul potrivit căruia perceperea dividendelor a permis evitarea oricărei supra-compensații trebuie respins din următoarele motive:
- contractele de servicii publice nu prevăd niciun mecanism de rambursare a plăților contractuale în ipoteza în care acestea depășesc nivelul impus strict pentru compensarea misiunilor de serviciu public;
 - statul danez confundă, în acest caz, rolul său de investitor, acționar al unei întreprinderi publice, cu cel de putere publică care îi permite să compenseze misiuni de serviciu public;
 - perceperea de dividende nu poate anihila, în sine, nici efectele economice ale unei supracompensări, nici denaturarea concurenței ale cărei efecte se fac simțite pe piață;
 - argumentul privind perceperea de dividende implică o discriminare între întreprinderile publice și cele private;
 - cadrul comunitar privind ajutoarele sub formă de compensații de serviciu public nu prevede posibilitatea raportării anuale a excedentelor mai mari de 10 %;
 - nu există o legătură directă între supracompensație și cuantumul dividendelor percepute de statul danez, al căror principiu a fost, de altfel, afirmat în bugetele pe zece ani înainte de constatarea unor eventuale supra-compensații.
- ⁽²⁷⁾ Decizia Comisiei din 23 octombrie 2007 – C47/07 – Contract de servicii publice între întreprinderea germană Bahn Regio și landul Berlin-Brandenburg (JO C 35, 8.2.2008, p. 13).

Referitor la impozitul pe salariu

- (182) DKT arată că scutirea de impozit pe salariu a fost eliminată de statul danez în 2008 și face trimitere la un proiect de lege danez în care costul supunerii DSB la plata acestui impozit a fost estimat la 80 de milioane DKK pe an. Pe baza acestei estimări, DKT consideră că scutirea de impozit a avut un impact negativ semnificativ asupra concurenței, de aproape 800 de milioane DKK în zece ani, sumă pe care statul danez ar trebui să o recupereze.
- (183) În plus, DKT atrage atenția Comisiei asupra faptului că statul danez a decis să compenseze pe viitor supunerea DSB la plata acestui impozit, prin majorarea plăților contractuale.
- (184) DKT dorește ca acest aspect să fie tratat de Comisie în cadrul prezentei proceduri, întrucât procedura CP78/06 la care face trimitere în decizia de inițiere a fost închisă.

Referitor la temeiul juridic al analizei compatibilității

- (185) La 10 ianuarie 2010, DKT a transmis Comisiei observațiile sale privind alegerea temeiului juridic adecvat între Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (186) DKT consideră că, întrucât Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare abia la 3 decembrie 2009, analizarea compatibilității măsurilor de ajutor în cauză în temeiul acestui regulament ar constitui o eroare de drept. După invocarea anumitor principii legate de aplicarea *ratione temporis* a normelor în materie de ajutoare de stat, DKT consideră că trebuie făcută o distincție între măsurile de ajutor notificate și cele care nu au fost notificate. DKT s-a bazat, astfel, pe Hotărârea SIDE ⁽²⁸⁾ a Tribunalului Uniunii Europene pentru a stabili că, în cazul de față, Comisia ar trebui să analizeze compatibilitatea în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.
- (187) Concluziile DKT se bazează, în special, pe faptul că respectivele contracte de servicii publice acoperă perioadele 1999-2004 și 2005-2014 și că ajutoarele se acordă din plățile contractuale lunare. De asemenea, DKT subliniază că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu conține nicio dispoziție referitoare la ajutoarele de stat acordate deja sau care fac obiectul unei proceduri de investigare. Pe de altă parte, decizia de inițiere din 10 septembrie 2008 nu face trimitere la noul regulament, deși acesta fusese deja adoptat. În sfârșit, DKT atrage atenția și asupra contradicției cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal ⁽²⁹⁾.
- (188) În orice caz, DKT consideră că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu poate constitui temeiul juridic adecvat pentru o analiză a compatibilității decât pentru efectele

viitoare ale contractelor de servicii publice, respectiv plățile contractuale efectuate după data de 3 decembrie 2009.

7. COMENTARIILE DANEMARCEI PRIVIND OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (189) În opinia autorităților daneze, observațiile DKT nu determină o evaluare diferită a faptelor investigate. Astfel, Danemarca susține că, în cazul de față, cele patru criterii din Hotărârea Altmark sunt îndeplinite și că DSB nu a beneficiat de o supracompensare.

Referitor la dimensiunea analizei Comisiei

- (190) Danemarca consideră că respectivele contracte de transport în zona capitalei nu sunt vizate de procedura oficială de investigare și că punctul de vedere al DKT asupra acestor contracte nu poate fi face obiectul unor comentarii.

- (191) Danemarca arată însă că DSB S-tog a/s este o filială aparținând 100 % DSB SV și că datele privind DSB S-tog a/s sunt incluse în conturile consolidate ale grupului DSB, precum și în datele transmise de autoritățile daneze.

- (192) Autoritățile daneze precizează că plățile provizorii și contractuale care se raportează la serviciul de transport oferit de S-tog au fost determinate, de asemenea, pe baza unei rentabilități a capitalurilor proprii după aplicarea impozitării de 6 %. Profitul și pierderile DSB S-tog a/s au fost integrate în bugetul DSB SV, iar plățile contractuale către societate pentru transportul pe rutele principale și regionale au fost calculate în consecință. În plus, rezultatul din exploatare generat de filiala DSB S-tog a/s a fost luat în calcul la rezultatul consolidat al DSB SV. Rezultatul obținut din traficul S-tog este, așadar, luat în calcul în rezultatul financiar total al DSB SV.

Referitor la criteriile din Hotărârea Altmark

- (193) În opinia autorităților daneze, comentariile DKT nu pun sub semnul întrebării faptul că cele patru criterii din Hotărârea Altmark sunt, în acest caz, îndeplinite.

- (194) În privința primului criteriu, autoritățile daneze amintesc că, în ceea ce privește acest punct, Comisia nu a exprimat îndoieli. De altfel, în continuare este abordată problema dacă linia Copenhaga-Århus constituie sau nu o misiune de serviciu public.

- (195) În ceea ce privește cel de al doilea criteriu, autoritățile daneze amintesc faptul că, referitor la perioada anterioară anului 2008, Comisia nu și-a exprimat nicio îndoială și precizează că, pentru perioada cuprinsă între 2009 și 2014, compensația plătită către DSB a fost, de asemenea, calculată în baza unui buget pe zece ani transmis Comisiei.

⁽²⁸⁾ Hotărârea din 15 aprilie 2008, Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE), T-348/04, Rep., 2008, p. II-625.

⁽²⁹⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

(196) Cât privește comentariile DKT referitoare la cel de al treilea criteriu și la faptul că acesta nu ar trebui analizat decât în cazul îndeplinirii prealabile a celui de al patrulea criteriu, autoritățile daneze nu împărtășesc această opinie și consideră că aceste criterii pot fi perfect analizate în mod independent și în ordinea pe care Curtea a urmat-o în hotărârea Altmark.

(197) Referitor la cel de al patrulea criteriu, autoritățile daneze resping argumentele DKT care conduc la concluzia că acest criteriu nu a fost respectat. Astfel, autoritățile daneze precizează că bugetele pe zece ani au fost elaborate pe baza tuturor datelor disponibile și a unei analize suficiente a costurilor, cu integrarea perspectivelor de îmbunătățire pe termen lung. În plus, bugetul a fost revizuit odată cu negocierea celui de al doilea contract, iar plățile contractuale au fost diminuate pentru a ține seama de creșterea eficienței. De asemenea, autoritățile daneze arată că faptul că întreprinderea suportă, din motive istorice, cheltuieli extraordinare cu salarii în încadrați cu statut public nu are legătură cu buna sau slaba gestionare a întreprinderii. Autoritățile daneze amintesc că între diferitele întreprinderi de transport feroviar există diferențe foarte importante în ceea ce privește structura capitalului, profilul de risc etc., care fac imposibile comparațiile cu alte întreprinderi. De asemenea, faptul că DSB First a fost în măsură să ofere un preț inferior, la prima vedere, pentru linia Kystbanen, nu reflectă și nu constituie un indiciu că plățile efectuate către DSB au fost foarte importante, deoarece această ofertă a fost depusă de o societate distinctă și are la bază parametri diferiți (doar în ceea ce privește personalul contractual, materialul mai nou, echipajele mai puțin numeroase ale trenurilor).

Referitor la compatibilitate

(198) Danemarca amintește că îndoiala sa cu privire la raționamentul dezvoltat de Comisie în legătură cu punerea în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, pe care îl consideră grevat de o incertitudine juridică semnificativă, în special în ceea ce privește obligația de notificare a contractelor de servicii publice.

(199) Danemarca nu împărtășește însă interpretarea oferită de DKT, mai ales în privința folosirii cuvântului „preț” la articolul 14 alineatul (2) litera (b) și a neaplicabilității normelor privind ajutoarele de stat în cazul în care Regulamentul (CEE) nr. nr. 1191/69 ar fi aplicabil.

(i) Aspecte generale privind analiza

(200) Danemarca respinge cu vehemență argumentul DKT potrivit căruia compensația ar trebui determinată în baza costurilor aferente fiecărei linii în cauză. Niciun temei juridic nu impune calcularea compensației plătite în temeiul unui contract global de executare a misiunilor de serviciu public în baza unor analize, la „nivel micro”, ale fiecărei misiuni asumate de prestatorul de servicii.

(201) Autoritățile daneze contestă modul în care DKT interpretează Hotărârea Fred Olsen (cauza T-17/2002) și subliniază că în această cauză este vorba de o rețea coerentă, integrată și operată în cadrul unui contract

negociat global. Stabilirea cuantumului compensației pe baza unei analize pentru fiecare linie este, așadar, inutilă și ar putea conduce la rezultate înșelătoare. O astfel de analiză ar antrena incertitudini mai mari cu privire la repartizarea sarcinilor comune care nu apar în raportul de sinteză privind veniturile și cheltuielile totale legate de îndeplinirea misiunilor de serviciu public impuse prin contract.

(202) În schimb, autoritățile daneze amintesc că datele contabile ale DSB referitoare la prestațiile efectuate în temeiul contractului pot fi analizate separat, deoarece se bazează pe contabilități diferite.

(ii) Ruta Copenhaga-Århus

(203) Autoritățile daneze nu împărtășesc opinia potrivit căreia prestarea de servicii care poate fi realizată fără ajutor financiar nu poate constitui o misiune de serviciu public. Statul poate, totuși, să decidă includerea într-un serviciu public coerent de anvergură (cerințe privind orarele de deservire, capacitatea, tarifele etc.), ceea ce este valabil cazul de față, deoarece această linie este în totalitate integrată în celelalte servicii ale DSB datorită corespondențelor cu nordul regiunii Århus și cu celelalte linii, precum și degrupării sau regrupării garniturilor de vagoane care circulă pe aceste linii.

(204) În plus, autoritățile daneze arată că respectivele compensații plătite în favoarea DSB s-au calculat pe baza veniturilor și a cheltuielilor legate de totalitatea misiunilor de serviciu public. În cazul în care sunt incluse liniile sau anumite servicii susceptibile de a fi excedentare, veniturile aferente acestora sunt incluse în conturile totale. Astfel, excluderea anumitor linii care pot fi rentabile în sine nu ar face decât să antreneze o creștere a ajutorului total plătit în favoarea DSB, includerea unei linii nedeficitare neconducând neapărat la o supracompensare.

(205) Pe de altă parte, autoritățile daneze atrag atenția asupra inexactității calculelor efectuate de DKT în ceea ce privește linia Copenhaga-Århus și prezintă elemente justificative în acest sens. Autoritățile daneze subliniază că DKT nu prezintă suficient de clar modul de calcul și precizează că nu cunosc cifrele înaintate. În opinia autorităților daneze, o estimare optimistă conduce la venituri reduse cu peste [...] milioane DKK pe această linie față de cele menționate de DKT, [...].

(iii) Productivitatea

(206) Autoritățile daneze resping argumentul potrivit căruia DSB nu a înregistrat o creștere semnificativă a productivității în perioada 1999-2007 și aduc din nou în discuție metoda de calcul a DKT, bazată pe raportul dintre cheltuielile nominale de personal și cifra de afaceri. Cifra de afaceri a DSB este influențată de o serie de factori micro- și macroeconomici având ca efect lipsa unei corelări proporționale constante a producției și a cifrei de afaceri (factori: concurența locală, evoluția situației, prioritățile politice, inflația, evoluția structurii sociale a călătorilor etc.).

(207) Autoritățile daneze propun două metode de evaluare a productivității activităților DSB:

— producția DSB, respectiv numărul de călători pe kilometru (creștere de 1,8 % pe an în perioada 1999-2007) raportată la numărul de angajați (echivalente normă întreagă);

— producția DSB raportată la cheltuielile de personal în termeni reali (adică ajustate cu inflația aplicată salariilor).

(208) Aceste două metode demonstrează o creștere a productivității de 1,9 % și, respectiv, de 2 % pe an.

iv. Reducerea plăților contractuale

(209) Autoritățile daneze susțin că cifrele înaintate de DKT în această privință nu sunt corecte. „Plățile contractuale” care figurează în conturile DSB și sunt utilizate de DKT se referă la contractul încheiat cu statul, vizat în cazul de față, precum și la alte plăți aferente altor contracte (încheiate de DSB în Suedia, contractul încheiat cu Hovedstadens Udvalgsråd (HUR) și contractul de transport temporar pe linia Langå-Struer).

(210) Autoritățile daneze precizează faptul că reducerea cu 1 miliard DKK rezultă în mod clar din Legea finanțelor pe 2003 [articolul 28.61.01 alineatul (10)]. De altfel, Legile finanțelor pe 2003 și 2004 indică faptul că s-a produs o reajustare în plus a cuantumurilor care fuseseră reduse în 2003 și 2004. Danemarca a transmis un tabel centralizat care demonstrează că reducerea totală s-a ridicat în final la 1018 milioane DKK.

(v) Trenuri-kilometru

(211) Autoritățile daneze arată că obligația prevăzută în contract în privința producției de trenuri-kilometru este mai mică decât cifra prezentată de DKT, deoarece trebuie să se țină cont de cererea de oferte pentru serviciul de transport pentru centrul și vestul peninsulei Lutlanda, care a fost prezentată în noiembrie 2003. Autoritățile daneze transmit cifrele exacte într-un tabel; acestea demonstrează că DSB a efectuat în total 1,5 milioane de trenuri-kilometru în plus față de ceea ce s-a prevăzut în contract și, în consecință, nu se poate spune că DSB a primit o compensație pentru servicii care nu au fost furnizate. În plus, autoritățile daneze subliniază că DSB a adresat Ministerului Transporturilor, trimestrial, un raport privind producția sa contractuală.

(vi) Rezultatele grupului DSB

(212) Statul danez consideră că bugetul estimativ al DSB, fundamentat pe o rată estimativă a marjei de profit de 6 %, a fost rezonabil și realist. Faptul că rata marjei de profit s-a dovedit a fi mai mare decât cea prevăzută în bugetul estimativ se datorează unei serii de circumstanțe neprevăzute ale căror efecte au fost eliminate de guvern,

pe de o parte prin diminuarea suplimentară a plăților contractuale, iar pe de altă parte prin prelevarea de dividende.

(213) De asemenea, autoritățile daneze pun în discuție caracterul pertinent al datelor privind performanțele întreprinderilor europene de transport feroviar de călători și scot în evidență dificultatea realizării unor astfel de comparații (diferențele privind structura capitalului și nivelul capitalului investit, condițiile de risc în exploatare, factori macroeconomici și structurali care influențează datele contabile ale întreprinderilor), menționând un raport al Comisiei Europene care nu demonstrează că DSB este mai rentabilă decât concurenții săi de pe piața europeană.

(214) Pe de altă parte, Danemarca nu contestă că evoluția rezultatelor DSB s-a dovedit mai favorabilă decât fusese prevăzută în bugetele inițiale. Autoritățile daneze aduc însă clarificări cu privire la efectele evoluției ratelor de impozitare și transmit un tabel centralizator al rezultatelor DSB.

(215) În final, Danemarca a transmis date recente privind situația financiară a DSB, precizând că rezultatele după aplicarea impozitării pentru activitatea de serviciu public se ridică la 670 de milioane DKK în 2007 și, respectiv, 542 de milioane DKK în 2008.

(vii) Politică în materie de dividende

(216) Danemarca consideră că, asociată unui buget detaliat, politica în materie de dividende constituie un mijloc foarte eficient de prevenire a supracompensării, fiind un instrument care oferă flexibilitate în vederea evitării oricărei supracompensării în cazul în care ipotezele de lucru luate în calcul în buget se dovedesc deficitare. Politica în materie de dividende funcționează ca supliment al unui buget detaliat care stă la baza contractului de transport.

(217) Autoritățile daneze amintesc faptul că, inițial, compensația este definită pe baza unei estimări susținute de venituri și cheltuieli și că aceasta nu constituie o resursă pe care DSB o poate folosi fără limită. De asemenea, autoritățile daneze precizează că, dacă cifrele indică o diferență negativă față de bugetul estimativ, de exemplu, din cauza unei devieri a costurilor (erori de gestiune, creșterea salariilor, a cheltuielilor sau a achizițiilor) sau a unei pierderi de venituri asociate unei reduceri a traficului comparativ cu estimările, DSB nu mai poate obține o compensație suplimentară din partea statului. DSB își asumă, așadar, o parte din risc în cazul unor performanțe slabe.

(218) În consecință, în opinia autorităților daneze, politica în materie de dividende joacă rolul unei protecții suplimentare împotriva oricărei supracompensării, în cazul în care rezultatul indică o diferență pozitivă față de bugetul estimativ. Această politică reprezintă un instrument flexibil cu ajutorul căruia statul se poate asigura că orice compensație poate fi retrasă societății.

(219) Danemarca precizează că DSB nu a avut posibilitatea de a beneficia de un eventual avantaj în materie de lichidități astfel încât să denatureze concurența pe piață prin oferirea altor servicii etc., în special printr-o subvenționare încrucișată.

(220) Pe de altă parte, autoritățile daneze precizează că valoarea totală a dividendelor aferente conturilor exercițiilor financiare 1999-2007 reprezintă 3469 de milioane DKK în plus față de estimările bugetare. Autoritățile daneze au precizat că DSB a plătit statului dividende în valoare de 607 milioane DKK în 2007 și de 359 de milioane DKK în 2008.

(221) În opinia autorităților daneze, deși este adevărat că plata dividendelor nu a fost efectuată exclusiv pe baza unui calcul pentru identificarea unei eventuale supracompensării, quantumul dividendelor prelevate depășește net diferența dintre rezultatele estimate și rezultatele reale. În măsura în care DSB a generat rezultate ce depășesc cifrele estimative, aceste excedente au ieșit integral din societate sub formă de dividende. În consecință, autoritățile daneze consideră că nu a existat nicio supracompensare.

(viii) Introducerea unui mecanism de rambursare

(222) În cadrul formulării observațiilor și al discuțiilor cu Comisia, Danemarca a declarat că intenționează să introducă un mecanism de rambursare în contractele de servicii publice încheiate cu DSB.

(223) Mecanismul prevăzut prezintă următoarele caracteristici:

Funcționarea mecanismului de rambursare

(224) Potrivit autorităților daneze, în cazul în care ar dispune, în prealabil, de o informație completă privind performanțele DSB, mecanismul de compensare ar trebui exprimat prin următoarea formulă:

$$\text{Total venituri (călători + plăți contractuale)} - \text{profit rezonabil} - \text{total cheltuieli} = 0$$

(225) Autoritățile daneze subliniază, însă, faptul că nu pot dispune în avans de informații complete pentru toată durata contractelor multianuale și că, în consecință, această ecuație este, în realitate, rareori egală cu zero.

(226) În sistemul actual, ecuația este adaptată la rezultat (partea dreaptă a acesteia) prin aplicarea politicii în materie de dividende. O altă soluție prevăzută de autoritățile daneze este aceea de a proceda la ajustarea veniturilor totale

(partea stângă a ecuației), adaptând anual plățile contractuale cu ajutorul unui mecanism de rambursare.

(227) Dimensiunea ajustării trebuie să corespundă reducerii brute exprimate în următoarea formulă:

$$\text{Total venituri} - \text{profit rezonabil} - \text{total cheltuieli} = \text{reducere brută}$$

Corecția privind eficiența și îmbunătățirile calitative (reducere netă)

(228) Pentru a asigura stimularea în continuare a DSB în sensul îmbunătățirii eficienței sale și al atragerii de noi călători, clauza privind rambursarea ar trebui, în opinia autorităților daneze, să permită recompensarea îmbunătățirilor performanței întreprinderii în ceea ce privește parametrii prestabiliți. Astfel, DSB ar trebui să poată menține o parte din reducerea brută, în măsura în care această reducere (echivalentul unui profit rezonabil/al unei rentabilități a capitalurilor proprii mai mare decât cea stabilită în formulă) se datorează:

— unei reduceri a costurilor, măsurată per călători-kilometru și/sau

— unei creșteri a numărului de călători, măsurată în călători-kilometru

(229) În consecință, autoritățile daneze prevăd o adaptare a mecanismului de rambursare în următorul mod:

— dacă DSB și-a redus costurile (per călători-kilometru) față de costul mediu din ultimii patru ani, această îmbunătățire va fi calculată (diferența de cost exprimată în procente înmulțită cu o bază de cost total) și

— dacă numărul de călători sporește, creșterea traficului de călători măsurată în călători-kilometru se va înmulți cu 0,80 DKK, iar reducerea brută va fi, de asemenea, redusă cu această sumă⁽³⁰⁾.

(230) Autoritățile daneze au precizat că totalul reducerilor datorate îmbunătățirii performanței nu poate depăși reducerea brută dintr-un an dat. De aceea, reducerea netă se va situa între zero și reducerea brută.

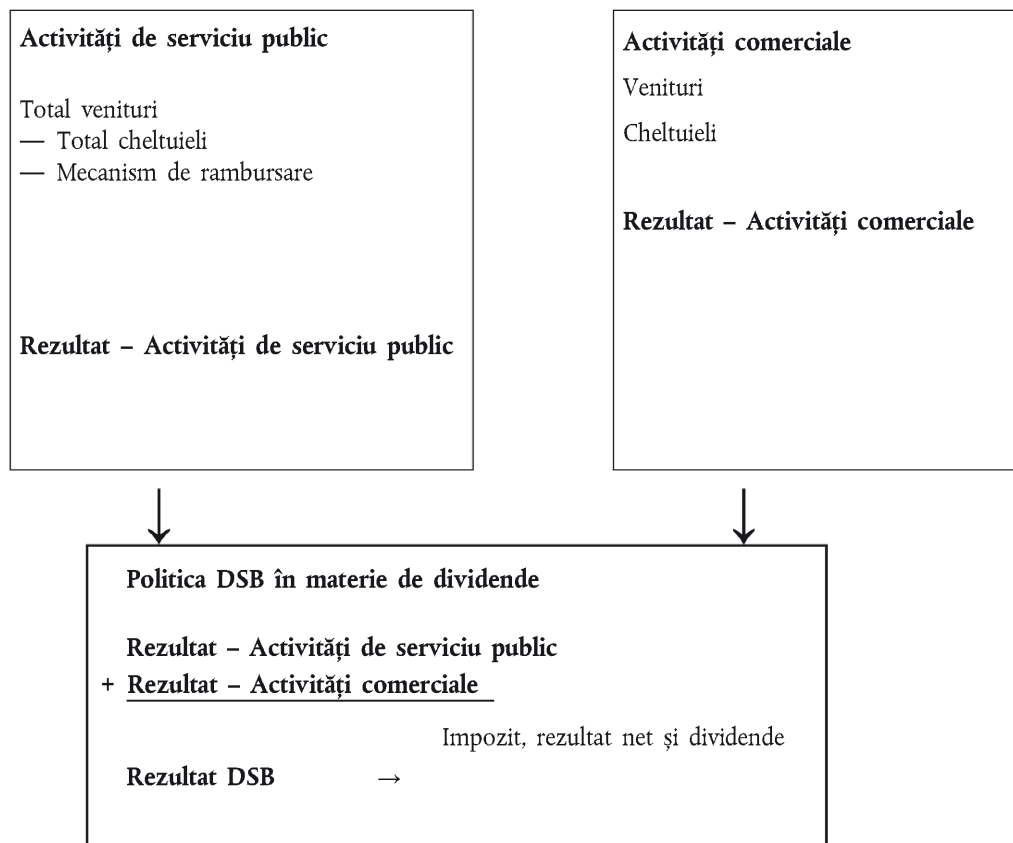
(231) Mecanismul de rambursare ar trebui să respecte următoarea formulă:

$$\text{Mecanism de rambursare} = \text{reducere brută} - \text{variabila } (\Delta + \text{Călători-km } \Delta) = \text{reducere netă}$$

⁽³⁰⁾ Quantumul de 0,80 DKK corespunde aproximativ venitului unitar per călător-kilometru în transportul feroviar regional și interregional.

Impactul asupra politicii în materie de dividende

- (232) Autoritățile daneze au subliniat că introducerea unui astfel de mecanism de rambursare ar avea un impact semnificativ asupra politicii în materie de dividende a statului danez, după cum se arată în tabelul de mai jos:

*Mecanism de rambursare și nivelul maxim al profitului rezonabil*

- (233) De asemenea, autoritățile daneze au arătat că acest mecanism de rambursare va fi completat de stabilirea unei limite superioare care să asigure faptul că nu se ajunge la situația în care grupului DSB i se acordă un profit al cărui cuantum depășește un nivel considerat drept rezonabil.
- (234) Autoritățile daneze intenționează să stabilească această limită superioară în raport cu rentabilitatea capitalurilor proprii ale DSB, care, peste nivelul de 6 % stabilit în contracte, ar lua în calcul profitul suplimentar generat prin creșterea eficienței sau a numărului de călători. Această limită superioară va fi stabilită conform următoarei formule:

$$\frac{\text{Profit rezonabil (6 \%)} + \text{variabila } (\Delta. + \text{călători} - km \Delta)}{\text{Capitaluri proprii}} < 12 \%$$

- (235) Astfel, factorii de impact în mecanismul de rambursare pot aduce un profit suplimentar pentru DSB, dacă societatea își îmbunătățește structura cheltuielilor sau dacă numărul de călători crește ($\Delta. + \text{Călători} - km \Delta$).
- (236) Autoritățile daneze au precizat că în calcul nu se ține cont decât de partea din capitalurile proprii ale DSB corespunzătoare activității sale de serviciu public pe baza separării contabile.

- (237) Conform acestui mecanism, limita superioară a profitului rezonabil ar putea fi stabilită la o rentabilitate a capitalurilor proprii de 12 %. Autoritățile daneze precizează că limita anuală nu va putea depăși 10 %, eșalonat pe trei ani.

Demonstrație empirică

- (238) Autoritățile daneze au transmis Comisiei o analiză care demonstrează în mod empiric impactul unui astfel de mecanism în perioada 2004-2008, conform tabelului de mai jos:

| Activități de serviciu public (milioane DKK) | Rezultat înainte de impozitare | Profit rezonabil (RCP 6 % înainte de impozitare) | Rambursare brută | Estimarea capitalurilor proprii | Călători-km (milioane) | Costuri per călător-km (DKK/km) | Diferență de cost per călător-km (4 ani) | Creșterea eficienței DSB | Venituri din creșterea numărului de călători-km | Total venituri DSB | Rambursare – reducere netă | Rezultat DSB | Rentabilitatea capitalurilor proprii după aplicarea mecanismului de rambursare (%) | Rentabilitatea medie a capitalurilor proprii după rambursare (%) |
|--|--------------------------------|--|------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|--|--------------------------|---|--------------------|----------------------------|--------------|--|--|
| 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) Din aceste motive, aplicarea mecanismului de rambursare ar fi condus la o rentabilitate a capitalurilor proprii ale DSB între 8,8 % și 11,9 % în perioada 2004-2008.

- (240) Având în vedere limita medie de 10 % pe 3 ani, depășită cu 0,2 % în 2006, mecanismul de rambursare ar fi implicat o creștere de 38 de milioane DKK pentru acest exercițiu financiar.

Impozitul pe salariu

- (241) Danemarca amintește că scutirea de la plata impozitului pe salariu este, de acum înainte, eliminată.

- (242) Potrivit autorităților daneze, această scutire nu a adus niciun avantaj economic întreprinderilor care au bene-

ficiat de ea, cum ar fi DSB. Scutirea a fost luată în calcul în contract, la fel ca în cazul cererilor de oferte pentru contractele de transport etc., astfel încât ofertanții s-au aflat pe picior de egalitate.

- (243) În ceea ce privește o eventuală compensare a DSB ca urmare a supunerii la plata impozitului pe salariu, autoritățile daneze remarcă faptul că plățile contractuale în favoarea DSB au fost inițial calculate pe principiul conform căruia DSB nu trebuia să achite impozitul pe salariu. Compensația a fost, astfel, „diminuată” cu această valoare. Întrucât DSB este de acum înainte supusă impozitării pe salariu, baza de calcul al compensației nu mai este, așadar, valabilă și DSB primește o compensație pentru a ține cont de această modificare a parametrilor de calcul. Această compensație se ridică la aproximativ 80 de milioane DKK pe an și corespunde exclusiv activităților de serviciu public ale DSB.

- (244) În opinia autorităților daneze, scutirea de la plata impozitului pe salariu și eliminarea ulterioară a acesteia au avut un efect neutru asupra situației financiare a DSB.

8. EVALUAREA MĂSURILOR PREVĂZUTE ÎN CONTRACTELE DE SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT

8.1. DOMENIUL DE APLICARE A DECIZIEI

- (245) Prezenta decizie se referă la compatibilitatea contractelor de servicii publice de transport încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și societatea Danske Statsbaner cu normele comunitare privind ajutoarele de stat.
- (246) Inițierea procedurii la 10 septembrie 2008 și, în special, observațiile autorităților daneze și ale părților interesate au permis Comisiei să stabilească dimensiunea și domeniul de aplicare a diferitelor contracte de servicii publice în cauză, modalitățile de stabilire a compensațiilor de serviciu public, precum și circumstanțele care au putut conduce la supracompensarea societății Danske Statsbaner.
- (247) Astfel, Comisia a identificat patru contracte de servicii publice pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2014 având ca obiect serviciile de transport pe linii magistrale, pe linii regionale și locale, susceptibile să implice elemente de ajutor de stat (a se vedea considerentele 28, 46, 50 și 69 de mai sus). La acestea se adaugă și contracte suplimentare încheiate pentru a face față întârzierilor în livrarea materialului rulant (a se vedea considerentul 114).
- (248) Comisia remarcă, în această privință, că părțile interesate au transmis observații asupra diferitelor aspecte luate în discuție și asupra rezervelor exprimate de Comisie în decizia de inițiere referitoare la toate aceste contracte.
- (249) De asemenea, Comisia analizează impactul altor măsuri de natură fiscală asupra compatibilității compensațiilor de serviciu public în cauză ⁽³¹⁾.

8.2. EXISTENȚA AJUTORULUI

- (250) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, „cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

⁽³¹⁾ În plus, Comisia invocă decizia de inițiere care i-a permis să constate că DSB nu beneficiază de nicio garanție explicită sau implicită a statului danez care să îi ofere posibilitatea să obțină condiții de creditare mai favorabile decât cele oferite întreprinderilor private. A se vedea, pentru o situație și o concluzie similare, Hotărârea din 26 iunie 2008 în cauza T-442/03, punctele 121-127.

8.2.1. RESURSE DE STAT

- (251) Contractul de servicii publice prevede plata unei compensații pentru executarea contractului de servicii publice în favoarea DSB de la bugetul statului danez. Această compensație se acordă, așadar, din resurse de stat.

8.1.2. SELECTIVITATE

- (252) DSB, o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, este singurul beneficiar al compensațiilor de serviciu public prevăzute în contracte. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2.3. AVANTAJ ECONOMIC

- (253) Potrivit Curții de Justiție, o întreprindere nu beneficiază de un avantaj economic atunci când compensația pentru un serviciu public respectă cele patru criterii stabilite în Hotărârea *Altmark*. Prin urmare, este necesar să se analizeze dacă respectivele contracte de servicii publice încheiate între guvernul danez și DSB îndeplinesc cumulativ aceste patru criterii.
- (254) Întrucât criteriile enunțate în hotărârea *Altmark* sunt cumulative, nerespectarea unui singur criteriu este suficientă pentru a verifica dacă măsurile examinate conferă un avantaj selectiv. Din motive de claritate și având în vedere particularitățile acestei cauze, Comisia va analiza, în primul rând, dacă în cazul în speță este vorba într-adevăr de o întreprindere căreia i-au fost atribuite misiuni de servicii publice și care beneficiază, în această calitate, de o compensație stabilită pe baze obiective și transparente (primele două criterii *Altmark*) pentru a analiza apoi dacă, în mod concret, alegerea acestei întreprinderi s-a făcut în cadrul unei proceduri de atribuire sau, în lipsa acesteia, dacă la baza compensației care îi este acordată stă analiza costurilor unei întreprinderi medii bine gestionate (al patrulea criteriu *Altmark*).

Primul criteriu: întreprindere beneficiară efectiv responsabilă pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public stabilite în mod clar

- (255) În decizia sa de inițiere, Comisia a constatat că DSB a fost efectiv însărcinată cu îndeplinirea misiunilor de serviciu public stabilite în mod clar și că, în consecință, primul criteriu al hotărârii *Altmark* a fost îndeplinit.

- (256) Deși Comisia nu și-a exprimat rezerva cu privire la acest criteriu, DKT a contestat raționamentul Comisiei, considerând că aceasta ar fi trebuit să verifice necesitatea și proporționalitatea misiunilor de serviciu public.

- (257) De asemenea, DKT consideră că necesitatea ar trebui analizată pentru fiecare linie în parte, iar proporționalitatea ar trebui evaluată din punct de vedere al posibilităților de rentabilitate ale fiecărei linii în cauză, având în vedere restricțiile și condițiile impuse de autoritate. Pentru a-și susține raționamentul, DKT dă exemplul liniei de cale ferată Copenhaga-Århus, inclusă în contractele de servicii publice, în condițiile în care această linie ar fi rentabilă potrivit unei analize realizate de însăși DKT.
- (258) Autoritățile daneze au respins aceste argumente, precum și calculele efectuate de DKT în legătură cu linia de cale ferată Copenhaga-Århus, precizând că acestea nu sunt suficient de detaliate și nu corespund cifrelor pe care autoritățile daneze le au la dispoziție. În opinia autorităților daneze, linia respectivă ar fi, de asemenea, defictară.
- (259) Comisia amintește că, în sectorul transporturilor terestre de călători, necesitatea unui serviciu de interes economic general trebuie estimată în lumina articolului 93 din TFUE și a legislației, în speță Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 până la 3 decembrie 2009, iar, după această dată, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (260) Articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 stipulează că:
- „În vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu, precum și de amenajarea teritoriului, sau în vederea oferirii unor tarife speciale anumitor categorii de călători, autoritățile competente ale statelor membre pot încheia contracte de serviciu public cu o întreprindere de transport.”
- (261) Articolul 14 alineatul (1) din același regulament definește conținutul și caracteristicile contractelor de servicii publice – norme de continuitate, de regularitate, de capacitate și de calitate, prețuri și condiții stabilite.
- (262) Misiunea de serviciu public este definită la articolul 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept:
- „o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit”.
- (263) Comisia subliniază, astfel, că legislația specifică în vigoare nu limitează posibilitatea încredințării de misiuni de servicii acoperind mai multe linii pentru a institui un sistem de transport coerent, în special cu scopul de a face posibilă o anumită continuitate a transporturilor. Niciun criteriu nu a fost enunțat în privința rentabilității sau nerentabilității liniilor individuale respective. În final, această posibilitate nu mai este limitată la existența unor servicii de transport comparabile, astfel cum a susținut primul reclamant în cazul specific al rutei Copenhaga-Ystad.
- (264) De asemenea, Comisia consideră că argumentele invocate de DKT cu privire la alte moduri de transport nu sunt relevante, deoarece legislatorul a stabilit norme diferite pentru fiecare dintre aceste moduri, care se explică în special printr-un grad diferit de deschidere a pieței spre concurență și prin caracteristici proprii diferite pentru utilizator și autoritățile publice.
- (265) În sfârșit, faptul că un serviciu de transport deservește o linie transfrontalieră sau internațională nu este de natură a compromite posibilitatea operării acesteia în cadrul unei misiuni de serviciu public. În această privință, Comisia subliniază că și în sectoarele complet deschise concurenței ⁽³²⁾ există servicii de interes economic general pe rutele internaționale.
- (266) De aceea, Comisia consideră că Danemarca nu comite nicio eroare vădită de evaluare dacă include într-un contract de servicii publice una sau mai multe linii rentabile, în măsura în care aceste linii se încadrează într-un sistem de transport coerent, fără a afecta existența unor astfel de linii, ceea ce Danemarca dezmente în cazul de față. De asemenea, Comisia observă că dacă o linie din acest sistem ar trebui să fie rentabilă, aceste venituri trebuie avute în vedere în calculul global al cheltuielilor și veniturilor aferente serviciilor respective și pentru stabilirea nivelului compensațiilor. De aici reiese că rezultatele unei linii rentabile ar conduce, în final, la diminuarea proporțională a compensației financiare necesare exploatarea altor linii nerentabile din acest sistem. În absența unor reglementări contrare precise, statul membru este liber să aprecieze dimensiunea misiunii de serviciu public pe care dorește să o încredințeze unei întreprinderi în vederea instituirii unui sistem de transport adecvat.
- (267) Comisia consideră că evaluările anterioare sunt susținute de jurisprudența constantă, potrivit căreia:
- „În ceea ce privește competența de a determina natura și sfera de aplicare a unei misiuni SIEG în sensul tratatului, precum și gradul de control pe care instituțiile comunitare trebuie să îl exercite în acest context, din jurisprudența Tribunalului reiese [...] că statele membre au o mare libertate de apreciere în privința definirii SIEG și că definirea acestor servicii de către un stat membru nu poate fi adusă din nou în discuție de Comisie decât în cazul unei erori evidente.” ⁽³³⁾.
- ⁽³²⁾ A se vedea, în acest sens, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, în special articolul 16 (JO L 293, 31.10.2008, p. 3); a se vedea, de asemenea, Orientările comunitare privind ajutoarele de stat din sectorul transportului maritim, în special punctul 9 subpunctul 2 (JO C 13, 17.1.2004, p. 3).
- ⁽³³⁾ A se vedea Hotărârea din 26 iunie 2008, SIC/Comisia, T-442/03, Rep., 2008, p. II-1161, punctele 195-196, și Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA/Comisia, T-289/03, Rep., 2008, p. II-81, punctul 166, și Hotărârea din 15 iunie 2005, Olsen/Comisia, T-17/02, Rec., 2005, p. II-2031, punctul 216.

- (268) Din aceste motive, rolul Comisiei se limitează la verificarea măsurii în care statul danez nu a comis o eroare vădită de apreciere în stabilirea dimensiunii misiunilor de serviciu public prevăzute în contractele respective.
- (269) În consecință, Comisia susține că din temeiul juridic de drept național al contractului, respectiv legea daneză privind transportul feroviar, reiese că DSB este responsabilă pentru îndeplinirea unui serviciu public în baza contractelor negociate cu Ministerul danez al Transporturilor. De asemenea, Comisia amintește că aceste contracte prezintă detaliat obligațiile DSB în ceea ce privește liniile deservite, punctualitatea, calitatea și frecvența serviciilor de transport feroviar oferite, pentru o perioadă determinată (contractele fiind încheiate pentru perioadele 2000-2004 și, respectiv, 2005-2014).
- (270) Comisia remarcă faptul că Danemarca a demonstrat că obiectivul contractelor de servicii publice în cauză l-a reprezentat instituirea unui sistem de transport coerent și de anvergură, care să asigure călătorilor un serviciu de calitate și să răspundă obiectivelor de deservire a teritoriului.
- (271) În ceea ce privește cazul special al rutei Copenhaga-Ystad, Comisia observă că autoritățile daneze au adus clarificări și în ceea ce privește circumstanțele și diferitele etape care au condus la includerea acestei rute în sistemul de transport acoperit de contractele de servicii publice. Astfel, autoritățile daneze au explicat modul în care această linie a fost exploatată succesiv în regim de „trafic liber” până în 2002, apoi în regim de „trafic de serviciu public”, însă fără compensație suplimentară până la 31 decembrie 2004, ca, în final, să fie inclusă în contractul de servicii publice pentru perioada 2005-2014 (a se vedea, în acest sens, considerentul 122). Comisia arată că această linie a fost deficitară atât timp cât a fost operată în regim de „trafic liber” și că, până în 2005, nu au fost alocate resurse de la stat pentru exploatarea acestei linii.
- (272) De asemenea, Comisia ia notă de faptul că obiectivul invocat de autoritățile daneze de a lega insula Bornholm nu doar de Copenhaga, ci și de restul teritoriului danez – după cum atestă oferta de preț care încurajează în mod special legăturile între peninsula Iutlanda și insula Bornholm (DSB Orange). În plus, autoritățile daneze au considerat că existența unui serviciu feroviar ține cont de anumite preocupări specifice pe care serviciul existent de transport cu autobuzul nu le poate îndeplini, cum ar fi deservirea orașelor suedeze vecine pe parcursul feroviar, cu trei stații în orașele suedeze Fosiemy (Malmö), Svedala și Skurup. De asemenea, acest serviciu răspunde dorinței de lărgire a posibilităților de acces pe insula Bornholm. După cum s-a arătat la considerentul 263, Comisia subliniază că faptul că această linie traversează și are stații într-un alt stat membru nu este de natură să repună în discuție existența unei misiuni de serviciu public sau a unui SIEG. În această privință, este necesar, în special, să se aibă în vedere interesul pe care cetățenii danezi pot manifesta față de un mijloc mai bun de deservire a orașelor suedeze respective.
- (273) Aceste elemente vin în completarea celor prezentate în decizia de inițiere și susțin constatarea Comisiei că guvernul danez nu a comis o eroare vădită de apreciere prin includerea liniei Copenhaga-Ystad în regimul contractelor de servicii publice.
- (274) În general, Comisia confirmă concluzia sa inițială și consideră că primul criteriu enunțat de Curte prin Hotărârea Altmark este îndeplinit.
- Al doilea criteriu: parametri prestabiliți în mod obiectiv și transparent pe baza cărora se calculează compensația**
- (275) În decizia de inițiere, Comisia a arătat că nivelul compensațiilor acordate DSB pentru satisfacerea cerințelor de serviciu public impuse a fost determinat pe baza unui buget estimativ pe zece ani. La acel moment, Comisia nu dispunea decât de bugetul pentru perioada 1999-2008. Astfel, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește perioada 2009-2014, acoperită de asemenea, de contractele de servicii publice.
- (276) În observațiile lor, autoritățile daneze au stabilit parametrii aplicabili acestei a doua perioade, transmițând Comisiei bugetul pe zece ani pentru perioada 2005-2014, elaborat în funcție de perspectivele de dezvoltare operațională a DSB pentru această perioadă. Astfel, autoritățile daneze au confirmat că respectivele compensații prevăzute pentru fiecare dintre contractele de servicii publice au la bază un buget estimativ pe zece ani.
- (277) Cu toate acestea, DKT a contestat faptul că aceste bugete estimative pot răspunde cerințelor stabilite în Hotărârea Altmark, considerând că ele nu reflectă în mod suficient de detaliat parametrii respectivi și că respectivele compensații ar fi trebuit să aibă la bază o analiză a costurilor pentru fiecare linie în parte.
- (278) Primul buget, pentru perioada 1999-2008, a fost stabilit pe baza unei analize economice prospective detaliate a DSB. Acesta a fost conceput ca fundament pentru elaborarea legii prin care DSB se constituie ca întreprindere independentă (a se vedea considerentul 8). Ulterior a fost actualizat în primăvara anului 1999 și prezentat Comisiei de finanțe a Parlamentului danez și aprobat în contextul adoptării Legii nr. 249 din 11 iunie 1999.
- (279) Bugetul a fost fundamentat, în special, pe următoarele ipoteze:
- o creștere a prețului biletelor corespunzătoare inflației (indicele prețurilor nete);
 - o creștere medie a productivității de 2 % pe an;

- o rată a dobânzii anuale de 5 %;
 - o rentabilitate a capitalurilor proprii după impozitare de 6 %;
 - realizarea de investiții în material rulant, de aproximativ 10 miliarde DKK;
 - niveluri ale producției (trenuri-km) și vânzărilor (călători-km) precizate în mai multe tabele, plecând de la nivelul anului 1999: 41 de milioane de trenuri-km și 4 023 miliarde de călători-km pentru transportul regional, intercity și internațional și, respectiv, 15,6 milioane de trenuri-km și 1 208 miliarde de călători-km pentru transport suburban.
- (280) Autoritățile daneze au precizat că al doilea buget estimativ pe zece ani pentru perioada 2005-2014 a fost realizat pe baza datelor și a ipotezelor următoare:
- o rată a inflației anuale generale de 2,5 %;
 - o creștere a prețului biletelor cu 2,5 % corespunzătoare inflației;
 - o creștere medie a productivității de 2,5 % pe an;
 - o rată a dobânzii anuale de 5,15 %;
 - o rentabilitate a capitalurilor proprii după impozitare de 6 %;
 - realizarea de investiții în material rulant, de aproximativ 10 miliarde DKK;
 - o creștere de aproximativ 20 % a numărului de kilometri parcurși;
 - o creștere de aproximativ 20 % a numărului de călători;
 - scutirea de la plata impozitului pe salariu pentru personalul DSB.
- (281) Pe baza acestor elemente, Comisia consideră că bugetele au la bază date și ipoteze rezonabile și suficient detaliate pentru a stabili parametrii de calcul al compensațiilor. În plus, Comisia observă că ajustările au fost efectuate pentru a ține seama de revizuirea nivelului redevențelor în 2003 și că toți acești parametri au fost enunțați de Ministerul danez al Transporturilor în legislația relevantă⁽³⁴⁾. Pe de altă parte, Comisia constată că plățile contractuale au fost stabilite în prealabil întrucât cuantumul acestora a fost specificat în contracte, pentru fiecare an, pentru întreaga perioadă contractuală.
- (282) După cum s-a arătat anterior, Comisia apreciază că, în cadrul contractelor de servicii publice care prevăd un sistem de transporturi alcătuit din mai multe linii interdependente, statul membru nu trebuie neapărat să fixeze cuantumul compensațiilor pentru fiecare linie în parte. Al doilea criteriu din Hotărârea Altmark impune statului membru să definească în prealabil, în mod transparent și obiectiv, parametrii care permit stabilirea valorii globale a plăților în vederea compensării tuturor obligațiilor care rezultă din contract.
- (283) Din aceste motive, Comisia poate constata că plățile contractuale au fost calculate pe baza parametrilor stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, și că al doilea criteriu din Hotărârea Altmark este, de asemenea, îndeplinit.
- Al patrulea criteriu: cerere de oferte sau nivelul compensației necesare stabilit pe baza unei analize a costurilor unei întreprinderi medii bine gestionate și dotate cu mijloacele de transport adecvate**
- (284) Contractul de servicii publice nu a făcut obiectul unei cereri de oferte. Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă valoarea compensației a fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie bine administrată și dotată cu mijloacele de transport adecvate îndeplinirii misiunilor de serviciu public impuse le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor misiuni, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor misiuni.
- (285) Autoritățile daneze consideră că acest criteriu este îndeplinit și au transmis observații pentru a înlătura rezervele Comisiei în ceea ce privește metodologia utilizată pentru stabilirea cuantumului plăților contractuale și al compensației globale pentru misiunile de servicii publice.
- (286) Astfel, autoritățile daneze au scos în evidență faptul că înființarea DSB ca întreprindere independentă de stat a fost însoțită de o analiză economică aprofundată (raportul Bernstein) și de măsuri vizând creșterea eficienței și a productivității întreprinderii. De asemenea, obiectivele privind creșterea eficienței au fost incluse în bugetele pe zece ani, pe baza cărora s-au calculat plățile contractuale. Autoritățile daneze subliniază faptul că obiectivul legat de o rentabilitate a capitalurilor proprii de 6 % constituie un profit rezonabil. În opinia autorităților daneze, abordarea utilizată pentru stabilirea cuantumului compensațiilor se bazează pe o evaluare generală a datelor disponibile și pe o anticipare a creșterii eficienței, conform principiilor economiei de piață.

⁽³⁴⁾ Legea daneză nr. 112 din 2004.

- (287) Pe de altă parte, autoritățile daneze au prezentat inițial elemente de comparație (raporturi) cu alte întreprinderi feroviare. Observațiile transmise de Danemarca în cadrul procedurii subliniază, în schimb, dificultățile de comparare a performanțelor financiare ale operatorilor feroviari, naționali sau europeni. Aceste dificultăți trebuie să țină cont de caracteristicile proprii acestor întreprinderi și piețelor respective, precum și de imposibilitatea comparării datelor contabile și financiare, în special în sectorul feroviar.
- (288) În plus, DKT a făcut observația că o filială a DSB a fost în măsură să participe la cereri de oferte, propunând servicii la costuri reduse față de cele pe care DSB s-a angajat să le practice în cadrul contractelor de servicii publice. Autoritățile daneze au insistat asupra faptului că DSB și filiala DSB First nu pot fi comparate, întrucât cele două societăți prezintă caracteristici și structuri de costuri diferite (personal, material, practici comerciale).
- (289) Comisia recunoaște faptul că Ministerul danez al Transporturilor a luat măsuri – studii financiare și măsuri structurale de restructurare – în vederea constituirii DSB ca o întreprindere independentă eficientă. De asemenea, Comisia remarcă obiectivele cuantificate în materie de rentabilitate a capitalurilor proprii și de creștere a productivității.
- (290) Cu toate acestea, Comisia constată, de asemenea, slaba comparabilitate a întreprinderilor din sector, acceptată atât de autoritățile daneze, cât și de DKT, ceea ce nu permite raportarea indicatorilor de performanță ai DSB la cei al altor operatori.
- (291) În plus, Comisia consideră că exemplul menționat referitor la performanțele filialei DSB First pare să indice că ar fi existat posibilitatea ca DSB să realizeze, pe termen lung, o creștere a productivității prin aplicarea tuturor sau a unor măsuri puse în practică de DSB First în vederea reducerii costurilor.
- (292) Prin urmare, Comisia nu este în măsură să constate cu certitudine că respectiva compensație acordată DSB a fost stabilită efectiv pe baza unei analize a costurilor reale ale unei întreprinderi medii bine administrate și dotate cu mijloacele de transport adecvate.
- (293) În aceste condiții, Comisia constată că cel de al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark nu este îndeplinit.
- (294) Întrucât criteriile definite de Curte în Hotărârea Altmark trebuie apreciate cumulativ, nu este necesară examinarea celui de al treilea criteriu și verificarea, în acest stadiu al raționamentului, a inexistenței supracompensării. În consecință, Comisia consideră că respectiva compensație a putut conferi un avantaj economic grupului DSB.
- 8.2.4. DENATURAREA CONCURENȚEI ȘI AFECTAREA SCHIMBURILOR COMERCIALE DINTRE STATELE MEMBRE
- (295) Avantajul economic se acordă unei întreprinderi de transport care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor feroviare din Danemarca, dar și în țările vecine. În Danemarca, piețele de transport feroviar de călători sunt deschise concurenței. În consecință, sprijinul financiar denaturează sau amenință să denatureze concurența.
- (296) Conform observației Curții în Hotărârea Altmark, mai multe state membre, printre care și țări vecine cu Danemarca, precum Suedia și Germania, și-au deschis piețele naționale. Operatorii istorici din aceste țări, dar și noii intrați pe piață desfășoară activități în mai multe state membre ale Comunității. În consecință, ajutorul acordat unei întreprinderi feroviare daneze riscă să afecteze schimburile dintre statele membre care au creat deja un mediu concurențial pentru transportul feroviar de călători sau ale căror întreprinderi sunt prezente pe piețele naționale deschise concurenței.
- (297) Pe de altă parte, trebuie să se țină cont de concurența între diferitele moduri de transport, de exemplu transportul de călători cu autobuzul.
- (298) În consecință, măsurile de sprijin respective riscă să afecteze schimburile dintre statele membre.
- (299) În concluzie, Comisia consideră că respectiva compensație de serviciu public constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- 8.3. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ
- 8.3.1. TEMEIUL JURIDIC DE COMPATIBILITATE CU TFUE
- (300) Articolul 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene stipulează condițiile de compatibilitate ale ajutoarelor „care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”. Acest articol este un *lex specialis* în comparație cu articolul 106 alineatul (2) ⁽³⁵⁾ și articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE.

⁽³⁵⁾ Considerentul 17 din Decizia Comisiei din 28 noiembrie 2005 menționată anterior.

- (301) Potrivit Curții, Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 din 4 iunie 1970 privind ajutoarele acordate în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare⁽³⁶⁾ pun în aplicare, în mod exhaustiv, articolul 93 din TFUE, care nu mai poate fi astfel aplicat în mod direct⁽³⁷⁾.
- (302) În decizia sa de inițiere, Comisia a ajuns la concluzia că respectivele compensații nu pot fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1107/70.
- (303) În aceeași decizie, Comisia consideră că respectivele contracte încheiate între guvernul danez și societatea Danske Statsbaner constituie contracte de servicii publice în sensul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, iar compatibilitatea ajutoarelor respective trebuie examinată în temeiul acestui regulament.
- (304) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că, la 3 decembrie 2009, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători a intrat în vigoare, abrogând totodată Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. Comisia consideră că, ulterior acestei date, analiza compatibilității trebuie să se facă pe baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, întrucât este vorba de legislația aplicabilă la data adoptării deciziei de către Comisie.
- (305) În această privință, Comisia observă că autoritățile daneze nu au formulat observații referitoare la modificarea acestui temei juridic. În schimb, DSB și DKT au prezentat argumente potrivit cărora Comisia ar trebui să-și mențină evaluarea pe baza reglementărilor în vigoare la momentul încheierii contractelor.
- (306) După examinarea argumentelor prezentate de DSB și DKT, Comisia consideră, totuși, că aceste argumente nu sunt de natură să readucă în discuție abordarea sa în ceea ce privește aplicarea *ratione temporis* a normelor UE privind ajutoarele de stat, ceea ce o determină să considere că trebuie să își întemeieze raționamentul pe dreptul aplicabil la data adoptării deciziei. Comisia consideră că, din motivele prezentate în cele ce urmează, contractele de servicii publice ar trebui evaluate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.
- (307) În primul rând, Comisia constată faptul că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 cuprinde dispoziții legate de modalitățile privind intrarea sa în vigoare și de aplicare *ratione temporis*. Conform articolului 12, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. În temeiul articolului 10 alineatul (1), Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 este, la rândul său, abrogat începând cu această dată. Prin urmare, Comisia nu își poate baza evaluarea pe Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care nu mai este în vigoare la data adoptării deciziei, ci pe Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (308) În al doilea rând, Comisia constată că Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu conține nicio dispoziție care să prevadă că acesta nu ar fi aplicabil contractelor de servicii publice încheiate înaintea intrării sale în vigoare. Astfel, articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 conține norme tranzitorii pentru contractele încheiate înaintea intrării sale în vigoare. Această dispoziție constituie, de fapt, o derogare de la aplicarea articolului 8 alineatul (2) din regulament care se referă la respectarea normelor de atribuire a contractelor, definite la articolul 5. Trebuie remarcat, însă, faptul că aceste dispoziții tranzitorii excepționale privind atribuirea contractelor nu ar fi fost necesare în cazul în care contractele de servicii publice încheiate înainte de intrarea în vigoare a regulamentului ar fi fost excluse din domeniul său de aplicare. În schimb, articolul 8 confirmă că celelalte dispoziții ale regulamentului se aplică acestor contracte.
- (309) În al treilea rând, Comisia precizează că, în cazul în speță, comunicarea sa privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal⁽³⁸⁾ nu este aplicabilă. Astfel, această comunicare prevede în mod explicit că nu aduce atingere interpretării regulamentelor Consiliului și Comisiei în domeniul ajutoarelor de stat, însă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede tocmai norme referitoare la aplicarea sa provizorie.
- (310) În al patrulea rând, Comisia arată că și Curtea de Justiție a confirmat principiul potrivit căruia o normă nouă se aplică imediat efectelor viitoare ale unei situații apărute sub incidența normei vechi. De asemenea, Curtea a statuat că principiul protecției încrederii legitime nu poate fi extins în asemenea măsură încât să împiedice, în mod general, aplicarea unei norme noi în cazul efectelor viitoare ale unor situații apărute sub incidența vechii norme⁽³⁹⁾.
- (311) În al cincilea rând, Curtea consideră că normele UE de drept material trebuie interpretate ca nevizând situații apărute anterior intrării lor în vigoare decât în măsura în care din formularea, finalitatea sau economia acestora rezultă în mod clar că trebuie să le fie atribuit un asemenea efect⁽⁴⁰⁾. Această din urmă condiție este, însă, în mod evident îndeplinită în cazul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, după cum s-a arătat anterior.

⁽³⁶⁾ JO L 130, 15.6.1970, p. 1.

⁽³⁷⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C 280/00, menționată anterior, punctele 101, 106, 107.

⁽³⁸⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

⁽³⁹⁾ A se vedea Hotărârea din 11 decembrie 2008, *Comisia/Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, Rec., 2008, p. II-9456, punctul 43.

⁽⁴⁰⁾ C-334/07 P, *Freistaat Sachsen*, punctul 44.

- (312) În al șaselea rând, Comisia remarcă, de asemenea, faptul că în aceeași hotărâre, Curtea a constatat că atunci când regimul juridic sub incidența căruia un stat membru a procedat la notificarea unui ajutor preconizat se modifică înaintea adoptării unei decizii de către Comisie, aceasta trebuie să ia o decizie pe baza noilor norme ⁽⁴¹⁾. Curtea a mai precizat că notificarea, de către un stat membru, a unui ajutor preconizat, nu creează o situație juridică definitivă și nu conferă încrederea legitimă care presupune aplicarea de către Comisie a normelor în vigoare la data notificării atunci când se pronunță asupra compatibilității acestuia cu piața comună. În consecință, ar fi contradictoriu să-i fie permis unui stat membru care, în caz contrar, nu ar fi respectat obligația de notificare, să poată stabili o situație juridică definitivă prin acordarea de ajutoare ilegale.
- (313) În final, Comisia consideră că Hotărârea SIDE nu este relevantă în cazul de față ⁽⁴²⁾. Această hotărâre se referă la aplicarea unei dispoziții de drept primar, și anume, a articolului 87 alineatul (3) litera (d) din Tratatul CE. După cum Tribunalul a stabilit în această hotărâre, Tratatul CE nu conține nicio dispoziție tranzitorie pentru aplicarea acestui articol și nicio indicație potrivit căreia acesta ar trebui să se aplice în situații apărute anterior intrării sale în vigoare ⁽⁴³⁾. Această situație nu poate fi, așadar, comparată cu cazul în speță. Astfel, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede, la rândul său, dispoziții tranzitorii în temeiul cărora Comisia poate deduce că regulamentul se aplică și contractelor de servicii publice încheiate înaintea intrării sale în vigoare, cu excepția normelor referitoare la atribuirea contractelor.
- (314) În consecință, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este aplicabil în cazul în speță.

8.3.2. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ ÎN TEMEIUL REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007

- (315) Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că „în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor misiuni de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice”. În cazul în speță, misiunile de serviciu public au fost încredințate DSB prin intermediul mai multor contracte de servicii publice, astfel cum se arată la considerentul 247.
- (316) Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 definește conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice. În continuare, Comisia examinează succesiv diferitele elemente descrise în această dispoziție a regulamentului.
- (317) Potrivit articolului 4 alineatul (1) litera (a), contractele de servicii publice „definesc în mod clar misiunile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză”. Din evaluarea contractelor în cauză, efectuată de Comisie în ceea ce privește primul criteriu din Hotărârea Altmark atât în decizia sa de inițiere, cât și anterior (a se vedea considerentul 274), rezultă că această condiție este, în acest caz, îndeplinită.
- (318) În evaluarea celui de al doilea criteriu din Hotărârea Altmark (a se vedea considerentul 269), Comisia a constatat că plățile contractuale au fost calculate pe baza unor parametri stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent, ceea ce i-a permis să considere că articolul 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este, de asemenea, respectat în acest caz. Conform acestei dispoziții, contractele de servicii publice „stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent: i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze compensația, dacă există, și ii) natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces”. Problema existenței unei eventuale supracompensații în contractele în cauză va face obiectul unei analize detaliate în cele ce urmează. De asemenea, Comisia constată faptul că aceste contracte de servicii publice definesc modalitățile de alocare a costurilor legate de furnizarea serviciilor. În ceea ce privește existența unui profit rezonabil, Comisia face trimitere la raționamentul prezentat în continuare.
- (319) Comisia ia act de faptul că respectivele contracte de servicii publice definesc modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea biletelor de transport, conform alineatului (2) din acest articol. Aceste venituri sunt, așadar, menținute de către DSB.
- (320) De asemenea, durata contractelor de servicii publice, respectiv de 5 și 10 ani, este conformă cu dispozițiile articolului 4 alineatul (3) care stabilește la 15 ani durata maximă a contractelor pentru serviciile de transport feroviar de călători sau alte moduri de transport pe șine.
- (321) Celelalte dispoziții nefiind relevante în acest caz, Comisia constată că respectivele contracte de servicii publice încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB sunt conforme cu dispozițiile articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Atribuirea contractelor de servicii publice

- (322) Articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede normele de atribuire a contractelor de servicii publice. Cu toate acestea, articolul 8 din același regulament prevede anumite norme tranzitorii în acest sens.

⁽⁴¹⁾ C-334/07 P, Freistaat Sachsen, punctul 53.

⁽⁴²⁾ A se vedea nota de subsol 28.

⁽⁴³⁾ C 348/04, SIDE, punctul 56.

- (323) Comisia arată că toate contractele de servicii publice în cauză au ca obiect servicii de transport feroviar de călători și au fost toate atribuite DSB, în mod direct, de către Ministerul danez al Transporturilor, au fost semnate fie înainte de 26 iulie 2000, fie după această dată și înainte de 3 decembrie 2009. Aceste contracte au fost încheiate pe 5, respectiv, 10 ani. Comisia constată astfel că atribuirea contractelor de servicii publice este conformă cu dispozițiile tranzitorii ale articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (324) În temeiul articolului 8 alineatul (2), „fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă articolul 5 începând cu 3 decembrie 2019”. În baza acestui articol, contractele de servicii publice în cauză puteau fi oricum atribuite în mod direct.
- (325) Această dispoziție prevede, între altele, că „în această perioadă de tranziție, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport”. Trebuie constatat, însă, că articolul 5 alineatul (6) menționează posibilitatea ca autoritățile competente să atribuie direct contracte de servicii publice de transport feroviar.
- (326) În consecință, Comisia consideră că respectivele contracte de servicii publice sunt conforme cu normele de atribuire prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Compensații de serviciu public

- (327) Articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stipulează că „orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de serviciu public respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de serviciu public atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6), sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în anexă”.
- (328) Din aceste motive, compatibilitatea compensațiilor de serviciu public trebuie evaluată în conformitate cu dispozițiile din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, întrucât contractele în cauză au fost atribuite direct, conform articolului 5 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (329) Potrivit precizărilor din această anexă, „compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu misiunea de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public”. Acest lucru înseamnă că, în esență, Comisia trebuie să verifice dacă plățile contractuale nu au generat o supracompensare, luând în considerare un profit rezonabil pentru DSB. Pentru aceasta, Comisia se bazează pe criteriile definite în anexă.
- (330) Comisia arată că, în acest caz, calcularea costurilor și a veniturilor s-a efectuat în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. Comisia amintește că, potrivit cadrului juridic aplicabil DSB în materie de norme contabile și norme naționale în domeniul concurenței, întreprinderea trebuie să țină o contabilitate separată a diferitelor sale activități. Plățile contractuale efectuate către DSB în baza contractelor de servicii publice sunt astfel contabilizate separat de alte activități realizate în regim comercial. Aceste norme permit evitarea subvențiilor încrucișate.
- (331) În cazul în care contractele de servicii publice conțin dispoziții referitoare la controlul și revizuirea compensației, Comisia constată, totuși, că aceste mecanisme nu permit evitarea eventualelor supracompensații și respectivele contracte nu conțin niciun mecanism care să permită rambursarea supracompensațiilor.
- (332) Comisia consideră că eventualele supracompensații nu pot fi evitate decât prin instituirea unui mecanism de rambursare. În consecință, contractele de servicii publice încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB trebuie modificate astfel încât să îndeplinească cerințele menționate anterior, în special prin introducerea unui mecanism de rambursare.
- (333) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește măsura în care cuantumul compensației se limitează la suma necesară acoperirii costurilor ocazionate de îndeplinirea misiunilor de serviciu public. Aceste temeri se bazează pe motivele expuse în evaluarea privind respectarea celui de al treilea criteriu stabilit prin jurisprudența Altmark, adică:
- (i) *Excedentele rezultatului DSB*
 - (ii) *Întârzierile în livrarea materialului rulant*
 - (iii) *Ruta Copenhagen-Ystad*
- (334) Comisia va analiza aceste trei aspecte succesiv pentru a evalua existența supracompensării în cadrul executării contractelor de servicii publice și măsurile necesare evitării oricărei supracompensații în viitor. În acest scop, Comisia ține seama de definiția profitului rezonabil enunțată la punctul 6 din anexă, și anume „rata de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice”.

(i) Excedentele rezultatului DSB

- (335) Comisia a analizat evoluția capitalurilor proprii și a rezultatelor DSB, pentru activitățile de serviciu public desfășurate de aceasta pe durata contractelor în cauză. Această analiză se bazează, în principal, pe analiza detaliată a situației financiare a DSB în perioada 1999-2006, realizată de KPMG la 30 ianuarie 2008 pentru statul danez. Autoritățile daneze au transmis, de asemenea, informații suplimentare privind exercițiile financiare 2007 și 2008, precum și clarificări în cadrul procedurii oficiale de investigare.
- (336) Comisia ia act în mod special de informațiile furnizate de autoritățile daneze pentru a explica aceste evoluții în raport cu bugetele pe zece ani, în special în ceea ce privește stabilirea bugetului de constituire a DSB în 1999, de modificare a anumitor norme contabile sau de nivelul de impozitare. Evoluția ratei amortizării, a gestiunii financiare sau a ratelor dobânzii sunt, de asemenea, explicate. Comisia admite că DSB ar fi putut realiza o creștere a eficienței care să îi permită îmbunătățirea rezultatelor și a situației sale financiare.
- (337) Comisia consideră, totuși, că toate aceste elemente sunt de natură să modifice nivelul costurilor sau al cheltuielilor suportate de DSB pentru operarea serviciilor de transport prevăzute în diferitele contracte de servicii publice. Din aceste motive, îmbunătățirea situației financiare a DSB ar fi trebuit să atragă o diminuare a cheltuielilor statului danez pentru operarea acestor servicii în raport cu previziunile bugetare pe zece ani. Această diminuare ar implica, așadar, o reducere generală a compensațiilor de serviciu public.
- (338) În lipsa unei corecții echivalente a plăților contractuale, Comisia consideră că acești diferiți factori demonstrează faptul că DSB a primit compensații mai mari decât costurile suportate pentru îndeplinirea misiunilor de serviciu public, amplificate de un profit rezonabil fixat la 6 %. Comisia ia act de faptul că plățile contractuale nu au făcut obiectul unei reduceri decât pentru anii 2002, 2003 și 2004 în valoare de 1 018 miliarde DKK.
- (339) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că autoritățile daneze nu contestă că, deși toate aceste elemente au fost luate în calcul, DSB a cunoscut niveluri de rentabilitate mai ridicate decât cele prevăzute inițial în bugetele pe zece ani, care au constituit baza de calcul al compensațiilor de serviciu public. Această constatare rezultă și din observațiile transmise de părțile interesate, chiar în condițiile unei slabe comparabilități a performanțelor întreprinderilor feroviare din Danemarca și din Europa, după cum s-a arătat anterior (a se vedea considerentele 290-292).
- (340) De asemenea, Comisia ia act de faptul că rezultatele DSB s-tog a/s, filiala aflată 100 % în proprietatea DSB SV, sunt consolidate la nivelul societății-mamă și că nivelul profitului rezonabil preconizat este același pentru cele două societăți. În consecință, Comisia analizează la nivel general excedentele rezultatelor obținute din diferitele contracte de servicii publice la nivelul DSB.
- (341) Astfel, Comisia arată că, pentru perioada 1999-2006, conturile DSB indică o creștere a rezultatului după impozitarea DSB cu 2,715 miliarde DKK față de bugetul estimativ pe zece ani. Datele transmise de autoritățile daneze arată că DSB a înregistrat un rezultat după impozitare de 670 de milioane DKK în 2007 și de 542 de milioane DKK în 2008, cu 227 de milioane, respectiv 97 de milioane DKK peste bugetul estimativ pentru acești doi ani⁽⁴⁴⁾. Pentru întreaga perioadă 1999-2008, Comisia consideră pentru DSB un excedent de 3,039 miliarde DKK al rezultatelor în raport cu bugetele inițiale.
- (342) Comisia consideră că aceste excedente fac dovada faptului că plățile contractuale au depășit valoarea necesară compensării costurilor suportate în vederea îndeplinirii misiunilor de serviciu public, fiind amplificate de un profit rezonabil.
- (343) Comisia amintește, însă, că, potrivit autorităților daneze, aceste excedente ale rezultatului nu au condus la o acumulare de capital pentru DSB peste ceea ce fusese inițial prevăzut în bugetul estimativ. Astfel, autoritățile daneze argumentează că o parte din excedentele rezultatelor a fost restituită statului danez sub formă de dividende.
- (344) Comisia remarcă faptul că DSB a plătit astfel statului danez 4,826 miliarde DKK în dividende în perioada 1999-2007. Această sumă corespunde unei depășiri cu aproape 3,5 miliarde DKK în dividende pentru perioada 1999-2007 față de ceea ce fusese previzionat în bugetele estimative pe zece ani. În 2008, DSB a plătit statului danez 359 de milioane DKK, cu aproximativ 150 de milioane mai mult decât fusese previzionat în bugetele estimative pe zece ani⁽⁴⁵⁾. În total, Comisia observă că, între 1999 și 2008, statul danez a primit aproximativ 3,65 miliarde DKK în dividende suplimentare.

⁽⁴⁴⁾ Calcule realizate pe baza raportului KPMG transmis de autoritățile daneze Comisiei (tabelul 2.4 și tabelele 2.2, 2.3 și 2.28 actualizate).

⁽⁴⁵⁾ Această sumă este evaluată pe baza unui rezultat după impozitare estimat în bugetul estimativ la 399 de milioane DKK pentru anul 2008 și a principiului privind plata în dividende a jumătate din excedent după impozitarea DSB, enunțat la considerentul 102 din prezenta decizie.

- (345) Contrar celor susținute de autoritățile daneze, Comisia consideră că politica în materie de dividende nu poate fi asimilată unei clauze de rambursare care să permită ajustarea compensațiilor acordate pentru îndeplinirea unei misiuni de serviciu public și evitarea supracompensării. Prelevarea de dividende nu răspunde în mod structural cerințelor enunțate în Regulament nr. 1370/2007 și în special în anexă. Astfel, prelevarea de dividende reiese din decizia acționarilor întreprinderii și nu oferă caracterul automat necesar evitării supracompensării. De asemenea, dividendele sunt, în general, prelevate mai târziu în cursul unui an decât corecțiile compensației, care trebuie să intervină la sfârșitul exercițiului financiar.
- (346) În condițiile date, Comisia admite că, în perioada 1999-2008, statul danez a prelevat dividende suplimentare (față de ceea ce fusese inițial prevăzut în bugete), a

căror valoare totală depășește net valoarea excedentelor rezultatului DSB. Comisia reține că dividendele suplimentare prelevate de Danemarca sunt mai mari cu aproximativ 20 % decât excedentele rezultatelor DSB.

- (347) În general, Comisia reține că, în plan contabil, prelevarea de dividende intervine după stabilirea rezultatelor și nu permite, în mod normal, evitarea unei supracompensări. Totuși, Comisia trebuie să constate că, în realitate, prin prelevarea de dividende de la întreprinderea pe care o deține în proporție de 100 %, statul danez a corectat în totalitate situația excedentară a DSB, astfel încât aceasta din urmă nu a fost, practic, supracompensată. Astfel, efectele economice ale excedentelor rezultatului peste procentul de 6 % inițial prevăzut au fost neutralizate de prelevarea de dividende, iar DSB nu le-a putut utiliza pentru majorarea capitalurilor proprii sau pentru a se îmbogăți.

(milioane DKK)

| Rezultate DSB SV | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Total |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Venituri călători | 3 278 | 3 550 | 3 789 | 3 895 | 3 888 | 4 052 | 4 164 | 4 264 | 4 391 | 4 541 | |
| Plăți contractuale | 3 296 | 3 460 | 3 820 | 3 642 | 4 147 | 3 968 | 4 326 | 4 342 | 4 247 | 4 130 | |
| Costuri reale | (6 728) | (6 869) | (6 304) | (6 362) | (7 362) | (7 182) | (7 647) | (7 792) | (7 940) | (8 326) | |
| Rezultat din exploatare real după impozitare | 595 | 777 | 846 | 774 | 697 | 664 | 745 | 726 | 767 | 558 | |
| Dividende plătite | 135 | 268 | 103 | 610 | 649 | 736 | 895 | 775 | 655 | 364 | 5 190 |
| Dividende prevăzute inițial | 50 | 51 | 53 | 183 | 188 | 192 | 212 | 205 | 222 | 223 | 1 579 |
| Dividende suplimentare reale | 85 | 217 | 50 | 427 | 461 | 544 | 683 | 570 | 433 | 141 | 3 611 |

- (348) Comisia subliniază că această concluzie privește DSB SV în măsura în care rezultatele DSB S-tog a/s sunt consolidate la nivelul societății-mamă și că politica în materie de dividende este stabilită la nivelul acesteia din urmă.
- (349) Totuși, Comisia subliniază că acest raționament nu permite garantarea permanentă a evitării supracompensării pe toată durata contractelor de servicii publice. El se bazează pe o analiză empirică și detaliată a conturilor DSB în perioada care a trecut, dar nu oferă o soluție structurală în ceea ce privește ajustările anuale necesare ale nivelului compensațiilor de serviciu public.
- (350) În această privință, Comisia arată că autoritățile daneze intenționează să modifice contractele de servicii publice în derulare astfel încât să instituie un mecanism de rambursare. Mecanismul de rambursare descris anterior (a se vedea considerentele 222-240) trebuie să permită,

pe baza unei formule contabile, corectarea cuantumului plăților contractuale. Conform acestui mecanism, eventualele surplusuri percepute sunt restituite statului pe baza conturilor de la sfârșitul exercițiului financiar, astfel încât să se asigure că rentabilitatea capitalurilor proprii ale DSB se menține în limitele prevăzute de stat.

- (351) Astfel, mecanismul de rambursare presupune ajustarea plăților contractuale la sfârșitul exercițiului financiar anual (a se vedea considerentul 227). Aplicarea acestui mecanism determină o reducere brută a plăților contractuale în scopul menținerii nivelului de 6 % al profitului rezonabil stabilit din rentabilitatea capitalurilor proprii, conform următoarei formule:

$$\text{Total venituri} - \text{profit rezonabil} - \text{total cheltuieli} = \text{reducere brută}$$

(352) Comisia consideră că acest mecanism de rambursare răspunde cerințelor prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, dar și în cadrul comunitar privind ajutoarele de stat sub formă de compensații de serviciu public ⁽⁴⁶⁾. Astfel, Comisia arată că un astfel de sistem este asimilabil controalelor descrise în secțiunea III din acest cadru. Comisia remarcă, de asemenea, că nivelul profitului rezonabil de bază va rămâne fixat la 6 % din rentabilitatea capitalurilor proprii, nivel pe care îl consideră rezonabil pentru acest tip de activitate, ținând seama de nivelurile atinse de concurenții DSB actuali de pe piața națională indicați de DKT.

(353) De asemenea, Comisia arată că acest mecanism include corecții privind eficiența și îmbunătățirile calitative. Mecanismul conceput prevede o adaptare a reducerii brute, astfel încât DSB să poată menține o parte din aceasta ca urmare a reducerii costurilor per călător-kilometru și a creșterii numărului de călători măsurată în călători-kilometru (a se vedea considerentul 228). Aceste corecții se aplică după următoarea formulă:

$$\text{Mecanism de rambursare} = \text{reducere brută} - \text{corecții (Costuri } \Delta \text{ + călător-km } \Delta) = \text{reducere netă}$$

(354) Comisia adaugă că parametrii care permit stabilirea reducerii nete și deci luarea în calcul a acestor corecții sunt prestabiliți și cuantificați (a se vedea considerentul 229). Astfel, mecanismul de rambursare poate fi adaptat în modul următor:

— Costuri Δ : dacă DSB a redus costurile (pe călător-kilometru) față de media costurilor din ultimii patru ani, această îmbunătățire se calculează astfel: diferența de cost per călător-kilometru (în procente) raportată la media costurilor din ultimii patru ani înmulțită cu o bază de cost total și

— Călător-kilometru Δ : dacă numărul de călători crește, creșterea traficului de călători măsurată în călători-

kilometru se înmulțește cu 0,80 DKK, iar reducerea brută scade cu aceeași sumă ⁽⁴⁷⁾.

(355) Comisia arată că aceste corecții sunt conforme cu dispozițiile de la punctul 7 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care prevede că:

„Metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea unei gestiuni eficiente efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective, și a prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte”.

(356) În acest caz, corecția prevăzută, bazată pe creșterea numărului de călători și diminuarea costului unitar, adaptează în mod convenabil noțiunile de îmbunătățire a gestiunii eficiente și a calității serviciului oferit. Cu toate acestea, Comisia apreciază că niciuna dintre aceste corecții nu poate fi efectuată decât în măsura în care fiecare parametru reținut reflectă și o îmbunătățire față de rezultatele obținute anterior pentru acești parametri. Această limitare este necesară pentru a evita, în cazul unei îmbunătățiri semnificative a unuia dintre parametri, obținerea unei bonificații în baza celui alt parametru, în ciuda faptului că acesta din urmă reflectă o îmbunătățire inferioară previziunii.

(357) În sfârșit, mecanismul de rambursare este completat de stabilirea unei limite superioare menite să asigure că nivelul profitului nu depășește nivelul unui profit rezonabil, conform următoarei formule (a se vedea considerentele 233-237):

$$\frac{\text{Profit rezonabil (6 \%)} + \text{corecții (Costuri } \Delta \text{ + călător - km } \Delta)}{\text{Capitaluri proprii}} < 12 \%$$

(358) Astfel, corecțiile aplicate pentru luarea în calcul a creșterii eficacității și/sau a îmbunătățirii calității serviciului vor permite variații ale profitului rezonabil între 6 % și 12 %, cu un plafon anual fixat la 10 % pe trei ani, pe baza unor criterii obiective (a se vedea considerentele 235-237).

(359) Comisia consideră că în acest interval beneficiul acordat de Danemarca întreprinderii DSB în cadrul activităților de serviciu public rămâne rezonabil, cu atât mai mult cu cât este limitat la 10 % pe trei ani. Constatarea Comisiei se bazează pe mai multe indicii obținute din informațiile de care dispune pentru evaluarea caracterului rezonabil al nivelului profitului.

⁽⁴⁶⁾ JO C 297, 29.11.2005, p. 4. Chiar dacă acest cadru nu este aplicabil, în mod normal, în sectorul transporturilor, principiile pe care le conține pot fi utilizate prin analogie, în special atunci când se invocă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. A se vedea, în acest sens, atât decizia de inițiere menționată anterior, cât și Decizia 2009/325/CE; Decizia 2009/845/CE; Decizia Comisiei din 18 iulie 2007 – ajutor de stat C 31/07 – Irlanda – Ajutor de stat acordat întreprinderilor de transport auto Córás Iompair Éireann (Dublin Bus și Irish Bus) (JO C 218, 15.9.2007, p. 44); Decizia Comisiei din 23 octombrie 2007 – ajutor de stat C 47/2007 – Germania – Contract de servicii publice între Deutsche Bahn Regio și întreprinderile Länder de Berlin și Brandebourg (JO C 35, 8.2.2008, p. 13).

⁽⁴⁷⁾ A se vedea nota de subsol 30.

(360) Astfel, evaluarea Comisiei se bazează, mai ales, pe un studiu al situației întreprinderilor feroviare din Europa ⁽⁴⁸⁾ care prezintă, în special, o comparație a rentabilității economice ⁽⁴⁹⁾ a întreprinderilor feroviare pentru anul 2004. Conform acestei analize, rentabilitatea capitalului propriu (ROE) DSB constatată în 2004 (9 %) corespunde unei rentabilități de 3 % a activelor societății (ROA); trebuie menționat că procentul de 9 % pentru ROE corespunde mediei intervalului de compensare acordat DSB în baza contractului. De asemenea, această analiză demonstrează că anumite întreprinderi feroviare au avut, în perioada respectivă, o rentabilitate economică slabă, chiar negativă (PKP, Eurostar, NSB). Potrivit studiului menționat, mai multe întreprinderi au avut, însă, rentabilități economice similare (SNCB: 2 %, SNCF: 2 %, Trenitalia 3 %), chiar foarte mari (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) la nivelul de 3 % al ROA DSB.

(361) De asemenea, Comisia se bazează pe practica decizională în materie de servicii de interes economic general ⁽⁵⁰⁾.

(362) De asemenea, evaluarea Comisiei ține seama de faptul că DSB își asumă o parte din riscurile legate de această activitate, atât timp cât plățile contractuale sunt stabilite în prealabil și nu pot fi majorate în cazul unei diferențe negative față de estimări, reflectând o degradare a performanței DSB cauzate, de exemplu, de o deviere a costurilor sau de o scădere a veniturilor întreprinderii. Comisia ia notă de faptul că, atât timp cât întreprinderea este expusă riscului negativ în privința rentabilității, care nu îi garantează atingerea rentabilității contractuale estimate de 6 %, pare oportună stimularea acesteia în vederea creșterii eficacității și, prin aceasta, crearea posibilității ca întreprinderea să-și mențină o parte din rentabilitatea generată astfel, inclusiv cea care ar depăși nivelul prevăzut în contract, și aceasta în cadrul intervalului menționat anterior.

(363) În sfârșit, Comisia remarcă, pe baza demonstrației empirice efectuate de autoritățile daneze, că aplicarea acestui mecanism de rambursare în trecut ar fi determinat o rentabilitate a capitalului propriu al DSB între 8,8 % și 11,9 % în perioada 2004-2008 și ar fi implicat rambursarea a 38 de milioane DKK pe anul 2006, ținând seama de limita de 10 % pe trei ani (a se vedea considerentele 238-240).

(364) În consecință, Comisia constată că excedentele rezultatului DSB reflectă faptul că plățile contractuale au depășit necesarul compensării costurilor suportate pentru îndeplinirea misiunilor din contractele de servicii

publice, fiind amplificate de un profit rezonabil. În realitate, Comisia consideră că prelevarea de dividende suplimentare la o valoare net superioară excedentelor a permis evitarea supracompensării DSB. În cazul în care Comisia se pronunță în absența unei supracompensări în cazul în speță, aceasta pune condiția instituirii mecanismului de rambursare descris în prezenta decizie și menționat anterior la considerentul 356.

(ii) Întârzieri în livrarea materialului rulant

(365) Comisia constată că nu se contestă faptul că livrarea materialului rulant de către producătorul AnsaldoBreda, prevăzută în contractele de servicii publice, a cunoscut întârzieri importante. Pentru asumarea obligațiilor, DSB a recurs la închirierea materialului, încheind contracte suplimentare încheiate cu Ministerul danez al Transporturilor.

(366) Comisia amintește că, în virtutea contractelor de servicii publice încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB, aceasta din urmă trebuia să suporte costurile aferente amortizării trenurilor și dobânzile, și că aceste costuri au fost acoperite de plățile contractuale.

(367) Comisia ia, însă, notă de faptul că în contractul de servicii publice valabil în perioada 2000-2004 nu au fost prevăzute consecințele financiare ale întârzierilor și impactul lor asupra plăților contractuale, în schimb au fost prevăzute în contractul încheiat pentru perioada 2005-2014.

(368) În consecință, Comisia consideră că trebuie să se facă distincție între trei aspecte.

(369) În primul rând, în cadrul contractului de servicii publice încheiat pentru perioada 2000-2004, Comisia arată că, la calcularea plăților contractuale, consecințele întârzierilor nu au fost luate în considerare în totalitate. Autoritățile daneze au admis că astfel a rezultat un impact pozitiv de 154 de milioane DKK. Din această sumă, 50 de milioane au fost restituite statului sub forma unei reduceri voluntare a plăților contractuale. În consecință, Comisia consideră că DSB a beneficiat de plăți contractuale în valoare de 104 milioane DKK, corespunzătoare unor costuri pe care nu le-a suportat.

(370) În această privință, Comisia consideră că nu poate fi contestat faptul că această sumă a compensat (parțial) prejudiciul economic al DSB cauzat de întârzierile respective. Astfel, problema prejudiciului suferit de DSB rezultă din executarea contractului de livrare între DSB și furnizorul său, aceasta putând face obiectul procedurilor de soluționare (amiabilă, arbitrală sau contencioasă). Comisia menționează că această problemă nu a fost definitiv tranșată, deși s-au plătit compensații provizorii.

⁽⁴⁸⁾ „Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union” (Analiza situației financiare a întreprinderilor feroviare din Uniunea Europeană), efectuată de ECORYS pentru Comisia Europeană, februarie 2006 http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip

⁽⁴⁹⁾ Comisia realizează propriile comparații, în special pe baza rentabilității economice (ROA – *return on assets*) în scopul evitării problemelor de comparabilitate legate de structurile bilanțiere datorii-capitaluri proprii foarte diferite ale întreprinderilor feroviare.

⁽⁵⁰⁾ Decizia Comisiei din 28 noiembrie 2007 – Ajutor de stat N388/2007 – Regatul Unit, programul de transformare a Post Office Limited (POL) (JO C 14, 19.1.2008, p. 19), în special considerentul 53.

- (371) În al doilea rând, Comisia arată că în cadrul contractului de servicii publice încheiat pentru perioada 2005-2014, consecințele întârzierilor au fost luate în considerare la calcularea plăților contractuale. Autoritățile daneze au demonstrat modalitatea de funcționare a mecanismului de ajustare a plăților contractuale în funcție de întârzierile de livrare și de tipul de material. Comisia ia notă de faptul că plățile contractuale au fost reduse cu 645 de milioane DKK pentru primii doi ani ai contractului. Astfel, Comisia apreciază că întârzierile în livrarea materialului rulant nu au determinat supracompensarea în cadrul acestui contract de servicii publice.
- (372) În al treilea rând, Comisia constată că materialul rulant de înlocuire închiriat a făcut obiectul unor contracte suplimentare încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB. Comisia arată că DSB nu era obligată, prin contractele de servicii publice, să utilizeze material alternativ. Comisia ia notă de faptul că aceste contracte suplimentare răspund unei situații noi care nu fusese luată în calcul în contracte, respectiv consecințele întârzierii în livrarea noilor trenuri. Comisia consideră că, astfel, compensațiile plătite în favoarea DSB răspund noilor misiuni ale operatorului feroviar și, din acest motiv, nu au fost de natură să determine supracompensarea în cadrul contractelor de servicii publice.
- (373) Comisia precizează, în acest sens, că, în cazul în care, în urma procedurilor de soluționare (amiabilă, arbitrală sau contencioasă) între DSB și AnsaldoBreda privind întârzierile de livrare, sunt recunoscute anumite prejudicii suferite de DSB, dacă acestea se referă la utilizarea de material rulant de înlocuire și se stabilește obligația de plată a unor compensații de către AnsaldoBreda, aceste compensații trebuie să fie plătite statului danez, care a suportat costul prin contractele suplimentare. Comisia consideră că este necesar să impună statului danez o condiție în acest sens.
- (374) Având în vedere considerentele de mai sus, Comisia constată că DSB a beneficiat de o supracompensare de 104 milioane DKK din cauza întârzierilor în livrarea materialului rulant prevăzut în contractele de servicii publice. Comisia consideră, însă, că efectele acestei supracompensări au fost evitate prin prelevarea de dividende, după cum s-a arătat anterior. Astfel, valoarea totală a dividendelor suplimentare prelevate de statul danez este superioară totalului excedentelor rezultatelor la care se adaugă suma aferentă întârzierilor în livrarea materialului rulant. Astfel, Comisia constată că, în realitate, DSB nu a beneficiat de o supracompensare.
- (iii) **Cazul special al rutei Copenhaga-Ystad**
- (375) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că DSB a beneficiat de un avantaj pentru exploatarea acestei linii speciale. În acest sens, Comisia a analizat două aspecte.
- (376) Pe de o parte, Comisia a verificat dacă în perioada 2000-2004 DSB a primit sprijin financiar sub formă de subvenții în baza contractului de servicii publice, deși linia era exploatată fără a face obiectul unui misiuni de serviciu public.
- (377) Comisia reține, în acest sens, că autoritățile daneze au clarificat condițiile de exploatare a liniei Copenhaga-Ystad începând din 2000. Autoritățile daneze au precizat, în special, că această linie nu a fost inclusă în regimul de „transport public” decât în 2002, printr-un contract specific, întrucât, aparent, linia respectivă nu putea fi rentabilă. De asemenea, autoritățile daneze au arătat că acest contract specific nu prevedea nicio compensație suplimentară din partea statului danez în favoarea DSB pentru exploatarea acestei linii între 2002 și 2004. Astfel, autoritățile daneze au stabilit că linia feroviară care leagă Copenhaga de Ystad nu a făcut obiectul unei finanțări publice înainte de 2005.
- (378) Comisia arată că includerea acestei linii în regimul de „trafic de serviciu public” în perioada 2002-2004, fără compensare suplimentară, comparativ cu compensațiile plătite în cadrul contractului de servicii publice încheiat cu DSB pentru perioada 2002-2004, nu a putut genera o supracompensare. Astfel, includerea în regimul de trafic de transport public a avut drept consecință creșterea misiunilor DSB, fără majorarea plăților contractuale. De asemenea, aceasta a însemnat integrarea veniturilor realizate din exploatarea acestei linii în totalul veniturilor DSB din activitățile de servicii publice. Comisia ia, însă, notă de faptul că această linie era deficitară în 2002 și că tocmai din acest motiv a fost inclusă în regimul de „trafic public”. Așadar, această integrare nu a putut antrena o supracompensare.
- (379) În orice caz, dacă linia ar fi fost profitabilă, Comisia consideră că veniturile specifice acesteia ar fi sporit veniturile totale ale DSB din activitățile de servicii publice. Estimarea unei eventuale supracompensări ar fi, astfel, acoperită de analiza globală a eventualelor supracompensări primite de DSB din excedentele rezultatelor sale în cadrul executării contractului de servicii publice în perioada 2000-2004. Comisia face trimitere la raționamentul prezentat la considerentele 324-353 din prezenta decizie.
- (380) Pe de altă parte, Comisia a analizat costurile DSB pe ruta Copenhaga-Bornholm și, în special, includerea corespondenței cu feribotul între Ystad și Rønne⁽⁵¹⁾ în costul biletelor integrate pentru călători.
- (381) Comisia amintește că legătura maritimă dintre aceste două porturi este operată de o întreprindere publică, Bornholmtrafikken A/S, în baza unui contract încheiat cu statul danez în urma unei cereri de oferte. Autoritățile daneze au precizat obligațiile întreprinderii Bornholmtrafikken A/S asumate prin acest contract, în special în ceea ce privește coordonarea orarelor cu operatorii de transport rutier sau feroviar. De asemenea, autoritățile daneze precizează că nu a fost stabilită nicio obligație în materie de politică tarifară în afara stabilirii tarifelor minimale.

⁽⁵¹⁾ Port de sosire cu feribotul pe insula Bornholm.

- (382) Având în vedere informațiile transmise de autoritățile daneze, Comisia constată că prețurile practicate de Bornholmtrafikken A/S sunt identice cu cele practicate de DSB și de Grønhøjbus. Singurul tarif care nu este aplicat decât de DSB este prețul special pentru biletul DSB Orange, cu traversarea podului Great Belt. Acest tarif răspunde însă obiectivelor comerciale specifice ale Bornholmtrafikken A/S în măsura în care programul DSB Orange permite atragerea călătorilor pe ruta Iutlanda-Bornholm. Obținerea acestui tarif special răspunde unor condiții concrete (sunt vizate doar anumite trenuri, sistem de rezervare online, număr de bilete limitat etc.) și se adresează unor servicii diferite de cele oferite de operatorii de transport rutier pe această linie. Comisia reține că această ofertă a vizat un număr prea mic de călători și că nu a mai fost propusă începând din 2009.
- (383) Din aceste motive, Comisia consideră că prețurile facturate de Bornholmtrafikken A/S pentru această călătorie cu feribotul nu a conferit un avantaj DSB față de concurenții săi care propun o legătură cu autobuzul și practică, de asemenea, facturarea integrată. Comisia consideră, așadar, că facturarea transportului cu feribotul nu a determinat o supracompensare a DSB.
- (384) În general, Comisia consideră că respectivele compensații de serviciu public au fost calculate conform normelor stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
- (385) În consecință, Comisia constată că ajutoarele de stat conținute în plățile contractuale efectuate în cadrul contractelor de servicii publice încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB sunt compatibile cu piața internă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 de aplicare a articolului 93 din TFUE.
- 8.3.3. IMPACTUL ANUMITOR MĂSURI FISCALE ASUPRA COMPATIBILITĂȚII COMPENSAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC.
- (386) În decizia de inițiere, Comisia constată că întreprinderile private daneze care operează în sectoare scutite de TVA, cum ar fi sectorul transporturilor publice, sunt supuse unui regim special de impozitare pe salariu („lønsomsafgift”). Cu toate acestea, Comisia a remarcat că întreprinderile publice, precum DSB, nu sunt supuse acestei impozitări.
- (387) Dacă DKT, al doilea reclamant, susține că scutirea DSB de acest impozit pe salariu îi poate conferi un avantaj concurențial, Comisia nu a examinat problema impozitului pe salariu, întrucât aceasta face obiectul unei investigații generale a Comisiei în cadrul unei proceduri separate⁽⁵²⁾. Reclamantul a invocat chiar o problemă parlamentară și răspunsul dat de doamna Kroes Comisiei⁽⁵³⁾.
- (388) Prin scrisoarea din 9 iunie 2009, Comisia a informat DKT că, în urma examinării măsurilor respective, Comisia a decis încheierea procedurii sus-menționate. De asemenea, Comisia a arătat că a purtat discuții și a realizat schimburi de informații cu autoritățile daneze în scopul obținerii unor clarificări asupra eventualelor probleme și ambiguități ce decurg din această scutire, în ceea ce privește normele privind ajutoarele de stat. În acest context, autoritățile daneze au acceptat modificarea legislației naționale.
- (389) Astfel, Comisia constată că Danemarca a adoptat Legea nr. 526 din 25 iunie 2008, care elimină orice eventuală distorsiune între întreprinderile publice și cele private în ceea ce privește aplicarea impozitului pe salariu. De asemenea, Comisia arată că această lege a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009 și că, de la această dată, DSB se supune impozitării respective.
- (390) În încheierea prezentei investigații, Comisia arată că exonerarea DSB de la plata acestui impozit a fost inclusă în parametrii care au determinat nivelul plăților contractuale în favoarea DSB în cadrul contractelor de servicii publice, după cum se menționează la considerentul 88 din prezenta decizie. Comisia ia notă de faptul că scutirea de impozit a redus costurile operaționale ale DSB pentru operarea serviciilor de transport prevăzute în contractele de servicii publice. În consecință, Comisia constată că, în lipsa unei scutiri, statul danez ar fi trebuit să mărească valoarea plăților contractuale.
- (391) Prin urmare, Comisia consideră că, în cazul în care scutirea DSB de la plata impozitului pe salariu constituie ajutor de stat, aceasta ar trebui asimilată unor „plăți contractuale suplimentare” echivalente sarcinii fiscale exonerate. În această ipoteză, Comisia constată că aceste „plăți contractuale suplimentare” nu ar fi antrenat supracompensarea DSB.
- (392) De asemenea, Comisia observă că, începând cu 1 ianuarie 2009, DSB se supune plății impozitului pe salariu. În consecință, obligațiile fiscale ale DSB cresc, ceea ce are un impact asupra costurilor operaționale necesare operării serviciilor de transport prevăzute în contractele de servicii publice. Autoritățile daneze au precizat că supracostul creat pentru DSB va fi compensat pentru a ține cont de această modificare în parametrii de calcul al plăților contractuale.
- (393) În această privință, Comisia consideră că o compensare a costurilor fiscale suplimentare, în urma eliminării scutirii de impozit a DSB, se înscrie în economia generală a sistemului de compensare a contractelor de servicii publice. Comisia a verificat dacă această compensare corespunde strict sarcinii fiscale suplimentare suportate de DSB exclusiv pentru activitățile sale de serviciu public.

⁽⁵²⁾ Comisiei i-a fost prezentată o plângere. Acest dosar poartă numărul de referință CP78/2006.

⁽⁵³⁾ Scrisoarea doamnei Kroes către doamna Riis-Jørgensen din 19 ianuarie 2009, D(09)6.

- (394) În consecință, Comisia constată că o compensație acordată de statul danez pentru impozitul pe salariu plătit de DSB nu determină supracompensarea și trebuie considerată compatibilă cu piața internă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

9. CONCLUZII

- (395) Comisia consideră că respectivele contracte de servicii publice încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și DSB constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (396) Cu toate acestea, Comisia constată că aceste ajutoare sunt compatibile cu piața internă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, sub rezerva instituirii, de către Danemarca, a mecanismului de rambursare descris în prezenta decizie la considerentele 222-240 și 356 în contractele de servicii publice în derulare. În aceste condiții, ajutoarele respective sunt compatibile până la expirarea contractelor de servicii publice aflate în derulare.
- (397) Evaluarea compatibilității ajutoarelor care fac obiectul prezentei decizii a fost realizată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 aplicabil la data adoptării deciziei de către Comisie.
- (398) Comisia menționează că normele de evaluare din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sunt, în esență, similare celor din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, astfel cum sunt prezentate și interpretate de Comisie în decizia sa de inițiere. Comisia constată că, în cazul de față, aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 nu ar fi condus la o concluzie diferită.
- (399) În concluzie, ajutoarele în cauză sunt compatibile până la expirarea contractelor de servicii publice în derulare. Este vorba de contractele încheiate în 2004, adică după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, în lipsa unei proceduri competitive echitabile de atribuire și pe o durată de 10 ani. Prin urmare, aceste ajutoare intră sub incidența articolului 8 alineatul (3) primul paragraf litera (d) și paragraful 3 ultima și penultima teză din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Totuși, Comisia amintește că, în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat normelor de atribuire a contractelor respective în conformitate cu dispozițiile articolului 5 până la 3 decembrie 2019.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Contractele de servicii publice de transport încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și întreprinderea Danske Statsbaner constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Aceste ajutoare de stat sunt compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE, dacă se respectă dispozițiile articolelor 2 și 3 din prezenta decizie.

Articolul 2

Danemarca introduce în toate contractele de servicii publice încheiate cu Danske Statsbaner și aflate în derulare mecanismul de rambursare descris în considerentele 222-240 și 356 din prezenta decizie, ale cărui principale caracteristici sunt următoarele:

- Ajustarea plăților contractuale la sfârșitul fiecărui exercițiu financiar prin stabilirea unei reduceri brute calculate pe baza următoarei formule:

$$\text{Total venituri} - \text{profit rezonabil} - \text{total cheltuieli} = \text{reducere brută}$$

- Adaptarea reducerii brute în funcție de creșterea eficacității și îmbunătățirea calității serviciilor conform formulei și parametrilor următori:

$$\text{Mecanism de rambursare} = \text{reducere brută} - \text{corecții} (\text{Costuri } \Delta + \text{călători-km } \Delta) = \text{reducere netă}$$

- costuri Δ : reducerea costurilor (per călător-km) în raport cu media costurilor pe ultimii patru ani conform calculului: diferența de cost per călător-km (în procente) raportată la media costurilor pe ultimii patru ani înmulțită cu o bază de cost total; și
- călători-km Δ : creșterea traficului de călători măsurată în călători-km (0,80 DKK per călător-km);
- reducerile totale legate de îmbunătățirea performanțelor nu poate depăși reducerea brută dintr-un an dat. Așadar, reducerea netă se situează între zero și reducerea brută.

- Introducerea unei limite superioare în mecanismul de rambursare care să permită garantarea menținerii profitului la un nivel rezonabil conform formulei și caracteristicilor următoare:

$$\frac{\text{Profit rezonabil (6 \%)} + \text{corecții (Costuri } \Delta \text{ + călători - km } \Delta)}{\text{Capitaluri proprii}} < 12 \%$$

- calculul nu ține cont decât de partea din capitalurile proprii corespunzătoare activității de serviciu public a DSB;

- limita superioară a profitului rezonabil este stabilită la o rentabilitate a capitalurilor proprii de 12 % raportată la 10 % pe trei ani.

Articolul 3

Compensațiile eventual datorate de întreprinderea AnsaldoBreda grupului DSB reprezentând întârzierile în livrarea materialului rulant se plătesc către statul danez.

Articolul 4

Danemarca informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în scopul respectării articolelor 2 și 3 din prezenta decizie în termen de două luni de la notificare.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Regatului Danemarcei.

Adoptată la Bruxelles, 24 februarie 2010.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte