# URTEIL DES GERICHTSHOFES

24. Juli 2003 *

In der Rechtssache C-280/00

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom deutschen Bundesverwaltungsgericht in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

**Altmark Trans GmbH** und

**Regierungspräsidium Magdeburg**

gegen

**Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,**

Beteiligter:

**Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,**

* Verfahrenssprache: Deutsch.

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 92 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 EG) und 77 EG-Vertrag (jetzt Artikel 73 EG) sowie 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. L 156, S. 1) in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. L 169, S. 1) geänderten Fassung

erlässt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten G. C. Rodríguez Iglesias, der Kammerpräsidenten J.-P. Puissochet, M. Wathelet, R. Schintgen und C. W. A. Timmermans (Berichterstatter), der Richter C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann und V. Skouris, der Richterinnen F. Macken und N. Colneric sowie der Richter S. von Bahr, J. N. Cunha Rodrigues und A. Rosas,

Generalanwalt: P. Léger,

Kanzler: D. Louterman-Hubeau, Abteilungsleiterin, sodann H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat,

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Altmark Trans GmbH, vertreten durch Rechtsanwalt M. Ronellenfitsch,

— des Regierungspräsidiums Magdeburg, vertreten durch L.-H. Rode als Bevollmächtigten,

— der Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, vertreten durch Rechtsanwalt C. Heinze,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Wolfcarius und D. Triantafyllou als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Altmark Trans GmbH, vertreten durch M. Ronellenfitsch, des Regierungspräsidiums Magdeburg, vertreten durch L.-H. Rode, der Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, vertreten durch C. Heinze, und der Kommission, vertreten durch M. Wolfcarius und D. Triantafyllou, in der Sitzung vom 6. November 2001,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 19. März 2002,

auf den Beschluss über die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung vom 18. Juni 2002,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Altmark Trans GmbH, vertreten durch M. Ronellenfitsch, des Regierungspräsidiums Magdeburg, vertreten durch S. Karnop als Bevollmächtigten, der Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, vertreten durch C. Heinze, der deutschen Regierung, vertreten durch M. Lumma als Bevollmächtigten, der dänischen Regierung, vertreten durch J. Molde als Bevollmächtigten, der spanischen Regierung, vertreten durch R. Silva de Lapuerta als Bevollmächtigte, der französischen Regierung, vertreten durch

F. Million als Bevollmächtigten, der niederländischen Regierung, vertreten durch N. A. J. Bel als Bevollmächtigten, der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch J. E. Collins als Bevollmächtigten im Beistand von E. Sharpston, QC, und der Kommission, vertreten durch D. Triantafyllou, in der Sitzung vom 15. Oktober 2002,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 14. Januar 2003

folgendes

## Urteil

1 Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Beschluss vom 6. April 2000, beim Gerichtshof eingegangen am 14. Juli 2000, gemäß Artikel 234 EG eine Frage nach der Auslegung der Artikel 92 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 EG) und 77 EG-Vertrag (jetzt Artikel 73 EG) sowie 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. L 156, S. 1) in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. L 169, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 1191/69) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Frage stellt sich in einem Rechtsstreit zwischen der Altmark Trans GmbH (im Folgenden: Altmark Trans) und der Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (im Folgenden: Nahverkehrsgesellschaft) über die Erteilung von Genehmigungen von Liniendiensten mit Omnibussen im Landkreis Stendal (Deutschland) durch das Regierungspräsidium Magdeburg (im Folgenden: Regierungspräsidium) an Altmark Trans und über öffentliche Zuschüsse zu diesem Linienbetrieb.

## Rechtlicher Rahmen

### *Gemeinschaftsrecht*

3 Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag lautet:

„Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen."

4 Gemäß Artikel 74 EG-Vertrag (jetzt Artikel 70 EG) im Dritten Teil Titel IV (Der Verkehr) verfolgen auf dem in diesem Titel geregelten Sachgebiet die Mitgliedstaaten die Ziele des EG-Vertrags im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik.

5 Nach Artikel 77 EG-Vertrag, der zu diesem Titel IV gehört, sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar.

6 Die Verordnung Nr. 1191/69 ist in sechs Abschnitte gegliedert. Abschnitt I enthält allgemeine Vorschriften (Artikel 1 und 2), Abschnitt II gemeinsame

Grundsätze für die Aufhebung oder die Aufrechterhaltung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (Artikel 3 bis 8), Abschnitt III regelt die Anwendung von Beförderungsentgelten und -bedingungen im Personenverkehr, die im Interesse bestimmter Bevölkerungsgruppen auferlegt sind (Artikel 9), Abschnitt IV bezieht sich auf gemeinsame Ausgleichsmethoden (Artikel 10 bis 13), Abschnitt V auf Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (Artikel 14), und Abschnitt VI enthält Schlussbestimmungen (Artikel 15 bis 20).

7 Artikel 1 dieser Verordnung bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben.

Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.

(2) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

— ‚Stadt- und Vorortverkehrsdienste' der Betrieb von Verkehrsdiensten, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und seinem Umland befriedigen;

— ‚Regionalverkehrsdienste' der Betrieb von Verkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse in einer Region zu befriedigen.

(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten heben die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen auf, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.

(4) Um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit einem Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abschließen. Die Bedingungen und Einzelheiten dieser Verträge sind in Abschnitt V festgelegt.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt.

...

(6) Ferner haben die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die Möglichkeit, im Bereich der Personenbeförderung die Absätze 3 und 4 nicht auf die im Interesse einer oder mehrerer besonderer sozialer Gruppen festgelegten Beförderungstarife und -bedingungen anzuwenden."

8 Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 lautet:

„Die Entscheidungen über eine befristete völlige oder teilweise Beibehaltung oder Aufhebung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes sehen die Gewährung eines Ausgleichs für die dadurch entstehenden Belastungen vor, der nach den gemeinsamen Methoden der Artikel 10 bis 13 errechnet wird."

9 Artikel 9 Absatz 1 dieser Verordnung lautet:

„Die Höhe des Ausgleichs für Belastungen, die den Unternehmen im Personenverkehr aus der Anwendung von Beförderungsentgelten und -bedingungen erwachsen, die ihnen im Interesse bestimmter Bevölkerungsgruppen auferlegt sind, wird nach den gemeinsamen Methoden der Artikel 11 bis 13 errechnet."

10 Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 lautet:

„Auf Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, ist das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht anzuwenden.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich mit, inwieweit für die einzelnen Kategorien von Verpflichtungen ein Ausgleich für Belastungen er-

forderlich ist, die sich für die Verkehrsunternehmen daraus ergeben, dass die in Artikel 2 genannten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufrechterhalten und im Personenverkehr Beförderungsentgelte und -bedingungen angewandt werden, die im Interesse bestimmter Bevölkerungsgruppen auferlegt sind."

*Nationales Recht*

11 Nach der Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 31. Juli 1992 zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehr (BGBl. 1992 I S. 1442) in der Fassung der Änderungsverordnung vom 29. November 1994 (BGBl. 1994 I S. 3630) war für den öffentlichen Personennahverkehr die Anwendung der Verordnung Nr. 1191/69 auf Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, bis zum 31. Dezember 1995 generell ausgeschlossen.

12 Nach § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (im Folgenden: PBefG) ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr in Deutschland genehmigungspflichtig. Durch die Genehmigung wird der Beförderer verpflichtet, nur die von der Genehmigungsbehörde zugelassenen Fahrpreise zu erheben, den genehmigten Fahrplan einzuhalten und der ihm gesetzlich auferlegten Betriebs- und Beförderungspflicht nachzukommen.

13 Bis zum 31. Dezember 1995 richteten sich die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung von Liniendiensten mit Omnibussen allein nach § 13 PBefG. Diese Bestimmung stellt u. a. Voraussetzungen hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmens auf und

ordnet die Versagung der Genehmigung an, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Bewerben sich mehrere Unternehmen um dieselbe Linie, so hat die Behörde nach § 13 Absatz 3 PBefG den Umstand, dass eines der Unternehmen diese Leistungen jahrelang adäquat erbracht hat, angemessen zu berücksichtigen.

14 Durch Artikel 6 Absatz 116 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1993 I S. 2378) führte der deutsche Gesetzgeber mit Wirkung vom 1. Januar 1996 für die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen im öffentlichen Personennahverkehr die Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ein.

15 § 8 Absatz 4 Satz 1 PBefG legt als Grundsatz fest, dass Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen sind.

16 Satz 2 dieser Vorschrift definiert als eigenwirtschaftlich Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind in § 13 PBefG festgelegt, wie in Randnummer 13 dieses Urteils ausgeführt worden ist.

17 § 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG bestimmt, dass die Verordnung Nr. 1191/69 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend ist, soweit eine ausreichende Verkehrs-

bedienung durch eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen nicht möglich ist. Die Genehmigungsvoraussetzungen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach dieser Verordnung sind in § 13a PBefG festgelegt.

18 Nach dieser Vorschrift ist die Genehmigung zu erteilen, soweit sie für die Umsetzung einer Verkehrsleistung aufgrund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69 erforderlich ist und dabei diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt.

## Ausgangsverfahren

19 Das Ausgangsverfahren betrifft die Erteilung von Genehmigungen von Liniendiensten mit Omnibussen im Landkreis Stendal durch das Regierungspräsidium an Altmark Trans.

20 Ursprünglich waren Altmark Trans Genehmigungen für die Zeit vom 25. September 1990 bis 19. September 1994 erteilt worden. Mit Bescheid vom 27. Oktober 1994 wurden ihr neue Genehmigungen bis zum 31. Oktober 1996 erteilt.

21 Aus dem Vorlagebeschluss ergibt sich, dass das Regierungspräsidium gleichzeitig die Anträge der Nahverkehrsgesellschaft auf Erteilung von Genehmigungen zur Bedienung dieser Linien ablehnte. Zur Begründung führte das Regierungspräsidium aus, dass Altmark Trans die Zulassungsvoraussetzungen des § 13 Absatz 1 Nummern 1 und 2 PBefG erfülle. Als Altunternehmerin genieße sie Be-

sitzstandsschutz nach § 13 Absatz 3 PBefG. Das bedeute, dass die ordnungsgemäße Verkehrsbedienung durch das gegenwärtig damit beauftragte Unternehmen ein besseres Verkehrsangebot darstellen könne als das eines neuen Bewerbers. Ein solches Angebot liege hier nicht vor. Altmark Trans benötige bei einer Unterdeckung von 0,58 DM je Fahrplankilometer die geringste Komplementärfinanzierung durch die öffentliche Hand.

22 Auf Widerspruch von Altmark Trans verlängerte das Regierungspräsidium mit Widerspruchsbescheid vom 30. Juli 1996 die Geltungsdauer der erteilten Genehmigungen bis zum 31. Oktober 2002.

23 Die Nahverkehrsgesellschaft legte gegen den Bescheid vom 27. Oktober 1994 Widerspruch ein mit der Begründung, Altmark Trans erfülle nicht die Anforderungen des § 13 PBefG. Sie sei nämlich nicht leistungsfähig, da sie ohne öffentliche Zuschüsse nicht hätte überleben können. Die ihr erteilten Genehmigungen seien daher rechtswidrig. Auch treffe es nicht zu, dass Altmark Trans den geringsten Subventionsbedarf habe. Mit Widerspruchsbescheid vom 29. Juni 1995 wies das Regierungspräsidium diesen Widerspruch zurück.

24 Die Nahverkehrsgesellschaft erhob gegen diese Bescheide vom 27. Oktober 1994 und 30. Juli 1996 erfolglos Klage beim Verwaltungsgericht Magdeburg.

25 Auf die Berufung gab das Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt dem Anfechtungsbegehren der Nahverkehrsgesellschaft statt und hob die der Altmark Trans erteilten Genehmigungen auf. Zur Begründung führte es u. a. aus, die Leis-

tungsfähigkeit von Altmark Trans sei im Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung vom 30. Juli 1996 nicht mehr gewährleistet gewesen, weil Altmark Trans Zuschüsse des Landkreises Stendal zur Durchführung der Genehmigungen benötigt habe und diese Zuschüsse mit dem Beihilferecht der Gemeinschaft, wie es sich insbesondere aus der Verordnung Nr. 1191/69 ergebe, nicht vereinbar seien.

26 Das Oberverwaltungsgericht wies insoweit darauf hin, dass die Bundesrepublik Deutschland nur bis zum 31. Dezember 1995 von der in der Verordnung Nr. 1191/69 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht habe, Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt sei, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. Nach diesem Zeitpunkt seien die in Rede stehenden öffentlichen Zuschüsse nur noch unter den in dieser Verordnung aufgestellten Voraussetzungen zulässig. Zu diesen Voraussetzungen zähle die Notwendigkeit, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vertraglich oder durch Entscheidung der zuständigen Behörden aufzuerlegen. Da der Landkreis Stendal mit Altmark Trans weder einen Vertrag geschlossen noch einen Verwaltungsakt nach den Bestimmungen dieser Verordnung erlassen habe, habe er Altmark Trans seit 1. Januar 1996 für den Linienbetrieb, der von den ihr erteilten Genehmigungen gedeckt sei, nicht mehr bezuschussen dürfen.

27 Gegen diese Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts legte Altmark Trans Revision an das Bundesverwaltungsgericht ein. Dieses vertritt die Ansicht, § 8 Absatz 4 PBefG werfe die Frage auf, ob ein Linienbetrieb im öffentlichen Personennahverkehr, der aus den Beförderungserlösen nicht rentabel betrieben werden könne und daher zwingend auf Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen sei, nach dem nationalen Recht als eigenwirtschaftlich angesehen werden könne oder notwendigerweise als gemeinwirtschaftlich zu gelten habe.

28 Die fraglichen öffentlichen Zuschüsse fielen unter den Begriff „Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn“ in § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG. In Anwendung

der üblichen Auslegungsmethoden nach innerstaatlichem Recht gelangt das Bundesverwaltungsgericht zu dem Ergebnis, dass die Notwendigkeit öffentlicher Zuschüsse nicht ausschließe, dass Verkehrsdienste eigenwirtschaftlich erbracht würden.

29 Das vorlegende Gericht sieht es jedoch als zweifelhaft an, ob die Artikel 77 und 92 EG-Vertrag und die Verordnung Nr. 1191/69 zu der vom Oberverwaltungsgericht vorgenommenen gemeinschaftsrechtskonformen Auslegung des § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG zwingen. Angesichts des komplizierten Systems von Verboten, Ausnahmen und Rückausnahmen erscheint ihm eine Klärung dieser Problematik durch den Gerichtshof geboten.

## Vorlagefrage

30 Da das Bundesverwaltungsgericht der Ansicht ist, dass die Bedeutung der Gemeinschaftsvorschriften in dem bei ihm anhängigen Rechtsstreit nicht klar sei, und eine Vorabentscheidung darüber für die Lösung des Ausgangsrechtsstreits für erforderlich hält, hat es das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Hindern die Artikel [77 und 92 EG-Vertrag] in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 die Anwendung einer nationalen Regelung, die die Vergabe von Linienverkehrsgenehmigungen im öffentlichen Personennahverkehr für Verkehre, die zwingend auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sind, ohne Beachtung der Abschnitte II, III und IV der genannten Verordnung zulässt?

31 Diese Frage gliedere sich in folgende drei Teile auf:

1. Unterliegen Zuschüsse zum Defizitausgleich im öffentlichen Personennahverkehr überhaupt dem Beihilfeverbot des Artikels [92 Absatz 1 EG-Vertrag] oder fehlt ihnen wegen ihrer regionalen Bedeutung von vornherein die Eignung, den zwischenstaatlichen Handel zu beeinträchtigen? Kommt es insoweit möglicherweise auf die konkrete Lage und Bedeutung des jeweiligen Nahverkehrsgebietes an?

2. Eröffnet Artikel [77 EG-Vertrag] dem nationalen Gesetzgeber generell die Möglichkeit, öffentliche Zuschüsse zum Ausgleich von Defiziten im öffentlichen Personennahverkehr ohne Rücksicht auf die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zuzulassen?

3. Eröffnet die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 dem nationalen Gesetzgeber die Möglichkeit, den Betrieb einer Linie im öffentlichen Personennahverkehr, der zwingend auf öffentliche Zuschüsse angewiesen ist, ohne Beachtung der Abschnitte II, III und IV der genannten Verordnung zuzulassen und die Anwendung dieser Regelungen nur vorzuschreiben, wenn andernfalls eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht möglich ist? Ergibt sich diese Möglichkeit des nationalen Gesetzgebers insbesondere daraus, dass er nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung Nr. 1893/91 das Recht hat, Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs gänzlich vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen?

## Vorbemerkungen

32 Im Ausgangsverfahren wird die Erteilung von Genehmigungen an Altmark Trans nur insoweit beanstandet, als diese für die Erfüllung der sich aus diesen Genehmigungen ergebenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentliche Zuschüsse benötigte. Der Rechtsstreit betrifft somit im Wesentlichen die Frage, ob die öffentlichen Zuschüsse, die Altmark Trans deswegen erhalten hat, rechtmäßig gewährt worden sind.

33 Nachdem das vorlegende Gericht festgestellt hat, dass die Gewährung von Zuschüssen an Altmark Trans für die eigenwirtschaftliche Nutzung der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Genehmigungen nicht gegen das nationale Recht verstoße, wirft es die Frage auf, ob diese Zuschüsse mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.

34 Die wichtigsten Vertragsbestimmungen über öffentliche Zuschüsse sind die Bestimmungen über staatliche Beihilfen, also die Artikel 92 ff. EG-Vertrag. Artikel 77 EG-Vertrag führt für den Verkehrsbereich eine Ausnahme von den für staatliche Beihilfen geltenden allgemeinen Bestimmungen ein, indem er vorsieht, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar sind.

35 Der Rat hat die Verordnung Nr. 1191/69 auf der Grundlage der Artikel 75 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 71 EG) und 94 EG-Vertrag (jetzt Artikel 89 EG) erlassen, also auf der Grundlage sowohl der Vertragsbestimmungen über die gemeinsame Verkehrspolitik als auch der Bestimmungen über staatliche Beihilfen.

36 Die Verordnung Nr. 1191/69 enthält eine Gemeinschaftsregelung für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Verkehrsbereich. Nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 können jedoch die Mitgliedstaaten die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung ausnehmen.

37 Daher ist zunächst zu prüfen, ob die Verordnung Nr. 1191/69 auf die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Verkehrsdienste anwendbar ist. Nur wenn dies zu verneinen ist, ist die Anwendung der allgemeinen Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen auf die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse zu prüfen. Daher ist zunächst auf den dritten Teil der Vorlagefrage zu antworten.

## Zum dritten Teil der Vorlagefrage

38 Mit dem dritten Teil der Vorlagefrage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 1191/69, insbesondere Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2, dahin ausgelegt werden kann, dass einem Mitgliedstaat die Möglichkeit eröffnet wird, diese Verordnung nicht auf den zwingend auf öffentliche Zuschüsse angewiesenen Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr anzuwenden und ihre Anwendung auf die Fälle zu beschränken, in denen andernfalls eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht möglich ist.

*Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen*

39 Nach Ansicht der Altmark Trans, des Regierungspräsidiums und der Nahverkehrsgesellschaft folgt aus der Verordnung Nr. 1191/69 nicht, dass öffentliche

Zuschüsse an Verkehrsunternehmen nur dann gemeinschaftsrechtskonform wären, wenn Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne dieser Verordnung auferlegt würden oder ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nach dieser Verordnung geschlossen worden sei.

40 Insbesondere habe der deutsche Gesetzgeber zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten unterschieden. Nach § 8 Absatz 4 PBefG gelte die Verordnung Nr. 1191/69 nur für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen fielen daher nicht unter diese Verordnung.

41 Auch wenn nämlich der deutsche Gesetzgeber seit 1. Januar 1996 von der Befugnis nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69, Ausnahmen vorzusehen, nicht mehr generell Gebrauch mache, habe er für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr indirekt eine Ausnahme von der Anwendung dieser Verordnung angeordnet. Da die Verordnung eine Ausnahme von allgemeiner Geltung erlaube, habe der deutsche Gesetzgeber auch eine Teilausnahme vorsehen können. Insoweit gelte der Grundsatz „a maiore ad minus".

42 Die Kommission macht geltend, da der öffentliche Personennahverkehr nicht vom Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1191/69 nach deren Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 ausgenommen worden sei, müsse der nationale Gesetzgeber den Betrieb eines Liniendienstes entweder durch Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß den Abschnitten II bis IV dieser Verordnung oder mit Verträgen regeln, die diese Verpflichtungen vorsähen und die Vorschriften des Abschnitts V dieser Verordnung beachteten.

*Antwort des Gerichtshofes*

43 Für die Beantwortung dieses Teils der Frage ist zunächst festzustellen, ob die Verordnung Nr. 1191/69 eine bindende Regelung auferlegt, zu deren Einhaltung die Mitgliedstaaten zwingend verpflichtet sind, wenn sie Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sektor des landgebundenen Verkehrs auferlegen wollen.

44 Sowohl aus den Begründungserwägungen als auch aus dem verfügenden Teil der Verordnung ergibt sich klar, dass diese den Mitgliedstaaten eine verbindliche Regelung auferlegt.

45 Der ersten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1191/69 zufolge ist nämlich ein Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik die Beseitigung der Unterschiede, die sich aus mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen, die den Verkehrsunternehmen von den Mitgliedstaaten auferlegt werden, ergeben und zu einer erheblichen Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen führen. Nach der zweiten Begründungserwägung der Verordnung ist es daher notwendig, die in der Verordnung definierten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzuheben, obgleich sie jedoch in gewissen Fällen aufrechterhalten werden müssen, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

46 Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung Nr. 1191/69 bestimmt insoweit, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen aufheben, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind. Nach Artikel 1 Absatz 4 können diese Behörden, um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, mit einem Verkehrsunternehmen nach den in Abschnitt V dieser Verordnung festgelegten Bedin-

gungen und Einzelheiten Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abschließen. Nach Artikel 1 Absatz 5 können sie jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr nach den in den Abschnitten II bis IV dieser Verordnung festgelegten Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beibehalten oder auferlegen.

47 Da die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Genehmigungen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen und mit Zuschüssen zur Finanzierung der Erfüllung dieser Verpflichtungen verbunden sind, unterlagen die Erteilung dieser Genehmigungen und die Gewährung dieser Zuschüsse daher grundsätzlich den Vorschriften der Verordnung Nr. 1191/69.

48 Nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten jedoch die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung ausnehmen.

49 Bis zum 31. Dezember 1995 machte die Bundesrepublik Deutschland von der Ausnahme in Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 zunächst dadurch Gebrauch, dass sie in der nationalen Regelung die Anwendung dieser Verordnung auf Unternehmen des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs ausdrücklich ausschloss.

50 Seit dem 1. Januar 1996 enthält die deutsche Regelung keine solche ausdrückliche Ausnahme mehr. Die Verordnung Nr. 1191/69 wurde vielmehr durch § 8 Absatz 4 Satz 3 und § 13a PBefG für anwendbar erklärt auf die Erteilung von Genehmigungen gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen mit Omnibussen in Deutschland. Die deutschen Rechtsvorschriften regeln jedoch nicht ausdrücklich, ob diese Verordnung auch für die Erteilung von Genehmigungen eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen mit Omnibussen gilt.

51 Unterstellt man die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 1191/69 auf die eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, so ist zu prüfen, ob sie dieser Verordnung zuwiderläuft.

52 Altmark Trans, das Regierungspräsidium und die Nahverkehrsgesellschaft machen geltend, da nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 eine ganze Gruppe von Verkehrsleistungen von der Anwendung dieser Verordnung ausgeschlossen werden könne, müsse es nach dieser Vorschrift erst recht möglich sein, einen beschränkten Teil dieser Leistungen der Anwendung dieser Verordnung zu entziehen.

53 Wie in den Randnummern 44 bis 47 dieses Urteils ausgeführt worden ist, enthält die Verordnung Nr. 1191/69 eine Regelung, zu deren Einhaltung die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, wenn sie Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Unternehmen auferlegen wollen, die landgebundene Verkehrsleistungen erbringen.

54 Die Mitgliedstaaten können jedoch nach Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 für Unternehmen, die Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste betreiben, eine Ausnahme von dieser Verordnung anordnen. Der deutsche Gesetzgeber hat von dieser Ausnahme bis zum 31. Dezember 1995 generell Gebrauch gemacht.

55 Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass die mit Wirkung vom 1. Januar 1996 erfolgte Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Verwirklichung der mit der Verordnung Nr. 1191/69 verfolgten Ziele beiträgt.

56 Mit dieser Änderung hat der deutsche Gesetzgeber nämlich für die Erteilung von Genehmigungen für die Personenbeförderung mit Omnibussen die Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen eingeführt. Aufgrund von § 13a PBefG ist die Verordnung Nr. 1191/69 auf die Erteilung von Genehmigungen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen anwendbar geworden. Diese Änderung des Personenbeförderungsgesetzes hat somit den Anwendungsbereich der in Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 vorgesehenen Ausnahme verkleinert. Die deutschen Rechtsvorschriften sind damit den Zielen dieser Verordnung näher gekommen.

57 Aus diesen Erwägungen folgt, dass ein Mitgliedstaat auf der Grundlage der in Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 vorgesehenen Ausnahmebefugnis die Liniendienste im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr nicht nur gänzlich ausnehmen, sondern diese Ausnahme auch eingeschränkt anwenden darf. Mit anderen Worten, nach dieser Vorschrift darf der deutsche Gesetzgeber grundsätzlich vorsehen, dass bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ohne Einhaltung der in der Verordnung Nr. 1191/69 festgelegten Bedingungen und Einzelheiten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt und Zuschüsse gewährt werden können.

58 Um feststellen zu können, in welchem Fall diese Ausnahme gilt und in welchem Fall die Verordnung Nr. 1191/69 anwendbar ist, muss jedoch in den nationalen Rechtsvorschriften klar festgelegt sein, in welchem Umfang von dieser Ausnahmebefugnis Gebrauch gemacht wird.

59 Nach ständiger Rechtsprechung ist es nämlich für die Erfüllung des Erfordernisses der Rechtssicherheit von besonderer Bedeutung, dass die Rechtslage für den Einzelnen hinreichend bestimmt und klar ist und ihn in die Lage versetzt, von allen seinen Rechten Kenntnis zu erlangen und diese gegebenenfalls vor den nationalen Gerichten geltend zu machen (Urteile vom 23. Mai 1985 in der Rechtssache 29/84, Kommission/Deutschland, Slg. 1985, 1661, Randnr. 23, vom 9. April 1987 in der Rechtssache 363/85, Kommission/Italien, Slg. 1987, 1733, Randnr. 7, vom 30. Mai 1991 in der Rechtssache C-59/89, Kommission/

Deutschland, Slg. 1991, I-2607, Randnr. 18, und vom 19. September 1996 in der Rechtssache C-236/95, Kommission/Griechenland, Slg. 1996, I-4459, Randnr. 13).

60 Der Vorlagebeschluss enthält eine Reihe von Indizien, die Raum für Zweifel lassen, ob diese Erfordernisse der Klarheit hier eingehalten worden sind.

61 Aus dem Vorlagebeschluss ergibt sich nämlich zum einen, dass auch Unternehmen, die für die Nutzung von Genehmigungen für Verkehrsdienste öffentliche Zuschüsse benötigen, dem eigenwirtschaftlichen Verkehr zugeordnet sein können. Das vorlegende Gericht hat zum anderen festgestellt, dass „[d]ieses vom Gesetzgeber gewollte Wahlrecht des Unternehmers... für den zu großen Teilen defizitären Linienverkehr im öffentlichen Personennahverkehr praktisch beseitigt [würde], wenn die Notwendigkeit öffentlicher Zuschüsse automatisch die Zuordnung zum gemeinwirtschaftlichen Verkehr zur Folge hätte".

62 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Genehmigungen von Verkehrsdiensten, deren Betrieb öffentliche Zuschüsse erfordert, offenbar sowohl dem eigenwirtschaftlichen als auch dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr zugeordnet sein können. Wäre dies tatsächlich der Fall, so würden die betreffenden nationalen Rechtsvorschriften nicht klar und bestimmt regeln, in welchem Fall solche Genehmigungen unter die eine oder aber die andere dieser Regelungen fielen. Da die Verordnung Nr. 1191/69 für den eigenwirtschaftlichen Verkehr nicht gilt, würde sich eine etwaige Unsicherheit bei dessen Abgrenzung vom gemeinwirtschaftlichen Verkehr auch auf den Anwendungsbereich dieser Verordnung in Deutschland erstrecken.

63 Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob die Anwendung der Ausnahmebefugnis des Artikels 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 1191/69 durch den deutschen Gesetzgeber den nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit gebotenen Erfordernissen der Bestimmtheit und Klarheit genügt.

64 Daher ist auf den dritten Teil der Vorlagefrage zu antworten, dass die Verordnung Nr. 1191/69, insbesondere Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2, dahin auszulegen ist, dass einem Mitgliedstaat die Möglichkeit eröffnet wird, diese Verordnung nicht auf den zwingend auf öffentliche Zuschüsse angewiesenen Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr anzuwenden und ihre Anwendung auf die Fälle zu beschränken, in denen andernfalls eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht möglich ist; dies gilt allerdings nur unter der Voraussetzung, dass der Grundsatz der Rechtssicherheit gewahrt ist.

65 Außerdem ist klarzustellen, dass das vorlegende Gericht, soweit es den Grundsatz der Rechtssicherheit im Ausgangsverfahren als nicht gewahrt ansehen sollte, davon auszugehen hat, dass die Verordnung Nr. 1191/69 in Deutschland voll und ganz anwendbar ist und daher auch für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen gilt. In diesem Fall wäre zu prüfen, ob die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Genehmigungen im Einklang mit dieser Verordnung erteilt worden sind und, falls ja, ob die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse nach Maßgabe dieser Verordnung gewährt worden sind. Sollten diese Genehmigungen und Zuschüsse nicht den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen entsprechen, so hat das vorlegende Gericht, ohne dass sie anhand der Bestimmungen des EG-Vertrags zu prüfen wären, die Schlussfolgerung zu ziehen, dass sie mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar sind.

66 Nur soweit das vorlegende Gericht zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass die Verordnung Nr. 1191/69 nicht für den eigenwirtschaftlichen Verkehr gilt und der Gebrauch, den der deutsche Gesetzgeber von der in dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmebefugnis gemacht hat, mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit in Einklang steht, hat es daher zu prüfen, ob die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse im Einklang mit den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen gewährt worden sind.

## Zum ersten Teil der Vorlagefrage

67 Der erste Teil der Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, ob Zuschüsse zum Defizitausgleich im öffentlichen Personennahverkehr überhaupt Artikel 92

Absatz 1 EG-Vertrag unterliegen oder ob ihnen wegen des örtlichen oder regionalen Charakters der erbrachten Verkehrsdienste und gegebenenfalls wegen der Bedeutung des betreffenden Tätigkeitsgebiets die Eignung fehlt, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

*Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen*

68 Altmark Trans, das Regierungspräsidium und die Nahverkehrsgesellschaft tragen vor, die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse hätten keine Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, da sie nur örtliche Verkehrsdienste beträfen und jedenfalls so gering seien, dass sie diesen Handel nicht spürbar beeinträchtigen könnten.

69 Die Kommission macht dagegen geltend, acht Mitgliedstaaten hätten bereits 1995 freiwillig bestimmte Märkte des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs dem Wettbewerb durch Unternehmen anderer Mitgliedstaaten geöffnet, und es gebe verschiedene Beispiele von Verkehrsunternehmen eines Mitgliedstaats, die in einem anderen Mitgliedstaat tätig seien. Diese Öffnung des Marktes in einigen Mitgliedstaaten zeige, dass der innergemeinschaftliche Handel nicht nur potenziell möglich, sondern bereits Wirklichkeit sei.

70 Der Gerichtshof hat mit Beschluss vom 18. Juni 2002 das mündliche Verfahren in der vorliegenden Rechtssache wieder eröffnet, um den Parteien des Ausgangsverfahrens, den Mitgliedstaaten, der Kommission und dem Rat Gelegenheit zu geben, zu den etwaigen Auswirkungen des Urteils vom 22. November 2001 in der Rechtssache C-53/00 (Ferring, Slg. 2001, I-9067) auf die in der vorliegenden Rechtssache zu erteilende Antwort auf die Vorlagefrage Stellung zu nehmen.

71 In der zweiten mündlichen Verhandlung vom 15. Oktober 2002 haben Altmark Trans, das Regierungspräsidium, die Nahverkehrsgesellschaft sowie die deutsche und die spanische Regierung im Wesentlichen vorgeschlagen, die Grundsätze zu bestätigen, die der Gerichtshof im Urteil Ferring aufgestellt habe. Sie vertreten somit die Ansicht, dass die staatliche Finanzierung öffentlicher Dienstleistungen keine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag darstelle, wenn die von den staatlichen Stellen gewährten Vergünstigungen die durch die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten Kosten nicht überstiegen.

72 Insoweit haben sie in erster Linie geltend gemacht, dass der Beihilfebegriff in Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag nur auf Maßnahmen anwendbar sei, die einem oder mehreren Unternehmen einen finanziellen Vorteil verschafften. Ein öffentlicher Zuschuss, der sich auf einen Ausgleich der mit der Erfüllung von auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten beschränke, verschaffe dem begünstigten Unternehmen aber keinen wirklichen Vorteil. Außerdem werde in einem solchen Fall der Wettbewerb nicht verfälscht, da jedes Unternehmen den öffentlichen Zuschuss erhalten könne, sofern es die staatlich auferlegten öffentlichen Verkehrsdienste erbringe.

73 Die dänische, die französische und die niederländische Regierung sowie die Regierung des Vereinigten Königreichs haben in dieser zweiten mündlichen Verhandlung im Wesentlichen vorgetragen, der Gerichtshof solle dem Ansatz folgen, den Generalanwalt Jacobs in seinen Schlussanträgen vom 30. April 2002 in der Rechtssache C-126/01 (GEMO), Urteil vom 20. November 2003, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, entwickelt habe. Nach diesem Ansatz sei zwischen zwei Fallgruppen zu unterscheiden. Bestehe ein unmittelbarer und offensichtlicher Zusammenhang zwischen einer staatlichen Finanzierung und klar definierten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, stellten die von den staatlichen Stellen gezahlten Beträge keine Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Fehle es hingegen an einem solchen Zusammenhang oder seien die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht klar definiert, handele es sich bei den von den staatlichen Stellen gezahlten Beträgen um Beihilfen.

*Antwort des Gerichtshofes*

74 Für die Beantwortung des ersten Teils der Frage sind die verschiedenen Elemente des Begriffs der staatlichen Beihilfe in Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag zu prüfen. Nach ständiger Rechtsprechung verlangt die Qualifizierung als Beihilfe nämlich, dass alle in diesem Artikel genannten Voraussetzungen erfüllt sind (Urteile vom 21. März 1990 in der Rechtssache C-142/87, Belgien/Kommission, „Tubemeuse", Slg. 1990, I-959, Randnr. 25, vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, Spanien/Kommission, Slg. 1994, I-4103, Randnr. 20, und vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 68).

75 Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag stellt folgende Voraussetzungen auf: Erstens muss es sich um eine staatliche Maßnahme oder eine Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handeln. Zweitens muss sie geeignet sein, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Drittens muss dem Begünstigten durch sie ein Vorteil gewährt werden. Viertens muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen.

76 Die Frage des vorlegenden Gerichts betrifft insbesondere die zweite Voraussetzung.

77 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es keineswegs ausgeschlossen ist, dass sich ein öffentlicher Zuschuss, der einem Unternehmen gewährt wird, das ausschließlich örtliche oder regionale Verkehrsdienste und keine Verkehrsdienste außerhalb seines Heimatstaats leistet, gleichwohl auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken kann.

78 Gewährt nämlich ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen öffentlichen Zuschuss, so kann dadurch die Erbringung von Verkehrsdiensten durch dieses Unternehmen beibehalten oder ausgeweitet werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Staates zu erbringen, verringern (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, 4067, Randnr. 19, vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 26, und Spanien/Kommission, Randnr. 40).

79 Im vorliegenden Fall ist diese Feststellung nicht nur hypothetischer Natur; wie sich insbesondere aus den Erklärungen der Kommission ergibt, haben nämlich mehrere Mitgliedstaaten bereits 1995 begonnen, einzelne Verkehrsmärkte dem Wettbewerb durch in anderen Mitgliedstaaten ansässige Unternehmen zu öffnen, so dass mehrere Unternehmen bereits ihre Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehrsdienste in anderen Mitgliedstaaten als ihrem Heimatstaat anbieten.

80 Sodann gilt die Mitteilung der Kommission vom 6. März 1996 über „De minimis"-Beihilfen (ABl. C 68, S. 9) nicht für den Verkehrssektor, wie sich aus ihrem vierten Absatz ergibt. Auch die Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis"-Beihilfen (ABl. L 10, S. 30) gilt nach ihrer dritten Begründungserwägung und ihrem Artikel 1 Buchstabe a nicht für diesen Sektor.

81 Schließlich gibt es nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes keine Schwelle und keinen Prozentsatz, bis zu der oder dem man davon ausgehen könnte, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt wäre. Weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig geringe Größe des begünstigten Unternehmens schließt nämlich von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten aus (Urteile Tubemeuse, Randnr. 43, und Spanien/Kommission, Randnr. 42)

82 Die zweite Anwendungsvoraussetzung von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt daher nicht ab vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets.

83 Eine staatliche Maßnahme fällt jedoch nur dann unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, wenn sie, wie in Randnummer 75 dieses Urteils ausgeführt worden ist, auch als Vorteil für das begünstigte Unternehmen angesehen werden kann.

84 Als Beihilfen gelten in dieser Hinsicht Maßnahmen gleich welcher Art, die mittelbar oder unmittelbar Unternehmen begünstigen (Urteil vom 15. Juli 1964 in der Rechtssache 6/64, Costa, Slg. 1964, 1253, 1272) oder die als ein wirtschaftlicher Vorteil anzusehen sind, den das begünstigte Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte (Urteile vom 11. Juli 1996 in der Rechtssache C-39/94, SFEI u. a., Slg. 1996, I-3547, Randnr. 60, und vom 29. April 1999 in der Rechtssache C-342/96, Spanien/Kommission, Slg. 1999, I-2459, Randnr. 41).

85 Es ist jedoch auf die Entscheidung des Gerichtshofes im Zusammenhang mit einem in der Richtlinie 75/439/EWG des Rates vom 16. Juni 1975 über die Altölbeseitigung (ABl. L 194, S. 23) vorgesehenen Zuschuss hinzuweisen. Dieser Zuschuss konnte Unternehmen, die Altöle sammelten und/oder beseitigten, als Ausgleich für die ihnen von dem Mitgliedstaat auferlegte Sammel- und/oder Beseitigungspflicht gewährt werden, sofern er die ungedeckten, tatsächlich festgestellten jährlichen Kosten der Unternehmen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht überstieg. Der Gerichtshof hat entschieden, dass ein derartiger Zuschuss keine Beihilfe im Sinne der Artikel 92 ff. EG-Vertrag darstellt, sondern eine Gegenleistung für die von den Abhol- oder Beseitigungsunternehmen erbrachten Leistungen (vgl. Urteil vom 7. Februar 1985 in der Rechtssache 240/83, ADBHU, Slg. 1985, 531, Randnrn. 3 letzter Satz und 18).

86 In ähnlicher Weise hat der Gerichtshof entschieden, dass, soweit eine bei den Pharmaherstellern erhobene Direktverkaufsabgabe den tatsächlich den Großhändlern für die Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Pflichten entstandenen zusätzlichen Kosten entspricht, die Tatsache, dass die Großhändler dieser Abgabe nicht unterliegen, als Gegenleistung für die erbrachten Leistungen und somit als Maßnahme betrachtet werden kann, die keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag darstellt. Der Gerichtshof hat ausgeführt, dass die Großhändler, wenn die gewährte Befreiung den entstandenen zusätzlichen Kosten entspricht, tatsächlich keinen Vorteil im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag genießen, da die betreffende Maßnahme nur bewirkt, dass sie und die Pharmahersteller vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen unterworfen sind (Urteil Ferring, Randnr. 27).

87 Aus dieser Rechtsprechung folgt, dass eine staatliche Maßnahme nicht unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fällt, soweit sie als Ausgleich anzusehen ist, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zugute kommt, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, so dass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen.

88 Ein derartiger Ausgleich ist im konkreten Fall jedoch nur dann nicht als staatliche Beihilfe zu qualifizieren, wenn eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sind.

89 Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein. Im Ausgangsverfahren hat das vorlegende Gericht somit zu prüfen, ob sich die gemeinwirtschaftlichen Pflichten, die Altmark Trans auferlegt wurden, klar aus den nationalen Rechtsvorschriften und/oder den im Ausgangsverfahren streitigen Genehmigungen ergeben.

90 Zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen, um zu verhindern, dass der Ausgleich einen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt, der das Unternehmen, dem er gewährt wird, gegenüber konkurrierenden Unternehmen begünstigt.

91 Gleicht daher ein Mitgliedstaat, ohne dass zuvor die Parameter dafür aufgestellt worden sind, die Verluste eines Unternehmens aus, wenn sich nachträglich herausstellt, dass das Betreiben bestimmter Dienste im Rahmen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht wirtschaftlich durchführbar war, so stellt dies ein finanzielles Eingreifen dar, das unter den Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fällt.

92 Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Nur bei Einhaltung dieser Voraussetzung ist gewährleistet, dass dem betreffenden Unternehmen kein Vorteil gewährt wird, der dadurch, dass er die Wettbewerbsstellung dieses Unternehmens stärkt, den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.

93 Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

94 Aus dem Vorstehenden folgt, dass öffentliche Zuschüsse, die ausdrücklich mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten Unternehmen gewährt werden, um die bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen entstehenden Kosten auszugleichen, nicht unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fallen, sofern sie die in den Randnummern 89 bis 93 dieses Urteils genannten Voraussetzungen erfüllen. Hingegen stellt eine staatliche Maßnahme, die eine oder mehrere dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, eine staatliche Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung dar.

95 Daher ist auf den ersten Teil der Vorlagefrage zu antworten, dass die Voraussetzung für die Anwendung von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, nicht vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets abhängt.

Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. Für die Anwendung dieses Kriteriums hat das vorlegende Gericht zu prüfen, ob folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

— Erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden;

— zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden;

— drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;

— viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

**Zum zweiten Teil der Vorlagefrage**

96 Der zweite Teil der Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, ob Artikel 77 EG-Vertrag auf öffentliche Zuschüsse angewandt werden kann, mit denen die Mehrkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 ausgeglichen werden.

*Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen*

97 Altmark Trans trägt vor, der nationale Gesetzgeber sei unabhängig von Artikel 77 EG-Vertrag befugt, öffentliche Zuschüsse zum Ausgleich von Defiziten aus dem

Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 zuzulassen.

98 Das Regierungspräsidium vertritt die Ansicht, dass der nationale Gesetzgeber nach Artikel 77 EG-Vertrag nicht befugt sei, öffentliche Zuschüsse ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 zuzulassen.

99 Die Nahverkehrsgesellschaft trägt vor, soweit die im Ausgangsverfahren fraglichen öffentlichen Zuschüsse unter das Verbot des Artikels 92 EG-Vertrag fielen, schließe Artikel 77 EG-Vertrag dessen Anwendung aus, denn diese Zuschüsse erfüllten die Voraussetzungen von Artikel 77. In diesem Fall stehe die Verordnung Nr. 1191/69 der Gewährung solcher Zuschüsse daher nicht entgegen.

100 Die Kommission vertritt die Ansicht, dass es nach Artikel 77 EG-Vertrag dem nationalen Gesetzgeber unbenommen bleibe, öffentliche Zuschüsse zum Ausgleich von Defiziten im öffentlichen Personennahverkehr ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 zuzulassen, dass aber solche Zuschüsse der Notifizierungspflicht nach Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 Absatz 3 EG) über die Beihilfenkontrolle insgesamt unterlägen.

*Antwort des Gerichtshofes*

101 Nach Artikel 77 EG-Vertrag sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar.

102 In Randnummer 37 dieses Urteils ist ausgeführt worden, dass dann, wenn im Ausgangsverfahren keine Verordnung anwendbar wäre, zu prüfen wäre, ob die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter die Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfe fallen.

103 Aus den Randnummern 65 und 66 dieses Urteils ergibt sich, dass die Verordnung Nr. 1191/69 im Ausgangsverfahren anwendbar sein könnte, sofern der deutsche Gesetzgeber die Anwendung dieser Verordnung auf eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen nicht oder nicht unter Wahrung des Grundsatzes der Rechtssicherheit ausgeschlossen haben sollte. Sollte dies der Fall sein, so sind die Vorschriften der Verordnung auf die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse anwendbar, und das vorlegende Gericht braucht nicht zu prüfen, ob diese Zuschüsse mit den Bestimmungen des Primärrechts vereinbar sind.

104 Falls jedoch die Verordnung Nr. 1191/69 im Ausgangsverfahren nicht anwendbar sein sollte, so ergibt sich aus der Antwort auf den ersten Teil der Vorlagefrage, dass die im Ausgangsverfahren fraglichen öffentlichen Zuschüsse, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Verkehrsleistungen darstellt, und die in den Randnummern 89 bis 93 dieses Urteils genannten Voraussetzungen erfüllen, nicht unter Artikel 92 EG-Vertrag fallen, so dass kein Anlass besteht, die in Artikel 77 EG-Vertrag vorgesehene Ausnahme von dieser Bestimmung geltend zu machen.

105 Daraus folgt, dass die Bestimmungen des Primärrechts über staatliche Beihilfen und die gemeinsame Verkehrspolitik auf die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse nur anwendbar sind, soweit diese nicht unter die Verordnung Nr. 1191/69 fallen und — soweit sie gewährt wurden, um die Mehrkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auszugleichen — nicht alle in den Randnummern 89 bis 93 dieses Urteils genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

106 Auch wenn jedoch die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse anhand der Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen zu prüfen wären, könnte die Ausnahme des Artikels 77 EG-Vertrag als solche auf sie nicht angewandt werden.

107 Am 4. Juni 1970 hat der Rat nämlich die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130, S. 1) erlassen. Artikel 3 dieser Verordnung bestimmt, dass „[u]nbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69... und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69... die Mitgliedstaaten nur in folgenden Fällen und unter den nachstehenden Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen [treffen] oder... mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Belastungen auf[erlegen], die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des Vertrages zur Folge haben". Daraus folgt, dass die Mitgliedstaaten nicht mehr befugt sind, sich außerhalb der im abgeleiteten Gemeinschaftsrecht genannten Fälle auf Artikel 77 EG-Vertrag zu berufen.

108 Soweit die Verordnung Nr. 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fallen, legt die Verordnung Nr. 1107/70 infolgedessen abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen im Sinne von Artikel 77 EG-Vertrag gewähren können.

109 Daher ist auf den zweiten Teil der Vorlagefrage zu antworten, dass Artikel 77 EG-Vertrag nicht auf öffentliche Zuschüsse angewandt werden kann, mit denen die Mehrkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 ausgeglichen werden.

## Kosten

110 Die Auslagen der deutschen, der dänischen, der spanischen, der französischen und der niederländischen Regierung, der Regierung des Vereinigten Königreichs sowie der Kommission, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 6. April 2000 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

1. **Die 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 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, insbesondere Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2, ist dahin auszulegen, dass einem Mitgliedstaat die Möglichkeit eröffnet wird, diese Verordnung nicht auf den zwingend auf öffentliche Zuschüsse angewiesenen Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr anzuwenden und ihre Anwendung auf die Fälle zu beschränken, in denen andernfalls eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht möglich ist; dies gilt allerdings nur unter der Voraussetzung, dass der Grundsatz der Rechtssicherheit gewahrt ist.**

2. Die Voraussetzung für die Anwendung von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 Absatz 1 EG), wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt nicht vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets ab.

Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. Für die Anwendung dieses Kriteriums hat das vorlegende Gericht zu prüfen, ob folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

— Erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden;

— zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden;

— drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;

— viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

3. Artikel 77 EG-Vertrag (jetzt Artikel 73 EG) kann nicht auf öffentliche Zuschüsse angewandt werden, mit denen die Mehrkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ohne Rücksicht auf die Verordnung Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung Nr. 1893/91 ausgeglichen werden.

| | | |
|---|---|---|
| Rodríguez Iglesias | Puissochet | Wathelet |
| Schintgen | Timmermans | Gulmann |
| Edward | La Pergola | Jann |
| Skouris | Macken | Colneric |
| von Bahr | Cunha Rodrigues | Rosas |

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 24. Juli 2003.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias