

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 24. februára 2010

o zmluvách o dopravných službách vo verejnom záujme medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom Danske Statsbaner [štátna pomoc C 41/08 (ex NN 35/08)]

[oznámené pod číslom K(2010) 975]

(Iba dánske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2011/3/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek ⁽¹⁾,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s ustanoveniami týchto článkov ⁽²⁾,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V nadväznosti na dve sťažnosti a opakovanú výmenu listov medzi Komisiou a dvoma sťažovateľmi na jednej strane a Komisiou a dánskymi orgánmi na druhej strane sa Komisia rozhodla 10. septembra 2008 začať konanie vo veci formálneho zisťovania týkajúce sa uvedených zmlúv a prostredníctvom uverejnenia rozhodnutia o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽³⁾ vyzvala Dánsko a zainteresované strany, aby jej predložili svoje pripomienky.
- (2) Rozhodnutie Komisie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bolo čiastočne predmetom žaloby o neplatnosť, ktorú podal jeden zo sťažovateľov na Súd

⁽¹⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Oba súbory ustanovení sú v podstate identické. Na účely tohto rozhodnutia by sa odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ v prípade potreby mali chápať ako odkazy na články 87 a 88 Zmluvy o ES.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 309, 4.12.2008, s. 14.

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

prvého stupňa Európskej únie. Táto žaloba bola zamietnutá ako neprípustná rozsudkom Súdu prvého stupňa z 25. novembra 2009 ⁽⁴⁾.

- (3) Listom zo 17. decembra 2009 Komisia vyzvala Dánsko a zainteresované strany, aby jej predložili svoje pripomienky týkajúce sa vhodného právneho základu na preskúmanie zlučiteľnosti štátnej pomoci v uvedených zmluvách v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady č. 1191/69 a č. 1107/70 ⁽⁵⁾.

2. OPIS PRÍJEMCU A SŤAŽOVATEĽOV

2.1. PRÍJEMCA POMOCI: DANSKE STATSBANER

2.1.1. ETABLOVANÝ DÁNSKY ŽELEZNIČNÝ PODNIK

- (4) Danske Statsbaner SV (ďalej len „DSB“) je etablovaný železničný podnik v Dánsku.
- (5) DSB je v úplnom vlastníctve dánskeho štátu ⁽⁶⁾. Poskytuje iba služby osobnej železničnej dopravy a súvisiace služby ⁽⁷⁾. DSB takisto prostredníctvom svojich dcérskych podnikov pôsobí vo Švédsku, Nórsku a najmä v Spojenom kráľovstve.

⁽⁴⁾ Uznesenie Súdu prvého stupňa z 25. novembra 2009 vo veci T-87/09 *Jørgen Andersen/Komisia*.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Zákon č. 485 z 1. júla 1998 o založení samostatných štátnych podnikov DSB SV a DSB Cargo od 1. januára 1999 (ďalej len „zákon o DSB“).

⁽⁷⁾ Činnosti nákladnej dopravy DSB sa v roku 2001 previedli na podnik Deutsche Bahn.

- (6) Dánsky parlament prijal v roku 1998 zákon, ktorým sa oddeľuje železničná infraštruktúra od činností DSB súvisiacich so železničnou dopravou ⁽⁸⁾.
- (7) V roku 2008 mal DSB približne 9 200 zamestnancov. Jeho obrat dosiahol v roku 2008 okolo 9,85 miliárd DKK (1,32 miliardy EUR).

2.1.2. ZALOŽENIE ŠTÁTNEHO PODNIKU DSB

- (8) V roku 1999 sa DSB pretransformoval na samostatný štátny podnik ⁽⁹⁾.
- (9) Pri tejto príležitosti sa zaviedol nový model finančného riadenia podniku. Počiatočná súvaha podniku sa vypracovala na základe posúdenia aktív a pasív. Dánske orgány uviedli, že pre všetky významné položky DSB získal druhé posúdenie, ktoré vyhotovili nezávislí experti.
- (10) Dánske orgány objasnili, že vlastné imanie DSB sa určilo porovnaním s podobnými podnikmi, ktoré vlastnia značné stále aktíva. Konečná súvaha podniku bola založená na miere solventnosti vo výške 36 % a na počiatočnej dotácii.
- (11) Na druhej strane treba poznamenať, že právny rámec uplatniteľný na DSB sa doplnil o účtovné normy a vnútroštátne usmernenia v oblasti hospodárskej súťaže, ktoré ukládajú podnikom povinnosť viesť oddelené účtovníctvo ich hlavných činností, a tým zamedziť krížovým dotáciám. Zmluvné platby vyplatené podniku DSB v rámci zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme sa takto zaúčtovávajú oddelene od ostatných činností uskutočňovaných na čisto komerčnom základe.
- (12) Účty podniku DSB sa vedú pre každú činnosť a sú založené na podrobnom analytickom účtovníctve, v rámci ktorého sa používajú kľúče na rozdelenie nákladov a výnosov ⁽¹⁰⁾.

2.1.3. SKUPINA DSB

i) DSB S-tog a/s

- (13) Skupina DSB zahŕňa aj dcérsky podnik DSB S-tog a/s v 100 % vlastníctve podniku DSB SV, ktorý poskytuje všetky prímestské železničné služby mesta Kodaň.
- (14) Účty DSB S-tog a/s sa vedú oddelene od účtov DSB SV, pretože ide o samostatný podnik. Okrem toho sa v účtovných pravidlách DSB ustanovuje, že transakcie medzi DSB a DSB S-tog a/s sa musia uskutočňovať podľa trhových podmienok.

⁽⁸⁾ Správu a údržbu železničnej infraštruktúry odteraz zabezpečuje Banedanmark, ktorý je oddeleným verejným podnikom.

⁽⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 5.

⁽¹⁰⁾ Dánske orgány upresnili, že jednotlivé účty výnosov sa vypracovali na základe alokácie, a nie na základe účtovného systému. Oddelené súvahy pre jednotlivé činnosti sa nedali z účtov získať.

- (15) Prebytok vytvorený dcérským podnikom DSB S-tog a/s sa po zdanení zahŕňa do konsolidovaného výsledku podniku DSB SV. Politika dánskeho štátu v oblasti dividend je určená vo vzťahu k materskému podniku DSB SV tak, že dividendy vypláca tento podnik.

ii) Ostatné účasti

- (16) DSB je 100 % vlastníkom podnikov DSB Sverige AB, DSB Norge a DSB UK Ltd AS, ktorých činnosť spočíva, ako sa už uviedlo, v poskytovaní služieb osobnej dopravy a iných súvisiacich činností vo Švédsku, Nórsku a v Spojenom kráľovstve.
- (17) DSB je okrem toho 60 % vlastníkom podniku Roslagståg AB, ktorý prevádzkuje linku Roslag v štokholmskom regióne. DSB je vlastníkom súkromnoprávnej spoločnosti BSD ApS na ochranu práv duševného vlastníctva.
- (18) DSB a DSB S-tog a/s okrem toho spoločne vlastnia holdingovú spoločnosť DSB Rejsekort A/S, ktorá má 52 % podiel v spoločnosti Rejsekort A/S, prevádzkujúcej elektronický predaj cestovných lístkov verejnej dopravy.
- (19) DSB je napokon 100 % vlastníkom Kort & Godt – siete obchodov v železničných staniach.

2.2. SŤAŽOVATELIA

2.2.1. PRVÝ SŤAŽOVATEĽ

- (20) Prvým sťažovateľom je Gråhundbus, súkromný podnik osobnej autobusovej dopravy (ďalej len „Gråhundbus“).

2.2.2. DRUHÝ SŤAŽOVATEĽ

- (21) Druhým sťažovateľom je Dansk Kollektiv Trafik, profesijné združenie zastupujúce niekoľkých dánskych prevádzkovateľov dopravy (ďalej len „DKT“).

3. PODROBNÝ OPIS ZMLÚV O DOPRAVNÝCH SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁJME MEDZI DÁNSKYM MINISTERSTVOM DOPRAVY A DSB

3.1. PRÁVNÝ RÁMEC ZMLÚV O DOPRAVNÝCH SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁJME V DÁNSKU

- (22) Do 1. januára 2000 mal podnik DSB monopol na poskytovanie služieb v osobnej železničnej doprave v Dánsku. Dánsky zákonodarca neskôr tento monopol zrušil a ustanovil dva alternatívne režimy poskytovania služieb v osobnej železničnej doprave ⁽¹¹⁾:

⁽¹¹⁾ Lov om jernbanevirksomhed m.v. Zákon č. 289 z 18. mája 1998 v znení posledných zmien a doplnení. Najnovším konsolidovaným zákonom je zákon č. 1171 z 2. decembra 2004.

- osobnú železničnú dopravu prevádzkovanú na komerčnom základe bez poskytovania akejkoľvek úhrady zo strany orgánov verejnej moci („voľná preprava“) na jednej strane,
 - dopravu prevádzkovanú v rámci zmlúv o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme s poskytovaním úhrady zo strany orgánov verejnej moci („preprava v rámci služieb vo verejnom záujme“) na druhej strane.
- (23) Podľa dánskych orgánov sa v rámci režimu voľnej prepravy v súčasnosti pravidelne neposkytujú žiadne služby prepravy cestujúcich.
- (24) Pokiaľ ide o zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme, dánsky regulačný rámec rozlišuje dva druhy zmlúv:
- zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, ktoré po obojstrannej dohode uzatvárajú príslušné orgány verejnej moci a prevádzkovateľ bez predchádzajúcej verejnej súťaže. V Dánsku je orgánom príslušným na rokovanie o zmluvách o dopravných službách vo verejnom záujme, s výnimkou spojení poskytovaných malými regionálnymi poskytovateľmi, ministerstvo dopravy,
 - zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, ktoré sú udelené na základe verejnej súťaže. Orgánom príslušným na udelenie týchto zmlúv prostredníctvom verejnej súťaže je Trafikstyrelsen, regulačný orgán zriadený ministerstvom dopravy.
- (25) V tomto kontexte DSB poskytuje služby osobnej železničnej dopravy na hlavných, regionálnych a lokálnych tratiach v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme uzatvorených s ministerstvom dopravy po obojstrannej dohode.
- (26) Na druhej strane sa rokmi postupne rozšírilo používanie verejných súťaží. V roku 2002 tak podnik Arriva získal časť regionálnej verejnej dopravy v západnom Dánsku. Spoločný podnik medzi DSB a First Group (DSB First) tiež získal v roku 2007 časť regionálnej verejnej dopravy vo východnom Dánsku a južnom Švédsku vrátane nadnárodných regionálnych spojení vo verejnej doprave.
- (27) Dánske orgány tiež uviedli svoj zámer uplatniť postup verejného obstarávania na viac zmlúv.

3.2. ZMLUVA O DOPRAVNÝCH SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁJUME NA OBDOBIE ROKOV 2000 – 2004

- (28) Táto zmluva sa týka dopravy na hlavných a regionálnych tratiach prevádzkovej podnikom DSB v rámci poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme počas obdobia rokov 2000 – 2004.
- (29) V oddiele 1 sa ustanovuje, že „cieľom tejto zmluvy je podporiť pozitívny rozvoj osobnej železničnej dopravy, vychádzajúc zo spoľahlivej finančnej situácie DSB, dánskeho štátneho železničného podniku“.

- (30) Nasledujúce odôvodnenia obsahujú zhrnutie ustanovení, ktoré sú najvhodnejšie na analýzu tejto zmluvy o službách vo verejnom záujme.

3.2.1. OBSAH ZMLUVY ⁽¹²⁾

- (31) V článku 3 sa vymedzuje rozsah pôsobnosti zmluvy. Vzťahuje sa na poskytovanie služieb železničnej dopravy a služieb cestujúcim. V zmluve nie sú zahrnuté služby verejnej dopravy zadané prostredníctvom verejnej súťaže ani doprava v režime voľnej prepravy vrátane prepravy tovaru.
- (32) Dopravné služby poskytované podnikom DSB sú podrobne vymedzené v článku 7 zmluvy. DSB je povinný poskytnúť počas platnosti zmluvy istý objem služieb [meraný v železničných kilometroch (ďalej len „vlakové kilometre“)].

Počet najjazdených vlakových kilometrov počas platnosti zmluvy

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
žkm (v mil.)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) V článku 7 ods. 1 písm. a) sa stanovuje cieľ 51 miliónov najjazdených vlakových kilometrov ročne od 1. januára 2006.
- (34) V článku 8 zmluvy sa však spresňuje, že dánske ministerstvo dopravy sa môže rozhodnúť vypísať verejnú súťaž na určitú časť vlakových kilometrov, ktoré majú byť najjazdené, čo by znamenalo skončenie zmluvy. V ustanoveniach článku 8 je podrobne opísaný právny režim uplatniteľný na verejné súťaže. Sú v nich špecifikované aj dôsledky tohto režimu, pokiaľ ide o zníženie platieb úhrady a dôsledky týkajúce sa železničného vozového parku.
- (35) V článku 7 sa ustanovujú aj pravidlá týkajúce sa cestovných poriadkov a frekvencie dopravných služieb. Pokiaľ ide o cestovné poriadky, v článku 9 sa ustanovuje koordinácia cestovných poriadkov. Účelom viacerých ustanovení je zabezpečiť, aby DSB mohol zaviesť súvislý systém verejnej dopravy tým, že umožní koordináciu autobusov a vlakov.
- (36) Článok 10 obsahuje ustanovenia týkajúce sa používania a nákupu nového železničného parku do roku 2006 v celkovej sume 5,6 miliárd DKK. Tento nový železničný park tvorí nový model naftových vlakov nazývaných IC4. Technické charakteristiky týchto nových vlakov z hľadiska rýchlosti, sedadiel alebo úrovne komfortu sú vymedzené v článku 10, ako aj podmienky používania týchto vlakov na určitých tratiach. Tieto investície sa kompenzujú prostredníctvom zmluvných platieb opísaných ďalej v texte.

⁽¹²⁾ Zmluva obsahuje úvodnú časť, 22 článkov a 5 príloh.

(37) Ostatné relevantné ustanovenia, ktoré treba uviesť, sú:

- článok 11, v ktorom sú spresnené podmienky týkajúce sa infraštruktúry a vymedzené vzťahy s Banedanmark,
- článok 12, ktorý obsahuje ustanovenia týkajúce sa služieb cestujúcim,
- článok 13, v ktorom sú vymedzené sankcie pre prípad nedodržania presnosti,
- článok 14, ktorým sa stanovujú podmienky pre určovanie cien dopravy.

3.2.2. ZMLUVNÉ PLATBY

- (38) Finančné úhrady pre DSB sú stanovené v článku 4 zmluvy.
- (39) Príjmy pochádzajúce z predaja lístkov prislúchajú DSB. Okrem toho DSB dostáva od dánskeho ministerstva dopravy zmluvné platby za zmluvne stanovené služby.
- (40) Zmluvné platby sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Zmluvné platby za obdobie rokov 2000 – 2004

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (v mil.)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Tieto platby sa každoročne indexujú na základe vývoja čistých cien.
- (42) Výška zmluvných platieb sa zakladá na predpokladanom rozpočte DSB na desať rokov, ktorý bol schválený 11. júna 1999 a ktorý určuje dlhodobú finančnú stratégiu DSB.
- (43) V článku 4 sa zároveň ustanovujú isté úpravy spojené s vykonávaním päťročnej rámcovej dohody z 26. novembra 1999, ktorá sa vzťahuje na sektor železničnej dopravy. Táto rámcová dohoda viedla k prijatiu viacerých osobitných dodatkov k zmluve, ktoré sa týkajú:
- nákupu a uvedenia do prevádzky nových železničných vozidiel (článok 10 zmluvy),
 - staníc (pools) predmestských vlakov a modernizácie železničných staníc,
 - zlepšenia kvality železničnej trate Odense – Svendborg,

— finančné stimuly na podporu primeranej dopravy zo sociálneho a ekonomického hľadiska.

- (44) Zmluvné platby zahŕňajú odpisy a úroky týkajúce sa železničných vozidiel nakúpených podľa článku 10 zmluvy. Ďalšie dodatky však môžu priniesť zvýšenie zmluvných platieb.
- (45) Článok 5 sa vzťahuje na železničné poplatky. Zmluvné platby zahŕňajú výdavky podniku DSB na zaplatenie železničných poplatkov za vlaky, na ktoré sa vzťahuje zmluva. V článku 5 sa ustanovuje aj mechanizmus ročnej úpravy železničných poplatkov.

3.2.3. MESTSKÁ DOPRAVA

- (46) Medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom DSB S-tog a/s bola uzavretá aj zmluva o poskytovaní služieb verejnej dopravy počas obdobia rokov 2000 – 2004 v elektrifikovanej mestskej železničnej sieti.
- (47) Táto zmluva je vypracovaná podľa rovnakého vzoru a obsahuje ustanovenia podobné ustanoveniam zmluvy o poskytovaní dopravných služieb na hlavných a regionálnych tratiach. Obsahuje podrobný opis služieb mestskej verejnej dopravy, ktoré má podnik DSB S-tog a/s poskytovať, pričom stanovuje povinnosť realizovať počas trvania zmluvy určitý počet služieb (meraný počtom najazdených vlakových kilometrov). Obsahuje povinnosti týkajúce sa cestovných poriadkov a frekvencií dopravných služieb, ako aj ustanovenia týkajúce sa používania a nákupu nových železničných vozidiel.
- (48) Systém náhrad ustanovený v tejto zmluve je totožný so systémom náhrad ustanoveným v zmluve o poskytovaní verejných dopravných služieb na hlavných a regionálnych tratiach. Zmluvné platby sú stanovené na rovnakom základe na výpočet (návratnosť vlastného imania po zdanení 6 %).
- (49) Zmluvné platby sú opísané v nasledujúcej tabuľke a vzťahujú sa na ne tie isté pravidlá ako na platby v rámci zmluvy o poskytovaní verejných dopravných služieb na hlavných a regionálnych tratiach:

Zmluvné platby na obdobie rokov 2000 – 2004

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (v mil.)	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

3.3. ZMLUVA O POSKYTOVANÍ DOPRAVNÝCH SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁJME NA OBDOBIE ROKOV 2005 – 2014

- (50) Druhá zmluva uzavretá medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom DSB sa týka poskytovania verejných dopravných služieb na hlavných a regionálnych tratiach počas obdobia od 1. januára 2005 do 31. decembra 2014.
- (51) Predmet zmluvy je v úvode opísaný takto: „Ustanoviť jasný rámec pre poskytovanie tejto služby vo verejnom záujme tak, aby sa štátu zaručil čo možno najlepší výsledok z hľadiska osobnej železničnej dopravy vzhľadom na finančné prostriedky poskytnuté železničnej doprave, a zabezpečiť, aby bola finančná situácia podniku DSB zdravá.“

3.3.1. OBSAH ZMLUVY ⁽¹³⁾

- (52) V článku 1.1 sa vymedzuje rozsah pôsobnosti zmluvy. V tomto článku sa uvádzajú osobitné úseky siete, na ktorých je v súlade so zmluvou doprava zabezpečená ako služba vo verejnom záujme.
- (53) Treba poznamenať, že na dvoch osobitných tratiach DSB nezískava príjmy z predaja lístkov. Zmluva sa vzťahuje aj na medzinárodné spojenia s Nemeckom a spojenie medzi mestami Kodaň – Ystad, ktoré sa predtým prevádzkovalo v režime voľnej prepravy.
- (54) Dopravné služby, ktoré má poskytovať DSB, sú určené v pláne prepravy (počet a časový odstup vlakov), v pláne zastávok (obsluha zastávok) a v pláne liniek (požiadavky na spoje). Tieto tri plány sú spolu opísané v článku 1 ako pravidlá týkajúce sa kapacity sedadiel, frekvencie, spoľahlivosti, uspokojovania potrieb cestujúcich, prerušenia prevádzky a osobitných podmienok.
- (55) V článku 2 sa stanovujú pravidlá určovania cien, ktoré zahŕňajú osobitné ustanovenia týkajúce sa prepravy cez Øresund.

- (56) Článok 3 sa týka rozsahu vykonávania príslušných dopravných služieb v porovnaní s takýmito službami vykonávanými v režime voľnej prepravy. V odseku 3 tohto článku sa predovšetkým spresňuje, že služby verejnej dopravy možno rozšíriť nad súčasný rámec, ale bez zvýšenia zmluvných platieb.
- (57) V článku 4 sa ustanovujú pravidlá, zodpovednosť a záväzky týkajúce sa modernizácie železničných staníc. DSB musí vypracovať plány modernizácie železničných staníc, ktoré sa musia predložiť dánskeho ministerstvu dopravy pre informáciu.
- (58) Článok 5 zmluvy obsahuje zoznam osobitných záväzkov DSB vyplývajúcich z prevádzkovania dopravných činností. Tieto záväzky sa týkajú okrem iného poskytovania informácií, kontrol zariadení, povinnosti poskytnúť poskytovateľom služieb v prípade verejných súťaží železničné vozidlá na niektorých tratiach alebo určitých podmienok vydávania cestovných lístkov alebo bezplatných preukazov pre určité kategórie cestujúcich.
- (59) V článku 6 sa napokon stanovuje možnosť a podmienky organizovania verejných súťaží v prípade niektorých spojení a zníženie zmluvných platieb za príslušné služby, ktoré by z toho vyplynuli.

3.3.2. ZMLUVNÉ PLATBY

- (60) Platby finančných úhrad pre DSB sú stanovené v článku 7 zmluvy.
- (61) Príjmy z predaja lístkov v zásade prislúchajú DSB ⁽¹⁴⁾. Okrem toho DSB dostáva za služby stanovené v zmluve zmluvné platby od dánskeho ministerstva dopravy.
- (62) Zmluvné platby sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Zmluvné platby na obdobie rokov 2005 – 2014

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

- (63) Tieto platby sú pevné a nepodliehajú automatickým úpravám, pokiaľ v zmluve nie je ustanovené inak. Každoročne sa však upravujú na základe vývoja indexu čistých cien uvedeného vo finančnom zákone.
- (64) V zmluve sa nespresňuje, ako sa vypočíta výška zmluvných platieb. Dánske ministerstvo dopravy uviedlo, že platby sú založené na desaťročnom rozpočte, ktorý vyplýva z odhadov nákladov a príjmov.
- (65) Zmluvné platby zahŕňajú okrem iného odpisy a úroky týkajúce sa nových železničných vozidiel, ako je opísané v nasledujúcej tabuľke:

⁽¹³⁾ Zmluva obsahuje úvod, 10 článkov a 9 príloh.

⁽¹⁴⁾ Pozri už uvedené výnimky.

Odpisy nových železničných vozidiel v období rokov 2005 – 2014

(v mil. DKK)

Rok	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
Lokálne vlaky						15	44	74	89	89

- (66) Plán dodávok v rámci ročných investícií do nových železničných vozidiel je znázornený v nasledujúcej tabuľke:

Dodávka nových železničných vozidiel

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Lokálne vlaky							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(*) Údaje predpokladané v čase uzavretia zmluvy.

- (67) Do zmluvy sa vložilo niekoľko ustanovení, aby sa zohľadnili omeškania v dodávkach železničných vozidiel v rámci zmluvy na obdobie rokov 2000 – 2004.
- (68) V článku 7.1.2 sa ustanovuje možnosť každoročne upraviť zmluvné platby podľa dodávky nových železničných vozidiel. Tieto úpravy by nemali viesť k väčšej finančnej úhrade v prospech DSB. K takejto úprave sa nepristúpi v prípadoch, keď je príslušná suma nižšia ako 8 miliónov DKK.

3.3.3. MESTSKÁ DOPRAVA

- (69) Druhá zmluva uzavretá medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom DSB S-tog a/s sa týka poskytovania služieb verejnej dopravy v elektrifikovanej mestskej železničnej sieti v období od 1. januára 2005 do 31. decembra 2014.
- (70) Táto zmluva je založená na súbore ustanovení podobných ustanoveniam zmluvy o poskytovaní verejných dopravných služieb na hlavných a regionálnych tratiach. Vymedzuje služby, ktoré podnik DSB S-tog a/s poskytovať, pokiaľ ide o príslušné trate, dopravné služby, požiadavky na kapacitu, pravidelnosť a spoľahlivosť služieb, ako aj mieru spokojnosti cestujúcich alebo aj prerušenia prevádzky. V zmluve sa zároveň presne ustanovujú podmienky určovania cien, modernizácie železničných staníc a podávania informácií. Stanovuje sankcie v prípade nedodržania zmluvy.
- (71) Systém úhrady stanovený v tejto zmluve je totožný so systémom úhrady stanoveným v zmluve o verejných dopravných službách na hlavných a regionálnych tratiach. Zmluvné platby sú stanovené na rovnakom základe na výpočet (návratnosť vlastného imania po zdanení 6 %).
- (72) Zmluvné platby sú uvedené v tabuľke:

Zmluvné platby v období rokov 2005 – 2014

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

- (73) V tejto zmluve, ako aj v zmluve o verejných dopravných službách na hlavných a regionálnych tratiach sa ustanovujú podmienky úpravy týchto platieb, ako aj zmluvné platby na odpisovanie železničných vozidiel.

4. DÔVODY, KTORÉ VIEDLI K PRIJATIU ROZHODNUTIA O ZAČATÍ KONANIA

- (74) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti úhrad za poskytovanie verejnej služby vyplácaných podniku DSB s vnútorným trhom. Komisia uviedla, že účelom konania bolo určiť, či uvedené zmluvy o službách vo verejnom záujme v sebe zahŕňajú poskytnutie podniku DSB štátnej pomoci a či vyplácané zmluvné platby vedú k nadmernej úhrade nákladov, ktoré znáša DSB v súvislosti s poslaním služieb vo verejnom záujme vymedzenými v zmluvách.

- (75) Po prvé, Komisia skúmala existenciu hospodárskej výhody v prospech DSB. Uplatnila pri tom kritériá, ktoré stanovil Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci Altmark⁽¹⁵⁾.

- (76) Hoci Komisia usúdila, že prijímajúci podnik skutočne plní úlohy vyplývajúce z dopravných služieb vo verejnom záujme, ktoré sú presne vymedzené (odôvodnenia 69 až 76 rozhodnutia o začatí konania), na druhej strane vyjadrila pochybnosti, že parametre, na základe ktorých sa vypočítala úhrada za obdobie rokov 2009 – 2014, boli stanovené vopred objektívnym a transparentným spôsobom (odôvodnenia 77 až 80 uvedeného rozhodnutia).

- (77) Komisia zároveň vyjadrila pochybnosti, že úhrady nepresahujú sumu nevyhnutnú na pokrytie všetkých alebo časti nákladov, ktoré vznikli pri plnení úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, so zohľadnením relevantných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto úloh. V tomto smere mala Komisia osobitný záujem na preskúmaní nadmerného zisku DSB (odôvodnenia 83 až 90 rozhodnutia o začatí konania), omeškaní s dodávkami železničných vozidiel (odôvodnenia 91 až 100 uvedeného rozhodnutia) a osobitého prípadu spojenia Kodaň – Ystad (odôvodnenia 101 až 103 uvedeného rozhodnutia).

- (78) Komisia okrem toho zdôraznila, že zmluvy o službách vo verejnom záujme neboli zadané podľa postupu verejnej súťaže. Vyjadrila preto pochybnosti, že sa výška

potrebnej úhrady stanovila na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli priemernému podniku, dobre fungujúcemu a adekvátne vybavenému dopravnými prostriedkami tak, aby bol schopný plniť potrebné požiadavky na služby vo verejnom záujme, pri plnení týchto úloh so zohľadnením relevantných príjmov a primeraného zisku z plnenia úloh (odôvodnenia 104 až 107 uvedeného rozhodnutia).

- (79) Keďže platby úhrady za služby vo verejnom záujme sú štátnymi prostriedkami a môžu narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, Komisia vyjadrila obavu, že zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme obsahujú prvky štátnej pomoci v prospech DSB.

- (80) Komisia sa ďalej zaujímalá, či sú tieto zmluvy o poskytovaní verejných služieb zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 14 nariadenia č. 1191/69⁽¹⁶⁾.

- (81) Z dôvodov, ktoré už boli vysvetlené v posúdení dodržania tretieho kritéria stanoveného rozsudkom vo veci Altmark, Komisia zároveň vyjadrila pochybnosti, či sa výška úhrady, t. j. cena, ktorú zaplatila dánska vláda, obmedzuje na sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Komisia vyjadrila pochybnosti najmä o skutočnosti, že vybratie dividend zo zisku DSB zo strany dánskeho štátu a zníženie zmluvných platieb umožnili vyhnúť sa akémukoľvek riziku nadmernej úhrady (odôvodnenia 129 a 131 uvedeného rozhodnutia).

5. ARGUMENTY DÁNSKÝCH ORGÁNOV V NADVÄZNOSTI NA ZAČATIE KONANIA

Predbežné pripomienky

- (82) Vo svojom liste z 12. decembra 2008 dánske orgány usudzujú, že na základe predchádzajúcich žiadostí Komisie o informácie už poskytli faktické a právne informácie potrebné na to, aby Komisia mohla určiť, že zmluvné platby nepredstavujú štátnu pomoc alebo aspoň, že možná štátna pomoc je zlučiteľná so zmluvou. Dánske orgány takto pripomenuli faktické a právne informácie poskytnuté Komisii. Okrem toho rozvinuli argumenty o faktických a právnych aspektoch, ktoré je

⁽¹⁵⁾ Rozsudok z 24. júla 2003, vec C-280/00 *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („Altmark“), Zb. 2003, s. I-7747.

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1). Korigendum uverejnené v Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1.

potrebné spresniť pre okolnosti, ktoré nastali v čase alebo na základe pripomienok Komisie uvedených v jej rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania.

(83) Dánske orgány okrem toho v zásade uvádzajú, že podporujú úvahu, ktorú rozvinula Komisia, pokiaľ ide jednak o overenie existencie štátnej pomoci pri uplatnení kritérií stanovených v rozsudku vo veci Altmark, a jednak o právny základ na účely preukázania zlučiteľnosti so zmluvou.

(84) Na druhej strane dánske orgány vyjadrujú svoj nesúhlas s výkladom rozsudku vo veci Danske Busvognmænd (známeho aj ako rozsudok vo veci „Combus“) ⁽¹⁷⁾ zo strany Komisie. Komisia totiž uviedla, že ak zmluva o službách vo verejnom záujme v sebe zahŕňa štátnu pomoc, táto pomoc by mala byť oznámená. Dánske orgány sa naopak domnievajú, že ak je uplatniteľné nariadenie (EHS) č. 1191/69 a ak sú úhrady stanovené v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme v súlade s nariadením, v takom prípade sú tieto náhrady oslobodené od notifikačnej povinnosti v zmysle článku 17 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 1191/69.

(85) Dánsko chce napokon zdôrazniť, že v nedávnej judikatúre, a najmä v rozsudku Súdu prvého stupňa vo veci T-289/03 BUPA a i./Komisia, sa spresňuje, že kritériá stanovené v rozsudku vo veci Altmark sa musia uplatňovať so zreteľom na situáciu v príslušnom sektore a že členské štáty majú široký priestor na voľnú úvahu.

Argumenty týkajúce sa druhého kritéria rozsudku vo veci Altmark

(86) Dánske orgány zdôrazňujú, že Komisia uznala, že druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark je splnené, pokiaľ ide o úhradu vyplatenú za obdobie rokov 1998 – 2008, ale že má pochybnosti o období rokov 2009 – 2014.

(87) Dánske orgány sa domnievajú, že príčinou týchto pochybností je nedorozumenie, pretože rovnako ako v prípade predchádzajúceho obdobia sa úhrada vypočítala na základe desaťročného rozpočtu na obdobie rokov 2005 – 2014.

(88) Dánske orgány zaslali tento rozpočet Komisii, ktorej predložili aj schválené odhady a predpoklady, z ktorých tento rozpočet vychádza, t. j.:

— celková ročná inflácia 2,5 %,

— zvýšenie cien cestovných lístkov o 2,5 %, ktoré zodpovedá inflácii,

— priemerné zvýšenie produktivity o 2,5 % ročne,

— ročná úroková miera 5,15 %,

— návratnosť vlastného imania po zdanení vo výške 6 %,

— uskutočnenie investícií do železničných vozidiel vo výške približne 10 miliárd DKK,

— zvýšenie počtu najazdených kilometrov o približne 20 %,

— zvýšenie počtu cestujúcich o približne 20 %,

— oslobodenie od dane zo mzdy, pokiaľ ide o zamestnancov DSB.

(89) Dánsko okrem toho spresňuje, že tento rozpočet sa pôvodne zostavil na základe záväzkov v oblasti poplatkov súvisiacich s infraštruktúrami v roku 2003. Medzičasom sa do zmluvy, ešte pred jej podpísaním, zapracovali zmeny v týchto záväzkoch a následné zníženie úhrad vyplácaných DSB. Ministerstvo dopravy vysvetlilo obsah zmluvy a rozpočet v akte č. 112 z roku 2004 a tieto informácie uviedlo aj vo finančnom zákone.

Argumenty týkajúce sa tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark

(90) Dánske orgány poskytli argumenty a informácie k trom aspektom, o ktorých Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa rizika nadmernej úhrady.

⁽¹⁷⁾ Rozsudok zo 16. marca 2004 vo veci T-157/01 Danske Busvognmænd, body 77 až 79.

i) Zlepšenie hospodárskeho výsledku DSB

- (91) Dánske orgány sa predovšetkým domnievajú, že zlepšenia výsledkov DSB nie sú spôsobené nadmernou úhradou. Podľa Dánska boli základy na výpočet správne a dosiahnuté zlepšenia výsledkov preto nemožno pripísať novej nadmernej úhrade, pretože boli spôsobené inými okolnosťami.

Vlastné imanie

- (92) Dánsko poskytlo podrobnú analýzu vývoja vlastného imania DSB, ktoré sa za obdobie rokov 1999 – 2004 zvýšilo zo 4,797 miliardy DKK na 7,701 miliardy DKK (čo je zvýšenie o 2,852 miliardy DKK). Nárast vlastného imania je spôsobený určitými okolnosťami, ktoré sa nezohľadnili pri zostavovaní rozpočtu, medziiným neočakávaným výrazným zvýšením efektívnosti DSB a vyššími príjmami, nie bežnými, ktoré pochádzajú napríklad z predaja nehnuteľností. Nejde teda o okolnosti, ktoré by dánska vláda mohla primerane zohľadniť pri zostavovaní rozpočtu a následne pri určovaní výšky úhrady.
- (93) Dánske orgány objasňujú, že príčinou zvýšenia vlastného imania však nie sú príliš vysoké dotácie, ktoré štát vypláca na prevádzku, ale päť ďalších faktorov, z ktorých niektoré boli nepredvídané:

- Na jednej strane sa veľká časť zvýšenia vlastného imania DSB stanovila priamo v zriaďovacom rozpočte (1,709 miliardy DKK). Akt 249/1999 svedčí o tom, že na začiatku existovala jasná politická a hospodárska podmienka, podľa ktorej mal DSB o niekoľko rokov dosiahnuť ukazovateľ platobnej schopnosti vo výške najmenej 30 %. Tento predpoklad vychádzal z hospodárskeho posúdenia ukazovateľov platobnej schopnosti podnikov veľkosti DSB.
- Dividendy sa vyplatili štátu na konci tohto obdobia v roku 2005 (736 miliónov DKK), čo znamená, že koncom roka 2004 nemohol reálne disponovať týmto vlastným imaním.
- Zvýšenie vlastného imania je sčasti dôsledkom zmien v účtovných postupoch v roku 1999 a v roku 2001, pokiaľ ide o predpoklady stanovené v zriaďovacom rozpočte na rok 1999 (hodnotenie vlastného imania vo výške 594 miliónov DKK). Tieto zmeny v účtovných postupoch nemali pre podnik žiadny skutočný hospodársky význam, a preto je potrebné

vykonať opravu. Dánske orgány v tejto súvislosti zdôrazňujú, že na základe údajov upravených následkom účtovných zmien možno konštatovať, že vývoj vlastného imania bol pri poklese o 135 miliónov DKK v skutočnosti záporný.

- Sadzba dane zo spoločností, ktorá v čase zostavovania zriaďovacieho rozpočtu v roku 1999 predstavovala 32 %, sa následne (v rokoch 2002, 2003 a 2004) znížila na 30 %. Toto zníženie sadzby dane prinieslo neočakávaný zisk za príslušné obdobie 43 miliónov DKK. Bez tohto zníženia by bol pozorovaný negatívny vplyv na vlastné imanie, ktoré by kleslo o 178 miliónov DKK.
- Úprava vlastného imania smerom dole v počiatočnej súvahe za rok 1999 o 36 miliónov DKK.

- (94) Podľa Dánska svedčia tieto údaje o tom, že zvýšenie vlastného imania DSB nie je spôsobené vysokými dotáciami na prevádzku vyplatenými štátom a treba ho relativizovať na základe uvedených finančných, účtovných a daňových skutočností. DSB teda nepoužil dotácie prijaté od štátu na zvýšenie svojho vlastného imania nad rámec sumy plánovanej v zriaďovacom rozpočte.

Prevádzkový výsledok

- (95) Pokiaľ ide o prevádzkový výsledok uvedený v rozpočte pred vyplatením dividend, dánske orgány zdôrazňujú, že pozorované zlepšenia výsledkov neznamenajú, že DSB dostal nadmernú úhradu. Tieto zlepšenia boli skôr dôsledkom mnohých faktorov – majúcich kladný alebo záporný vplyv –, ktoré nebolo možné zohľadniť v čase, keď sa stanovovala výška úhrady.
- (96) Dánsko sa domnieva, že takýmto zmenám oproti počiatočnému rozpočtu nemožno zabrániť v prípade, že ide o viacročné zmluvy týkajúce sa plnenia úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V týchto prípadoch nemožno stanoviť výšku úhrady tak, aby po následnom preskúmaní bolo možné tvrdiť, že presne zodpovedala skutočným nákladom po odpočítaní výnosov a primeraného zisku.
- (97) Podľa dánskych orgánov aj v prípade udelenia úlohy služieb vo verejnom záujme formou verejnej súťaže môže dôjsť k takým zmenám na trhu a v situácii príslušného podniku, že výsledok, ktorý skutočne dosiahol, nezodpovedá tomu, čo ako úspešný uchádzač predpokladal pri uzatváraní zmluvy.

- (98) Dánsko preto usudzuje, že argument neočakávaných zhoršení alebo zlepšení výsledkov, ktoré možno pripísať tomuto typu nepredvídaných faktorov, nemožno použiť na podporu tvrdenia, že úhrada bola stanovená spôsobom, ktorá má za následok poskytnutie nadmernej alebo nedostatočnej úhrady.
- (99) V tomto prípade sú zistené zlepšenia výsledkov spôsobené súbežným pôsobením viacerých faktorov, akými sú celkový vývoj konjunktúry, vývoj na príslušnom trhu, väčšia produktivita (napríklad v dôsledku zníženia nákladov na prácu alebo na prístup k infraštruktúre následkom postúpenia činnosti v odvetví železničnej nákladnej dopravy, nižších odpisov alebo zlepšenia finančného hospodárenia).
- (100) Dánsko dodáva, že pre zmluvy uzavreté s DSB je príznačné, že sa zmluvní partneri dohodli na platbe na základe úvah obvyklých v trhovom hospodárstve, pričom výška platby sa určila tak, aby pokryla náklady DSB vzhľadom na očakávané výnosy a primeraný zisk. Skutočnosť, že DSB napokon dosiahol lepšie výsledky než sa plánovalo v rozpočte, neznamená, že je výška úhrady stanovená v zmluvách príliš vysoká.

Zníženie úhrady a vyplatenie dividend

- (101) Dánske orgány poznamenávajú, že aj keď podľa nich nedošlo k nadmernej úhrade, riziko nadmernej úhrady bolo v každom prípade odstránené prostredníctvom dividendovej politiky dánskej vlády stanovenej vo finančnom zákone č. 249/1999 a následného zníženia úhrady stanovenej v dohode uzatvorenej s DSB.
- (102) Dánsko sa v skutočnosti domnieva, že svojou politikou v oblasti dividend zaistilo, že DSB nezvýši svoje vlastné imanie nad rámec stanovenej, a teda nevyhnutnej výšky. Napriek tomu, že sa nestanovilo žiadne záväzné právne pravidlo, táto dividendová politika sa snaží zosúladiť dva aspekty:
- úvahy bežné v trhovom hospodárstve smerujúce k zisteniu, čo je ekonomicky odôvodniteľné vzhľadom na hospodársku situáciu podniku,
 - sociálno-ekonomické úvahy alebo úvahy súvisiace s hospodárskou súťažou so zreteľom na veľkosť vlastného imania a dotácie na prevádzku DSB.
- (103) Dánske orgány spresňujú, že platby dividend štátu sa musia použiť ako prostriedok úpravy výšky vlastného

imania DSB v rokoch nasledujúcich po jeho založení a ako prostriedok vrátenia prevádzkového prebytku, pokiaľ sa následne ukáže, že DSB skutočne dosiahol lepšie výsledky, než očakával. Táto zásada vyplýva z finančného zákona č. 249/1999. Platba dividend sa musí použiť na stálu reguláciu kapitálovej štruktúry DSB, a tým aj skutočnej čistej prevádzkovej dotácie. Dividendovou politikou sa DSB tiež podnecuje k zlepšovaniu svojej efektívnosti, podľa zásady, že dividendy musia zodpovedať polovici prebytku DSB po zdanení. Tieto zlepšenia efektívnosti budú do istej miery pre DSB prospešné a neprejavia sa iba následným vrátením dotácie na prevádzku.

- (104) Dánske orgány sa domnievajú, že je to v súlade so všeobecnými úvahami o trhovom hospodárstve, podľa ktorých je možné použiť nástroje na určenie toho, o čom sa dohodlo, že sa bude nazývať primeraným ziskom, ako odporúča Komisia ⁽¹⁸⁾.
- (105) Dánsko zdôrazňuje, že uplatňovanie tejto politiky v oblasti dividend viedlo v období rokov 1999 – 2006 v spojitosti s poslaním vykonávaným v rámci plnenia zmlúv k vyplateniu štátu takmer 3 dodatočných miliárd DKK proti pôvodne plánovanej sume.
- (106) Podľa dánskych orgánov preto politika v oblasti dividend v skutočnosti fungovala ako „mechanizmus náhrady“, ktorým sa kompenzovala prípadná nadmerná úhrada. Zdôrazňujú, že časť úhrady podniku DSB, ktorá sa vrátila štátu v podobe dividend, je okrem toho oveľa väčšia ako rozdiel medzi prebytkom naplánovaným v rozpočte DSB a skutočným prebytkom. Politika dividend takto prispela k tomu, že sa zaistilo, že DSB nemôže ťažiť zo štátnej dotácie na prevádzku, a tým získať konkurenčnú výhodu – napríklad prostredníctvom zvýšenia svojho vlastného imania nad stanovený rámec alebo použitia ročného prebytku – a že DSB nedostáva nadmernú úhradu.
- (107) Dánske orgány sa okrem toho nazdávajú, že je veľmi ťažké stanoviť zmluvné pravidlá týkajúce sa úpravy a posteriori prevádzkovej dotácie. Naproti tomu je štát schopný – vďaka dividendovej politike v súlade s dánskym právom spoločností – overiť si, či je čistá dotácia na prevádzku skutočne upravená, pokiaľ je ročný výsledok hospodárenia vyšší, než sa čakalo alebo plánovalo v čase uzatvárania zmluvy. Podľa nich sú teda výplaty dividend v praxi mimoriadne účinným nástrojom na ochranu pred nadmernou úhradou.

⁽¹⁸⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/842/ES z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67); pozri najmä článok 5 ods. 4

(108) Dánske orgány okrem toho uvádzajú, že Súd prvého stupňa tiež rozhodol, že členské štáty môžu disponovať širokou mierou voľnej úvahy, pokiaľ ide o určenie náhrady v prípade, že táto náhrada závisí od posúdenia zložitých ekonomických skutočností⁽¹⁹⁾. Zároveň pripomínajú, že v práve Spoločenstva neexistuje žiadna povinnosť uskutočňovať úpravu čistej prevádzkovej dotácie smerom dole určitým spôsobom, napríklad uplatnením zmluvných pravidiel alebo ekvivalentným spôsobom. Podľa kritérií stanovených v rozsudku vo veci *Altmark* je dôležité, aby sa štát skutočne presvedčil, že nedošlo k nadmernej úhrade. Rozhodnutie o postupe v praxi však prislúcha členským štátom.

ii) Omeškania s dodávkami železničných vozidiel

(109) Podľa dánskych orgánov omeškania s dodávkami vlakov IC4 a IC2 nepriniesli DSB hospodársku výhodu.

(110) Dánske orgány potvrdzujú, že došlo k omeškaniam s dodávkami nových vlakov IC4 a IC2 objednaných pred uzavretím zmluvy o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014, ktoré mali byť dodávané počínajúc rokom 2003, čo možno pripísať výrobcovi (Ansaldo Breda). Dánske orgány uvádzajú, že keby sa dodávka uskutočnila podľa stanoveného časového harmonogramu, DSB by znášal náklady na odpisy a úroky, ktoré sa uhrádzali zmluvnými platbami.

Zmluva o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014

(111) Nakoľko DSB neniesol tieto náklady, zmluvné platby boli predmetom zníženia v rámci zmluvy o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014. Presná výška nákladov, ku ktorým nedošlo, sa vyratúva na základe pôžičiek, ktoré si DSB skutočne vzalo, a 20-ročného obdobia odpisovania v súlade s účtovnými postupmi DSB (t. j. usporené 4 milióny DKK z dôvodu ročného omeškania s dodávkou vlaku IC4 a usporených 2,7 milióna DKK z dôvodu ročného omeškania s dodávkou vlaku IC2).

(112) Následkom toho sa platby podniku DSB znížili v rámci zmluvy o 645 miliónov DKK (252 miliónov DKK v roku 2005 a o 393 miliónov DKK v roku 2006).

(113) Vzhľadom na tieto skutočnosti sa Dánsko domnieva, že omeškanie s dodávkami vlakov IC4 a IC2 prinieslo so sebou nadmernú úhradu podniku DSB, pokiaľ ide o zmluvu o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014.

Doplňujúce zmluvy

(114) S cieľom disponovať dostatočne modernými železničnými vozidlami používa DSB od roku 2001 prenajaté železničné vozidlá na základe doplňujúcich zmlúv, ktorých trvanie musel po roku 2006 predĺžiť pre značné omeškania na strane svojho dodávateľa, podniku Ansaldo Breda (predĺženie o ďalšie 4 roky).

(115) Dánske orgány na jednej strane upresňujú, že zmluvná platba vyplatená podniku DSB podľa dojednanej zmluvy sa nevzťahovala na náklady spojené s uvedením vlakov do prevádzky (odpisy a úroky) v prípade, že by tieto vlaky neboli skutočne uvedené do prevádzky, a na druhej strane upresňujú, že dojednaná zmluva neustanovila žiadnu povinnosť pre DSB uviesť na uvedených tratiach do prevádzky náhradné železničné vozidlá.

(116) Podľa dánskych orgánov tak doplňujúce zmluvy ukladajú DSB dodatočné úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme (uvedenie moderných náhradných železničných vozidiel do prevádzky na určitých tratiach), pričom mu poskytujú úhradu nákladov na prenájom.

Zmluva o doprave na obdobie rokov 2000 – 2004

(117) Dánske orgány sa domnievajú, že zreteľný pozitívny hospodársky vplyv omeškania možno pripísať skutočnosti, že počítačná 5-ročná zmluva, rovnako ako doplňujúca zmluva na obdobie rokov 2001 – 2004, neobsahovala ustanovenia týkajúce sa zníženia úhrady v prípade omeškania s dodávkou vlakov IC4. Naopak, platná zmluva o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014 obsahuje konkrétne ustanovenia týkajúce sa zníženia úhrady v prípade omeškania.

(118) Tento zreteľný pozitívny vplyv omeškania s dodávkou vlakov počas obdobia rokov 2001 – 2004 odhadujú na 104 miliónov DKK. Tento priamy vplyv však údajne nepokrýva skutočné hospodárske dôsledky omeškania pre DSB, ktorý nemohol používať nové vlaky (údržba starších vlakov, poškodenie dobrého mena, straty na výnosoch).

(119) Na druhej strane Dánsko spresňuje, že náhrady, ktoré DSB prijal od spoločnosti Ansaldo Breda, sú iba predbežnou náhradou za hospodársku stratu spôsobenú omeškaniami s dodávkou vlakov. Pri dodaní vlakov sa určí konečná výška škody, ktorú utrpel DSB, a bude sa môcť stanoviť celková výška náhrady zo strany spoločnosti Ansaldo Breda.

⁽¹⁹⁾ Pozri rozsudok z 12. februára 2008 vo veci T-289/03 *BUPA/Komisía*, Zb. 2008, s. II-81, bod 214.

(120) Dánske orgány sa preto domnievajú, že táto náhrada bude presne zodpovedať hospodárskej strate DSB a v účtovníctve DSB sa preto vynuluje. Z rovnakého dôvodu nepredstavuje zreteľný vplyv náhrady zo strany spoločnosti Ansaldo Breda nadmernú úhradu pre DSB. Omeškaním s dodávkami vlakov sa teda podniku DSB neudeľuje a v budúcnosti neudeľ hospodárska výhoda.

(121) Dánske orgány napokon pripomínajú, že v každom prípade dividendová politika dánskej vlády prihliada na to, aby bol každý prípadný pozitívny vplyv platieb úhrady, ktoré dostal DSB, odstránený pri platbách dividend.

iii) Osobitný prípad spojenia Kodaň – Ystad

Úhrady za poskytovanie služieb vo verejnom záujme

(122) Dánske orgány spresňujú, že podnetom k úhrade bolo výhradne prevádzkovanie dotknutej trate podnikom DSB v období rokov 2005 – 2014.

(123) V súvislosti s prevádzkovaním tejto trate je však potrebné rozlišovať tri obdobia:

— do roku 2002 sa prevádzkovanie trate vykonávalo ako „činnosť voľnej prepravy“, t. j. za podmienok úplnej hospodárskej súťaže bez poskytovania úhrady a uloženia záväzku zo strany štátu. DSB preto musel viesť oddelené účtovníctvo pre túto trať, v ktorom sa musel vykázať prebytok za celkové obdobie, pričom sa zohľadnili len príjmy z tejto trate,

— v roku 2002 sa DSB rozhodol zastaviť prevádzkovanie trate v režime „voľnej prepravy“ a medzi ministerstvom dopravy a DSB sa uzatvorila zmluva na účely prevádzkovania trate v režime „verejnej dopravy“ od roku 2002 do 31. decembra 2004 vrátane. Naproti tomu sa zmluvou neustanovilo vyplácanie oddelenej alebo dodatočnej platby podniku DSB na účely plnenia týchto úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme,

— pri uzatváraní zmluvy o doprave na obdobie rokov 2005 – 2014 sa umožnilo, aby sa náhrada vyplácaná podniku DSB vzťahovala aj na trať Kodaň – Ystad.

(124) Dánsko spresňuje, že na prevádzku trate sa do roku 2005 nevyplatili žiadne verejné prostriedky.

(125) Dánske orgány ďalej pripomínajú, že táto trať bola v čase, keď sa prevádzkovala v režime voľnej prepravy, stratová, z čoho nemožno usudzovať, že za nepatrnú časť skutočne poberaných príjmov možno vďačiť nepriamym dôsledkom rozbehnutia prevádzky na trati Kodaň – Ystad podnikom DSB, s cieľom podporiť tvrdenie, že DSB musel dostať nadmernú úhradu. V každom prípade mal DSB prirodzene právo dosiahnuť primeraný zisk

v podobe výnosu z investovaného kapitálu. Dánske orgány sa domnievajú, že to nestačí na podporu tvrdenia, že skutočne poberané príjmy so sebou priniesli nadmernú úhradu pre DSB, ak sa prihliada na dosiahnutie primeraného zisku.

Trajektová preprava

(126) Pokiaľ ide o otázku nákladov, ktoré znášala DSB pri predaji lístkov zahŕňajúcich trajektovú prepravu medzi prístavmi Ystad a Rønne, vstupným prístavom na ostrove Bornholm, dánske orgány zaslali tarify uplatňované v praxi spoločnosťou Bornholmstrafikken, ktorá prevádzkuje trajektovú prepravu. Podľa dánskych orgánov z nich vyplýva, že pokiaľ ide o DSB a Gråhundbus, neuplatňujú sa odlišné tarify.

(127) Dánske orgány poskytli informácie o podmienkach prevádzkovania trajektového spojenia Rønne – Ystad spoločnosťou Bornholmstrafikken A/S na základe zmluvy uzatvorenej s vládou v rámci verejnej súťaže:

— v zmluve medzi vládou a spoločnosťou Bornholmstrafikken sa ustanovuje všeobecná povinnosť spoločnosti Bornholmstrafikken zosúladiť príchody a odchody vo svojich cestovných poriadkoch s príchodmi a odchodmi v cestovných poriadkoch prevádzkovateľov autobusových alebo vlakových liniek, ktoré spájajú mestá Kodaň a Ystad,

— zmluva obsahuje aj ustanovenia, ktoré ukladajú spoločnosti Bornholmstrafikken povinnosť rozvíjať spoluprácu v oblasti predaja lístkov s prevádzkovateľmi autobusových alebo vlakových liniek, ktorí počas platnosti zmluvy zabezpečujú vlakové alebo autobusové spojenie Kodaň – Ystad tak, aby si cestujúci mohli kúpiť kombinovaný lístok na trajekt a autobus/vlak so zľavou,

— maximálna výška tarify, ktorú je spoločnosť Bornholmstrafikken oprávnená požadovať, je stanovená v zmluve,

— zmluva neobsahuje žiadne ďalšie ustanovenie o požiadavke na výšku taríf alebo o zavedení zliav a vláda tiež nemá dôvod neskôr stanoviť požiadavky v tomto smere.

(128) Podľa dánskych orgánov z toho teda vyplýva, že vláda nemá možnosť vplyvať na prevádzku spoločnosti Bornholmstrafikken inak ako len zabezpečením, že Bornholmstrafikken bude dodržiavať ustanovenia zmluvy. Spoločnosť Bornholmstrafikken uplatňuje – a počas príslušného obdobia od roku 2000 vždy uplatňovala – rovnaké ceny, pokiaľ ide o DSB a Gråhundbus, a DSB sa teda neposkytla výhoda.

(129) Dánske orgány však informujú, že jedinou cenou, ktorá sa vzťahuje iba na DSB, je špeciálna cena pre DSB Orange na prejazd cez Veľký Belt. Ide o cenu veľmi osobitného druhu cestovného lístku DSB, ktorú môžu využiť iba klienti, ktorí si kúpia lístok DSB Orange na trasu z Jutlandu do Bornholm. Podľa dánskych orgánov spoločnosť Bornholmstrafikken poskytuje zľavu na tento osobitný druh cestovného lístku, pretože chce do Bornholmu pritiahnúť viac klientov z Jutlandu. Táto špeciálna zľava nie je stanovená v zmluve uzatvorenej medzi dánskym štátom a prevádzkovateľom trajektovej dopravy. Je teda prejavom komerčnej ochoty rozšíriť klientelu v Jutlande, a tým zároveň rozšíriť celú klientelu.

(130) V tomto smere sa dánske orgány domnievajú, že ide o všeobecné komerčné opatrenie, ktoré spočíva v poskytnutí zliav s cieľom rozšíriť klientelu. Spresňujú, že Gråhundbus prevádzkuje trať Kodaň – Ystad, a preto nezabezpečuje prejazd cez Veľký Belt. Podľa nich je teda zrejmé, že sa zľava na túto trasu nepremieta do cien uplatňovaným podnikom Gråhundbus.

(131) Dánske orgány zároveň spresňujú, že táto ponuka sa v období rokov 2003 – 2008 údajne týkala približne [...] (*) cestujúcich. Táto ponuka vyplývajúca z iniciatívy poskytovateľov služieb mohla byť dostupná autobusovým spoločnostiam, ktoré mali záujem poskytovať rovnaké služby. Dánske orgány okrem toho uvádzajú, že od roku 2009 sa táto komerčná ponuka už neposkytuje.

(132) Dánsko sa preto domnieva, že DSB nezískal výhodu spojenú s prevádzkovaním trate Kodaň – Ystad, či už v podobe nadmernej úhrady alebo mimoriadne nízkej ceny za trajektovú prepravu z Rønne do Ystadu.

Argumenty týkajúce sa štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark

(133) Pokiaľ ide o otázku, či sa náhrada stanovila na základe analýzy nákladov, ktoré by vznikli priemernému, dobre fungujúcemu podniku, dánske orgány sa domnievajú, že v rámci založenia samostatného podniku DSB sa uskutočnili všetky potrebné, v praxi realizovateľné analýzy.

(134) Okrem toho upozorňujú, že oddelenie DSB od štátu sa uskutočnilo na základe Bernsteinovej správy, ktorá obsahovala podrobnú analýzu možností, ako zvýšiť efektívnosť DSB⁽²⁰⁾, ktoré sa následne premietli do plánu reštrukturalizácie väčšieho rozsahu v roku 1996. Tieto

opatrenia mali za následok posilnenie obchodnej efektívnosti DSB a zvýšenie jeho produktivity o 32 %.

(135) V kontexte založenia podniku DSB dánske orgány zostavili rozpočet na desať rokov na základe niekoľkých pôvodných podmienok, medzi ktorými bolo zlepšenie produktivity, na základe ktorého sa stanovila dotácia na prevádzku DSB na obdobie rokov 1999 – 2004.

(136) Tento rozpočet, ktorý sa vložil do zákona č. 249 z 11. júna 1999, vychádzal z očakávanej návratnosti vlastného imania po zdanení vo výške 6 %, ktorú dánske orgány považovali za primeraný zisk.

(137) Podľa dánskych orgánov prevádzková dotácia vyplývala z celkového odhadu nákladov, príjmov a primeraného zisku uskutočneného na základe údajov dostupných v roku 1999 a podľa zásad trhového hospodárstva. Zostavenie desaťročného rozpočtu, ako aj neskorší výpočet zmluvných platieb vyplácaných podniku DSB, sa uskutočnili pri dodržaní štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark.

(138) Dánske orgány okrem toho pripomínajú judikatúru Únie⁽²¹⁾ a v súvislosti s týmto prípadom vyzdvihujú, že je obťažné uskutočniť konkrétne porovnanie s iným poskytovateľom služieb.

Argumenty týkajúce sa zlučiteľnosti

(139) Ak by aj Komisia dospela k záveru, že sa podniku DSB poskytla štátna pomoc, dánske orgány sú toho názoru, že táto úhrada je v každom prípade zlučiteľná s vnútorným trhom.

(140) Podľa nich sa v rámci uzavretia dojednaných zmlúv uskutočnili najpodrobnejšie analýzy a výpočty, aké vraj bolo možné v praxi uskutočniť, aby sa zaručil správny výpočet úhrady.

(141) Dánske orgány súhlasia s úvahou Komisie v jej rozhodnutí o začatí konania, že úhradu možno skutočne považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pokiaľ je splnené tretie kritérium rozsudku vo veci Altmark.

(142) Ako sa už uviedlo, dánske orgány sa domnievajú, že sa urobilo všetko, čo sa primerane mohlo požadovať, aby sa zaručilo, že DSB nedostane nadmernú úhradu, a že je prinajmenšom potrebné dospieť k záveru, že zmluvná platba, ktorú DSB dostával na základe dojednaných zmlúv, je pomocou zlučiteľnou s vnútorným trhom.

(*) Dôverná informácia.

(20) Bernsteinova správa bola vypracovaná v roku 1993 v nadväznosti na znalecký posudok, ktorý si vyžiadalo dánske ministerstvo dopravy.

(21) Najmä rozsudky z 12. februára 2008 vo veci T-289/03 BUPA/Komisia, Zb. 2008, s. II-81, a z 22. októbra 2008 v spojených veciach T-309/04 T-317/04, T-329/04 a T-336/04, TV 2/Dánsko/Komisia TV2, Zb. 2008, s. II-2935.

- (143) Naproti tomu, ako sa už uviedlo, dánske orgány nesúhlasia s názorom Komisie, pokiaľ ide o rozlišovanie medzi zmluvami a úlohami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a oprávnenosťou pomoci. V tomto prípade sa domnievajú, že ak aj DSB dostal štátnu pomoc, túto pomoc údajne nebolo potrebné oznámiť. Pokiaľ by Komisia trvala na svojom názore, v skutočnosti by to viedlo k tomu, že by sa robil podstatný a neodôvodnený rozdiel medzi prípadom, keď členský štát, ktorý ukladá podniku, ktorý má v 100 % vlastníctve, povinnosť plniť poslanie v oblasti dopravy, uvedie alebo neuvedie rozsah, kvalitu a cenu výkonov v zmluve.
- (144) Na základe uvedeného sú dánske orgány toho názoru, že nie je žiadny dôvod na to, aby sa požadovalo vrátenie štátnej pomoci, ktorá by sa mohla považovať za nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

Argumenty týkajúce sa dane zo mzdy

- (145) Dánske orgány poznamenávajú, že na základe informácií týkajúcich sa predpokladov zrušenia dane zo mzdy Komisia nepreskúmala otázku tejto dane v tomto konaní.
- (146) Pre všetky prípady dánske orgány upresnili, že úprava dane zo mzdy sa zaviedla zákonom č. 526 z 25. júna 2008 a nadobudla účinnosť 1. januára 2009.

Argumenty týkajúce sa právneho základu na preskúmanie zlučiteľnosti

- (147) Dánske orgány uviedli v liste z 8. januára 2010, že nemajú osobitné pripomienky k tomu, že Komisia určila ako uplatniteľný právny základ nariadenia (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007.

6. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN V NADVÄZNOSTI NA ZAČATIE KONANIA

- (148) Pripomienky zaslali podnik DSB ako podnik prijímajúci uvedené opatrenia a podnik DKT ako druhý sťažovateľ. Treba poznamenať, že Gråhundbus, prvý sťažovateľ, pripomienky nezaslal.

6.1. PRIPOMIENKY PODNIKU DSB

- (149) Listom z 30. decembra 2008 DSB zaslal svoje pripomienky k rozhodnutiu Komisie o začatí konania.
- (150) DSB uvádza, že plne zdieľa pripomienky dánskych orgánov a obmedzuje sa na preskúmanie, či Komisia môže požadovať vrátenie pomoci, ak by dospela k záveru, že zmluvy o službách vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

(151) DSB sa domnieva, že v danom prípade by vrátenie takejto pomoci bolo v rozpore so zásadou legitímnej dôvery, čo by bránilo uplatneniu článku 14 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ⁽²²⁾.

(152) Po prvé, DSB sa domnieva, že mohol oprávnene veriť, že zmluvné platby dánskej vlády, ktoré sa vzťahujú na 5-ročné alebo 10-ročné zmluvy, nie sú štátnou pomocou. Nazdáva sa, že situácia nebola jasná, pokiaľ ide o kontrolu, ktorú bolo potrebné uskutočniť, aby sa overila existencia štátnej pomoci v oblasti pozemnej dopravy.

(153) DSB sa ďalej domnieva, že pri posudzovaní toho, či vláda udelila podniku DSB výhodu, je potrebné vychádzať z kontextu obdobia, v ktorom sa transakcia uskutočnila. Skutočnosť, že môže existovať istá neurčitost' týkajúca sa nákladov na služby a prípadných ďalších zdrojov príjmu, nemôže štátu brániť v uzatvorení dohody o cene odzrkadľujúcej trhové podmienky. Podľa DSB každá dohoda vo všeobecnosti obsahuje určitú neurčitost' a v bežných obchodných vzťahoch je to práve podnik, kto na seba berie toto riziko. Takýto systém, v ktorom DSB nesie ako jediná riziko neočakávaného kolísania odbytu cestovných lístkov alebo nákladov, je najlepším motivačným prostriedkom a podnecuje podnik k tomu, aby zlepšoval svoje služby a pritiahol viac cestujúcich ⁽²³⁾, čo štátu umožňuje čo najlepšie zhodnotiť zmluvné platby, ktoré vypláca podniku DSB a zabezpečiť, aby DSB niesol riziko v prípade klesajúcej výkonnosti napríklad pre zlé riadenie alebo pokles príjmov. DSB zastáva názor, že štát v čase uzavretia oboch zmlúv preto konal ako racionálny investor, ktorý optimalizoval svoje možnosti dosiahnuť z uvedených zmlúv čo možno najvyšší výnos.

(154) Po druhé, DSB sa domnieva, že mohla legitímne očakávať, že zmluvné platby budú v každom prípade spĺňať kritériá stanovené v nariadení (EHS) č. 1191/69 a vzťahovala sa na ne výnimka pre jednotlivé kategórie podľa tohto nariadenia. Vyjadruje pochybnosti, pokiaľ ide o výklad jeho článku 14 zo strany Komisie.

(155) DSB totiž pripomína, že oddiel V nariadenia, ktorý neobsahuje ustanovenia o výške úhrad, kontrastuje s oddielmi II až IV toho istého nariadenia, ktoré obsahujú podrobné ustanovenia týkajúce sa výšky náhrady za záväzky služieb vo verejnom záujme. Podľa DSB bolo cieľom nariadenia vyhovieť želaniu poskytnúť prevádzkovateľom primeranú náhradu. Pokiaľ ide o úlohy prijaté z vlastnej vôle, dopravcovia viazaní zmluvami o poskytovaní služieb

⁽²²⁾ Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽²³⁾ Pozri najmä rozhodnutie Komisie z 25. januára 2006, N 604/2005 – Nemecko – Služby autobusovej verejnej prepravy vo Wittenbergu (Ú. v. EÚ C 209, 31.8.2006, s. 7), body 78 a nasledujúce.

vo verejnom záujme sú v situácii, ktorá je veľmi odlišná od situácie prevádzkovateľov, ktorým štát jednostranne uložil prevádzkovateľom úlohy služby vo verejnom záujme, čo sa premietlo do nariadenia. V týchto podmienkach Komisia nemôže vykladať nariadenie (EHS) č. 1191/69 z hľadiska článku 106 ods. 2 ZFEÚ⁽²⁴⁾.

- (156) Napokon DSB nezdieľa výklad článku 17 nariadenia zo strany Komisie, že sa oslobodenie od notifikačnej povinnosti vzťahuje výhradne na náhrady za úlohy verejnej služby a nie na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

Argumenty týkajúce sa právneho základu na preskúmanie zlučiteľnosti

- (157) DSB predložil svoje pripomienky v liste z 8. januára 2010. DSB v zásade napáda skutočnosť, že Komisia uplatňuje v tomto prípade nariadenie (ES) č. 1370/2007.
- (158) DSB pripomína, že uvedené zmluvy o doprave uzavreté medzi DSB a dánskym štátom boli uzavreté pred prijatím a nadobudnutím účinnosti uvedeného nariadenia. Keby sa malo uplatniť toto nariadenie, išlo by o právny predpis so spätným účinkom, čo je podľa DSB v rozpore so základnými právnymi zásadami, a to zásadou právnej istoty a tiež zásadou ochrany legitímnej dôvery. DSB zároveň zdôrazňuje, že nič nenasvedčuje tomu, že zákonodarca EÚ chcel udeliť nariadeniu (ES) č. 1370/2007 spätnú účinnosť.
- (159) DSB na druhej strane zdôrazňuje, že nariadením sa ustanovuje postupné zavedenie pravidiel a že ustanovenia nariadenia vo všeobecnosti neplatia pre zmluvy, ktoré už boli uzavreté, ak je ich platnosť obmedzená. Keďže platnosť uvedených zmlúv je v súlade s platnosťou stanovenou prechodnými ustanoveniami, DSB sa domnieva, že sa riadia výhradne právnymi predpismi platnými v čase ich uzatvorenia, čiže nariadeniami (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.
- (160) DSB sa tiež opiera o najnovšiu rozhodovaciu prax Komisie, keď Komisia usúdila, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 nemožno uplatniť na zmluvy uzavreté pred nadobudnutím účinnosti nariadenia 3. decembra 2009⁽²⁵⁾.

⁽²⁴⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa článok 86 Zmluvy o ES stal článkom 106 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Oba články sú v podstate identické. Na účely tohto rozhodnutia by sa odkazy na článok 106 ZFEÚ mali v prípade potreby chápať ako odkazy na článok 86 Zmluvy o ES.

⁽²⁵⁾ V tejto súvislosti pozri rozhodnutia Komisie 2009/325/ES z 26. novembra 2008 o štátnej pomoci C 3/08 (ex NN 102/05) – Česká republika, pokiaľ ide o náhrady za služby vo verejnom záujme pre dopravné podniky v Juhomoravskom kraji (Ú. v. EÚ L 97, 16.4.2009, s. 14), (odôvodnenie 111); rozhodnutie Komisie 2009/845/ES z 26. novembra 2008 o štátnej pomoci C 16/07 (ex NN 55/06), ktorú poskytlo Rakúsko podniku Postbus v okrese Lienz (Ú. v. EÚ L 306, 20.11.2009, s. 26), (odôvodnenie 104).

- (161) DSB okrem toho predložil údaje umožňujúce preukázať, že zmluvy o doprave v každom prípade spĺňajú ustanovenia nariadenia (ES) č. 1370/2007.

6.2. PRIPOMIENKY PODNIKU DKT

- (162) Listom zo 16. februára 2009 DKT zaslal svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Nasleduje zhrnutie týchto pripomienok.

Predbežné pripomienky

- (163) DKT sa odvoláva na súbor informácií, ktoré zaslal Komisii v rámci svojej sťažnosti a výmeny listov, ktorá predchádzala začatiu konania.
- (164) DKT zdôrazňuje, že Komisia sa v rozhodnutí o začatí konania odvoláva iba na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme podnikom DSB, ktoré sa týkajú činností klasickej železničnej dopravy a netýkajú sa činností mestskej dopravy vykonávaných jej dcérskou spoločnosťou DSB S-tog a/s, ktoré sú však v jeho pôvodnej sťažnosti spomenuté.
- (165) DKT upozorňuje, že zmluvy týkajúce sa mestskej dopravy sú rovnakej povahy a vyvolávajú rovnaké otázky. Za týchto okolností DKT trvá na tom, že toto preskúmanie zo strany Komisie sa musí týkať aj zmlúv o službách vo verejnom záujme v mestskej doprave.
- (166) DKT sa celkovo domnieva, že v tomto prípade nie sú kritériá rozsudku vo veci *Altmark* splnené, a preto uvedené zmluvy sprevádza poskytnutie štátnej pomoci. DKT sa domnieva, že táto pomoc je nezlučiteľná a neoprávnená a že Komisia by mala nariadiť jej vymáhanie.

Argumenty týkajúce sa prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark

- (167) Aj keď Komisia nevyjadrila pochybnosti o splnení prvého kritéria rozsudku vo veci *Altmark*, DKT poskytla v tejto súvislosti svoje pripomienky.

- (168) DKT sa domnieva, že široký manévrovací priestor, ktorý majú členské štáty k dispozícii pri stanovovaní úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by nemal viesť k vzniku takých svojvoľných situácií, že by tretie krajiny nemohli spochybniť skutočnosť, že sa činnosť uskutočňuje v rámci poslania zo služieb vo verejnom záujme. Podľa DKT je povinnosťou Komisie zdôvodniť nutnosť uloženia úlohy vyplývajúcej zo služieb vo verejnom záujme.

(169) Na základe judikatúry Súdneho dvora a praxe Komisie DKT spochybňuje analýzu Komisie konštatujúcu neexistenciu zjavného omylu v posúdení. DKT sa predovšetkým domnieva, že existencia cieľov týkajúcich sa presnosti, kvality a pravidelnosti služieb nestačí na preukázanie, že služby zapadajú do rámca poslania služieb vo verejnom záujme.

(170) Komisia by túto analýzu mala uskutočniť skôr z hľadiska kritérií uvedených v nariadení (EHS) č. 1191/69 a mala by preskúmať úmernosť poslania služieb vo verejnom záujme. Podľa DKT by Komisia mala preskúmať najmä to, či prevádzkovanie uvedených služieb v súlade s cieľmi presnosti, kvality a pravidelnosti nie je výnosné.

(171) DKT sa totiž domnieva, že úhrady za služby vo verejnom záujme sú opodstatnené iba vtedy, keď služby nie sú výnosné a na ich poskytovanie je nevyhnutná úhrada, čo si vyžaduje preskúmať každé z príslušných železničných spojení oddelene.

Argumenty týkajúce sa druhého kritéria rozsudku vo veci Altmark

(172) DKT popiera úvahu Komisie, že desaťročné rozpočty, na ktorých je založený výpočet úhrad podniku DSB, umožňujú splniť druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark. Domnieva sa totiž, že tieto rozpočty neobsahujú parametre ani podrobnú analýzu nákladov, ktoré by umožnili stanoviť výšku náležitých úhrad pre každé z príslušných železničných spojení.

Argumenty týkajúce sa tretieho kritéria rozsudku vo veci Altmark

(173) DKT sa domnieva, že toto tretie kritérium by sa malo analyzovať v spojitosti so štvrtým kritériom rozsudku vo veci Altmark, pretože ak podnik nemožno považovať za priemerný a dobre spravovaný, preskúmanie tretieho kritéria sa stáva zbytočným, pretože by nemohlo byť založené na analýze nákladov tohto podniku.

Argumenty týkajúce sa štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark

(174) DKT pripomína, že zadanie uvedených zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme nebolo predmetom verejných súťaží. Okrem toho DKT zdieľa pochybnosti Komisie, či desaťročné rozpočty a metodika uplatňovaná dánskym štátom môžu viesť k splneniu štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark.

(175) V tomto smere DKT predovšetkým tvrdí, že verejné súťaže zorganizované na týchto tratiach preukázali, že

konkurenti DSB mohli poskytovať služby za náklady približne o 27 % nižšie, než sú náklady DSB. DKT tiež pripomína, že zamestnanci DSB majú status štátnych zamestnancov, čo vylučuje splnenie štvrtého kritéria rozsudku vo veci Altmark.

Argumenty týkajúce sa nezlučiteľnosti nadmernej náhrady

(176) DKT nesúhlasí s úvahou Komisie, pokiaľ ide o preskúmanie zlučiteľnosti pomoci. Domnieva sa totiž, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 rozlišuje prístup založený na skutočných nákladoch opísaný v oddieloch II, III a IV nariadenia (EHS) č. 1191/69 na jednej strane, a prístup založený na cene, ktorú ponúka poskytovateľ služieb v porovnaní s konkurentom za tú istú službu, prevzatý v oddiele V nariadenia (EHS) č. 1191/69, na druhej strane. Podľa DKT sa toto rozlíšenie premieta do rozdielu v povahe medzi úlohami a zmluvami o službách vo verejnom záujme, ktoré vychádzajú z rozdielnych procedurálnych požiadaviek.

(177) Úvahu Komisie, vyplývajúcu z prístupu založeného na skutočných nákladoch, a zásady súvisiace s uplatňovaním článku 106 ods. 2 ZFEÚ preto nemožno uplatniť na preskúmanie ceny stanovenej v zmluvách o službách vo verejnom záujme. DKT sa domnieva, že takýto prístup je v rozpore s judikatúrou Spoločenstva (rozsudok Combust), s postupom Komisie (rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme⁽²⁶⁾) a so samotným rozhodnutím o začatí konania, ktoré potvrdzuje charakter *lex specialis* článku 93 ZFEÚ.

(178) Na základe konštatovania, že v danom prípade má Komisia v úmysle uplatniť prístup založený na skutočných nákladoch na zmluvy o službách vo verejnom záujme, DKT predložil svoje pripomienky k tomuto prístupu.

(179) DKT sa totiž domnieva, že údaje, ktoré poskytli dánske orgány, aby potvrdili neexistenciu nadmernej úhrady, sú nesprávne. DKT uvádza niekoľko argumentov:

— DSB bol počas účasti na postupoch verejnej súťaže schopný podstatne znížiť svoje náklady na niektorých tratiach.

— Okrem toho zmluvy o službách vo verejnom záujme ukladajú DSB povinnosť mať zdravú finančnú situáciu, čo znamená, že zmluvné platby sú vyššie než presná úhrada nákladov na úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

⁽²⁶⁾ Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4.

- Výška zmluvných platieb nie je primerane zdôvodnená a desaťročné rozpočty boli zostavené na mieru tak, že DSB zaručujú určitú výšku zisku bez toho, aby vychádzali z podrobnej analýzy nákladov a príjmov DSB pre každé z príslušných spojení.
 - Systém úhrady je založený na kľúčovom ciele návratnosti vlastného imania a nie na presnej úhrade dodatočných nákladov.
 - Podľa výpočtov, ktoré poskytol DKT, je hlavné železničné spojenie medzi mestami Kodaň a Århus výnosné, ak berieme do úvahy záväzky, ktoré sú v súčasnosti uložené podniku DSB, a teda nemohlo byť predmetom zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
 - Okrem toho údajné zvýšenie produktivity DSB nie je v súlade s finančnými údajmi, ktoré svedčia o zvýšení nákladov na zamestnancov v porovnaní s príjmami za príslušné obdobie.
 - DKT zároveň spochybňuje, že skutočne došlo k zníženiu zmluvných platieb o jednu miliardu DKK, ktoré podľa ročnej účtovnej závierky podniku predstavuje skôr 647 miliónov DKK.
 - DKT uvádza, že ciele DSB (vo vlakových kilometroch) na obdobie rokov 2000 – 2004 neboli dosiahnuté, čo bolo dôvodom zníženia zmluvných platieb, a že DSB prijal náhrady za železničné vozidlá, v súvislosti s ktorými nemusel niesť náklady kvôli omeškaniam s dodávkami.
 - DKT sa napokon domnieva, že DSB mohol vzhľadom na svoje vysoké výnosy sám čeliť finančným dôsledkom omeškaní s dodávkami železničných vozidiel, najmä pokiaľ ide o náhradné železničné vozidlá. DSB dostal od podniku Ansaldo Breda 225 miliónov DKK ako náhradu za omeškanie, ktoré sa museli spätne uhradiť dánskemu štátu, ktorý tým podľa DKT utrpel škodu. DSB prijal preplatok zmluvných platieb za železničné vozidlá, ktoré neboli uvedené do prevádzky, vo výške 104 miliónov DKK.
- (180) Vysoké zisky DSB sú podľa DKT dôkazom toho, že sa tomuto podniku poskytla nadmerná úhrada, z týchto dôvodov:
- Výnosy DSB presahujú úroveň príjmov, ktoré by mohol podnik vystavený podobnému riziku, čiže malému, primerane očakávať.
 - DKT pripomína, že analýza rozvinutá v rámci sťažnosti, ktorá svedčí o tom, že zisková marža DSB pred zdanením (12,3 % na obdobie rokov 1999 – 2004 a 12,77 % na obdobie rokov 1999 – 2007) je vyššia ako marže iných železničných dopravných podnikov v Európe (2,21 % – 4,47 % v Spojenom kráľovstve, 3,35 % vo Švédsku, 0,49 – 4,65 % v Nemecku a 0,8 – 3,77 % v prípade SNCF) a presahuje úroveň, ktorú Komisia uvádza v inom porovnateľnom konaní⁽²⁷⁾.
- (181) DKT sa napokon domnieva, že argument, podľa ktorého vyberanie dividend umožnilo zabrániť akejkoľvek nadmernej úhrade, treba vyvrátiť z týchto dôvodov:
- DKT sa domnieva, že výnosy DSB sú zjavne vyššie ako výnosy jeho domácich konkurentov, pokiaľ ide o zmluvy o službách vo verejnom záujme [DSB (12,77 %), DSB S-tog (10,45 %), Arriva 4,39 %, Metro Service (6,18 %)].
 - DKT zdôrazňuje, že výnosy DSB vysoko prekračujú 6 % úroveň návratnosti vlastného imania, ktorú dánsky štát stanovil ako cieľ pre DSB, pričom DKT odhaduje toto prekročenie na 3,678 miliardy DKK.
 - Zmluvy o službách vo verejnom záujme neobsahujú mechanizmus vrátenia zmluvných platieb za predpokladu, že presahujú výšku predpísanú pre presnú úhradu za úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.
 - Dánsky štát v tomto prípade zamieňa svoju úlohu investora, akcionára štátneho podniku, s úlohou verejnej moci, ktorá umožňuje poskytovať úhradu za úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.
 - Vyberanie dividend nemôže samo osebe odstrániť ani hospodársky vplyv nadmernej úhrady, ani narušenie hospodárskej súťaže, ktorej dôsledky na trhu pretrvávajú.
 - Argument vyberania dividend by mal za následok diskrimináciu medzi štátnymi a súkromnými podnikmi.
 - Rámec Komisie pre štátnu pomoc vo forme úhrady za služby vo verejnom záujme ustanovuje možnosť preniesť nadmernú úhradu do výšky 10 % ročnej úhrady do ďalšieho roka.
 - Neexistuje priamy súvis medzi nadmernou úhradou a výškou dividend vyberaných dánskym štátom, ktorých zásada sa stanovila v desaťročných rozpočtoch pred zistením prípadných nadmerných úhrad.
- (27) Rozhodnutie Komisie z 23. októbra 2007 – C47/07 – Zmluva o službe vo verejnom záujme medzi Deutsche Bahn Regio a spolkovými krajinami Berlín a Brandenbursko (Ú. v. EÚ C 35, 8.2.2008, s. 13).

Argumenty týkajúce sa dane zo mzdy

- (182) DKT uvádza, že dánsky štát zrušil v roku 2008 oslobodenie od dane zo mzdy. Odvoláva sa na návrh dánskeho zákona, v ktorom sa náklady na túto daňovú povinnosť DSB odhadli na 80 miliónov DKK ročne. Na základe toho sa DKT domnieva, že oslobodenie od dane malo významný negatívny vplyv na hospodársku súťaž, a to vo výške takmer 800 miliónov DKK za desať rokov, čo je suma, ktorú by mal dánsky štát získať späť.
- (183) DKT okrem toho upozornil Komisiu, že dánsky štát sa údajne rozhodol vykompenzovať v budúcnosti daňovú povinnosť DSB prostredníctvom zvýšenia zmluvných platieb.
- (184) DKT si želá, aby sa Komisia zaoberala touto otázkou v rámci tohto konania, pretože konanie CP78/06, na ktoré sa odvolávala vo svojom rozhodnutí o začatí konania, sa už skončilo.

Argumenty k právnemu základu skúmania zlučiteľnosti

- (185) Dňa 10. januára 2010 DKT zaslal Komisii svoje pripomienky týkajúce sa výberu vhodného právneho základu medzi nariadeniami (EHS) č. 1191/69 a (ES) č. 1370/2007.
- (186) DKT sa domnieva, že keďže nariadenie (ES) č. 1370/2007 nadobudlo účinnosť až 3. decembra 2009, skúmanie zlučiteľnosti uvedených opatrení pomoci na základe tohto nariadenia by bolo právnym omylom. Po tom, čo pripomenul určité zásady súvisiace s uplatňovaním *ratione temporis* pravidiel EÚ v oblasti štátnej pomoci, DKT tvrdí, že treba rozlišovať, či ide, alebo nejde o oznámené opatrenia pomoci. DKT sa opiera o rozsudok Súdu prvého stupňa Európskej únie vo veci SIDE⁽²⁸⁾, keď tvrdí, že v danom prípade by Komisia mala preskúmať zlučiteľnosť na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69.
- (187) Záver DKT sa zakladá najmä na skutočnosti, že uvedené zmluvy o službách vo verejnom záujme sa vzťahujú na obdobia rokov 1999 – 2004 a 2005 – 2014 a že sa pomoc poskytuje vo forme mesačných zmluvných platieb. DKT okrem toho upozorňuje, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 neobsahuje žiadne ustanovenie týkajúce sa štátnej pomoci, ktorá už bola poskytnutá alebo ktorá je predmetom konania vo veci zisťovania. Rozhodnutie o začatí konania z 10. septembra 2008 sa neodvoláva na nové nariadenie, hoci toto nariadenie už bolo prijaté. DKT nakoniec poukazuje aj na rozpor s oznámením Komisie o určení pravidiel uplatniteľných na neoprávnenú štátnu pomoc⁽²⁹⁾.

- (188) DKT sa napokon domnieva, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 môže predstavovať vhodný právny základ na preskúmanie zlučiteľnosti iba kvôli budúcemu vplyvu zmlúv o službách vo verejnom záujme, totiž zmluvných platieb po 3. decembri 2009.

7. KOMENTÁRE DÁNSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTE-RESOVANÝCH STRÁN

- (189) Podľa Dánska pripomienky DKT nevedú k posúdeniu odlišnému od uvedených skutočností. Dánsko totiž trvá na tom, že štyri kritériá rozsudku vo veci *Altmark* sú v tomto prípade splnené a DSB nedostal nadmernú úhradu.

Argumenty týkajúce sa preskúmania zo strany Komisie

- (190) Dánsko sa domnieva, že zmlúv týkajúcich sa regiónu hlavného mesta sa konanie vo veci formálneho zisťovania netýka, a preto nie je potrebné komentovať stanoviská DKT k týmto zmlúvam.
- (191) Dánsko však uvádza, že DSB S-tog a/s je dcérsky podnik v 100 % vlastníctve DSB SV a že údaje o DSB S-tog a/s sú obsiahnuté v konsolidovanej účtovnej závierke skupiny DSB a v údajoch, ktoré zaslali dánske orgány.
- (192) Dánske orgány spresňujú, že zmluvné a predpokladané platby, ktoré sa vzťahujú na dopravu prevádzkovanú podnikom DSB S-tog, sa určili na základe návratnosti vlastného imania po zdanení 6 %. Zisk DSB Stog a/s bol zahrnutý do rozpočtu DSB SV a následne sa vypočítali zmluvné platby, ktoré sa majú vyplácať spoločnosti za diaľkovú a regionálnu dopravu. Okrem toho je prevádzkový výsledok dosiahnutý dcérskym podnikom DSB S-tog a/s zahrnutý v konsolidovanom výsledku DSB SV. V celkovom finančnom výsledku DSB SV je teda zahrnutý celkový výsledok z činnosti dopravy.

Argumenty týkajúce sa kritérií rozsudku vo veci Altmark

- (193) Podľa Dánska pripomienky DKT nespochybňujú skutočnosť, že v tomto prípade sú štyri kritériá rozsudku vo veci *Altmark* splnené.
- (194) Pokiaľ ide o prvé kritérium, dánske orgány pripomínajú, že v súvislosti s ním Komisia nevyslovila pochybnosti. K otázke, či trať Kodaň – Århus predstavuje úlohu služieb vo verejnom záujme, sa pristúpi ďalej v texte.
- (195) Pokiaľ ide o druhé kritérium, dánske orgány pripomínajú, že Komisia vyslovila pochybnosti o bežnom období do roku 2008, a spresňujú, že za obdobie od roku 2009 do roku 2014 sa náhrada vyplatená DSB tiež vypočítala na základe desaťročného rozpočtu zaslaného Komisii.

⁽²⁸⁾ Rozsudok z 15. apríla 2008 vo veci T-348/04 *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)*, Zb. 2008, s. II-625.

⁽²⁹⁾ Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

(196) Pokiaľ ide o pripomienky DKT k tretiemu kritériu a k skutočnosti, že sa malo preskúmať až po splnení štvrtého kritéria, dánske orgány tento názor nezdieľajú a domnievajú sa, že kritériá sa môžu dokonale preskúmať nezávisle jedno od druhého a v poradí, ktorým sa riadil Súdny dvor v rozsudku vo veci Altmark.

(197) Pokiaľ ide o štvrté kritérium, dánske orgány nakoniec vyvracajú argumenty DKT, ktoré by viedli k záveru, že toto kritérium nebolo splnené. Spresňujú totiž, že desaťročné rozpočty sa vypracovali na základe všetkých dostupných údajov a dostatočnej analýzy nákladov, ktoré zahŕňajú dlhodobé výhľady zlepšenia. Okrem toho rozpočet je predmetom revízie počas rokovania o druhej zmluve a zmluvné platby sa znížili s cieľom zohľadniť zvýšenie efektívnosti. Dánske orgány okrem iného uvádzajú, že skutočnosť, že z dôvodov súvisiacich s minulosťou podnik nesie mimoriadne náklady na prijatých pracovníkov so statusom štátnych zamestnancov, nesúvisí s dobrým alebo zlým hospodárením podniku. Zároveň pripomínajú, že existujú veľmi významné rozdiely v kapitálovej štruktúre, rizikovom profile atď. jednotlivých železničných podnikov, čo znemožňuje uskutočniť porovnanie s inými podnikmi. Okrem toho okolnosť, že DSB First bol schopný predložiť cenovú ponuku pre trať Kystbanen už na prvý pohľad nižšiu, nie je prejavom, ani náznakom toho, že platby vyplatené podniku DSB boli príliš vysoké, pretože táto ponuka bola predložená inou spoločnosťou a je založená na odlišných parametroch (výhradne zmluvní zamestnanci, novší vozový park, menej zamestnancov vo vozidlách).

Argumenty týkajúce sa zlučiteľnosti

(198) Dánsko spochybňuje úvahu Komisie týkajúcu sa vykonávania nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktoré považuje za značne právne neurčité, najmä pokiaľ ide o povinnosť notifikácie zmlúv o službách vo verejnom záujme.

(199) Dánsko jednako nesúhlasí s výkladom zo strany DKT, najmä pokiaľ ide o použitie slova „cena“ v článku 14 ods. 2 písm. b) a neuplatniteľnosť pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci v prípade, že by bolo uplatniteľné nariadenie (EHS) č. 1191/69.

i) Všeobecné argumenty týkajúce sa analýzy

(200) Dánsko vôbec nesúhlasí s argumentom DKT, že úhrada by sa mala určiť na základe nákladov na každú príslušnú trať. Na základe žiadneho právneho základu nie je možné požadovať, aby sa úhrada vyplácaná na základe globálnej zmluvy o plnení úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vypočítala na základe analýz na „mikroúrovniach“ jednotlivých úloh, ktoré prijal poskytovateľ služieb.

(201) Dánske orgány popierajú výklad rozsudku vo veci Fred Olsen (vec T-17/02) zo strany DKT a zdôrazňujú, že v tomto prípade ide o súvislú a integrovanú sieť prevádzkovanú v rámci globálnej dojednanej zmluvy. Stano-

venie výšky náhrady na základe analýzy jednotlivých tratí je teda zbytočné a mohlo by viesť ku klamným výsledkom. Prinieslo by väčšiu neurčitost' o rozdelení spoločných nákladov než súhrnný výkaz všetkých výnosov a nákladov spojených s plnením úloh služieb vo verejnom záujme uložených zmluvou.

(202) Na druhej strane pripomínajú, že účtovné údaje DSB, ktoré sa vzťahujú na výkony poskytované na základe zmluvy, sa môžu skúmať oddelene, pretože sú založené na odlišnom účtovníctve.

ii) Spojenie Kodaň – Århus

(203) Dánske orgány nezdieľajú názor, že poskytovanie služieb, ktoré sa môže uskutočňovať bez finančnej pomoci, nemôže byť úlohou vyplývajúcou zo služieb vo verejnom záujme. Štát sa môže rozhodnúť, že ho zahrnie do rozsiahlych súvislých služieb vo verejnom záujme (požiadavky z hľadiska cestovných poriadkov dopravných spojení, kapacity, taríf atď.), ako to urobil v danom prípade, pretože táto trať je úzko spätá s ostatnými službami DSB z dôvodu prepojením smerom na sever k Århusu, spojenia s ďalšími traťami a odpojenia alebo pripojenia vlakových súprav, ktoré na nich jazdia.

(204) Dánske orgány okrem toho uvádzajú, že úhrady vyplácané podniku DSB sa vypočítavajú na základe výnosov a nákladov súvisiacich so súborom úloh služieb vo verejnom záujme. Pokiaľ sú v nich zahrnuté trate alebo určité služby, ktoré sú nadmerne výnosné, výnosy, ktoré z nich vyplynuli, sa zahrnú do celkového účtovného výkazu. Vylúčenie určitých tratí, ktoré môžu byť samy osebe výnosné, by teda mohlo mať za následok iba zvýšenie celkovej pomoci vyplatenej podniku DSB, a zahrnutie trate, ktorá nie je stratová, nevyhnutne nevedie k nadmernej úhrade.

(205) Dánske orgány okrem toho upozorňujú, že výpočty DKT týkajúce sa trate Kodaň – Århus sú nesprávne a predkladajú údaje, ktoré to umožňujú potvrdiť. Zdôrazňujú, že DKT dostatočne nespresňuje, ako sa uskutočnili výpočty, a uvádzajú, že nepoznajú presné údaje. Podľa Dánska vedie optimistický odhad k výnosom z tejto trate, ktoré sú o viac ako [...] miliónov DKK nižšie ako príjmy, ktorá uvádza DKT [...].

iii) Produktivita

(206) Dánske orgány vyvracajú argument, že DSB nezaznamenal v období rokov 1999 – 2007 DSB významné zvýšenie produktivity. Spochybňujú totiž metódu výpočtu DKT, ktorá je založená na pomere nominálne personálne náklady/obrat. Obrat DSB je ovplyvnený určitým počtom mikroekonomických a makroekonomických faktorov, ktoré majú za následok, že neexistuje stála proporcionálna spojitosť medzi výrobou a obratom (faktory: miestna hospodárska súťaž, vývoj konjunktúry, politické priority, inflácia, vývoj sociálneho zloženia cestujúcich atď.).

(207) Dánske orgány navrhujú dva spôsoby hodnotenia produktivity činností DSB:

- produkcia podniku DSB, čiže počet cestujúcich na kilometer (ročné zvýšenie o 1,8 % v období rokov 1999 – 2007) v pomere k počtu zamestnancov (ekvivalenty plného pracovného úväzku),
- produkcia DSB v pomere k skutočným personálnym nákladom (t. j. upraveným podľa inflácie miezd).

(208) Týmito dvoma spôsobmi hodnotenia sa potvrdzuje zvýšenie produktivity v prvom prípade o 1,9 % a v druhom prípade o 2 % ročne.

iv) Zníženie zmluvných platieb

(209) Dánske orgány tvrdia, že údaje, ktoré v tejto súvislosti poskytol DKT, sú nesprávne. Údaje o zmluvných platiach uvedené v účtoch DSB a použité podnikom DKT sa týkajú jednak zmluvy uzavretej so štátom, o akú ide v danom prípade, a ďalších platieb vzťahujúcich sa na ďalšie zmluvy [zmluvy, ktoré uzavrel DSB vo Švédsku, zmluva uzavretá s Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) a zmluva o dočasnej preprave na trati Langå – Struer].

(210) Spresňujú, že zníženie zmluvných platieb o jednu miliardu DKK jasne vyplýva zo zákona o rozpočte na rok 2003 (článok 2861.01 ods. 10). Zo zákona o rozpočte na rok 2003 a zákona o rozpočte na rok 2004 je okrem toho zrejme, že sa uskutočnila úprava smerom hore súm, ktoré sa v roku 2003 a 2004 znížili. Dánsko zasiela súhrnnú tabuľku, ktorá svedčí o tom, že celkové zníženie zmluvných platieb nakoniec dosiahlo čiastku 1018 miliónov DKK.

v) Vlakové kilometre

(211) Dánske orgány uvádzajú, že zmluvne ustanovený záväzok v oblasti produkcie vlakových kilometrov je nižší ako údaj poskytnutý DKT, pretože treba prihliadať na verejnú súťaž na služby dopravy v strednom a západnom Jutlande v novembri 2003. Predkladajú presné číselné údaje v tabuľke, z ktorej je zrejme, že DSB celkovo najazdilo o 1,5 miliónov vlakových kilometrov viac, ako sa predpokladalo v zmluve, a preto nemožno tvrdiť, že DSB prijal úhradu za neposkytnuté služby. Okrem toho zdôrazňujú, že DSB štvrtročne zasielal ministerstvu dopravy správu o svojej zmluvnej produkcii.

vi) Výsledky DSB

(212) Dánsko sa domnieva, že predpokladaný rozpočet DSB, založený na predpokladanej sadzbe ziskovej marže 6 %, bol primeraný a realistický. Skutočnosť, že sadzba ziskovej marže bola vyššia ako sadzba v predpokladanom rozpočte, možno pripísať radu nepredvídateľných okolností, ktorých vplyv odstránila

vláda tak, že na jednej strane pristúpila k mimoriadnemu zníženiu zmluvných platieb a na druhej strane vybrala dividendy.

(213) Dánske orgány okrem toho spochybňujú relevantnosť údajov o výkonnosti európskych podnikov železničnej osobnej dopravy. Zároveň zdôrazňujú, že je obťažné uskutočniť takéto porovnanie (rozdiely v kapitálovej štruktúre a vo výške investovaného kapitálu, podmienky prevádzkového rizika, makroekonomické a štrukturálne faktory ovplyvňujúce účtovné údaje podnikov) a spomínajú správu Európskej komisie, podľa ktorej nie je DSB výnosnejší ako jeho konkurenti na európskom trhu.

(214) Naproti tomu Dánsko nepopiera, že hodnotenie výsledkov DSB bolo priaznivejšie, než sa predpokladalo v počiatočných rozpočtoch. Dánske orgány však prinášajú objasnenia týkajúce sa vplyvu vývoja daňovej sadzby a predkladajú súhrnnú tabuľku výsledkov DSB.

(215) Dánsko napokon zaslalo najnovšie údaje o finančnej situácii DSB, pričom spresňuje, že výsledok činnosti súvisiacej so službami vo verejnom záujme po zdanení predstavoval 670 miliónov DKK v roku 2007 a 542 miliónov DKK v roku 2008.

vii) Politika v oblasti dividend

(216) Dánsko sa domnieva, že politika v oblasti dividend v spojení s presným rozpočtom, predstavuje veľmi účinný spôsob, ako sa uchrániť pred nadmernou úhradou, pretože je to pružný nástroj na zamedzenie akejkoľvek nadmernej úhrade v prípade, že pracovné predpoklady týkajúce sa rozpočtu budú nedostatočné. Politika v oblasti dividend funguje ako doplnok k presnému rozpočtu, o ktorý sa opiera zmluva o doprave.

(217) Dánske orgány pripomínajú, že úhrada je určená vopred na základe podloženého odhadu výnosov a nákladov a že nie je zdrojom, ktorý by DSB mohol neobmedzene používať. Zároveň spresňujú, že reálne číselné údaje naznačujú záporný rozdiel oproti predpokladanému rozpočtu – napríklad z dôvodu pohybu nákladov (chyby v hospodárení, zvýšenie miezd, nákladov alebo nákupov) alebo poklesu príjmov oproti odhadom v dôsledku poklesu dopravy a že DSB nemôže získať dodatočnú úhradu od štátu. V prípade zlej výkonnosti teda DSB na seba berie časť rizika.

(218) Podľa dánskych orgánov preto politika v oblasti dividend zohráva úlohu dodatočného zabezpečenia proti akejkoľvek nadmernej úhrade v prípade, že výsledok hospodárenia naznačuje kladný rozdiel oproti predpokladanému rozpočtu. Je to pružný nástroj, ktorým štát môže získať istotu, že sa daná suma vyberie od spoločnosti.

(219) Dánsko spresňuje, že DSB nemal možnosť ťažiť z možnej výhody týkajúcej sa likvidity a narúšať hospodársku súťaž na trhu poskytovaním ďalších služieb atď., najmä nie prostredníctvom krížovej dotácie.

(220) Dánske orgány okrem toho spresňujú, že celková výška dividend vzťahujúcich sa na rozpočtové roky 1999 až 2007 predstavuje o 3469 miliónov DKK viac, ako sa stanovilo v rozpočte. Spresnili, že DSB vyplatil dánskemu štátu dividendy vo výške 607 miliónov DKK v roku 2007 a 359 miliónov v roku 2008.

(221) Hoci je podľa Dánska správne, že sa úhrady dividend neuskutočnili výlučne na základe výpočtu v rámci zisťovania prípadnej nadmernej úhrady, suma vybraných dividend zjavne presahuje rozdiel medzi prevádzkovými výsledkami a skutočnými výsledkami hospodárenia. Pokiaľ DSB vykázala výsledky presahujúce predpokladané sumy, všetky tieto nadmerné zisky boli vybrané vo forme dividend. Následkom toho sa Dánsko domnieva, že nedošlo k žiadnej nadmernej úhrade.

viii) Zavedenie mechanizmu vrátenia zmluvných platieb

(222) V rámci predloženia pripomienok a diskusií s Komisiou Dánsko uviedlo, že má v úmysle zaviesť mechanizmus vrátenia zmluvných platieb do uvedených zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých s DSB.

(223) Zamýšľaný mechanizmus spĺňa tieto charakteristiky.

Fungovanie mechanizmu vrátenia zmluvných platieb

(224) Podľa dánskych orgánov by sa mal mechanizmus vrátenia platieb vyjadriť v prípade, že budú mať dopredu presné informácie, touto rovnicou:

$$\text{Celkové príjmy (cestujúci + zmluvné platby)} - \text{primeraný zisk} - \text{celkové výdavky} = 0$$

(225) Dánske orgány upozorňujú, že nemôžu mať vopred k dispozícii presné informácie za celé obdobie trvania viacročných zmlúv, v dôsledku čoho sa táto rovnica v praxi zriedkavo rovná nule.

(226) V súčasnom systéme sa totiž rovnica na strane výsledku (pravá strana rovnice) upravuje použitím dividendovej politiky. Ďalším riešením, o ktorom uvažujú dánske orgány, by bolo uskutočniť úpravu celkového príjmu (ľavá strana rovnice) tak, že by sa každý rok upravili zmluvné platby pomocou mechanizmu vrátenia zmluvných platieb.

(227) Rozsah úpravy by mal zodpovedať hrubému zníženiu platieb podľa nasledujúcej rovnice.

$$\text{Celkové príjmy} - \text{primeraný zisk} - \text{celkové výdavky} = \text{hrubé zníženie}$$

Úpravy týkajúce sa efektívnosti a kvalitatívnych zlepšení (čisté zníženie)

(228) S cieľom uistiť sa, že DSB bude naďalej podnecovaný k zvyšovaniu svojej efektívnosti a vyvíjaniu snahy o prítiahnutie nových cestujúcich, by doložka o vrátení zmluvných platieb mala podľa dánskych orgánov umožniť odmeniť zlepšenie výkonnosti podniku na základe vopred určených parametrov. DSB by si mohol ponechať časť sumy zodpovedajúcej hrubému zníženiu platieb, pokiaľ je toto zníženie (rovnajúce sa pomeru primeraný zisk/návratnosť vlastného imania vyššiemu, ako pomer stanovený v rovnici) spôsobené:

— znížením nákladov meraným osobokilometrami a/alebo

— zvýšením počtu cestujúcich meraným osobokilometrami.

(229) V nadväznosti na uvedené dánske orgány plánujú upraviť mechanizmus vrátenia platieb takto:

— ak DSB znížil svoje náklady (na osobokilometre) oproti priemerným nákladom za posledné štyri roky, toto zlepšenie sa vypočíta (percentuálny rozdiel v nákladoch vynásobený celkovým základom na výpočet), a

— ak sa zvyšuje počet cestujúcich, suma zodpovedajúca zvýšeniu počtu cestujúcich meraného v osobokilometroch sa vynásobí 0,80 DKK a o túto sumu sa zároveň zvýši suma zodpovedajúca hrubému zníženiu ⁽³⁰⁾.

(230) Dánske orgány spresnili, že celková suma zníženia platieb následkom zvýšenia výkonnosti nemôže presiahnuť sumu hrubého zníženia za daný rok. Čistá suma zníženia sa preto bude pohybovať medzi nulou a sumou hrubého zníženia.

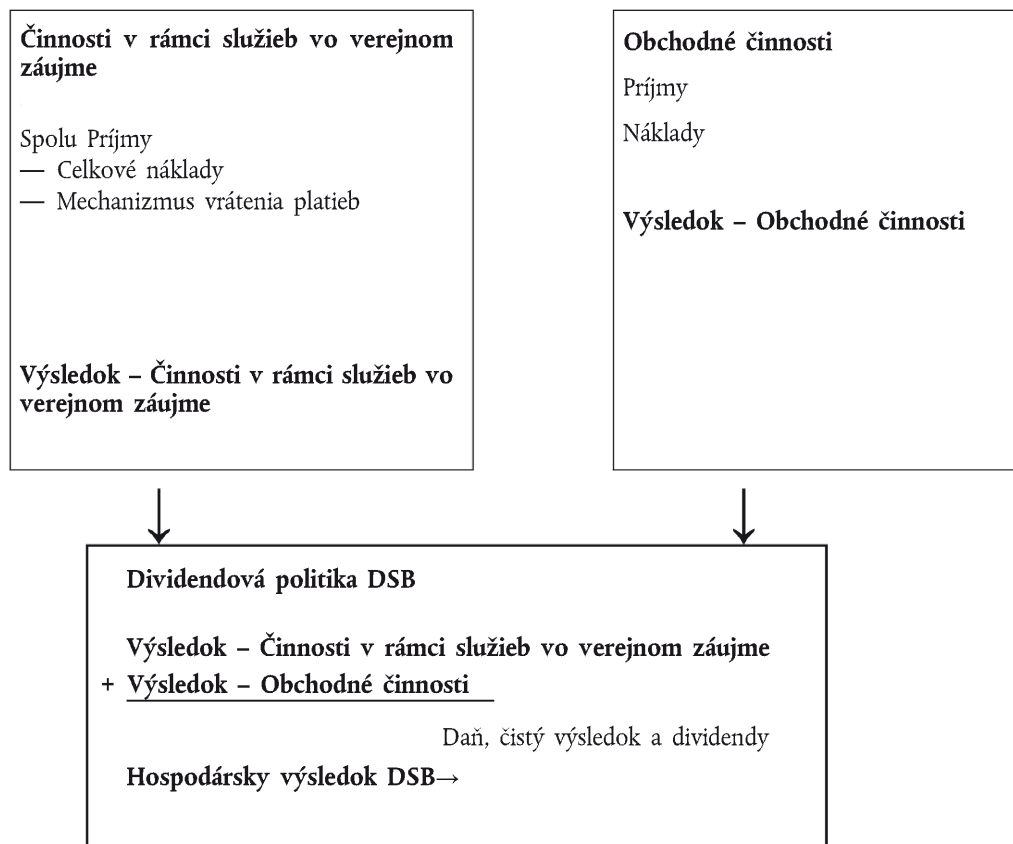
(231) Mechanizmus vrátenia platieb by sa preto mal riadiť nasledujúcou rovnicou:

$$\text{Mechanizmus vrátenia} = \text{suma hrubého zníženia} - \text{premenná} (\Delta + \text{osobokilometre } \Delta) = \text{čistá suma zníženia}$$

⁽³⁰⁾ Suma 0,80 DKK približne zodpovedá jednotkovému príjmu na osobokilometer v regionálnej a medziregionálnej železničnej doprave.

Vplyv na dividendovú politiku

- (232) Dánske orgány zdôraznili, že zavedenie takéhoto mechanizmu vrátenia platieb by malo výrazný vplyv na dividendovú politiku dánskeho štátu, ako sa uvádza v nasledujúcej tabuľke:



Mechanizmus vrátenia platieb a maximálna výška primeraného zisku

- (233) Dánske orgány tiež uviedli, že mechanizmus vrátenia platieb dopĺňa zavedenie hornej hranice, ktorou sa zaisťuje, že tento mechanizmus nepovedie k tomu, že výška zisku DSB presiahne primeranú úroveň.
- (234) Dánske orgány plánujú stanoviť túto hornú hranicu vo vzťahu k návratnosti vlastného imania podniku DSB, ktorá by v prípade, že by bola vyššia ako 6 % stanovených v zmluvách, zohľadnila dodatočný zisk vytvorený vďaka zvýšeniu efektívnosti alebo zvýšeniu počtu cestujúcich. Táto horná hranica by sa stanovila podľa tejto rovnice:

$$\frac{\text{Primeraný zisk (6 \%)} + \text{premenná } (\Delta \cdot \text{osobokilometre } \Delta +)}{\text{Vlastné imanie}} < 12 \%$$

- (235) Stimulačné faktory v mechanizme vrátenia platieb takto môžu priniesť DSB dodatočný zisk, ak spoločnosť zlepši svoju nákladovú štruktúru alebo ak sa zvýši počet cestujúcich (Δ + osobokilometre Δ).
- (236) Dánske orgány spresnili, že vo výpočte sa prihliadlo len na časť vlastného imania DSB, ktorá zodpovedá jeho účtovne oddelenej činnosti v rámci služieb vo verejnom záujme.

- (237) Podľa tohto mechanizmu by sa horná hranica primeraného zisku mohla stanoviť na úrovni 12 % návratnosti vlastného imania. Dánske orgány spresňujú, že ročná horná hranica nebude môcť presiahnuť 10 % rozložených na tri roky.

Empirický dôkaz

- (238) Dánske orgány zaslali Komisii analýzu, ktorá empiricky dokazuje, aký bol údajne vplyv tohto mechanizmu vrátenia platieb na obdobie rokov 2004 – 2008, ako sa uvádza v tabuľke:

Činnosti v rámci služieb vo verejnom záujme (mil. DKK)	Výsledok pred zdanením	Primeraný zisk (návrtnosť vl. imania pred zdanením 6 %)	Hrubá suma vrátených platieb	Odhad vlastného imania	Osobokilometre (oskm)	Náklady na osobokilometer (DKK/km)	Rozdiel v nákladoch na osobokilometer (4 roky)	Zvýšenie efektívnosti DSB	Zvýšenie počtu osobokilometrov	Celkové zvýšenie efektívnosti DSB	Vrátené platby – suma čistého zníženia	Výsledok DSB	Návratnosť vl. imania po uplatnení mechanizmu vrátenia (%)	Priemerná návratnosť vlastného imania po vrátení (%)
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) Uplatňovanie mechanizmu vrátenia preto údajne viedlo k návratnosti vlastného imania DSB za obdobie rokov 2004 – 2008 v rozmedzí od 8,8 % do 11,9 %.

- (240) Kvôli pravidlu 10 % v priemere za 3 roky, ktoré sa v roku 2006 prekročilo o 0,2 %, by mechanizmus vrátenia platieb viedol k zníženiu platby na úroveň 38 miliónov DKK za tento rozpočtový rok.

Daň zo mzdy

- (241) Dánsko pripomína, že oslobodenie od dane zo mzdy je odtiaľto zrušené.

- (242) Podľa dánskych orgánov neprineslo toto oslobodenie od dane žiadnu výhodu podnikom vrátane DSB. Oslobodenie od dane sa zohľadnilo v zmluve a zároveň vo verejných súťažiach týkajúcich sa zmlúv o doprave atď. tak, aby sa so všetkými predkladateľmi ponúk zaobchádzalo rovnako.

- (243) Pokiaľ ide o prípadnú úhradu podniku DSB následkom toho, že podlieha dani zo mzdy, dánske orgány upozorňujú, že zmluvné platby vyplácané podniku DSB sa spočítajú vypočítali podľa zásady, že DSB nemusí platiť daň zo mzdy. Úhrada sa následne „znížila“ o túto sumu. Od chvíle, keď DSB začal podliehať dani zo mzdy, prestal platiť základ na výpočet úhrady a DSB sa vyplatila úhrada, aby sa prihliadlo na túto úpravu výpočtových parametrov. Táto úhrada predstavuje približne 80 miliónov DKK ročne a týka sa iba činností služieb vo verejnom záujme podniku DSB.

- (244) Podľa Dánska oslobodenie od dane zo mzdy a následné zrušenie uvedeného oslobodenia mali teda nulový vplyv na peňažné prostriedky DSB.

8. POSÚDENIE OPATRENÍ OBSIAHNUTÝCH V ZMLUVÁCH O DOPRAVNÝCH SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME

8.1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

- (245) Toto rozhodnutie sa vzťahuje na zlučiteľnosť zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorených medzi dánskym ministerstvom dopravy a Danske Statsbaner s pravidlami štátnej pomoci Spoločenstva.
- (246) Začatie konania 10. septembra 2008 a najmä pripomienky dánskych orgánov a pripomienky zainteresovaných strán umožnili Komisii spresniť rozsah a oblasť pôsobnosti uvedených zmlúv, pravidlá určenia náhrad za služby vo verejnom záujme a všetky okolnosti, ktoré mohli viesť k vyplateniu nadmernej náhrady podniku Danske Statsbaner.
- (247) Na základe toho Komisia identifikovala štyri zmluvy o službách vo verejnom záujme vzťahujúce sa na obdobia rokov 2000 – 2004 a 2005 – 2014 a týkajúce sa dopravných služieb poskytovaných na hlavných, regionálnych a lokálnych tratiach, ktoré môžu obsahovať prvky štátnej pomoci (pozri odôvodnenia 28, 46, 50 a 69). K tomu treba pripočítať aj doplnujúce zmluvy, ktoré sa uzatvorili s cieľom vyriešiť omeškania s dodávkami železničných vozidiel (pozri odôvodnenie 114).
- (248) Komisia v tomto smere zdôrazňuje, že zainteresované strany zaslali svoje pripomienky k jednotlivým bodom diskusií a k pochybnostiam, ktoré Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania, a to pre tieto zmluvy ako celok.
- (249) Komisia zároveň skúma vplyv ďalších opatrení daňovej povahy na zlučiteľnosť uvedených úhrad za služby vo verejnom záujme ⁽³¹⁾.

8.2. EXISTENCIA POMOCI

- (250) Podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie „ak nie je touto zmluvou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

⁽³¹⁾ Komisia okrem toho pripomína svoje rozhodnutie o začatí konania, ktoré umožnilo konštatovať, že dánsky štát neposkytol podniku DSB žiadnu explicitnú alebo implicitnú záruku, ktorá by mu umožnila získať výhodnejšie úverové podmienky, ako sú tie, ktoré sa poskytujú súkromným podnikom. Pozri podobnú situáciu a podobný záver v rozsudku z 26. júna 2008 vo veci T-442/03, body 121 až 127.

8.2.1. ŠTÁTNE PROSTRIEDKY

- (251) V zmluve o službách vo verejnom záujme sa ustanovuje vyplácanie úhrady za plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme v prospech DSB z rozpočtu dánskeho štátu. Táto úhrada sa teda vypláca zo štátnych prostriedkov.

8.2.2. SELEKTÍVNOSŤ

- (252) DSB, ktorý je podnikom v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je príjemcom úhrad za služby vo verejnom záujme stanovených v zmluvách. Opatrenie je teda selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

8.2.3. HOSPODÁRSKA VÝHODA

- (253) Podľa Súdneho dvora podnik nezískava hospodársku výhodu vtedy, keď úhrada za služby vo verejnom záujme spĺňa štyri kritériá stanovené v rozsudku vo veci *Altmark*. Preto je potrebné preskúmať, či zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskou vládou a DSB kumulatívne spĺňajú štyri zmienené kritériá.
- (254) Keďže sú kritériá stanovené v rozsudku vo veci *Altmark* kumulatívne, na overenie, či skúmané opatrenia poskytujú selektívnu výhodu, stačí overiť nesplnenie jedného z týchto kritérií. Z dôvodu jasnosti a s ohľadom na osobitosti zmluvy preto Komisia predovšetkým preskúma, či v tomto prípade ide skutočne o podnik, ktorému sa uložili úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a ktorý z tohto dôvodu dostáva úhradu stanovenú na objektívnom a transparentnom základe (dve prvé kritériá rozsudku vo veci *Altmark*), aby následne preskúmala konkrétne to, či sa výber tohto podniku uskutočnil v rámci postupu verejného obstarávania alebo, v opačnom prípade, či sa náhrada, ktorá sa mu na tento účel poskytla, určila na základe analýzy nákladov priemerného, dobre riadeného podniku (štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark*).

Prvé kritérium: prijímajúci podnik, ktorý je skutočne poverený plnením jasne vymedzených úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

- (255) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že DSB bol skutočne poverený plnením jasne vymedzených úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a že prvé kritérium rozsudku vo veci *Altmark* je teda splnené.

- (256) Aj keď Komisia nevyjadrila pochybnosti týkajúce sa tohto kritéria, DKT spochybnil jej úvahu vzhľadom na to, že Komisia mala preveriť zásadu nutnosti a proporcionality poslania služieb vo verejnom záujme.

- (257) DKT je zároveň toho názoru, že splnenie zásady nutnosti by sa malo preskúmať v prípade každej jednej trate a splnenie zásady proporcionality by sa malo posúdiť z hľadiska možnosti výnosnosti každej jednej z príslušných tratí so zreteľom na obmedzenia a požiadavky stanovené orgánom. Na podporu svojej úvahy DKT uvádza ako príklad železničnú trať Kodaň – Århus, na ktorú sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme, hoci je podľa analýzy uskutočnenej samotným DKT údajne zisková.
- (258) Dánske orgány vyvrátili tieto argumenty a výpočty uskutočnené podnikom DKT, ktoré sa týkajú železničnej trate Kodaň – Århus, pričom spresňujú, že tieto výpočty nie sú dostatočne podrobné a nezodpovedajú údajom, ktoré majú k dispozícii. Podľa dánskych orgánov je uvedená trať údajne stratová.
- (259) Komisia pripomína, že v sektore pozemnej osobnej dopravy sa potreba služieb z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu musí posudzovať podľa článku 93 ZFEÚ a právnych predpisov, v tomto prípade do 3. decembra 2009 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a potom nariadenia (ES) č. 1370/2007.
- (260) V článku 1 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa ustanovuje:
- „na zabezpečenie primeraných dopravných služieb, ktoré zohľadňujú sociálne a ekologické faktory a plánovanie mesta a krajiny alebo pri možnosti ponuky určitého cestovného pre určité kategórie cestujúcich, môžu príslušné orgány členských štátov uzavrieť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme s dopravnými podnikmi“.
- (261) Článkom 14 ods. 1 uvedeného nariadenia sa vymedzil obsah a charakteristiky zmlúv o službách vo verejnom záujme – normy nepretržitosti, pravidelnosti, kapacity a kvality, ceny a určené podmienky.
- (262) Úlohy vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú odtiaľto vymedzené v článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1370/2007 ako:
- „podmienka vymedzená alebo určená príslušným orgánom s cieľom zaručiť také služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez odmeny“.
- (263) Komisia tiež zdôrazňuje, že platné osobitné právne predpisy nijako neobmedzujú možnosť zveriť podniku poslanie služieb zahŕňajúce všetky trate s cieľom vytvoriť súvislý dopravný systém, najmä v snahe umožniť určitú nepretržitosť dopravy. Nie je stanovené žiadne kritérium týkajúce sa výnosnosti alebo nevýnosnosti jednotlivých príslušných tratí. Táto možnosť nie je napokon obmedzená ani existenciou porovnateľných dopravných služieb, ako usúdil prvý sťažovateľ v osobitnom prípade trate Kodaň – Ystad.
- (264) Komisia sa tiež domnieva, že argumenty DKT týkajúce sa iných spôsobov dopravy nie sú relevantné, pretože zákonodarca stanovil pre každý z týchto spôsobov odlišné pravidlá, ktoré možno vysvetliť najmä odlišnou mierou otvorenia sa trhu hospodárskej súťaži a odlišnými charakteristikami užívateľa a verejnej moci.
- (265) Napokon skutočnosť, že sa dopravné služby vzťahujú na cezhraničné alebo medzinárodné spojenie, nemôže ohroziť možnosť ich poskytovania v rámci poslania služieb vo verejnom záujme. Komisia v tejto súvislosti zdôrazňuje, že aj v sektoroch, ktoré sú plne otvorené hospodárskej súťaži, existujú všeobecne prospešné služby pre medzinárodné spojenia⁽³²⁾.
- (266) Komisia sa preto domnieva, že Dánsko sa nedopustilo zjavného omylu v posúdení, keď do zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňa jednu alebo niekoľko výnosných tratí, pokiaľ sa tieto trate začleňujú do súvislého dopravného systému, a to bez toho, aby bola dotknutá existencia takýchto tratí, čo Dánsko v danom prípade popiera. Komisia zároveň uvádza, že ak mala byť trať tohto systému výnosná, na tieto príjmy treba prihliadať pri celkovom výpočte nákladov a výnosov spojených s uvedenými službami a na účely určenia výšky úhrady. Z toho vyplýva, že výsledky ziskovej trate by nakoniec viedli k zníženiu o rovnakú sumu finančnej úhrady nevyhnutnej na prevádzku ostatných výnosných tratí tohto systému. Keďže nebolo presnými pravidlami stanovené inak, členský štát má voľnosť, pokiaľ ide o posúdenie rozsahu poslania služieb vo verejnom záujme, ktoré si želá zveriť podniku, aby mohol vytvoriť dostatočný dopravný systém.
- (267) Komisia sa domnieva, že predchádzajúce posúdenia podporuje ustálená judikatúra, podľa ktorej:
- „Pokiaľ ide o príslušnosť vo veci určenia povahy a rozsahu pôsobnosti poslania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu v zmysle zmluvy a o mieru kontroly, ktorú musia v tejto súvislosti vykonávať inštitúcie Spoločenstva, z judikatúry Súdu prvého stupňa vyplýva [...], že členské štáty majú širokú právomoc, čo sa týka vymedzenia toho, čo považujú za služby všeobecného hospodárskeho záujmu a že vymedzenie týchto služieb Komisiou môže Komisia spochybníť iba v prípade zjavného omylu.“⁽³³⁾

⁽³²⁾ Pozri v tejto súvislosti nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve, a najmä jeho článok 16 (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3); pozri aj usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu, a najmä ich bod 9 ods. 2 (Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3).

⁽³³⁾ Pozri rozsudok z 26. júna 2008, vo veci T-442/03 SIC/Komisia, Zb. 2008, s. II-1161, body 195 a 196, a aj rozsudok z 12. februára 2008 vo veci T-289/03 BUPA/Komisia Zb. 2008, s. II-81, bod 166 a rozsudok z 15. júna 2005 vo veci T-17/02 Olsen/Komisia, Zb. 2005, s. II-2031, bod 216.

- (268) Úloha Komisie sa preto obmedzuje na kontrolu toho, či sa Dánsko nedopustilo zjavného omylu v posúdení tým, že určilo rozsah poslania služieb vo verejnom záujme ustanovené v uvedených zmluvách.
- (269) V dôsledku toho Komisia trvá na tom, že z právneho základu vnútroštátneho zmluvného práva, t. j. dánskeho zákona o železničnej doprave, vyplýva, že DSB je poverený poskytovaním služieb vo verejnom záujme na základe zmlúv dojednaných s dánskym ministerstvom dopravy. Pripomína, že zmluvy podrobne vymedzujú záväzky DSB, pokiaľ ide o trate, na ktorých má zabezpečovať dopravné spojenie, presnosť, kvalitu a frekvenciu vlakových služieb, ktoré sa majú poskytovať, a to na obdobie určité (keďže zmluvy sa uzatvárajú na obdobie rokov 2000 – 2004 a na obdobie rokov 2005 – 2014).
- (270) Komisia zdôrazňuje, že Dánsko preukázalo, že cieľom uvedených zmlúv o službách vo verejnom záujme bolo vytvoriť súvislý a rozsiahly dopravný systém zabezpečujúci kvalitné služby pre cestujúcich, ktoré spĺňajú ciele dopravného spojenia územia.
- (271) Pokiaľ ide o osobitný prípad spojenia Kodaň – Ystad, Komisia poznamenáva, že dánske orgány tiež objasnili okolnosti a jednotlivé etapy, ktoré viedli k jej začleneniu do dopravného systému, na ktorý sa vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme. Dánske orgány totiž vysvetlili, ako sa táto trať postupne prevádzkovala do roku 2002 ako „činnosť voľnej prepravy“ do roku 2002, potom do 31. decembra 2004 ako „preprava v rámci služieb vo verejnom záujme“, ale bez dodatočnej úhrady, a napokon bola zahrnutá do zmluvy o službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2005 – 2014 (pozri v tejto súvislosti odôvodnenie 122). Zdôrazňujú, že táto trať bola stratová, keď sa prevádzkovala v režime „voľnej prepravy“, a že do roku 2005 sa na prevádzku tejto trate nevyplátili žiadne verejné prostriedky.
- (272) Komisia tiež berie na vedomie cieľ dánskych orgánov spojiť ostrov Bornholm nielen s Kodaňou, ale aj so zvyškom dánskeho územia – ako to potvrdzuje ponuka taríf podporujúca najmä spojenia medzi Jutlandom a Bornholmom (DSB Orange). Dánske orgány okrem toho usúdili, že existencia železničných služieb zohľadňuje určité osobitné záujmy, ktorým nevyhovujú existujúce autobusové služby, medzi ktoré patrí dopravné spojenie so susednými švédskymi mestami na vlakovej trase s tromi zastávkami v švédskych mestách Fosiemy (Malmö), Svedala a Skurup. Toto dopravné spojenie zároveň zodpovedá snahe posilniť možnosti prístupu na ostrov Bornholm. Ako sa už uviedlo v odôvodnení 263, Komisia zdôrazňuje, že toto spojenie prechádza cez zastávky a zahŕňa zastávky v druhom členskom štáte a nemôže spochybniť existenciu úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo verejnosprospešných služieb. V tomto smere je predovšetkým potrebné prihliadať na záujem dánskych občanov na lepšie dopravné spojenie uvedených švédskych miest.
- (273) Tieto skutočnosti dopĺňajú skutočnosti vysvetlené v rozhodnutí o začatí konania a utvrdzujú Komisiu v závere, že dánska vláda sa nedopustila zjavného omylu v posúdení tým, že trať Kodaň – Ystad začlenila do systému zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (274) Komisia celkovo potvrdzuje svoj pôvodný záver a usudzuje, že prvé kritérium vymedzené súdom v rozsudku vo veci Altmark je splnené.
- Druhé kritérium: parametre, na základe ktorých sa vypočítava úhrada stanovená objektívnym a transparentným spôsobom**
- (275) Komisia zdôraznila v rozhodnutí o začatí konania, že výška úhrad vyplatených podniku DSB na účely splnenia predpísaných požiadaviek služieb vo verejnom záujme sa určila na základe desaťročného odhadovaného rozpočtu. Komisia mala v tomto štádiu k dispozícii iba desaťročný rozpočet na obdobie rokov 1999 – 2008. Preto vyjadrila pochybnosti o období rokov 2009 – 2014, na ktoré sa tiež vzťahujú zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (276) Dánske orgány vo svojich pripomienkach objasnili parametre uplatniteľné na toto obdobie prostredníctvom desaťročného rozpočtu zostaveného na obdobie rokov 2005 – 2014, pripraveného so zreteľom na výhľady prevádzkového rozvoja DSB počas príslušného obdobia, ktorý odovzdali Komisii. Potvrdili tak, že úhrady pre jednotlivé zmluvy o službách vo verejnom záujme sa stanovili na základe predpokladaného rozpočtu na 10 rokov.
- (277) DKT však poprel, že by tieto predpokladané rozpočty mohli spĺňať požiadavky stanovené v rozsudku vo veci Altmark, pričom sa domnievajú, že nezohľadňujú dostatočne podrobne schválené parametre a že náhrady mali vychádzať z analýzy nákladov na jednotlivé trate.
- (278) Prvý rozpočet na obdobie rokov 1999 – 2008 bol zostavený na základe podrobnej výhľadovej hospodárskej analýzy podniku DSB. Bol navrhnutý ako základ pre prípravu zákona, ktorým sa DSB ustanovuje ako samostatný podnik (pozri odôvodnenie 8). Potom sa na jar v roku 1999 aktualizoval a predložil Komisii pre financie dánskeho parlamentu a bol schválený v rámci zákona č. 249 z 11. júna 1999.
- (279) Tento rozpočet bol založený najmä na týchto predpokladoch:
- zvýšenie ceny cestovných lístkov zodpovedajúce inflácii (index čistých cien),
 - priemerné zvýšenie produktivity o 2 % ročne,

- ročná úroková miera 5 %,
- návratnosť vlastného imania po zdanení 6 %,
- investovanie do železničných vozidiel do výšky približne 10 miliárd DKK,
- miera produkcie (vlakové km) a miera odbytu (osobokilometre) spresnené v niekoľkých tabuľkách a v roku 1999 považované za východiskové miery: 41 miliónov vlakových km a 4 023 miliardy osobokilometrov v rámci regionálnej, medzimestskej a medzinárodnej dopravy a 15,6 miliónov vlakových km a 1 208 miliardy osobokilometrov v rámci prímestskej dopravy.
- (280) Dánske orgány spresnili, že druhý rozpočet na obdobie rokov 2005 – 2014 bol zostavený na základe týchto údajov a predpokladov:
- celková ročná inflácia 2,5 %,
- zvýšenie ceny cestovných lístkov o 2,5 % zodpovedajúce inflácii,
- priemerný rast produktivity o 2,5 % ročne,
- ročná úroková miera 5,15 %,
- návratnosť vlastného imania po zdanení 6 %,
- investovanie do železničných vozidiel do výšky približne 10 miliárd DKK,
- zvýšenie počtu najazdených kilometrov o približne 20 %,
- zvýšenie počtu cestujúcich o približne 20 %,
- oslobodenie od dane zo mzdy, pokiaľ ide o zamestnancov DSB.
- (281) Komisia z týchto údajov usudzuje, že rozpočty sú založené na rozumných a dostatočne podrobných údajoch a predpokladoch umožňujúcich stanoviť parametre na výpočet platieb úhrady. Komisia okrem toho poznamenáva, že sa uskutočnili úpravy s cieľom zohľadniť úpravy výšky poplatkov v roku 2003 a že dánske ministerstvo dopravy vysvetlilo všetky tieto parametre v príslušných právnych predpisoch⁽³⁴⁾. Komisia okrem toho zdôrazňuje, že zmluvné platby sa stanovili vopred, pretože ich výška sa špecifikovala v zmluvách na ročnom základe na celé obdobie platnosti zmlúv.
- (282) Ako sa už uviedlo, Komisia usudzuje, že v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktorými sa ustanovuje systém dopravy pozostávajúci z niekoľkých vzájomne závislých tratí, členský štát nemusí nevyhnutne určiť výšku úhrad pre každú jednotlivú trať samostatne. Druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark vyžaduje od členského štátu, aby vopred vymedzil transparentným a objektívnym spôsobom parametre, ktoré umožnia stanoviť celkovú výšku platieb na úhradu záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy ako celku.
- (283) Komisia teda môže dospieť k záveru, že zmluvné platby sa vypočítali na základe parametrov vopred stanovených objektívnym a transparentným spôsobom a že je splnené aj druhé kritérium rozsudku vo veci Altmark.
- Štvrté kritérium: verejná súťaž alebo výška nevyhnutnej úhrady určená na základe analýzy nákladov priemerného, dobre spravovaného podniku primerane vybaveného dopravnými prostriedkami**
- (284) Zmluva o službách vo verejnom záujme nebola predmetom verejnej súťaže. Preto je potrebné určiť, či je výška úhrad stanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by pri plnení týchto úloh vznikli priemernému, dobre spravovanému podniku primerane vybavenému dopravnými prostriedkami tak, aby bol schopný plniť príslušné požiadavky na služby vo verejnom záujme, so zohľadnením súvisiacich príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto úloh.
- (285) Dánsko sa domnieva, že toto kritérium je splnené, a zaslalo pripomienky, aby vyvrátilo pochybnosti Komisie, pokiaľ ide o metodiku použitú na stanovenie výšky zmluvných platieb a celkovej úhrady za poslanie služieb vo verejnom záujme.
- (286) Dánske orgány totiž upozornili na to, že ustanovenie DSB ako podniku nezávislého od štátu bolo spojené s podrobnou hospodárskou analýzou (Bernsteinova správa) a opatreniami na posilnenie efektívnosti a produktivity podniku. Okrem toho cieľ zvýšenia efektívnosti sa zahrnul do desaťročných rozpočtov, na základe ktorých sa vypočítali zmluvné platby. Dánske orgány upozorňujú, že cieľ dosiahnuť návratnosť vlastného imania 6 % predstavuje primeraný zisk. Schválená stratégia stanovenia výšky úhrad teda podľa nich vychádza z celkového posúdenia dostupných údajov a predvídaní zvýšenia efektívnosti v súlade so zásadami trhového hospodárstva.

⁽³⁴⁾ Dánsky zákon č. 112 z roku 2004.

- (287) Okrem toho dánske orgány spočiatku poskytli údaje na porovnanie (ukazovatele) s inými železničnými podnikmi. Pripomienky Dánska predložené v rámci konania sa naproti tomu zameriavali na ťažkosti s uskutočňovaním porovnaní medzi finančnou výkonnosťou vnútroštátnych a európskych železničných prevádzkovateľov. Tieto ťažkosti je potrebné pripísať charakteristikám týchto podnikov a príslušných trhov a tomu, že nie je možné porovnať účtovné a finančné údaje osobitne v železničnom sektore.
- (288) DKT okrem toho upozornil, že dcérsky podnik DSB sa mohol zúčastniť na verejných súťažiach, keďže ponúkal služby za nižšie náklady v porovnaní so službami, ktoré sa DSB zaviazal poskytovať v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme. Dánske orgány trvali na tom, že DSB a jeho dcérsky podnik DSB First nebolo možné porovnať, pretože obe spoločnosti majú odlišné charakteristiky a nákladové štruktúry (zamestnanci, vozový park, obchodné postupy).
- (289) Komisia uznáva, že dánske ministerstvo dopravy prijalo opatrenia – finančné štúdie a štrukturálne opatrenia na reštrukturalizáciu – s cieľom zriadiť DSB ako samostatný efektívny podnik. Zároveň berie na vedomie ciele kvantifikované v oblasti návratnosti vlastného imania a rastu produktivity.
- (290) Komisia tiež zdôrazňuje slabú porovnateľnosť podnikov v sektore uznávanú tak dánskymi orgánmi, ako aj podnikom DKT, ktorá neumožňuje porovnať ukazovatele výkonnosti DSB s ukazovateľmi iných prevádzkovateľov.
- (291) Komisia sa ďalej domnieva, že spomenutý príklad výkonnosti dcérskeho podniku DSB First naznačuje, že DSB mal možnosť dosiahnuť dlhodobé zvýšenie produktivity pri uplatnení všetkých alebo časti opatrení, ktoré uskutočnil DSB First, aby znížil svoje náklady.
- (292) Z toho vyplýva, že Komisia nemôže s istotou usudzovať, že náhrada poskytnutá DSB sa skutočne určila na základe analýzy skutočných nákladov priemerného, dobre spravovaného podniku primerane vybaveného dopravnými prostriedkami.
- (293) Za týchto okolností Komisia konštatuje, že štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark* nie je splnené.
- (294) Keďže kritériá, ktoré súd stanovil v rozsudku vo veci *Altmark*, sa musia posúdiť kumulatívne, je potrebné preskúmať tretie kritérium a v tomto štádiu úvahy overiť neexistenciu nadmernej úhrady. Komisia sa preto domnieva, že prostredníctvom úhrady sa podniku DSB mohla udeliť hospodárska výhoda.
- 8.2.4. NARUŠENIE HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE A OVPLYVNENIE OBCHODU MEDZI ČLENSKÝMI ŠTÁTMI
- (295) Hospodárska výhoda sa poskytuje dopravnému podniku, ktorý je činný v železničnej doprave v Dánsku, ale aj v susedných krajinách. V Dánsku sú trhy železničnej osobnej dopravy otvorené hospodárskej súťaži. Finančná podpora preto narúša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže.
- (296) Ako súd uviedol vo svojom rozsudku vo veci *Altmark*, viaceré členské štáty okrem toho otvorili svoj vnútroštátny trh, medzi nimi niektoré krajiny susediace s Dánskom ako Švédsko a Nemecko. Etablované, ale aj nedávno vzniknuté hospodárske subjekty v týchto krajinách sú činné vo viacerých členských krajinách Spoločenstva. Pomoc poskytnutá dánskemu železničnému podniku môže teda ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, ktoré už otvorili železničnú osobnú dopravu hospodárskej súťaži alebo ktorých podniky pôsobia na vnútroštátnych trhoch otvorených hospodárskej súťaži.
- (297) Na druhej strane treba prihliadať na hospodársku súťaž medzi rôznymi spôsobmi dopravy, napríklad s autobusovou osobnou dopravou.
- (298) Uvedené opatrenia podpory preto môžu ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (299) V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že úhrady za služby vo verejnom záujme predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- 8.3. ZLUČITEĽNOSŤ S VNÚTORNÝM TRHOM
- 8.3.1. PRÁVNÝ ZÁKLAD ZLUČITEĽNOSTI SO ZMLUVOU O FUNGOVANÍ EÚ
- (300) V článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa ustanovujú podmienky zlučiteľnosti „pomoci, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou“. Tento článok je *lex specialis* k článku 106 ods. 2⁽³⁵⁾ a k článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ.

⁽³⁵⁾ Odôvodnenie 17 uvedeného rozhodnutia Komisie z 28. novembra 2005.

- (301) Podľa súdu nariadenie (EHS) č. 1191/69 a nariadenie (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytovaní pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu⁽³⁶⁾ implementujú v plnom rozsahu článok 93 ZFEÚ, ktorý sa už nemôže uplatňovať priamo⁽³⁷⁾.
- (302) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k záveru, že uvedené úhrady nemožno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe nariadenia (EHS) č. 1107/70.
- (303) V tom istom rozhodnutí Komisia usúdila, že zmluvy uzavreté medzi dánskou vládou a Danske Statsbaner predstavovali zmluvy o službách vo verejnom záujme v zmysle článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a že zlučiteľnosť uvedenej pomoci mala byť preskúmaná na základe tohto nariadenia.
- (304) Komisia ďalej zdôrazňuje, že 3. decembra 2009 nadobudlo účinnosť nariadenie (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa súčasne zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70. Komisia zastáva názor, že preskúmanie zlučiteľnosti sa následne musí uskutočniť na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007, pretože ide o právny predpis uplatniteľný v čase, keď Komisia prijíma svoje rozhodnutie.
- (305) V tomto smere Komisia poznamenáva, že dánske orgány nepredložili pripomienky k tejto zmene právneho základu. DSB a DKT naproti tomu uviedli argumenty, že Komisia by mala trvať na svojom posúdení na základe predpisov platných v čase uzavretia zmluvy.
- (306) Po preskúmaní argumentov DSB a DKT sa však Komisia domnieva, že predložené argumenty nemôžu spochybniť jej prístup spočívajúci v uplatnení *ratione temporis* predpisov EÚ o štátnej pomoci, ktorý vedie k názoru, že Komisia by mala založiť svoju úvahu na práve uplatniteľnom v čase, keď prijíma svoje rozhodnutie. Komisia sa nazdáva, že zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme by sa mali posúdiť na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007, a to z nasledujúcich dôvodov.
- (307) Po prvé, Komisia zdôrazňuje, že samotným nariadením (ES) č. 1370/2007 sa ustanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa jeho nadobudnutia účinnosti a jeho uplatňovania *ratione temporis*. Podľa jeho článku 12 nariadenie (ES) č. 1370/2007 nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. V zmysle článku 10 ods. 1 nariadenia sa počínajúc týmto dátumom zrušuje nariadenie (EHS) č. 1191/69. Nie je teda možné, aby sa Komisia opierala o nariadenie (EHS) č. 1191/69, ktoré v čase rozhodnutia Komisie už nie je účinné; naopak, Komisia by sa mala opierať o posúdenie na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007.
- (308) Po druhé, Komisia konštatuje, že v nariadení (ES) č. 1370/2007 nie je žiadna poznámka o tom, že toto nariadenie by sa nemalo uplatňovať na zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté pred nadobudnutím jeho účinnosti. Článok 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007 totiž obsahuje prechodné pravidlá pre zmluvy uzatvorené pred nadobudnutím jeho účinnosti. Toto ustanovenie je v skutočnosti výnimkou z uplatňovania článku 8 ods. 2 nariadenia, ktorý sa týka dodržiavania pravidiel zadávania zmlúv vymedzených v článku 5. Treba poznamenať, že tieto mimoriadne prechodné ustanovenia týkajúce sa zadávania zmlúv by neboli potrebné, keby boli zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté pred nadobudnutím účinnosti nariadenia vylúčené z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Naopak článok 8 potvrdzuje, že ostatné ustanovenia nariadenia sa na tieto zmluvy vzťahujú.
- (309) Po tretie, Komisia spresňuje, že oznámenie o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnenej štátnej pomoci⁽³⁸⁾ nie je v tomto prípade uplatniteľné. V tomto oznámení sa v skutočnosti výslovne uvádza, že sa nedotýka výkladu nariadení Rady a Komisie v oblasti štátnej pomoci. Nariadením (ES) č. 1370/2007 sa presne stanovujú pravidlá jeho dočasného uplatňovania.
- (310) Po štvrté, Komisia zdôrazňuje, že Súdny dvor tiež potvrdil zásadu, že nové pravidlo sa ihneď uplatňuje na budúce účinky situácie vzniknutej na základe starého pravidla. Zároveň usúdila, že zásadu ochrany legitímnej dôvery nemožno rozšíriť v takom rozsahu, že by sa celkovo zabránilo uplatneniu nového pravidla na budúce účinky situácií vzniknutých na základe starého pravidla⁽³⁹⁾.
- (311) Po piate, Súdny dvor usúdil, že hmotnoprávne pravidlá EÚ treba vykladať tak, že sa vzťahujú na situácie, ktoré vznikli pred nadobudnutím ich účinnosti iba vtedy, ak z ich znenia, účelu alebo vnútorného usporiadania jasne vyplýva, že im takýto účinok treba prisúdiť⁽⁴⁰⁾. Táto posledná podmienka, ako sa už uviedlo, je v prípade nariadenia (ES) č. 1370/2007 zjavne splnená.

⁽³⁶⁾ Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁷⁾ Rozsudok z 24. júla 2003 v už uvedenej veci C-280/00 Altmark Trans, body 101, 106 a 107.

⁽³⁸⁾ Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

⁽³⁹⁾ Pozri rozsudok z 11. decembra 2008 vo veci C-334/07 P Komisia/Freiststaat Sachsen, Zb. 2008, s. II-9465, bod 43.

⁽⁴⁰⁾ Vec C-334/07 P Freiststaat Sachsen, bod 44.

- (312) Po šieste, Komisia ďalej poznamenáva, že v tom istom rozsudku Súdny dvor usúdil, že z toho vyplýva, že pokiaľ sa právny režim, na základe ktorého členský štát oznámil plánovanú pomoc, zmení skôr, než Komisia prijme svoje rozhodnutie, Komisia musí rozhodnúť na základe nových pravidiel⁽⁴¹⁾. Súdny dvor tiež spresnil, že notifikácia plánovanej pomoci zo strany členského štátu nevytvára právnu situáciu, ktorá by bola definitívne ustanovená, a neposkytuje legitímnu dôveru majúcu za následok, že sa Komisia vyjadrí k jej zlučiteľnosti so spoločným trhom, pričom uplatní pravidlá platné k dátumu notifikácie. V dôsledku toho by bolo kontradiktórne umožniť členskému štátu, ktorý si naopak nespĺnil notifikačnú povinnosť, aby vytvoril definitívne ustanovenú právnu situáciu tým, že by poskytol neoprávnenú pomoc.
- (313) Komisia sa napokon domnieva, že rozsudok vo veci SIDE nie je v tomto prípade relevantný⁽⁴²⁾. Tento rozsudok sa týka otázky uplatnenia primárneho práva, čiže článku 87 ods. 3 písm. d) Zmluvy o ES. Ako Súd prvého stupňa rozhodol v tomto rozsudku, Zmluva o ES neobsahuje žiadne dočasné ustanovenie na uplatňovanie tohto článku, ani žiadnu poznámku, že sa uplatňuje na situácie vzniknuté pred nadobudnutím jeho účinnosti⁽⁴³⁾. Túto situáciu preto nemožno porovnávať s daným prípadom. V nariadení (ES) č. 1370/2007 sa ustanovujú prechodné ustanovenia, z ktorých môže Komisia vyvodiť, že nariadenie sa vzťahuje na zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté pred nadobudnutím jeho účinnosti, s výnimkou pravidiel zadávania zmlúv.
- (314) V dôsledku toho je nariadenie (ES) č. 1370/2007 uplatniteľné na tento prípad.

8.3.2. ZLUČITEĽNOSŤ S VNÚTORNÝM TRHOM NA ZÁKLADE NARIADENIA (ES) Č. 1370/2007

- (315) V článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa ustanovuje, že „ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.“ V tomto prípade bolo poslanie služieb vo verejnom záujme zverené DSB prostredníctvom niekoľkých zmlúv o službách vo verejnom záujme, ako sa už uviedlo v odôvodnení 247.
- Obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme**
- (316) V článku 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa vymedzuje záväzný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme. Komisia ďalej postupne preskúma jednotlivé údaje opísané v tomto ustanovení nariadenia.
- (317) Podľa odseku 1 písm. a) článku 4 zmluvy o službách vo verejnom záujme „jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť, a dotknuté geografické územia.“ Z posúdenia uvedených zmlúv, ktoré Komisia uskutočnila z hľadiska prvého kritéria rozsudku vo veci Altmark jednak vo svojom rozhodnutí o začatí konania a jednak v texte (pozri odôvodnenie 274), vyplýva, že táto podmienka je v tomto prípade splnená.
- (318) V posúdení druhého kritéria rozsudku vo veci Altmark (pozri odôvodnenie 269) Komisia dospela k záveru, že zmluvné platby sa vypočítali na základe parametrov vopred stanovených objektívnym a transparentným spôsobom, z čoho usudzuje, že odsek 1 písm. b) článku 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007 je v tomto prípade splnený. V tomto ustanovení sa totiž uvádza, že zmluvy o službách vo verejnom záujme „vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanoví: i) parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady, a ii) povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv, spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade“. Otázka existencie možnej nadmernej úhrady v dotknutých zmluvách bude predmetom podrobnej analýzy ďalej v texte. Komisia zároveň zdôrazňuje, že tieto zmluvy o službách vo verejnom záujme určujú spôsob rozloženia nákladov spojených s poskytovaním služieb. Pokiaľ ide o existenciu primeraného zisku, Komisia odkazuje na úvahu už uvedenú v texte.
- (319) Komisia poznamenáva, že uvedené zmluvy o službách vo verejnom záujme určujú spôsob rozdelenia výnosov z predaja prepravných dokladov v súlade s odsekom 2 tohto článku. Tieto výnosy si v tomto prípade ponecháva DSB.
- (320) Okrem toho platnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme 5 alebo 10 rokov je v súlade aj s ustanoveniami článku 4 ods. 3, ktorým sa maximálna platnosť zmlúv pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave stanovuje na 15 rokov.
- (321) Keďže ostatné ustanovenia nie sú za tohto predpokladu relevantné, Komisia dospela k záveru, že zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskym ministerstvom a DSB sú v súlade s článkom 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

- (322) V článku 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sú stanovené pravidlá zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme. Napriek tomu článok 8 tohto istého nariadenia stanovuje na tento účel určité prechodné pravidlá.

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

⁽⁴²⁾ Rozsudok z 15. apríla 2008 vo veci T-348/04 Sociétés internationales de diffusion et d'édition SA (SIDE).

⁽⁴³⁾ Vec T-348/04 SIDE, bod 56.

- (323) Komisia zdôrazňuje, že súbor dotknutých zmlúv o službách vo verejnom záujme sa týka služieb v železničnej osobnej doprave a že všetky tieto zmluvy zadalo podniku DSB priamo dánske ministerstvo dopravy. Okrem toho tieto zmluvy boli podpísané buď pred 26. júlom 2000, alebo v čase od 26. júla 2000 do 3. decembra 2009. Boli uzavreté na 5 a 10 rokov. Komisia konštatuje, že zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme je v súlade s prechodnými ustanoveniami článku 8 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007.
- (324) V zmysle článku 8 ods. 2 „bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, bude zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v súlade s článkom 5 od 3. decembra 2019“. Na tomto základe sa uvedené zmluvy o službách vo verejnom záujme mohli zadávať priamo.
- (325) V tomto ustanovení sa okrem iného uvádza, že „počas tohto prechodného obdobia prijímú členské štáty opatrenia na postupné zosúladienie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim s dopravnou kapacitou“. Treba konštatovať, že v článku 5 ods. 6 sa zachováva možnosť pre príslušné orgány zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme priamo, ak sa týkajú železničnej dopravy.
- (326) Komisia sa preto domnieva, že uvedené zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s pravidlami zadávania stanovenými v článku 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Úhrada za služby vo verejnom záujme

- (327) V článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370 sa ustanovuje, že „každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme je v súlade s ustanoveniami článku 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkolvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou priamo v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom je okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe“.
- (328) Zlučiteľnosť úhrady za služby vo verejnom záujme by sa preto mala posudzovať na základe ustanovení prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007, pretože uvedené zmluvy boli zadané priamo v súlade s článkom 5 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007.
- (329) V tejto prílohe sa spresňuje, že „úhrada nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme“. V podstate to znamená, že Komisia by mala preskúmať, či platby neviedli k nadmernej úhrade so zreteľom na primeraný zisk pre DSB. V tomto smere sa opiera o kritériá vymedzené v prílohe.
- (330) V danom prípade Komisia zdôrazňuje, že výpočet nákladov a výnosov sa uskutočňuje v súlade s platnými účtovnými a daňovými predpismi. Pripomína, že právny rámec uplatniteľný na DSB v oblasti účtovných noriem a vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa hospodárskej súťaže ukladá podniku povinnosť viesť pre jednotlivé činnosti oddelené účtovníctvo. Zmluvné platby vyplácané podniku DSB na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme sa tak zúčtovávajú oddelene od ostatných činností uskutočňovaných na komerčnom základe. Tieto predpisy tak umožňujú zamedziť krížovým dotáciam.
- (331) Hoci zmluvy o službách vo verejnom záujme obsahujú ustanovenia týkajúce sa kontroly a úpravy úhrady, Komisia zdôrazňuje, že tieto mechanizmy neumožňujú zamedziť prípadným nadmerným úhradám a zmluvy neobsahujú mechanizmus umožňujúci vrátenie týchto úhrad.
- (332) Komisia sa totiž domnieva, že prípadným nadmerným úhradám možno zamedziť iba zavedením systému vrátenia úhrad. Zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB by sa teda mali zmeniť a doplniť tak, aby spĺňali uvedené podmienky, najmä prostredníctvom zavedenia systému vrátenia úhrad.
- (333) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, či sa výška úhrady obmedzuje na hodnotu nevyhnutnú na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení úloh súvisiacich so službami vo verejnom záujme. Tieto pochybnosti boli založené na dôvodoch vysvetlených v posúdení splnenia tretieho kritéria stanoveného v rozsudku vo veci Altmark, t. j.:
- i) *Prevádzkový prebytok DSB*
 - ii) *Omeškania s dodávkami železničných vozidiel*
 - iii) *Spojenie Kodaň – Ystad*
- (334) Komisia postupne preskúma tieto tri aspekty, aby posúdila existenciu nadmerných úhrad v rámci plnenia zmlúv o službách vo verejnom záujme a potrebné opatrenia na zamedzenie akejkolvek nadmernej úhrady v budúcnosti. Komisia pritom prihliada na vymedzenie pojmu primeraný zisk v bode 6 prílohy, čiže „zvyčajnú mieru návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci“.

i) Nadmerné zisky DSB

- (335) Komisia preskúmala za obdobie platnosti uvedených zmlúv vývoj vlastného imania a výsledky činností DSB týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme. Toto preskúmanie sa zakladá najmä na podrobnej analýze finančnej situácie DSB za obdobie rokov 1999 – 2006, ktoré uskutočnil KPMG 30. januára 2008 pre dánsky štát. Dánske orgány okrem toho zaslali doplňujúce údaje týkajúce sa rozpočtových rokov 2007 a 2008, ako aj objasnenia v rámci konania vo veci formálneho zisťovania.
- (336) Komisia berie na vedomie predovšetkým informácie, ktoré poskytli dánske orgány na objasnenie tohto vývoja v spojitosti s desaťročnými rozpočtami, najmä pokiaľ ide o zriadenie DSB v roku 1999, zmenu a doplnenie určitých účtovných pravidiel alebo o úroveň zdanenia. Vysvetlenia sa týkajú aj vývoja sumy odpisov, finančného hospodárenia alebo úrokovej miery. Komisia zároveň pripúšťa, že DSB mohol dosiahnuť zvýšenie produktivity, ktoré by mu umožnilo zlepšiť svoje hospodárske výsledky a svoju finančnú situáciu.
- (337) Komisia sa však domnieva, že súbor týchto skutočností mohol zmeniť výšku nákladov alebo výdavkov DSB na poskytovanie dopravných služieb stanovených v rôznych zmluvách o službách vo verejnom záujme. Zlepšenie finančnej situácie DSB preto mohlo mať za následok zníženie nákladov dánskeho štátu na poskytovanie uvedených služieb v porovnaní s odhadmi v desaťročných rozpočtoch. Toto zníženie malo teda za následok celkové zníženie úhrad za služby vo verejnom záujme.
- (338) Keďže nedošlo k ekvivalentnej úprave zmluvných platieb, Komisia usudzuje, že tieto rôzne faktory odzrkadľujú skutočnosť, že DSB dostala úhrady vyššie ako náklady vynaložené na plnenie úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme navýšené o primeraný zisk stanovený na 6 %. Komisia poznamenáva, že zmluvné platby sa znížili o 1 018 miliardy DKK iba za roky 2002, 2003 a 2004.
- (339) Komisia však poznamenáva, že dánske orgány nepopierajú, že vzhľadom na všetky tieto zohľadnené skutočnosti DSB zaznamenal vyššiu mieru návratnosti, než sa pôvodne plánovalo v desaťročných rozpočtoch, ktoré tvorili základ na výpočet úhrad za služby vo verejnom záujme. Toto zistenie vyplýva aj z pripomienok zainteresovaných strán, hoci, ako sa už uviedlo (pozri odôvodnenia 290 – 292), možnosť porovnať výkonnosť železničných podnikov v Dánsku a v Európe je stále slabá.
- (340) Komisia ďalej poznamenáva, že výsledky DSB S-tog a/s, 100 % dcérskeho podniku DSB SV, sa konsolidujú na úrovni materskej spoločnosti a že očakávaná primeraná úroveň zisku je rovnaká pre obe spoločnosti. Komisia preto globálne preskúma prekročenia výsledkov v rámci jednotlivých zmlúv o službách vo verejnom záujme na úrovni DSB.
- (341) Komisia zdôrazňuje, že účty DSB svedčia o zvýšení výsledku DSB po zdanení za obdobie rokov 1999 – 2006 o 2,715 miliardy DKK v porovnaní s predpokladaným rozpočtom. Údaje, ktoré zaslali dánske orgány, potvrdzujú, že DSB zaznamenal výsledok po zdanení 670 miliónov DKK v roku 2007 a 542 miliónov DKK v roku 2008, čiže v prvom prípade o 227 miliónov a v druhom prípade o 97 miliónov DKK viac, než sa stanovilo v predpokladanom rozpočte na tieto dva roky⁽⁴⁴⁾. Za celé obdobie rokov 1999 – 2008 Komisia odhaduje nadmerný zisk DSB oproti počiatočným rozpočtom na 3,039 miliárd DKK.
- (342) Komisia sa domnieva, že tieto prekročenia svedčia o tom, že zmluvné platby presiahli sumu nevyhnutnú na uhrazenie nákladov vynaložených v súvislosti s plnením úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme plus primeraný zisk.
- (343) Komisia však pripomína, že podľa dánskych orgánov v prípade DSB tieto prekročenia údajne nevedli k akumulácii kapitálu nad rámec toho, čo sa pôvodne stanovilo v predpokladanom rozpočte. Dánske orgány sa totiž domnievajú, že časť prekročení výsledkov sa dánskemu štátu vrátila formou dividend.
- (344) Komisia poznamenáva, že DSB v skutočnosti vyplatil dánskemu štátu od roku 1999 do roku 2007 dividendy vo výške 4,826 miliardy DKK. Táto suma dividend za obdobie rokov 1999 – 2007 je o takmer 3,5 miliardy DKK vyššia, ako sa plánovalo v predpokladaných rozpočtoch. V roku 2008 DSB tiež zaplatil dánskemu štátu 359 miliónov DKK, čiže o takmer 150 miliónov viac, ako sa plánovalo v predpokladaných rozpočtoch⁽⁴⁵⁾. Komisia uvádza, že od roku 1999 do roku 2008 dánsky štát vybral približne 3,65 miliardy DKK v dodatočných dividendách.

⁽⁴⁴⁾ Výpočty uskutočnené na základe správy KPMG, ktorú dánske orgány zaslali Komisii (tabuľka 2.4 a aktualizované tabuľky 2.2, 2.3 a 2.28).

⁽⁴⁵⁾ Táto suma sa prepočítava na základe výsledku po zdanení, odhadnutého v predpokladanom rozpočte na 399 miliónov DKK za rok 2008, a pravidla vybratia polovice sumy zodpovedajúcej prekročeniu výsledku DSB po zdanení v podobe dividend, ktoré je uvedené v odôvodnení 102 tohto rozhodnutia.

- (345) Na rozdiel od dánskych orgánov sa Komisia domnieva, že dividendovú politiku nemožno považovať za rovnocennú doložke o vrátení úhrady, ktorá umožňuje upraviť úhrady za plnenie úlohy vyplývajúcej zo služieb vo verejnom záujme a zabrániť nadmerným úhradám. Vyberanie dividend štruktúrnym spôsobom nespĺňa požiadavky vymedzené v nariadení (ES) č. 1370/2007, a najmä v prílohe k nemu. Vyberanie dividend je totiž vecou rozhodnutia akcionárov podniku a nie je automatické, ako sa vyžaduje, aby sa zabránilo nadmerným úhradám. Okrem toho dividendy sa vo všeobecnosti vyberajú neskôr v roku v pomere k úpravám úhrady, ku ktorým musí dôjsť na konci rozpočtového roka.
- (346) Za daných okolností Komisia uznáva, že dánsky štát vybral počas obdobia rokov 1999 – 2008 dodatočné dividendy (v porovnaní s tým, čo sa pôvodne rozpočto-

valo) v celkovej výške, ktorá vysoko presahuje výšku prekročení výsledkov DSB. Komisia poznamenáva, že dodatočné dividendy vybrané Dánskom sú vyššie ako suma prekročení výsledkov DSB o približne 20 %.

- (347) Komisia vo všeobecnosti poznamenáva, že z účtovného hľadiska sa vybratie dividend uskutočňuje po zistení prevádzkového výsledku a obvykle neumožňuje zabrániť nadmernej úhrade. Komisia však musí konštatovať, že dánsky štát vyberaním dividend od podniku, ktorý úplne vlastní, v skutočnosti napravil prebytkový stav DSB v plnom rozsahu, takže tomuto podniku prakticky neposkytol nadmernú úhradu. Hospodársky vplyv prekročenia prevádzkového výsledku nad úroveň pôvodne plánovaných 6 % sa neutralizoval vybratím dividend a DSB nemohol použiť prebytok na zvýšenie svojho vlastného imania alebo na obohatenie sa.

(v mil. DKK)

Výsledky DSB SV	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Spolu
Skutočné príjmy z cestujúcich	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Zmluvné platby	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Skutočné náklady	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Skutočný prevádzkový výsledok, po zdanení	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Uhradené dividendy	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Pôvodne plánované dividendy	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Skutočné dodatočné dividendy	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

- (348) Komisia zdôrazňuje, že tento záver sa týka DSB SV, pokiaľ sa výsledky DSB S-tog a/s konsolidujú na úrovni materskej spoločnosti a dividendová politika sa určí na úrovni tohto subjektu.

v texte (pozri odôvodnenia 222 – 240) musí umožniť upraviť výšku zmluvných platieb na základe účtovnej rovnice. Týmto mechanizmom by sa prípadné preplatky vrátili štátu na základe koncoročnej účtovnej závierky, a to s cieľom zabezpečiť, aby návratnosť vlastného imania DSB zostala v rozmedzí stanovenom štátom.

- (349) Komisia ale zdôrazňuje, že táto úvaha neumožňuje trvale zaručiť neexistenciu nadmernej úhrady na celé obdobie platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme. Je založená na empirickom a podrobnom preskúvaní účtov DSB za uplynulé obdobie, ale neponúka štruktúrné riešenie, pokiaľ ide o nevyhnutné ročné úpravy výšky úhrady za služby vo verejnom záujme.

- (351) Mechanizmus vrátenia úhrad v skutočnosti predpokladá upraviť zmluvné platby na konci účtovného roka (pozri odôvodnenie 227). Jeho uplatnenie vedie k hrubému zníženiu zmluvných platieb s cieľom zachovať primeranú úroveň zisku stanovenú na 6 % návratnosti vlastného imania podľa tejto rovnice:

- (350) V tomto smere Komisia zdôrazňuje, že dánske orgány zamýšľajú zmeniť a doplniť terajšie zmluvy o službách vo verejnom záujme s cieľom zaviesť mechanizmus vrátenia úhrad. Mechanizmus vrátenia úhrad opísaný

$$\text{Celkový príjem} - \text{primeraný zisk} - \text{celkové výdavky} = \text{hrubé zníženie platieb}$$

(352) Komisia zastáva názor, že tento mechanizmus vrátenia úhrad spĺňa požiadavky vymedzené v prílohe nariadenia (ES) č. 1370/2007, ale aj v rámci Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme⁽⁴⁶⁾. Komisia totiž poznamenáva, že takýto mechanizmus možno považovať za rovnocenný kontrolám opísaným v oddiele III tohto rámca. Zároveň zdôrazňuje, že základná primeraná úroveň zisku je stanovená na 6 % návratnosti vlastného imania, čo sa považuje za primeranú úroveň pre tento druh činnosti so zreteľom na úrovne dosiahnuté súčasnými domácimi konkurentmi DSB, ako ich uviedol DKT.

(353) Komisia poznamenáva, že tento mechanizmus zahŕňa úpravy týkajúce sa efektívnosti a kvalitatívnych zlepšení. Zamýšľaný mechanizmus totiž predpokladá modulovanie hrubej sumy zníženia platieb, aby si DSB mohol ponechať jednu jej časť zodpovedajúcu zníženiu nákladov na osobokilometre a zvýšeniu počtu cestujúcich meraného v osobokilometroch (pozri odôvodnenie 228). Tieto úpravy sa vykonávajú podľa tejto rovnice:

$$\text{Mechanizmus vrátenia platieb} = \text{hrubé zníženie} - \text{úpravy} \\ (\text{náklady } \Delta + \text{osobokilometre } \Delta) = \text{čisté zníženie platieb}$$

(354) Komisia zároveň poznamenáva, že parametre umožňujúce určiť čistú sumu zníženia, a teda zohľadnenie týchto úprav, sú stanovené a vymedzené vopred (pozri odôvodnenie 229). Systém vrátenia úhrad možno modulovať takto:

— náklady Δ : ak DSB znížil svoje náklady (na osobokilometre) v porovnaní s priemernými nákladmi za posledné štyri roky, toto zníženie sa vypočíta takto: rozdiel medzi nákladmi na osobokilometre (percentuálny) a priemernými nákladmi za posledné štyri roky vynásobený sumou celkových nákladov, a

— osobokilometre Δ : ak sa zvýši počet cestujúcich, nárast prepravy cestujúcich meraný v

osobokilometroch sa vynásobí 0,80 DKK a hrubá suma zníženia platieb sa tiež zníži o túto sumu⁽⁴⁷⁾.

(355) Komisia zdôrazňuje, že tieto úpravy sú v súlade s bodom 7 prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007, v ktorom sa uvádza:

„Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia, a poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite“.

(356) V tomto prípade sa do stanovenej úpravy založenej na zvýšení počtu cestujúcich a znížení jednotkových nákladov vhodne premietajú pojmy zlepšenie účinného riadenia a kvality poskytovaných služieb. Komisia sa domnieva, že každá úprava sa môže uskutočniť iba za predpokladu, že každý zo schválených parametrov tiež odzrkadľuje zlepšenie v porovnaní s výsledkami hodnotenia parametrov, ktoré sa dosiahli predtým. Takéto obmedzenie je totiž nevyhnutné, aby sa zabránilo tomu, že v prípade výrazného zlepšenia niektorého z parametrov bude možné získať úhradu na základe iného parametra, hoci tento druhý parameter odzrkadľuje iba zlepšenie, ktoré je menšie, ako sa odhadovalo.

(357) Napokon sa mechanizmus vrátenia úhrad doplní o stanovenie hornej hranice, ktorá sa určí tak, aby úroveň zisku nepresiahla úroveň primeraného zisku, podľa tejto rovnice (pozri odôvodnenia 233 – 237):

$$\frac{\text{Primeraný zisk (6 \%)} + \text{úpravy (náklady } \Delta + \text{osobokilometre } \Delta)}{\text{Vlastné imanie}} < 12 \%$$

(358) Úpravy uskutočnené s cieľom zohľadniť zvýšenie efektívnosti a/alebo zlepšenie kvality služieb umožnia pohyb primeraného zisku v rozpätí od 6 % do 12 %, pri ročnom strope stanovenom na 10 % za tri roky, na základe objektívnych kritérií (pozri odôvodnenia 235 – 237).

(359) Komisia sa domnieva, že pri tomto rozpätí je zisk z činností súvisiacich so službami vo verejnom záujme, ktorý Dánsko povolilo podniku DSB, primeraný, o to viac, že je obmedzený na 10 % za tri roky. Záver Komisie vychádza zo súboru ukazovateľov získaných na základe informácií, ktoré má k dispozícii na účely posúdenia primeranosti úrovne zisku.

⁽⁴⁶⁾ Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4. Aj keď sa tento rámec obvykle neuplatňuje na sektor dopravy, zásady, ktoré obsahuje, sa obdobne môžu použiť, najmä pokiaľ treba spresniť nariadenie (ES) č. 1370/2007. V tomto súvislosti pozri uvedené nariadenie o začatí konania, ako aj rozhodnutie 2009/325/ES, rozhodnutie 2009/845/ES; rozhodnutie Komisie z 18. júla 2007, C 31/07 – Írsko – Štátna pomoc dopravnej spoločnosti Córas Iompair Éireann (Dublin Bus a Irish Bus) (Ú. v. EÚ C 217, 15.9.2007, s. 44); rozhodnutie Komisie z 23. októbra 2007, C 47/2007 – Nemecko – Zmluva o službe vo verejnom záujme medzi Deutsche Bahn Regio a spolkovými krajinami Berlín a Brandenbursko (Ú. v. EÚ C 35, 8.2.2008, s. 13).

⁽⁴⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 30.

- (360) Posúdenie Komisie sa zakladá najmä na analýze situácie železničných podnikov v Európe⁽⁴⁸⁾, ktorá poskytuje predovšetkým porovnanie ekonomickej návratnosti⁽⁴⁹⁾ železničných podnikov v roku 2004. Podľa tejto analýzy kapitálová návratnosť (ROE) spoločnosti DSB zistená v roku 2004 (9 %) zodpovedá 3 % návratnosti aktív (ROA) spoločnosti; treba poznamenať, že tento údaj 9 % ROE zodpovedá priemeru rozpätia povoleného DSB na základe zmluvy. Táto analýza tiež svedčí o tom, že niektoré železničné podniky mali počas tohto obdobia slabú alebo dokonca negatívnu ekonomickú návratnosť (PKP, Eurostar, NSB). Niekoľko podnikov malo podľa tejto analýzy naopak podobnú ekonomickú návratnosť (SNCF 2 %, SNCB 2 %, Trenitalia 3 %), alebo dokonca oveľa vyššiu (Arriva Tog a/s 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) než 3 % ROA v prípade DSB.
- (361) Komisia sa opiera aj o svoju rozhodovaciu prax vo veciach všeobecne prospešných služieb⁽⁵⁰⁾.
- (362) Okrem toho posúdenie Komisie zohľadňuje skutočnosť, že DSB nesie časť rizika spojeného s touto činnosťou, pretože zmluvné platby sú stanovené vopred a v prípade negatívneho rozdielu oproti odhadom, ktorý odzrkadľuje zhoršenie výkonnosti DSB, ktoré by mohlo byť spôsobené napríklad pohybom nákladov alebo poklesom výnosov podniku, sa nemôžu zvýšiť. Komisia poznamenáva, že keďže je podnik vystavený tomuto negatívnemu riziku týkajúcemu sa kapitálovej návratnosti, kvôli ktorému nemá záruku, že dosiahne zmluvnú návratnosť 6 %, je vhodné podnietiť ho k tomu, aby dosiahol zvýšenie efektívnosti, a tým mu umožniť ponechať si časť príjmu pri takto zníženej návratnosti v rámci uvedeného rozpätia, a to aj keď presiahne zmluvný rámec.
- (363) Komisia napokon usudzuje z empirického dokazovania uskutočneného dánskymi orgánmi, že uplatňovanie tohto mechanizmu vrátenia platieb by v minulosti viedlo k návratnosti vlastného imania DSB v rozmedzí od 8,8 % do 11,9 % v rokoch 2004 – 2008 a k vráteniu 38 miliónov DKK za rok 2006 vzhľadom na pravidlo 10 % za tri roky (pozri odôvodnenia 238 – 240).
- (364) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že nadmerný zisk DSB odzrkadľuje skutočnosť, že zmluvné platby presiahli sumu nevyhnutnú na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie úloh vyplývajúcich zo súboru zmlúv o službách vo verejnom záujme plus priemerný zisk. Komisia usudzuje, že vybratie dodatočných dividend vo výške oveľa vyššej ako tento prebytok zisku umožnilo zabrániť poskytnutiu nadmernej úhrady podniku DSB. Hoci v tomto prípade Komisia usudzuje neexistenciu nadmernej úhrady, svoj záver podmieňuje uplatnením mechanizmu vrátenia platieb, ako je opísaný v tomto rozhodnutí a spresnený v odôvodnení 356 tohto rozhodnutia.
- ii) Omeškania s dodávkami železničných vozidiel**
- (365) Komisia zdôrazňuje, že niet pochyb, že dodávky železničných vozidiel výrobcu Ansaldo Breda, ktoré sú predmetom zmlúv o službách vo verejnom záujme, zaznamenali značné omeškania. S cieľom plniť si svoje záväzky DSB použil prenajaté železničné vozidlá, čo bolo predmetom doplňujúcich zmlúv uzavretých s dánskym ministerstvom dopravy.
- (366) Komisia pripomína, že v zmysle zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom DSB mal tento podnik znášať náklady na odpisy vlakov a na úroky a že tieto náklady boli pokryté zmluvnými platbami.
- (367) Komisia ďalej poznamenáva, že v zmluve o službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2000 – 2004 sa s finančnými dôsledkami omeškaní a ich vplyvom na zmluvné platby nepočítalo. Naopak sa predpokladali v zmluve o službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2005 – 2014.
- (368) Komisia sa preto domnieva, že je potrebné rozlišovať tri aspekty.
- (369) Po prvé, v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2000 – 2004 Komisia zdôrazňuje, že vo výpočte zmluvných platieb neboli plne zohľadnené dôsledky omeškaní. Dánske orgány pripustili, že následkom toho sa prejavil pozitívny vplyv vyjadrený sumou 154 miliónov DKK. Z tejto sumy sa spätne uhradilo štátu 50 miliónov DKK vo forme dobrovoľného zníženia zmluvných platieb. Komisia preto usudzuje, že DSB dostal zmluvné platby vo výške 104 miliónov DKK, ktorá zodpovedá nákladom, ktoré nepokryval.
- (370) V tomto smere sa Komisia domnieva, že nemožno usudzovať, že táto suma (čiastočne) nahradila hospodársku škodu DSB spôsobenú omeškaniami. Otázka škody, ktorú utrpel DSB, totiž spadá do oblasti plnenia dodávateľskej zmluvy medzi DSB a jeho dodávateľom, ktorá môže byť predmetom postupov vo veci vyrovnania (zmierovacieho, rozhodcovského alebo sporového). Komisia poznamenáva, že táto otázka sa definitívne nevyriešila, hoci sa vyplatili predbežné úhrady.

⁽⁴⁸⁾ Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union – analýza, ktorú vypracoval ECORYS pre Európsku komisiu, február 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip.

⁽⁴⁹⁾ Komisia uskutočňuje porovnania najmä na základe ekonomickej návratnosti (ROA – return on assets) s cieľom vyhnúť sa problémom s porovnatelnosťou, ktorá súvisí s príliš veľkými rozdielmi medzi železničnými podnikmi v pomere dlhov k vlastnému imaniu.

⁽⁵⁰⁾ Rozhodnutie Komisie z 28. novembra 2007, štátna pomoc N388/2007 – Spojené kráľovstvo, Post Office Limited (POL) – program transformácie (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 19), najmä odôvodnenie 53.

- (371) Po druhé, v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2005 – 2014 Komisia zdôrazňuje, že táto zmluva naopak zohľadnila dôsledky omeškaní vo výpočte zmluvných platieb. Dánske orgány ukázali, ako funguje systém úpravy zmluvných platieb podľa omeškaní s dodávkami a podľa typu príslušných železničných vozidiel. Komisia poznamenáva, že zmluvné platby sa znížili o 645 miliónov DKK za prvé dva roky platnosti zmluvy. Domnieva sa preto, že omeškani s dodávkami železničných vozidiel nemali za následok nadmernú úhradu v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (372) Po tretie, Komisia konštatuje, že náhradné železničné vozidlá v prenájme boli predmetom doplňujúcich zmlúv medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB. Zdôrazňuje, že DSB nie je na základe zmlúv o verejných službách povinný používať náhradné železničné vozidlá. Komisia poznamenáva, že tieto doplňujúce zmluvy zodpovedali novej situácii, na ktorú sa v zmluvách neprihliadlo, t. j. dôsledkom omeškaní s dodávkami nových vlakov. Domnieva sa, že úhrady vyplatené podniku DSB zodpovedajú novým úlohám poskytovateľa železničnej dopravy, a preto nemohli mať za následok nadmernú úhradu v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (373) Komisia v tomto smere spresňuje, že aj keď postupy vyrovnania (zmierovacie, rozhodcovské alebo sporové) medzi DSB a Ansaldo Breda v súvislosti s meškajúcimi dodávkami vyústia do uznania určitých škôd spôsobených DSB, pokiaľ sa tieto škody týkajú používania prenájatých náhradných železničných vozidiel a v tejto súvislosti sa rozhodne o náhradách zo strany Ansaldo Breda, tieto náhrady sa budú musieť späťne uhradiť dánskému štátu, ktorý na seba vzal náklady na ne prostredníctvom doplňujúcich zmlúv. Komisia považuje za nevyhnutné uložiť dánskému štátu podmienku v tomto zmysle.
- (374) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že DSB dostal nadmernú úhradu 104 miliónov DKK následkom omeškaní s dodávkami železničných vozidiel uvedených v zmluvách o službách vo verejnom záujme. Komisia sa však domnieva, že sa účinkom tejto nadmernej úhrady zabránilo, ako sa už uviedlo, vybratím dividend. Dodatočné dividendy, ktoré totiž vybral dánsky štát, sú celkovo vyššie ako celkový prebytok zisku zvýšený o túto sumu súvisiacu s omeškami s dodávkami železničných vozidiel. Komisia preto konštatuje, že DSB v skutočnosti nedostal nadmernú úhradu.
- iii) Osobitý prípad spojenia Kodaň – Ystad**
- (375) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia vyslovila osobitné pochybnosti o tom, že podniku DSB mohla byť poskytnutá výhoda na účely prevádzkovania tejto osobitnej trate. V tejto súvislosti Komisia preskúmala dva aspekty.
- (376) Komisia si na jednej strane overila, že za obdobie rokov 2000 – 2004 DSB nedostal žiadnu finančnú podporu vo forme dotácie na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme, keď sa trať prevádzkovala bez toho, že by bola predmetom úloh vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.
- (377) Komisia v tomto smere poznamenáva, že dánske orgány objasnili podmienky prevádzkovania trate Kodaň – Ystad od roku 2000. Predovšetkým spresnili, že do režimu „verejnej dopravy“ sa zahrnula až v roku 2002 osobitnou zmluvou, keď sa ukázalo, že táto trať nemôže byť výnosná. Zároveň uviedli, že v tejto osobitnej zmluve nebola stanovená žiadna dodatočná úhrada podniku DSB zo strany dánskeho štátu na účely prevádzkovania tejto trate od roku 2002 do roku 2004. Dánske orgány tak preukázali, že železničná trať medzi Kodaňou a Ystodom nebola pred rokom 2005 predmetom žiadneho financovania z verejných prostriedkov.
- (378) Komisia poukazuje na to, že zahrnutie tejto trate od roku 2002 do roku 2004 do režimu „verejnej dopravy“ bez dodatočnej úhrady na rozdiel od prípadu zmlúv o verejných službách uzavretých s DSB na obdobie rokov 2002 – 2004, na základe ktorých sa vyplácali úhrady, nemôže mať za následok nadmernú úhradu. Jej zahrnutie do režimu verejnej dopravy totiž spôsobilo zvýšenie úloh DSB bez súčasného zvýšenia zmluvných platieb. Zároveň znamenalo zahrnutie výnosov z tejto trate do celkových príjmov DSB z jeho činností súvisiacich so službami vo verejnom záujme. Komisia berie na vedomie, že táto trať bolo v roku 2002 stratová a že práve z tohto dôvodu bola zahrnutá do režimu „verejnej dopravy“. Zahrnutie do tohto režimu preto nemôže mať za následok nadmernú úhradu.
- (379) Komisia sa v každom prípade domnieva, že ak by mala byť trať zisková, osobitné výnosy z tejto trate by zvýšili všetky príjmy DSB z jej činnosti súvisiacej s verejnými službami. Posúdenie prípadnej nadmernej úhrady by sa teda uskutočnilo v rámci celkového preskúmania prípadných úhrad podniku DSB z hľadiska nadmerného zisku dosiahnutého pri plnení zmluvy o službách vo verejnom záujme za obdobie rokov 2000 – 2004. Komisia odkazuje na svoju úvahu uvedenú v odôvodneniach 324 – 353 tohto rozhodnutia.
- (380) Komisia na druhej strane preskúmala náklady DSB na celú trať Kodaň – Bornholm a obzvlášť zahrnutie trajektového spojenia medzi Ystodom a Rønne⁽⁵¹⁾ do integrovaných cestovných lístkov pre jeho cestujúcich.
- (381) Komisia pripomína, že námorné spojenie medzi týmito dvoma prístavmi prevádzkuje štátny podnik Bornholmtrafikken A/S v rámci zmluvy uzatvorenej s dánskym štátom na základe verejnej súťaže. Dánske orgány spresnili záväzky Bornholmtrafikken A/S vyplývajúce z tejto zmluvy, najmä z hľadiska koordinácie cestovných poriadkov s prevádzkovateľmi autobusovej alebo vlakovej dopravy. Zároveň spresnili, že okrem stanovenia minimálnej tarify nebol stanovený žiadny záväzok v oblasti tarifnej politiky.

⁽⁵¹⁾ Prístav príjazdu trajektu v Bornholme.

- (382) So zreteľom na údaje od dánskych orgánov Komisia zdôrazňuje, že ceny uplatňované spoločnosťou Bornholmtrafikken A/S sú rovnaké ako ceny spoločností DSB a Gradhundbus. Jediná tarifa, ktorá je uplatniteľná iba na DSB, je špeciálna cena pre DSB Orange, ktorá sa vzťahuje na cestu cez Veľký Belt. Táto tarifa však zodpovedá osobitným komerčným cieľom spoločnosti Bornholmtrafikken A/S, pokiaľ program DSB umožňuje pritiahnúť cestujúcich z Jutlandu do Bornholmu. Získanie tejto osobitnej tarify podlieha presným podmienkam (týka sa iba určitých vlakov, elektronického rezervačného systému, obmedzeného počtu lístkov, atď.) a zahŕňa služby líšiace sa od tých, ktoré na tejto trase poskytujú prevádzkovatelia autobusov. Komisia poznamenáva, že táto ponuka sa týkala iba veľmi obmedzeného počtu cestujúcich a od roku 2009 sa už neposkytuje.
- (383) Komisia sa preto domnieva, že ceny účtované za túto trajektovú prepravu spoločnosťou Bornholmtrafikken A/S neposkytli DSB výhodu v porovnaní s jeho konkurentmi, ktorí poskytujú autobusové spojenie a tiež uplatňujú integrované účtovanie. Komisia je teda toho názoru, že účtovanie trajektových spojení nemalo za následok nadmernú úhradu pre DSB.
- (384) Komisia celkovo usudzuje, že uvedené úhrady za služby vo verejnom záujme sa vypočítali podľa pravidiel stanovených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 1370/2007.
- (385) Komisia preto dospela k záveru, že štátna pomoc obsiahnutá v zmluvných platbách vyplatených na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktorým sa zavádza článok 93 ZFEÚ.
- 8.3.3. VPLYV URČITÝCH OPATRENÍ NA ZLUČITEĽNOSŤ ÚHRADY ZA SLUŽBY VO VEREJNOM ZÁJME**
- (386) Komisia konštatovala vo svojom rozhodnutí o začatí konania, že dánske súkromné podniky pôsobiace v sektoroch oslobodených od DPH, akým je sektor verejnej dopravy, podliehajú režimu osobitnej dane zo mzdy („lønsumsafgift“). Poznamenala však, že štátne podniky, akým je aj DSB, tejto dani nepodliehali.
- (387) Hoci druhý sťažovateľ DKT poukazoval na to, že oslobodením podniku DSB od tejto dane zo mzdy sa tomuto podniku mohla poskytnúť konkurenčná výhoda, Komisia nepreskúmala otázku dane zo mzdy, pretože táto otázka bola predmetom celkového preskúmania Komisiou v rámci samostatného konania⁽⁵²⁾. Sám sťažovateľ citoval otázku adresovanú parlamentu a odpoveď pani Kroesovej za Komisiu⁽⁵³⁾.
- (388) Listom z 9. júna 2009 Komisia informovala DKT, že po preskúmaní uvedených opatrení sa rozhodla ukončiť uvedené konanie. Komisia v skutočnosti uviedla, že medzi Komisiou a dánskymi orgánmi došlo k diskusii a výmene informácií s cieľom získať objasnenia potenciálnych problémov s neurčitou vyplývajúcou z tohto oslobodenia z hľadiska pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci. V tejto súvislosti dánske orgány súhlasili s tým, že zmenia a doplnia svoje právne predpisy.
- (389) Komisia zdôrazňuje, že Dánsko prijalo zákon č. 526 z 25. júna 2008, ktorým sa odstraňuje akékoľvek potenciálne narušenie hospodárskej súťaže medzi štátnymi a súkromnými podnikmi v súvislosti s uplatňovaním dane zo mzdy. Poukazuje na to, že tento zákon nadobudol účinnosť 1. januára 2009 a že od tohto dátumu DSB podlieha dani zo mzdy.
- (390) Na účely tohto zisťovania Komisia zdôrazňuje, že oslobodenie DSB od tejto dane bolo zahrnuté do parametrov, na základe ktorých sa zistila výška zmluvných platieb DSB v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme, ako sa uvádza v odôvodnení 88 tohto rozhodnutia. Komisia poznamenáva, že oslobodením od dane sa znížili prevádzkové náklady DSB na poskytovanie dopravných služieb podľa zmlúv o službách vo verejnom záujme. Na základe toho konštatuje, že pri neexistencii oslobodenia od dane by dánsky štát musel zvýšiť zmluvné platby o zodpovedajúcu sumu.
- (391) Komisia sa preto domnieva, že ak by oslobodenie DSB od dane zo mzdy predstavovalo štátnu pomoc, táto pomoc by sa mala považovať za rovnocennú „dodatocným zmluvným platbám“ vo výške zodpovedajúcej daňovému zaťaženiu, ktoré je predmetom oslobodenia. Za tohto predpokladu Komisia konštatuje, že tieto „dodatocné zmluvné platby“ nemali za následok poskytnutie nadmernej úhrady v prospech DSB.
- (392) Komisia ďalej poznamenáva, že od 1. januára 2009 DSB podlieha dani zo mzdy. V dôsledku toho sa zvyšujú daňové náklady DSB, čo má vplyv na prevádzkové náklady nevyhnutné na poskytovanie dopravných služieb uvedených v zmluve o službách vo verejnom záujme. Dánske orgány uviedli, že nadmerné náklady, ktoré vzniknú DSB, sa vykompenzujú prostredníctvom úpravy parametrov na výpočet zmluvných platieb.
- (393) V tomto smere Komisia usudzuje, že úhrada dodatočných daňových nákladov, ktorá vyplýva zo zániku oslobodenia DSB od dane, zapadá do rámca vnútorného usporiadania systému úhrady za služby vo verejnom záujme. Komisia zistila, že táto úhrada presne zodpovedá dodatočnému daňovému zaťaženiu DSB výlučne pre jeho činnosti vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.

⁽⁵²⁾ Komisia dostala sťažnosť, ktorú eviduje pod číslom CP78/2006.

⁽⁵³⁾ List pani Kroesovej určený pani Riis-Jørgensenovej z 19. januára 2009, D(09)6.

- (394) Komisia preto dospela k záveru, že úhrada dane zo mzdy, ktorú odteraz platí DSB, zo strany štátu, neznamená nadmernú úhradu, a preto ju treba považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007.

9. ZÁVER

- (395) Komisia sa domnieva, že zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskym ministerstvom dopravy a DSB zahŕňajú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

- (396) Komisia ďalej dospela k záveru, že táto pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 za predpokladu, že Dánsko zavedie do súčasných zmlúv o službách vo verejnom záujme mechanizmus vrátenia zmluvných platieb, opísaný v odôvodneniach 222 až 240 a v odôvodnení 356 tohto rozhodnutia. Za takýchto podmienok bude príslušná pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom do dátumu skončenia platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme.

- (397) Posúdenie zlučiteľnosti pomoci, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, sa uskutočnilo na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007 uplatniteľného v čase prijatia rozhodnutia Komisiou.

- (398) Komisia poznamenáva, že pravidlá posúdenia uvedené v nariadení (ES) č. 1370/2007 sú v podstate podobné pravidlám posúdenia podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69, ako ich vysvetľuje a vykladá Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania. Konštatuje, že v tomto prípade by uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 1191/69 nevedlo k odlišnému záveru.

- (399) Príslušná pomoc je zlučiteľná do dátumu skončenia platnosti terajších zmlúv o službách vo verejnom záujme. V skutočnosti ide o zmluvy uzavreté v roku 2004, t. j. od 26. júla 2000 do 3. decembra 2009, bez spravodlivej verejnej súťaže a s platnosťou 10 rokov. Pomoc spadá teda pod článok 8 ods. 3 písm. d) a pod predposlednú a poslednú vetu tohto odseku 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Komisia ďalej pripomína, že v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007 prijímú členské štáty do 3. decembra 2019 opatrenia na postupné zosúladenie s pravidlami zadávania uvedených zmlúv uvedenými v článku 5,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzavreté medzi dánskym ministerstvom dopravy a podnikom Danske Statsbaner predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

Táto štátna pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ s výhradou dodržiavania ustanovení článkov 2 a 3 tohto rozhodnutia.

Článok 2

Dánsko zavedie do všetkých terajších zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých s podnikom Danske Statsbaner mechanizmus vrátenia zmluvných platieb opísaný v odôvodneniach 222 až 240 a v odôvodnení 356 tohto rozhodnutia, ktorého hlavné charakteristiky sú:

- úprava zmluvných platieb na konci účtovného obdobia na základe určenia sumy hrubého zníženia platieb vypočítanej podľa tejto rovnice:

$$\text{Celkový príjem} - \text{primeraný zisk} - \text{celkové výdavky} = \text{hrubé zníženie platieb}$$

- modulovanie sumy hrubého zníženia na účely zohľadnenia zvýšenia efektívnosti a kvality služieb podľa nasledujúcej rovnice a parametrov:

$$\text{Mechanizmus vrátenia platieb} = \text{hrubé zníženie} - \text{úpravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometre } \Delta) = \text{čisté zníženie}$$

- náklady Δ : zníženie nákladov (na osobokilometre) oproti priemerným nákladom za štyri posledné roky podľa tohto výpočtu: rozdiel v nákladoch na osobokilometre (percentuálny) oproti priemerným nákladom za posledné štyri roky vynásobený sumou celkových nákladov, a

- osobokilometre Δ : nárast prepravy cestujúcich meraný v osobokilometroch (0,80 DKK na osobokilometer),

- celková suma zníženia vyplývajúceho zo zlepšenia výkonnosti nesmie presiahnuť sumu hrubého zníženia za daný rok. Čistá suma zníženia sa teda pohybuje v rozpätí od nuly po sumu hrubého zníženia,

- zavedenie do mechanizmu vrátenia zmluvných platieb hornej hranice, ktorá umožňuje zaistiť udržanie zisku na primeranej úrovni podľa tejto rovnice a charakteristík:

$$\frac{\text{Primeraný zisk (6 \%)} + \text{úpravy (náklady } \Delta \text{ + osobokilometre } \Delta)}{\text{Vlastné imanie}} < 12 \%$$

- Pri výpočte sa zohľadňuje iba časť vlastného imania zodpovedajúca činnosti DSB v rámci služieb vo verejnom záujme,
- horná hranica primeraného zisku zodpovedá návratnosti vlastného imania vo výške 12 %, obmedzeného na 10 % za tri roky.

Článok 3

Prípadné náhrady, ktoré bude podnik Ansaldo Breda povinný zaplatiť podniku DSB za omeškania s dodávkami železničných vozidiel, sa musia spätne uhradiť dánskemu štátu.

Článok 4

Dánsko bude Komisiu informovať o opatreniach, ktoré prijme na zosúladenie s článkami 2 a 3 tohto nariadenia do dvoch mesiacov od jeho oznámenia.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 24. februára 2010

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda