ausgleichen oder durch einen Wandel in den Betriebsmethoden auffangen lassen, abzulehnen.

3. Bei der Ermittlung des einem Verkehrsunternehmen im Falle einer teilweisen Aufrechterhaltung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zustehenden Ausgleichsbetrages sind die „Gesamtkosten" unter Berücksichtigung der Besonderheiten und des Umfanges der jeweiligen Verkehrstätigkeiten auf die Tätigkeiten, für die diese Verpflichtungen aufrechterhalten werden, und auf diejenigen, für die sie aufgehoben werden, zu verteilen.

Die einem Verkehrsunternehmen eingeräumte Möglichkeit, infolge der Beseitigung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bestimmte Tätigkeiten einzustellen, berechtigt noch nicht dazu, die „Gesamtkosten" in vollem Umfange auf die zwangsweise aufrechterhaltenen Tätigkeiten überzuwälzen, denn eine solche Überwälzung kann nur dann stattfinden, wenn die besagten Tätigkeiten tatsächlich eingestellt werden.

In der Rechtssache 36/73

betreffend das dem Gerichtshof aufgrund von Artikel 177 EWG-Vertrag von der Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande in dem vor dieser anhängigen Rechtsstreit

der NV NEDERLANDSE SPOORWEGEN (niederländische Eisenbahnaktiengesellschaft) mit Sitz in Utrecht

gegen

den NIEDERLÄNDISCHEN MINISTER FÜR VERKEHR UND WASSERBAU

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 2, 4, 5 und 10 der Verordnung Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten R. Lecourt, der Kammerpräsidenten A. M. Donner und M. Sørensen, der Richter R. Monaco, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore (Berichterstatter), H. Kutscher, C. Ó Dálaigh und A. J. Mackenzie Stuart,

Generalanwalt: H. Mayras
Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

I — Sachverhalt und Verfahren

Mit Entscheidung vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (ABl., S. 1500), bestimmte der Rat in bezug auf staatliche Eingriffe namentlich, daß Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die die Staaten Verkehrsunternehmen auferlegen, nur insoweit, als sie für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerläßlich sind, und nur unter der Bedingung, daß die daraus entstehenden Belastungen angemessen ausgeglichen werden, aufrechterhalten werden dürfen.

In seiner Verordnung Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156, S. 1) sah der Rat insbesondere vor, daß die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag der betroffenen Verkehrsunternehmen gewisse mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen aufheben können, sofern den Unternehmen, denen sie auferlegt sind, aus ihnen näher bezeichnete wirtschaftliche Nachteile erwachsen; im Falle völliger oder teilweiser Aufrechterhaltung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes sind die innerstaatlichen Behörden verpflichtet, den betroffenen Unternehmen einen Ausgleich zu gewähren, der nach bestimmten in der Verordnung vorgeschriebenen gemeinsamen Methoden errechnet wird.

Unter Berufung auf Artikel 2 der Verordnung Nr. 1191/69 beantragte die niederländische Eisenbahngesellschaft mit Schreiben vom 16. Juni 1970 beim Staatssekretär für Verkehr und Wasserbau die Befreiung von sämtlichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, d. h. der Betriebs-, der Beförderungs- und der Tarifpflicht, für den Gesamtbereich der Personenbeförderung auf den Eisenbahnstrecken, deren Betrieb ihr durch Konzession übertragen worden war.

Nach einem weiteren Schriftwechsel verfügte der Minister für Verkehr und Wasserbau am 30. Dezember 1971 (Nr. V-1/071130) für das gesamte niederländische Netz die Aufrechterhaltung aller Betriebs- und Beförderungspflichten der niederländischen Eisenbahngesellschaft im Bereich der Personenbeförderung, um eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen; gleichzeitig setzte er die der Gesellschaft als Ausgleich für die Belastungen aus der Aufrechterhaltung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu gewährende Entschädigung für das Jahr 1972 auf 230 760 931 Gulden fest.

Mit Schreiben vom 29. Juni 1970 beantragte die niederländische Eisenbahngesellschaft beim Staatssekretär für Verkehr und Wasserbau die Befreiung von sämtlichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, d. h. der Betriebs-, der Beförderungs- und der Tarifpflicht, im Bereich der ihr als Konzessionärin übertragenen Schienengüterbeförderung. Bereits am 24. Juni 1970 hatte sie insbesondere beantragt, von der Betriebs- und der Beförderungspflicht bei der Eisenbahngüterbeförderung in vollen Waggonladungen entbunden zu werden.

Am 30. Dezember 1971 verfügte der Minister für Verkehr und Wasserbau (Nr. V-1/071128) mit Wirkung vom 1. Januar 1972 an für das gesamte Streckennetz die

Aufhebung aller Betriebs- und Beförderungspflichten der Gesellschaft auf dem Gebiet der Eisenbahngüterbeförderung in vollen Waggonladungen.

Ebenfalls unter dem 30. Dezember 1971 richtete der Minister für Verkehr und Wasserbau an die niederländische Eisenbahngesellschaft ein Schreiben (Nr. V-1/071127), das unter anderem einige Entscheidungen auf dem Gebiet der Stückgut- und der Expreßgutbeförderung enthielt; in diesem Schreiben vertrat der Minister die Auffassung, es könne „ganz allgemein von einer Tarifpflicht im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69 keine Rede sein".

Am 28. Januar 1972 griff die niederländische Eisenbahngesellschaft die vom Minister für Verkehr und Wasserbau in den Verfügungen und dem besagten Schreiben getroffenen Entscheidungen mit drei getrennten Klagen vor der Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande an.

Diese beschloß am 28. Februar 1973 nach entsprechender Ermächtigung durch Königlichen Beschluß vom 26. Januar 1973, dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 Absatz 3 folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Beruht der vom Minister für Verkehr und Wasserbau in diesem Verfahren eingenommene und den angefochtenen Bescheiden zugrunde liegende Standpunkt, daß im Falle der Klägerin von einer Tarifpflicht im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juni 1969 keine Rede sein könne, auf einer unrichtigen Auslegung des Artikels 2 dieser Verordnung und namentlich dessen Absatz 5?

2. Sind die Artikel 4 und 5 der Verordnung dahin auszulegen, daß von wirtschaftlichen Nachteilen im Sinne der Verordnung nur dann die Rede sein kann, wenn diese Nachteile während eines längeren, jedenfalls mehr als einjährigen Zeitraums aufgetreten sind?

3. Steht der Bescheid des Ministers für Verkehr und Wasserbau vom 30. Dezember 1971, Nr. V-1/071130 mit Artikel 10 der Verordnung in Einklang, soweit in diesem Bescheid für die Festsetzung des Ausgleichs von der Gleichwertigkeit der Personen- und der Güterbeförderung ausgegangen wird — bei Aufrechterhaltung der Betriebs- und Beförderungspflicht für die von der Klägerin besorgte Personenbeförderung und gleichzeitiger Aufhebung dieser Verpflichtung für die Güterbeförderung?

Das Ersuchen der Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande ist am 2. März 1973 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen.

Die niederländische Eisenbahngesellschaft, die Klägerin des Ausgangsverfahrens, hat am 7. Juni 1973, die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der niederländische Minister für Verkehr und Wasserbau, der Beklagte des Ausgangsverfahrens, haben am 13. Juni gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG schriftliche Erklärungen eingereicht. Ergänzende Erklärungen haben die Kommission am 8. Oktober 1973, die Klägerin des Ausgangsverfahrens am 12. Oktober und der Beklagte des Ausgangsverfahrens am 22. Oktober eingereicht.

Der Gerichtshof hat auf den Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in die mündliche Verhandlung einzutreten.

Die Parteien des Ausgangsverfahrens und die Kommission haben in der Sitzung vom 9. Oktober 1973 mündliche Ausführungen gemacht.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 7. November 1973 vorgetragen.

In der Verhandlung vor dem Gerichtshof ist die niederländische Eisenbahngesellschaft durch Rechtsanwalt B. H. ter Kuile, zugelassen in Den Haag, der Minister für Verkehr und Wasserbau durch

Rechtsanwalt E. Droogleever Fortuijn, zugelassen in Den Haag, und die Kommission durch ihren Rechtsberater R. Baeyens vertreten worden.

II — Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

A — Zur ersten Frage

Die *niederländische Eisenbahnaktiengesellschaft,* die Klägerin des Ausgangsverfahrens, trägt vor, für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits sei von Bedeutung, ob die ihr durch die Artikel 28 ff. des niederländischen Eisenbahngesetzes vom 9. April 1875 auferlegten Verpflichtungen als Tarifpflicht im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1191/69 anzusehen sind; bei Bejahung stelle sich die Frage, ob sie nicht aufgrund der Tatsache, daß der Verkehrsminister nicht innerhalb der in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung vorgeschriebenen Frist entschieden habe, nach Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung seit dem 1. Januar 1972 von dieser Tarifpflicht freigeworden sei.

In dieser Hinsicht verdiene festgehalten zu werden, daß Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1191/69 im Grunde zwei Spielarten von Tarifpflichten vorsehe: Die erste umfasse die Verpflichtung, behördlich festgesetzte oder genehmigte Entgelte anzuwenden, die mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens nicht zu vereinbaren seien; die zweite betreffe behördlich festgesetzte oder genehmigte Entgelte, die sich insbesondere bei bestimmten Gruppen von Reisenden, bestimmten Güterarten oder bestimmten Verkehrswegen aus der Auferlegung oder verweigerten Änderung von besonderen Tarifmaßnahmen ergäben. Durch die Artikel 28 ff. des Eisenbahngesetzes werde sie mit Tarifpflichten in beiderlei Erscheinungsform belastet.

Da der Personenverkehr auf dem Schienenwege aufgrund der Verfügung des Verkehrsministers vom 30. Dezember 1971 für das gesamte niederländische Streckennetz weiterhin einer Betriebs- und Beförderungspflicht unterliege, sei die Tarifpolitik auf diesem Gebiet weitgehend Sache der zuständigen Regierungsbehörden; diese Stellen ließen sich aber nicht allein von der Sorge um eine kaufmännische Unternehmensführung, sondern auch von politischen und sozioökonomischen Erwägungen leiten. Im Bereich der Personenbeförderung unterliege sie somit sicherlich einer Tarifpflicht im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69.

Jedenfalls müßten die ihr nach den Artikeln 28 ff. des Eisenbahngesetzes obliegenden Verpflichtungen schon deshalb als Tarifpflicht im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung angesehen werden, weil der Verkehrsminister die Genehmigung im kaufmännischen Interesse gebotener Tarifänderungen verweigern könne; dies gelte für die Personenbeförderung ebenso wie für die Güterbeförderung.

Der *niederländische Minister für Verkehr und Wasserbau,* der Beklagte des Ausgangsverfahrens, ist der Ansicht, nach dem Wortlaut von Artikel 2 Absatz 5 Unterabsatz 1 der Verordnung Nr. 1191/69 liege eine Tarifpflicht nur dann vor, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ gegeben seien:

— Das Verkehrsunternehmen müsse der Verpflichtung unterliegen, bestimmte Entgelte anzuwenden;

— dabei müsse es sich um behördlich festgesetzte oder genehmigte Entgelte handeln;

— die Entgelte müßten mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens unvereinbar sein;

— sie müßten sich aus der Auferlegung oder verweigerten Änderung von besonderen Tarifmaßnahmen ergeben.

Diese Definition, die durch Unterabsatz 2 derselben Bestimmung nicht beeinflußt werde, erfasse ganz offensichtlich nicht sämtliche Arten von Tarifpflichten, die Verkehrsunternehmen auferlegt zu werden pflegten; dies habe der Rat, wie sich

der Sitzungsniederschrift vom 26. Juni 1969 entnehmen lasse, in einer erläuternden Erklärung ausdrücklich bekräftigt.

Eine Tarifpflicht im Sinne der Verordnung liege nur dann vor, wenn alle in Artikel 2 Absatz 5 Unterabsatz 1 genannten Voraussetzungen gleichzeitig gegeben seien; die Verordnung definiere nur eine einzige Tarifpflicht.

Der Umstand, daß die Entgelte im Personen- und Güterverkehr nach Artikel 28 des niederländischen Eisenbahngesetzes der Genehmigung des Verkehrsministers bedürften, begründe eine Beförderungspflicht im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung, aber keine Tarifpflicht. Die Vorstellung, eine Tarifpflicht liege schon dann vor, wenn ein Unternehmen behördlich genehmigte Entgelte anwenden müsse, sei unvereinbar mit Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung; diese Bestimmung verlange vielmehr, daß die Entgelte dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens zuwiderliefen und daß es sich um besondere Tarifmaßnahmen handele.

Zum Vorliegen einer Beförderungspflicht sei ausreichend, daß das Verkehrsunternehmen verpflichtet sei, Beförderungen zu bestimmten Entgelten anzunehmen und auszuführen, vorausgesetzt, diese Verpflichtung sei mit dem kaufmännischen Interesse nicht zu vereinbaren; dabei komme es nicht entscheidend darauf an, wer diese Entgelte festgesetzt habe. Kennzeichnend für die Tarifpflicht sei dagegen, daß das Unternehmen zwangsweise behördlich festgesetzte oder genehmigte Entgelte anwenden müsse; während die Frage, ob die Entgelte unter behördlichem Genehmigungsvorbehalt vom Unternehmer bzw. mit oder ohne Vorschlagsrecht des Unternehmens von der Behörde selber festgesetzt würden, für die Beförderungspflicht im Sinne der Verordnung ohne Belang sei, spielten die Modalitäten bei der Festsetzung der Entgelte und die Ermittlung, welche Stelle zu dieser Festsetzung befugt sei, eine Rolle bei der Frage, ob von einer Tarifpflicht im Sinne der Verordnung gesprochen werden könne.

Wie sich nach allem feststellen lasse, hätten die Verfasser der Verordnung Nr. 1191/69 die Tarifpflicht klar von der Beförderungspflicht abgegrenzt, so daß eine Tarifpflicht im Sinne der Verordnung nur unter der Voraussetzung, daß die in Artikel 2 Absatz 5 Unterabsatz 1 aufgestellten Bedingungen vorlägen, und nur nach der Maßgabe, daß der zweite Unterabsatz dieser Bestimmung nicht eingreife, angenommen werden könne.

Die *Kommission der Europäischen Gemeinschaften* meint, mit seiner Bestimmung, daß die Entgelte für Personen- und Güterbeförderungen der Genehmigung des Ministers für Verkehr und Wasserbau bedürften, begründe Artikel 28 des niederländischen Eisenbahngesetzes keine Tarifpflicht im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1191/69. Das Vorliegen einer Tarifpflicht knüpfe Artikel 2 Absatz 5 Unterabsatz 1 an zwei kumulativ geforderte Voraussetzungen: Die behördlich festgesetzten oder genehmigten Entgelte müßten einerseits mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens unvereinbar sein und andererseits „besondere Tarifmaßnahmen" darstellen. Unterabsatz 2 dieser Bestimmung stelle klar, daß Verpflichtungen „aus Maßnahmen, die auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Hinblick auf die Organisation des Verkehrsmarktes oder eines Teiles des Verkehrsmarktes beschlossen werden", keine Tarifpflicht darstellten; die in Artikel 28 des niederländischen Gesetzes vorgesehene Genehmigung müsse aber grundsätzlich als eine „Maßnahme zur Organisation des Verkehrsmarktes" angesehen werden.

B — Zur zweiten Frage

Die *niederländische Eisenbahngesellschaft* macht geltend, im Ausgangsrechtsstreit gehe es darum festzustellen, in welchem Umfange ihre Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bei gewissen Arten des Güterverkehrs, insbesondere der Expreßgut- und der Stückgutbeförderung, fortbestünden, aufgehoben worden oder erloschen seien. In diesem

Problemkreis stelle sich die Frage, ob die Verordnung Nr. 1191/69 bloß auf solche Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abstelle, die auf lange Sicht wirtschaftliche Nachteile mit sich brächten, oder ob sie sich auch auf wirtschaftliche Nachteile erstrecke, die lediglich im Laufe eines einzigen Jahres aufgetreten seien; im letzteren Falle sei mit Rücksicht darauf, daß der Minister ihren Antrag auf Aufhebung sämtlicher Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht vor dem 1. Januar 1972 beschieden habe, davon auszugehen, daß die Verpflichtungen zu diesem Zeitpunkt erloschen seien und sie somit gegenüber den Benutzern jeglicher Bindung ledig sei.

Zur Vorlagefrage verdiene festgehalten zu werden, daß der Präambel der Verordnung Nr. 1191/60 zufolge das System der jährlichen Haushaltspläne von Bedeutung sei für den Anspruch auf Ausgleich der dem Verkehrsunternehmen aus der Aufrechterhaltung einer oder mehrerer Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erwachsenden Belastungen; Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung bestimme, daß die Höhe des Ausgleichs für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr im voraus festgelegt werde. Nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 könnten sich die wirtschaftlichen Nachteile im Sinne der Verordnung über einen längeren Zeitraum als ein Jahr erstrecken; gemäß Artikel 13 Absatz 1 könne der Ausgleich dieser Nachteile ebenfalls für einen längeren Zeitraum als ein Jahr festgesetzt werden. Da der Ausgleich für den Zeitraum eines Jahres ebenso wie für einen längeren Zeitraum festgesetzt werden dürfe, sei nicht einzusehen, weshalb ein Nachteil, der lediglich während der Dauer eines Jahres aufgetreten sei, nicht sollte als wirtschaftlicher Nachteil im Sinne der Verordnung betrachtet werden können, der grundsätzlich zu einem Ausgleich (für ein Jahr) berechtige.

Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 gehe zwar davon aus, daß wirtschaftliche Nachteile, die in einer mehr als einjährigen Zeitspanne aufträten, auf der Grundlage einer Bilanz der jährlichen wirtschaftlichen Nachteile errechnet würden, doch schließe er ebensowenig wie die Strukturprinzipien der Verordnung aus, daß sich wirtschaftliche Nachteile auch auf eine bloß einjährige Periode erstrecken und, insoweit, zu einem Ausgleich berechtigen könnten. Es liege keineswegs in der Absicht der Verordnung, einem Unternehmen, das bedingt durch die Auferlegung oder Aufrechterhaltung einer oder mehrerer Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nur während eines Jahres wirtschaftliche Nachteile im Sinne des Artikels 5 Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2 erleide oder erlitten habe, den Anspruch auf Ausgleich abzuschneiden. Da der Ausgleich, ohne daß eine dahin gehende Verpflichtung bestünde, nach Jahresabschnitten bemessen werden könne, müsse gleiches für die ihn auslösenden wirtschaftlichen Nachteile gelten.

Im übrigen sei der Begriff „wirtschaftliche Nachteile auf lange Sicht" sehr unscharf: Würde eine Zeitspanne von zwei Jahren ausreichen, um einen Ausgleich zu rechtfertigen, oder müßte der maßgebliche Zeitraum mindestens drei oder vier Jahre umfassen?

Der *Verkehrsminister* bemerkt, selbst wenn eine behördlich auferlegte Verpflichtung des öffentlichen Dienstes dazu führe, daß ein Unternehmen gehindert werde, Tätigkeiten aufzugeben, die mit seinem kaufmännischen Interesse nicht zu vereinbaren seien, rechtfertige ein etwaiges für ein einziges Wirtschaftsjahr festgestelltes Defizit doch nicht ohne weiteres die sofortige Einstellung der insoweit ursächlichen Tätigkeit. Sofern die Möglichkeit bestehe, durch Ausdehnung der kaufmännischen Rechnung auf mehrere Jahre zu einer rentablen Betriebsweise zu gelangen, laufe eine derartige Einstellung sogar dem Unternehmensinteresse zuwider; insbesondere sei die Fortsetzung der Tätigkeit wünschenswert, wenn der Bilanzwert der zunächst vorhersehbaren Verluste geringer sei als der Bilanzwert der im Laufe der darauffolgenden Jahre realisierbaren Gewinne. Die Verordnung Nr. 1191/69 habe nicht den Sinn, Verkehrsunternehmen

auch einen Ausgleich für bloß vorübergehende wirtschaftliche Nachteile zu verschaffen.

Nichtsdestoweniger könne die Aufrechterhaltung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes für die Dauer eines Jahres manchmal zu einem Ausgleich berechtigen. Dies sei der Fall, wenn das kaufmännische Interesse des Unternehmens gebiete, eine Tätigkeit sofort einzustellen, die zuständige Behörde jedoch deren Fortsetzung für die Dauer eines Jahres verlange. In einem solchen Falle könnten die wirtschaftlichen Nachteile jedoch offensichtlich nicht auf der Grundlage all derjenigen Kosten errechnet werden, die bei der Ermittlung eines wirtschaftlichen Nachteils auf lange Sicht eine Rolle spielten; insbesondere könnten in die Kostenrechnung nicht Abschreibungen und Amortisierung einbezogen werden, so daß dem Ersatz langlebiger Produktionsmittel nicht Rechnung getragen werden könne, abgesehen von dem Ausnahmefall, daß dieser Ersatz binnen Jahresfrist unerläßlich sei.

Die *Kommission* erinnert daran, daß nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 die Ermittlung der wirtschaftlichen Nachteile, die eine Betriebs- oder Beförderungspflicht mit sich bringe, „auf der Grundlage einer gegebenenfalls bereinigten Bilanz der jährlichen wirtschaftlichen Nachteile" erfolge. Die Bilanz weise normalerweise die Erträge und die Aufwendungen eines Betriebes im Laufe mehrerer Jahre aus und veranschlage die Nutzungsdauer der betriebsnotwendigen Anlagen und Ausrüstungen. Einer Bilanzbereinigung bedürfe es, falls kein Anlaß dazu bestehe, eine mehrjährige Entwicklung zu berücksichtigen; dieser Fall trete ein, sobald das Unternehmen die Gewißheit erlangt habe, daß die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes nicht über ein Jahr hinaus aufrechterhalten werde. Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1191/69 stehe durchaus nicht dem Nachweis wirtschaftlicher Nachteile entgegen, die dem betroffenen Verkehrsunternehmen lediglich während eines auf ein Jahr begrenzten Zeitraumes aus Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erwachsen seien.

C — Zur dritten Frage

Die *niederländische Eisenbahngesellschaft* trägt vor, die Aufrechterhaltung ihrer Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Personenverkehr und deren gleichzeitige Aufhebung für den Bereich des Güterverkehrs mache eine Entscheidung des Gerichtshofs zu der Frage erforderlich, ob bei der Berechnung des ihr zustehenden Ausgleichs der Personenverkehr als Hauptkostenträger anzusehen (Berechnung nach der sogenannten Differentialmethode) oder von der Gleichwertigkeit des Personen- und des Güterverkehrs auszugehen sei.

Bei der Berechnung der Ausgleichshöhe müßten einerseits die Einzelkosten des Personen- bzw. Güterverkehrs und andererseits die beim Personenverkehr ebenso wie beim Güterverkehr anfallenden Gemeinkosten berücksichtigt werden. Unter Einzelkosten seien, wenn auf ein und demselben Streckennetz oder einem Teil des Streckennetzes Personen- und Güterverkehr abgewickelt werde, die Kosten zu verstehen, die bei einer dieser Beförderungsarten anfielen und bei Aufgabe dieser Beförderungsart wegfielen; diese Einzelkosten seien der Beförderungsart zuzumessen, bei deren Abwicklung sie anfielen. Bei den Gemeinkosten handele es sich um die Kosten, die das Unternehmen unabhängig von den Einzelkosten zu tragen habe, solange überhaupt eine der beiden Arten der Schienenbeförderung bestehe.

Die Berechnung der Ausgleichshöhe nach Abschnitt IV der Verordnung Nr. 1191/69 werfe die Frage auf, ob die Gemeinkosten beiden Beförderungsarten oder nur einer von ihnen zuzurechnen seien.

Insoweit sei zu berücksichtigen, daß der Personenverkehr ihre Haupttätigkeit, der Güterverkehr dagegen eine untergeordnete Nebentätigkeit darstelle. Die niederländischen Behörden hätten auf dem Gebiet des Personenverkehrs zu ihren Lasten die Verpflichtungen des öffentli-

chen Dienstes für das gesamte Streckennetz aufrechterhalten. Dagegen seien diese Verpflichtungen für den Güterverkehr aufgehoben worden. Wenn, wie vorliegend, der Personenverkehr wegen der Aufrechterhaltung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fortgeführt werde, während der Güterverkehr aufgrund der Aufhebung dieser Verpflichtung eingestellt werden könne, sei es geboten, bei der Berechnung der auf den Güterverkehr entfallenden Kosten die Differentialmethode anzuwenden; demnach seien diesem Beförderungszweig lediglich die Einzelkosten zuzuschlagen. Die Personenbeförderung müsse demgegenüber als Hauptkostenträger angesehen werden; die Gemeinkosten hätten in der Bezugsperiode notwendigerweise vom Personenverkehr getragen werden müssen und seien daher dieser Beförderungsart zuzurechnen. Eine etwaige Einstellung der Güterbeförderung sei ohne Einfluß auf die Gemeinkosten, da diese auch weiterhin anfielen, solange der Personenverkehr fortgeführt werden müsse.

Nach der in Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung Nr. 1191/69 festgelegten Berechnungsmethode müsse der Ausgleich der ihr aus der Aufrechterhaltung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Personenverkehrsbereich erwachsenden wirtschaftlichen Nachteile so bemessen werden, daß der Betrag dem Unterschied zwischen der Verringerung der Einzelkosten im Personenverkehr sowie der Gemeinkosten einerseits und der Verringerung der Einnahmen im Personenverkehr im Falle einer Aufhebung der Betriebs- und der Beförderungspflicht während des in Betracht kommenden Zeitraums andererseits entspreche.

Das gleiche gelte, wenn die wirtschaftlichen Nachteile wie in Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung angegeben ermittelt würden, denn die Einzelkosten des Personenverkehrs und die Gemeinkosten müßten als diejenigen Kosten angesehen werden, die dem von der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes betroffenen Teil der Tätigkeit des Unternehmens anzulasten seien.

Die Methode der integralen Berechnung, bei der die Gemeinkosten auf die beiden Beförderungszweige zu verrechnen seien, lasse sich nur dann anwenden, wenn ne Verpflichtung des öffentlichen Dienstes für beide Zweige auferlegt oder aufrechterhalten würden. Werde dagegen eine Verpflichtung des öffentlichen Dienstes lediglich für eine Beförderungsart aufrechterhalten, für die andere aber aufgehoben, seien die Gemeinkosten in voller Höhe der Beförderungsart zuzumessen, die infolge der auferlegten Verpflichtung des öffentlichen Dienstes während des in Betracht kommenden Zeitraums unter allen Umständen aufrechterhalten werden müsse; dies sei vorliegend der Personenverkehr, der deshalb als Hauptkostenträger anzusehen sei.

Die Verwendung der Differentialmethode bei der Kostenrechnung sei in der Wirtschaft weit verbreitet; sie führe keineswegs zu einer unvollständigen Kostenermittlung, denn die Gemeinkosten seien ein Kalkulationsfaktor bei der Gestaltung der Preise im Hauptleistungsbereich, in dem allein die hier interessierenden Investitionen vorgenommen worden seien. Sie ziehe keine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Verkehrsträgern nach sich: Durch die Kalkulation der Güterverkehrspreise auf der Grundlage der in diesem Zweig anfallenden Einzelkosten werde den mit diesem Verkehr verbundenen Infrastrukturkosten Rechnung getragen; im übrigen bestünden gegenwärtig Wettbewerbsverzerrungen gerade zum Nachteil des Schienenverkehrs, da der Straßen- und der Wasserstraßenverkehr nicht oder jedenfalls nicht nennenswert durch Infrastrukturkosten belastet würden.

Deshalb sei die dritte Frage dahin zu beantworten, daß der Bescheid des Verkehrsministers bei richtiger Auslegung von Artikel 10 der Verordnung Nr. 1191/69 insoweit keinen Bestand haben könne, als er bei Aufrechterhaltung der Betriebs- und der Beförderungspflicht für den Personenverkehr und gleichzeitiger Aufhebung dieser Verpflichtungen für den Güterverkehr, für die Errechnung des Ausgleichs von der Gleichwertigkeit

des Personen- und des Güterverkehrs ausgehe.

Der *Verkehrsminister* meint, die Höhe des Ausgleichs für Belastungen, die aus einer Betriebs- und Beförderungspflicht erwüchsen, lasse sich nach zwei Methoden errechnen. Die an der „Gleichwertigkeit" orientierte Methode ziele darauf ab, die Mischkosten auf die jeweiligen Kostenträger zu verteilen, die sie verursacht hätten. Demgegenüber liege der Methode, nach der diese Kosten einem sogenannten Hauptkostenträger zugerechnet würden (Berechnung nach der Differentialmethode), die Vorstellung zugrunde, daß bei der Erstellung einer Leistung eine zweite, eine Nebenleistung anfalle, deren Erlös die dabei aufgewandten Einzelkosten decke; diese Methode sei nur zu rechtfertigen, wenn eine bestehende Produktion, ohne daß dem durch eine Anpassung des Produktionsapparates Rechnung getragen zu werden brauche, um nebensächliche Einzelleistungen erweitert werde. Ihre Anwendbarkeit setze voraus, daß sich die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes, deren Aufhebung abgelehnt worden sei, auf einen verhältnismäßig unbedeutenden Teil der Betriebstätigkeit, also auf eine Nebenleistung, erstrecke. Dies sei beim Eisenbahngüterverkehr aber offensichtlich nicht der Fall.

Abschnitt IV der Verordnung Nr. 1191/69, der die gemeinsamen Ausgleichsmethoden betreffe, müsse mit Abschnitt II, der gemeinsame Grundsätze für die Aufhebung oder die Aufrechterhaltung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes enthalte, zusammengelesen werden; insbesondere die beiden in Artikel 10 Absatz 1 beschriebenen Ausgleichsmethoden stünden in unmittelbarem Zusammenhang mit den in Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1 und 3 angeführten Alternativen.

Wie dem Wortlaut des Artikels 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 zu entnehmen sei, schreibe die Verordnung für den Fall, daß es sich nicht bloß um nebensächliche Verkehrsleistungen handele, eine Aufschlüsselung der Gesamtkosten vor, um die aus der Aufrechterhaltung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes erwachsenden wirtschaftlichen Nachteile und den dementsprechend zu bemessenden Ausgleichsbetrag zu ermitteln. Dieser Fallvariante korrespondiere Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2, wonach der Ausgleichsbetrag zu errechnen sei anhand des Unterschiedes zwischen den Kosten, die dem von der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes betroffenen Teil der Tätigkeit des Unternehmens anzulasten seien, und den entsprechenden Einnahmen. Allerdings lasse die Verordnung die Frage offen, wie die Aufschlüsselung der Gesamtkosten vorzunehmen sei.

Der Vortrag der Eisenbahngesellschaft baue auf einer Fiktion auf; in Wirklichkeit werde der Güterverkehr fortgesetzt; unter diesen Umständen aber dürften die Infrastrukturkosten nicht in ihrer Gesamtheit allein dem Personenverkehr zugemessen werden. Andernfalls könnte die Eisenbahngüterbeförderung zu ungewöhnlich niedrigen Preisen abgewickelt werden, wodurch die Wettbewerbsverhältnisse im Hinblick auf andere Verkehrsträger gestört würden.

Die *Kommission* ist der Ansicht, im Ausgangsverfahren handele es sich im Sinne des Artikels 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Verordnung Nr. 1191/69 um „Betriebs- oder Beförderungspflichten, [die sich] auf eine oder mehrere Arten des Personen- oder des Güterverkehrs eines Verkehrsnetzes" erstreckten. Die Bewertung der Belastungen habe daher gemäß Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3, 4 und 5 zu erfolgen; der Ausgleichsbetrag sei nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 festzusetzen.

Obwohl die Betriebs- und die Beförderungspflicht im Güterverkehrsbereich aufgehoben worden seien, könnten die fortbestehenden Belastungen nicht in vollem Umfang allein dem Personenverkehr zugerechnet werden; diese Art, die Höhe des Ausgleichs zu errechnen, sei nur dann angängig, wenn der Güterverkehr tatsächlich eingestellt worden sei.

Um die wirtschaftlichen Nachteile im Falle der Fortführung des Güterverkehrs

bestimmen zu können, bedürfe es einer Aufschlüsselung der dem Unternehmen aus seiner Verkehrstätigkeit entstehenden Gesamtkosten nach den einzelnen Verkehrsarten. Die Höhe des Ausgleichs sei daher in der Weise zu bestimmen, daß dem Teil der Unternehmenstätigkeit, für den die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes aufrechterhalten werde, außer den diesem Teil unmittelbar zurechenbaren Kosten auch die in beiden Beförderungszweigen anfallenden Gemeinkosten anteilig angelastet würden.

Die Gemeinkosten in vollem Umfang der von der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes betroffenen Verkehrsart anzulasten, widerspreche der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb auf dem Verkehrssektor beeinflussen: Anstatt durch die Aufhebung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes oder die Neutralisierung ihrer Folgen zur Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen beizutragen, würde diese Methode zum Vorteil eines durch eine unvollständige Kostenrechnung begünstigten Verkehrsträgers im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern, die bei ihrer Preiskalkulation sämtliche Kostenfaktoren berücksichtigen müßten, neue Verzerrungen schaffen.

Entscheidungsgründe

1 Die Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande hat im Anschluß an einen Königlichen Beschluß vom 26. Januar 1973 mit Entscheidung vom 28. Februar 1973, bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen am 2. März 1973, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag verschiedene Fragen zur Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. 1969, L 156, S. 1) gestellt.

2 Der Vorlageentscheidung ist zu entnehmen, daß diese Fragen aufgeworfen worden sind im Rahmen eines Streites über die Rechtmäßigkeit von Bescheiden des Verkehrsministers, ergangen auf Anträge der niederländischen Eisenbahnaktiengesellschaft, der Klägerin des Ausgangsverfahrens, die darauf abzielten, von sämtlichen in der besagten Verordnung definierten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Personenverkehrs sowie der verschiedenen Güterverkehrsarten freigestellt zu werden.

Zur ersten Frage

3 Die erste Frage geht dahin, ob der Standpunkt des Verkehrsministers, im Falle der Klägerin könne von einer Tarifpflicht im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69 keine Rede sein, auf einer unrichtigen Auslegung des Artikels 2 dieser Verordnung, namentlich dessen Absatz 5, beruht.

4 Der nationale Richter erachtet die Beantwortung dieser Frage für notwendig, um die rechtliche Stellung der Parteien in dem nach Abschnitt II (insbesondere den Artikeln 4 und 6) der Verordnung Nr. 1191/69 eingeleiteten Verwaltungsverfahren klären zu können.

5 In dieser Hinsicht ist die Klägerin des Ausgangsverfahrens der Auffassung, Artikel 28 des niederländischen Eisenbahngesetzes, der in allgemeiner Form bestimmt, daß die Personen- und Güterbeförderungstarife einem Genehmigungsvorbehalt des Verkehrsministers unterliegen, begründe für sie eine „Tarifpflicht" im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69.

6 Mit den Anträgen, die den angefochtenen Bescheiden zugrunde liegen, begehrte die Klägerin des Ausgangsverfahrens u. a., von dieser Verpflichtung befreit zu werden.

7 Da der Verkehrsminister diesen Antrag nicht beschieden hat, glaubt sie sich, in Ermangelung einer von den zuständigen Behörden fristgemäß getroffenen Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung, von der besagten Verpflichtung entbunden.

8 Der Verkehrsminister, der der Auffassung ist, Artikel 28 des Eisenbahngesetzes begründe keine „Tarifpflicht" im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69, meint demgegenüber, es habe für ihn keine Veranlassung bestanden, den Antrag der Klägerin des Ausgangsverfahrens auch insoweit zu bescheiden, als er sich auf die angebliche Tarifpflicht bezogen habe.

9 Aus Vorstehendem erhellt, daß das vom nationalen Gericht unterbreitete Auslegungsersuchen auf die Frage hinausläuft, ob es Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1191/69 gestattet, die den Verkehrsunternehmern gesetzlich auferlegte Verpflichtung, ihre Beförderungstarife behördlich genehmigen zu lassen, als „Tarifpflicht" zu bezeichnen.

10 Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung definiert die Tarifpflicht als „die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung von behördlich festgesetzten oder genehmigten, mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens nicht zu vereinbarenden Entgelten, die sich insbesondere bei bestimmten Gruppen von Reisenden, bestimmten Güterarten oder bestimmten Verkehrswegen aus der Auferlegung oder verweigerten Änderung von besonderen Tarifmaßnahmen ergeben".

11 Nach dieser Vorschrift wird die Tarifpflicht nicht allein durch die behördliche Festsetzung oder Genehmigung der Beförderungstarife, sondern darüber hinaus durch die zwei weiteren kumulativ geforderten Voraussetzungen gekenn-

zeichnet, daß es sich um „besondere" Tarifmaßnahmen, die bestimmte Gruppen von Reisenden, bestimmte Güterarten oder bestimmte Verkehrswege betreffen, und ferner um dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens zuwiderlaufende Maßnahmen handelt.

12 Diese Auslegung wird durch Artikel 2 Absatz 6 bestätigt, denn diese Bestimmung stellt klar, daß die „allgemeinen preispolitischen Maßnahmen" ebensowenig wie die „Maßnahmen, die auf dem Gebiet der allgemeinen Beförderungsentgelte und -bedingungen im Hinblick auf die Organisation des Verkehrsmarktes oder eines Teils des Verkehrsmarktes beschlossen werden", Tarifpflichten begründen.

13 Die allgemeine Rechtspflicht, die Beförderungstarife behördlich genehmigen zu lassen, stellt somit, für sich allein genommen, keine „Tarifpflicht" im Sinne der genannten Vorschrift dar.

Zur zweiten Frage

14 In der zweiten Frage geht es darum, ob die Artikel 4 und 5 der Verordnung Nr. 1191/69 dahin auszulegen sind, daß von „wirtschaftlichen Nachteilen" im Sinne der Verordnung nur dann die Rede sein kann, wenn diese Nachteile während eines längeren, jedenfalls mehr als einjährigen Zeitraums aufgetreten sind.

15 Diese Frage wurde aufgeworfen, als die Klägerin des Ausgangsverfahrens aufgrund der Verordnung Nr. 1191/69 beantragte, ihr wegen der wirtschaftlichen Nachteile, die sie infolge der mit der Stückgutbeförderung verbundenen Dienstverpflichtungen erlitten haben will, einen auf ein einziges Jahr, das Jahr 1972, beschränkten Ausgleich zu gewähren, wobei sie berücksichtigt wissen wollte, daß die Beförderungsaufgaben dieser Art im Jahr darauf von einem anderen Unternehmen wahrgenommen worden seien.

16 Sie ist der Auffassung, die Verordnung stehe einem Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile, die sich auf eine bloß einjährige Zeitspanne erstreckten, nicht entgegen.

17 Demgegenüber meint der Verkehrsminister, es sei zwar nicht ausgeschlossen, daß sich wirtschaftliche Nachteile auch anhand des Betriebsergebnisses eines einzigen Wirtschaftsjahres feststellen ließen, doch sei für den Normalfall zu fordern, daß das Vorhandensein solcher Nachteile im Rahmen einer sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Rechnung nachgewiesen werde.

18 Ein nach den wirtschaftlichen Nachteilen einer bloß einjährigen Periode bemessener Ausgleich komme nur dann in Frage, wenn es sich um strukturbedingte Nachteile und nicht um bloß vorübergehende Verluste handele, wobei der zuständigen Behörde unbenommen sei, in Betracht zu ziehen, daß die eingetretenen Verluste durch eine Verbesserung der Betriebsmethoden hätten vermieden werden können.

19 Die Artikel 4 und 5 der Verordnung Nr. 1191/69, in denen der Begriff der „wirtschaftlichen Nachteile" definiert und das Verfahren zu ihrem Nachweis bestimmt werden, schließen grundsätzlich nicht aus, daß derartige Nachteile auf der Bemessungsgrundlage eines einzigen Jahres ermittelt werden.

20 Indessen verwehren diese Bestimmungen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nicht, die gesamte wirtschaftliche Lage des Verkehrsunternehmens und die von diesem angewandten Betriebsführungsmethoden in Betracht zu ziehen.

21 Den Behörden kann daher nicht die Befugnis abgesprochen werden, nach den Ursachen der vom Verkehrsunternehmen behaupteten wirtschaftlichen Nachteile zu forschen und gegebenenfalls einen Ausgleich abzulehnen, wenn sich diese Nachteile als bloß vorübergehende oder gelegentliche erweisen, sich also in einer längerfristigen Perspektive ausgleichen oder durch einen Wandel in den Betriebsmethoden auffangen lassen.

22 Diese Befugnis wird übrigens in einigen Bestimmungen der Verordnung ausdrücklich anerkannt, namentlich in Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 5, wonach die wirtschaftlichen Nachteile unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Verpflichtung „auf die Gesamttätigkeit des Unternehmens" ermittelt werden, und in Artikel 7, wonach die Entscheidung über die Aufrechterhaltung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes „mit Auflagen verbunden werden [kann], die dazu bestimmt sind, den Ertrag der der Verpflichtung unterliegenden Leistungen zu verbessern".

Zur dritten Frage

23 Die dritte Frage geht dahin, ob der Bescheid des Verkehrsministers mit Artikel 10 der Verordnung in Einklang steht, soweit in diesem Bescheid — bei Aufrechterhaltung der Betriebs- und Beförderungspflicht für die Personenbeförderung und gleichzeitiger Aufhebung dieser Verpflichtung für die Güterbeförderung — für die Festsetzung des Ausgleichs von der Gleichwertigkeit der Personen- und der Güterbeförderung ausgegangen wird.

24 Der Akte ist zu entnehmen, daß es im Ausgangsverfahren im Zusammenhang mit der Errechnung des infolge der Aufrechterhaltung bestimmter Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gebotenen Ausgleichs in einer Situation, die durch die Aufrechterhaltung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Personenverkehr und deren Aufhebung für den Güterverkehr gekennzeichnet ist, um die Zurechnung der „Gesamtkosten" im Sinne der Verordnung geht.

25 Die Klägerin des Ausgangsverfahrens meint zu diesem Punkt, bei solcher Sachlage müßten diese Kosten hauptsächlich dem Tätigkeitszweig zugemessen werden, für den die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fortbestünden.

26 Der Verkehrsminister ist demgegenüber der Auffassung, die fraglichen Kosten müßten nach den einzelnen Beförderungsarten aufgeschlüsselt und jeder von ihnen anteilig zugerechnet werden.

27 Nach Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Verordnung Nr. 1191/69 werden im Falle einer teilweisen Aufhebung der Betriebs- oder Beförderungspflicht die Kosten, die bei der Aufhebung der Verpflichtung wegfallen können, „anhand einer Aufschlüsselung der dem Unternehmen aus seiner Verkehrstätigkeit entstehenden Gesamtkosten nach den einzelnen Teilen dieser Verkehrstätigkeit" ermittelt.

28 Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 schreibt dementsprechend für die Errechnung der Kosten, die dem von der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes betroffenen Teil der Tätigkeit des Unternehmens anzulasten sind, eine Aufschlüsselung der dem Unternehmen entstehenden Gesamtkosten nach den einzelnen Teilen seiner Verkehrstätigkeit vor.

29 Aus diesen Bestimmungen erhellt, daß die Verordnung für den Fall der auf einen Betriebssektor beschränkten Aufrechterhaltung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eine Verteilung der „Gesamtkosten" des Unternehmens auf die verschiedenen Verkehrstätigkeiten vorsieht.

30 Die einem Verkehrsunternehmen eingeräumte Möglichkeit, infolge der Beseitigung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bestimmte Tätigkeiten einzustellen, berechtigt noch nicht dazu, die „Gesamtkosten" in vollem Umfange auf die zwangsweise aufrechterhaltenen Tätigkeiten überzuwälzen, denn eine solche Überwälzung kann nur dann stattfinden, wenn die besagten Tätigkeiten tatsächlich eingestellt werden.

31 Die Verordnung stellt den Grundsatz der „Aufschlüsselung" der Gesamtkosten auf, regelt im übrigen aber nicht die Modalitäten der Verteilung dieser allgemeinen Kosten auf die einzelnen Verkehrstätigkeiten.

32 Nach allem sind sämtliche Verteilungsmodalitäten als vereinbar mit der Verordnung anzusehen, die den Besonderheiten und dem Umfang der jeweiligen Verkehrstätigkeiten gerecht werden, pauschalierende Verteilungsverfahren nicht ausgeschlossen.

Kosten

33 Die Auslagen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben hat, sind nicht erstattungsfähig.

34 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in dem vor der Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande anhängigen Rechtsstreit. Die Kostenentscheidung obliegt daher der Spruchabteilung.

Aufgrund der Prozeßakten,

nach Anhörung des Berichtes des Berichterstatters,
nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Parteien des Ausgangsverfahrens und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts,
aufgrund des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere seines Artikels 177,
aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs,
aufgrund des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere seines Artikels 20,
aufgrund der Verfahrensordnung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm von der Spruchabteilung für Verwaltungsstreitsachen des Raad van State der Niederlande gemäß deren Entscheidung vom 28. Februar 1973 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. **Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1191/69 ist dahin auszulegen, daß die allgemeine Rechtspflicht, die Beförderungstarife behördlich genehmigen zu lassen, für sich allein genommen keine „Tarifpflicht" im Sinne der Verordnung darstellt.**

2. Die Artikel 4 und 5 der Verordnung Nr. 1191/69 schließen nicht aus, daß die „wirtschaftlichen Nachteile" im Sinne der Verordnung auf der Bemessungsgrundlage eines einzigen Jahres ermittelt werden, sie verwehren es den Mitgliedstaaten aber auch nicht, bei der Bewertung dieser Nachteile die gesamte wirtschaftliche Lage des Verkehrsunternehmens in einer längerfristigen Perspektive zu beurteilen und den Ausgleich von Nachteilen abzulehnen, die sich als bloß vorübergehende oder gelegentliche erweisen.

3. Artikel 10 der Verordnung Nr. 1191/69 ist dahin auszulegen, daß im Falle einer teilweisen Aufhebung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes die „Gesamtkosten" im Sinne der Verordnung unter Berücksichtigung der Besonderheiten und des Umfanges der jeweiligen Verkehrstätigkeiten auf die Tätigkeiten, für die diese Verpflichtungen aufrechterhalten werden, und auf diejenigen, für die sie aufgehoben werden, zu verteilen sind. Die Verordnung schließt insoweit die Anwendung pauschalierender Verteilungsverfahren nicht aus.

Lecourt Donner Sørensen Monaco Mertens de Wilmars

Pescatore Kutscher Ó Dálaigh Mackenzie Stuart

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 27. November 1973.

Der Kanzler

A. Van Houtte

Der Präsident

R. Lecourt

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS HENRI MAYRAS VOM 7. NOVEMBER 1973 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Einführung

Artikel 74 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft legt den Grundstein für eine gemeinsame Verkehrspolitik. Artikel 75 bestimmt das Verfahren, nach dem der Vollzug dieser Politik sicherzustellen ist, wobei es dem Rat obliegt, die für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsamen Regeln aufzustellen.

Der Rat regelt auch die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedsstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

1 — Aus dem Französischen übersetzt.