ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 24ης Ιουλίου 2003 *

Στην υπόθεση C-280/00,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Bundesverwaltungsgericht (Γερμανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Altmark Trans GmbH,

Regierungspräsidium Magdeburg

και

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,

παρισταμένου του:

Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 92 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 87 ΕΚ) και 77 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 73 ΕΚ), καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 100), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991 (ΕΕ L 169, σ. 1),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, J.-P. Puissochet, M. Wathelet, R. Schintgen και C. W. A. Timmermans (εισηγητή), προέδρους τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, B. Σκουρή, F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr, J. N. Cunha Rodrigues και A. Rosas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger
γραμματέας: D. Louterman-Hubeau, προϊσταμένη τμήματος, και, στη συνέχεια, H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Altmark Trans GmbH, εκπροσωπούμενη από τον M. Ronellenfitsch, Rechtsanwalt,

— το Regierungspräsidium Magdeburg, εκπροσωπούμενο από τον L.-H. Rode,

— η Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, εκπροσωπούμενη από τον C. Heinze, Rechtsanwalt,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την M. Wolfcarius και τον Δ. Τριανταφύλλου,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Altmark Trans GmbH, εκπροσωπουμένης από τον M. Ronellenfitsch, του Regierungspräsidium Magdeburg, εκπροσωπουμένου από τον L.-H. Rode, της Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, εκπροσωπουμένης από τον C. Heinze, της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από την M. Wolfcarius και τον Δ. Τριανταφύλλου, κατά τη συνεδρίαση της 6ης Νοεμβρίου 2001,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Μαρτίου 2002,

ενόψει της διατάξεως περί εκ νέου διεξαγωγής προφορικής διαδικασίας της 18ης Ιουνίου 2002,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Altmark Trans GmbH, εκπροσωπουμένης από τον M. Ronellenfitsch, του Regierungspräsidium Magdeburg, εκπροσωπουμένου από τον S. Karnop, της Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, εκπροσωπουμένης από τον C. Heinze, της Γερμανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον M. Lumma, της Δανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον J. Molde, της Ισπανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τη R. Silva de Lapuerta, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον F. Million, της

Ολλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον N. A. J. Bel, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπουμένης από τον J. E. Collins, επικουρούμενο από την E. Sharpston, QC, και της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από τον Δ. Τριανταφύλλου, κατά τη συνεδρίαση της 15ης Οκτωβρίου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 14ης Ιανουαρίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 6ης Απριλίου 2000, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Ιουλίου 2000, το Bundesverwaltungsgericht υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, ένα προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 92 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 87 ΕΚ) και 77 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 73 ΕΚ), καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 100), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991 (ΕΕ L 169, σ. 1, στο εξής: κανονισμός 1191/69).

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ των εταιριών Altmark Trans GmbH (στο εξής: Altmark Trans) και Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (στο εξής: Nahverkehrsgesellschaft) σχετικά με τη χορήγηση στην πρώτη, εκ μέρους του Regierungspräsidium Magdeburg (περιφερειακής διοικήσεως του Μαγδεβούργου, στο εξής: Regierungspräsidium), αδειών λειτουργίας τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών με υπεραστικά λεωφορεία στην περιοχή Landkreis Stendal (Γερμανία), καθώς και χορηγήσεως δημοσίων επιδοτήσεων για την παροχή των ως άνω υπηρεσιών.

Το νομικό πλαίσιο

Το κοινοτικό δίκαιο

3 Το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ορίζει τα εξής:

«Ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν η παρούσα Συνθήκη ορίζει άλλως.»

4 Το άρθρο 74 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 70 ΕΚ), που περιλαμβάνεται στον τίτλο IV του τρίτου τμήματος, το οποίο αφορά τις μεταφορές, ορίζει ότι τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της Συνθήκης, όσον αφορά τον τομέα που διέπει ο τίτλος αυτός, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών.

5 Το άρθρο 77 της Συνθήκης, που περιλαμβάνεται στον ως άνω τίτλο IV, προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας είναι συμβιβάσιμες με τη Συνθήκη.

6 Ο κανονισμός 1191/69 υποδιαιρείται σε έξι κεφάλαια, εκ των οποίων το πρώτο περιλαμβάνει γενικές διατάξεις (άρθρα 1 και 2), το δεύτερο αφορά τις κοινές αρχές

για την κατάργηση ή τη διατήρηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (άρθρα 3 έως 8), το τρίτο αφορά την εφαρμογή, στις μεταφορές επιβατών, κομίστρων και όρων μεταφοράς προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ειδικών κατηγοριών προσώπων (άρθρο 9), το τέταρτο ρυθμίζει τις κοινές μεθόδους αντισταθμίσεως (άρθρα 10 έως 13), το πέμπτο αφορά τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 14) και το έκτο περιλαμβάνει τις τελικές διατάξεις (άρθρα 15 έως 20).

7 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων η δραστηριότητα αφορά την εκμετάλλευση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

— "αστικές και προαστικές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών με τις οποίες εξυπηρετούνται οι ανάγκες αστικού κέντρου ή ευρύτερης αστικής περιοχής, καθώς και οι ανάγκες μεταφορών μεταξύ του εν λόγω κέντρου και ευρύτερης αστικής περιοχής και των προαστίων του,

— "περιφερειακές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των αναγκών μιας περιοχής.

3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καταργούν τις υπηρεσίες που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες ορίζονται στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού και οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

4. Προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες των εν λόγω συμβάσεων θεσπίζονται στο τμήμα V.

5. Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα II, III και IV.

[...]

6. Εξάλλου, οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους μπορούν να μην εφαρμόζουν τις παραγράφους 3 και 4, στον τομέα των μεταφορών επιβατών, με τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς που έχουν επιβληθεί προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ειδικών κοινωνικών κατηγοριών προσώπων.»

8 Το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 1191/69 ορίζει τα εξής:

«Αποφάσεις περί διατηρήσεως ή καταργήσεως, εν όλω ή εν μέρει, μετά από ορισμένο χρόνο, υποχρεώσεως δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να προβλέπουν την αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών που προκύπτουν από αυτές. Το ποσό αυτής της αντισταθμίσεως καθορίζεται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που καθορίζονται στα άρθρα [10] έως 13.»

9 Το άρθρο 9, παράγραφος 1, του ιδίου κανονισμού προβλέπει τα ακόλουθα:

«Το ποσό της αντισταθμιστικής καταβολής για τα οικονομικά βάρη που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις λόγω της εφαρμογής, στις μεταφορές επιβατών, κομίστρων και όρων μεταφοράς που επιβάλλονται προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ειδικών κατηγοριών προσώπων, ορίζεται σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που καθορίζονται στα άρθρα 11 έως 13.»

10 Το άρθρο 17, παράγραφος 2, του κανονισμού 1191/69 έχει ως ακολούθως:

«Οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρούνται της προκαταρτικής διαδικασίας ενημερώσεως, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος.

Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν αμέσως στην Επιτροπή λεπτομέρειες, ταξινομημένες κατά κατηγορία υποχρεώσεως, των αντισταθμίσεων που χορηγούνται για τα οικο-

νομικά βάρη που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφορών, λόγω της διατηρήσεως των υποχρεώσεων δημοσίας υπηρεσίας που καθορίζονται στο άρθρο 2, ή της εφαρμογής στις μεταφορές επιβατών, των τιμών και των όρων μεταφοράς που επιβάλλονται προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ιδιαιτέρων κατηγοριών προσώπων.»

Η εθνική ρύθμιση

11 Το Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehr (διάταγμα περί εφαρμογής του κανονισμού 1191/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 1893/91, σχετικά με τις οδικές μεταφορές προσώπων), του ομοσπονδιακού Υπουργού Μεταφορών, της 31ης Ιουλίου 1992 (BGBl. 1992 I, σ. 1442), ως έχει κατόπιν τροποποιήσεως που επήλθε στις 29 Νοεμβρίου 1994 (BGBl. 1994 I, σ. 3630), αποκλείει γενικά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995, όσον αφορά τη δημόσια μεταφορά επιβατών, την εφαρμογή του κανονισμού 1191/69 στις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιακών γραμμών.

12 Οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 2, παράγραφος 1, και 1, παράγραφος 1, του Personenbeförderungsgesetz (νόμου περί χερασαίων μεταφορών προσώπων, στο εξής: PBefG) προβλέπουν ότι η μεταφορά προσώπων με οδικά οχήματα που πραγματοποιούν τακτικές συγκοινωνίες εξαρτάται, στη Γερμανία, από τη χορήγηση σχετικής αδείας. Η άδεια αυτή υποχρεώνει τον μεταφορέα να εισπράττει μόνον το κόμιστρο που εγκρίνει η αρχή η οποία χορηγεί την άδεια, να τηρεί το εγκριθέν ωράριο και να συμμορφώνεται προς τις υποχρεώσεις εκμεταλλεύσεως και μεταφοράς που τον βαρύνουν κατά νόμο.

13 Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995 οι προϋποθέσεις χορηγήσεως αδείας για τη λειτουργία τακτικής συγκοινωνιακής γραμμής με λεωφορεία διέπονταν αποκλειστικά από το άρθρο 13 του PBefG. Η εν λόγω διάταξη επιβάλλει, μεταξύ άλλων, ορισμένους όρους όσον αφορά τις οικονομικές δυνατότητες και την αξιοπιστία της επιχειρήσεως

μεταφορών και προβλέπει την απόρριψη της αιτήσεως χορηγήσεως σχετικής αδείας όταν η οικεία υπηρεσία μπορεί να θίξει τα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου στον τομέα των μεταφορών. Αν περισσότερες επιχειρήσεις επιθυμούν να παράσχουν τις ίδιες μεταφορικές υπηρεσίες, η αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη, δυνάμει της παραγράφου 3 του ιδίου άρθρου, τις προοπτικές που υπάρχουν σχετικά με μια πρόσφορη παροχή των ως άνω υπηρεσιών εκ μέρους των επιχειρήσεων αυτών επί πολλά έτη.

14 Με το άρθρο 6, παράγραφος 116, του Eisenbahnneuordnungsgesetz (νόμου περί αναδιαρθρώσεως των σιδηροδρόμων), της 27ης Δεκεμβρίου 1993 (BGBl. 1993 I, σ. 2378), ο Γερμανός νομοθέτης προέβλεψε από 1ης Ιανουαρίου 1996 διάκριση μεταξύ μεταφορών πραγματοποιουμένων σύμφωνα με το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας και μεταφορών που λειτουργούν ως δημόσια υπηρεσία όσον αφορά τη χορήγηση αδειών για τη λειτουργία τακτικών δημόσιων συγκοινωνιακών γραμμών, αστικών, προαστιακών και περιφερειακών.

15 Το άρθρο 8, παράγραφος 4, πρώτη περίοδος, του PBefG θέτει την αρχή ότι οι υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, αστικών, προαστιακών και περιφερειακών πρέπει να παρέχονται με βάση το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας.

16 Η δεύτερη περίοδος της παραγράφου αυτής ορίζει τις υπηρεσίες μεταφορών που παρέχονται στο πλαίσιο συστήματος χρηματοδοτικής αυτονομίας ως υπηρεσίες των οποίων οι δαπάνες καλύπτονται από τα κόμιστρα, από τις παροχές που προβλέπονται από σχετική κανονιστική ρύθμιση περί παροχής αντισταθμίσεων ή περί χορηγήσεως επιστροφών λόγω ορισμένου ύψους κομίστρων και λόγω συγκεκριμένου προγράμματος οργανώσεως των μεταφορών, καθώς και από λοιπά επιχειρηματικά έσοδα υπό την έννοια του εμπορικού δικαίου. Οι προϋποθέσεις χορηγήσεως αδείας με βάση το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας διευκρινίζονται στο άρθρο 13 του PBefG, όπως προαναφέρθηκε στη σκέψη 13 της παρούσας αποφάσεως.

17 Το άρθρο 8, παράγραφος 4, τρίτη περίοδος, του PBefG ορίζει ότι, όταν δεν είναι δυνατή η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών με βάση το σύστημα χρημα-

τοδοτικής αυτονομίας, τότε έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του κανονισμού 1191/69, όπως αυτός ισχύει εκάστοτε, ο οποίος περιλαμβάνει τους σχετικούς βασικούς κανόνες. Οι προϋποθέσεις χορηγήσεως των αδειών όσον αφορά τις μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται ως δημόσια υπηρεσία βάσει του εν λόγω κανονισμού προσδιορίζονται στο άρθρο 13a του PBefG.

18 Βάσει της τελευταίας αυτής διατάξεως, άδεια χορηγείται εφόσον είναι απαραίτητη προκειμένου να παρέχονται μεταφορικές υπηρεσίες με βάση πράξη της δημόσιας αρχής ή σύμβαση υπό την έννοια του κανονισμού 1191/69 και εφόσον τούτο αποτελεί τη λύση η οποία συνεπάγεται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

Η διαφορά της κύριας δίκης

19 Η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την εκ μέρους του Regierungspräsidium χορήγηση στην Altmark Trans αδειών λειτουργίας λεωφορειακών γραμμών στην περιφέρεια του Landkreis Stendal.

20 Αρχικά είχαν χορηγηθεί άδειες στην Altmark Trans για την περίοδο από 25 Σεπτεμβρίου 1990 έως 19 Νοεμβρίου 1994. Με απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 1994 της χορηγήθηκαν νέες άδειες μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 1996.

21 Από τη διάταξη του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτει ότι το Regierungspräsidium είχε παράλληλα απορρίψει αιτήσεις χορηγήσεως αδειών εκμεταλλεύσεως των γραμμών αυτών τις οποίες είχε υποβάλει η Nahverkehrsgesellschaft. Προς στήριξη της αποφάσεως αυτής, το Regierungspräsidium εξέθεσε ότι η Altmark Trans πληρούσε τις προϋποθέσεις εγκρίσεως του άρθρου 13, παράγραφος 1, σημεία 1 και 2,

του PBefG. Ως παλαιά επιχείρηση, η Altmark Trans προστατευόταν από την υφιστάμενη κατάσταση κατά το άρθρο 13, παράγραφος 3, του PBefG. Η προστασία αυτή σημαίνει ότι η λειτουργία των τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών εκ μέρους της επιφορτισμένης σήμερα με το έργο αυτό επιχειρήσεως μπορεί να αποτελεί καλύτερη προσφορά έναντι της προερχόμενης από μια νέα υποψήφια επιχείρηση. Όμως, δεν υφίστατο καν μια τέτοια προσφορά. Η Altmark Trans, δεδομένου ότι είχε έλλειμμα 0,58 γερμανικά μάρκα (DEM) ανά χιλιόμετρο συγκοινωνιακής γραμμής, θα χρειαζόταν τη μικρότερη συμπληρωματική χρηματοδότηση εκ μέρους των δημόσιων αρχών.

22 Κατόπιν ενστάσεως της Altmark Trans, το Regierungspräsidium παρέτεινε τη διάρκεια της ισχύος των αδειών αυτών μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2002, με απόφαση της 30ής Ιουλίου 1996.

23 Η Nahverkehrsgesellschaft υπέβαλε ένσταση κατά της από 27 Οκτωβρίου 1994 αποφάσεως, υποστηρίζοντας ότι η Altmark Trans δεν πληρούσε τους όρους του άρθρου 13 του PBefG. Ισχυρίστηκε ότι η εταιρία αυτή δεν είναι μια οικονομικά υγιής επιχείρηση, καθόσον δεν θα μπορούσε να επιβιώσει χωρίς δημόσιες επιδοτήσεις. Επομένως, οι άδειες που της είχαν χορηγηθεί ήταν παράνομες. Προέβαλε επίσης ότι δεν είναι ακριβές ότι η Altmark Trans θα χρειαζόταν τη χαμηλότερη δυνατή επιδότηση. Με απόφαση της 29ης Ιουνίου 1995 το Regierungspräsidium απέρριψε την ένσταση αυτή.

24 Η Nahverkehrsgesellschaft άσκησε προσφυγή κατά των ως άνω αποφάσεων της 27ης Οκτωβρίου 1994 και της 30ής Ιουλίου 1996 ενώπιον του Verwaltungsgericht Magdeburg (πρωτοβάθμιου διοικητικού δικαστηρίου του Μαγδεβούργου) (Γερμανία). Το δικαστήριο αυτό απέρριψε την ως άνω προσφυγή.

25 Στο στάδιο της εφέσεως, το Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt (διοικητικό εφετείο του ομόσπονδου κράτους της Σαξονίας-Άνχαλτ) (Γερμανία) δικαίωσε τη Nahverkehrsgesellschaft και ακύρωσε τη χορήγηση αδειών στην Altmark Trans. Το

εν λόγω δικαστήριο έκρινε μεταξύ άλλων ότι, κατά την έκδοση της αποφάσεως της 30ής Ιουλίου 1996, δεν ήταν πλέον δυνατή η εύρυθμη λειτουργία από οικονομικής απόψεως της Altmark Trans, διότι η εταιρία αυτή χρειαζόταν επιδοτήσεις εκ μέρους του Landkreis Stendal για την παροχή των υπηρεσιών που συνδέονταν με τις προαναφερθείσες άδειες. Έκρινε επίσης ότι οι επιδοτήσεις αυτές ήταν ασυμβίβαστες προς το κοινοτικό δίκαιο περί κρατικών ενισχύσεων, όπως αυτό προκύπτει ιδίως από τον κανονισμό 1191/69.

26 Συναφώς, το Oberverwaltungsgericht σημείωσε ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έκανε χρήση μόνο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995 της δυνατότητας να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1191/69 τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στη λειτουργία αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιών, όπως προβλέπει ο κανονισμός αυτός. Έτσι, έκρινε ότι, μετά την ημερομηνία αυτή, οι δημόσιες επιδοτήσεις επιτρέπονταν μόνον με την τήρηση των προϋποθέσεων που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός. Μεταξύ των προϋποθέσεων αυτών περιλαμβάνεται η ανάγκη επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είτε στο πλαίσιο σχετικής συμβάσεως είτε με πράξη των αρμόδιων αρχών. Δεδομένου ότι το Landkreis Stendal δεν προχώρησε στη σύναψη συμβάσεως με την Altmark Trans ούτε εξέδωσε διοικητική πράξη σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού αυτού, το Oberverwaltungsgericht έκρινε ότι, από 1ης Ιανουαρίου 1996, το Landkreis Stendal δεν εδικαιούτο να επιχορηγεί την Altmark Trans για την παροχή υπηρεσιών καλυπτομένων από τις άδειες που του είχαν χορηγηθεί.

27 Κατά της αποφάσεως αυτής του Oberverwaltungsgericht η Altmark Trans άσκησε «Revision» (αναίρεση) ενώπιον του Bundesverwaltungsgericht. Το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι από τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 4, του PBefG ανακύπτει ζήτημα σχετικά με το αν μπορεί να θεωρηθεί δυνάμει του εθνικού δικαίου ότι πραγματοποιείται, στο πλαίσιο του καθεστώτος της χρηματοδοτικής αυτονομίας, η λειτουργία τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών, αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επικερδώς χρηματοδοτούμενη απλώς από τα κόμιστρα και η οποία, για τον λόγο αυτό, εξαρτάται οπωσδήποτε από δημόσιες επιδοτήσεις ή πρέπει οπωσδήποτε να θεωρηθεί ότι αυτή πραγματοποιείται υπό το σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

28 Συναφώς, το Bundesverwaltungsgericht θεωρεί ότι οι επίμαχες κρατικές επιδοτήσεις μπορούν να καλύπτονται από την έννοια των «λοιπών επιχειρηματικών εσόδων υπό

την έννοια του εμπορικού δικαίου», περί της οποίας γίνεται λόγος στο άρθρο 8, παράγραφος 4, δεύτερη περίοδος, του PBefG. Χρησιμοποιώντας τις συνήθεις μεθόδους ερμηνείας του εθνικού δικαίου καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το γεγονός ότι οι δημόσιες επιδοτήσεις είναι απαραίτητες δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να παρέχονται οι μεταφορικές υπηρεσίες στο πλαίσιο του συστήματος της χρηματοδοτικής αυτονομίας.

29 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει ως προς το αν τα άρθρα 77 και 92 της Συνθήκης και ο κανονισμός 1191/69 επιβάλλουν κατ' ανάγκη ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 4, δεύτερη περίοδος, του PBefG σύμφωνη προς το κοινοτικό δίκαιο, όπως αυτή που προτείνει το Oberverwaltungsgericht. Ενόψει της πολυπλοκότητας του συστήματος των απαγορεύσεων, των εξαιρέσεων και των εξαιρέσεων από τις εξαιρέσεις, θεωρεί ότι το Δικαστήριο πρέπει να διευκρινίσει την προβληματική αυτή.

Το προδικαστικό ερώτημα

30 Το Bundesverwaltungsgericht, θεωρώντας ότι, στο πλαίσιο της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, το περιεχόμενο των κοινοτικών κανόνων είναι ασαφές και ότι είναι απαραίτητη η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Εμποδίζουν τα άρθρα [77 και 92 της Συνθήκης] ΕΚ, σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1191/69, όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91, την εφαρμογή εθνικής νομοθετικής διατάξεως η οποία, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα κεφάλαια II, III και IV του εν λόγω κανονισμού, επιτρέπει τη χορήγηση αδειών εκμεταλλεύσεως συγκοινωνιακών γραμμών μεταφοράς προσώπων σε μικρές αποστάσεις για δρομολόγια για τα οποία είναι αναγκαία η χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων;»

31 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι το ερώτημα αυτό πρέπει να νοηθεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει τα ακόλουθα τρία σκέλη:

«1) Εμπίπτουν άνευ ετέρου οι επιδοτήσεις που χορηγούνται προς κάλυψη των ελλειμμάτων από την εκμετάλλευση συγκοινωνιακών γραμμών μεταφοράς προσώπων στην απαγόρευση χορηγήσεως ενισχύσεων που προβλέπει το άρθρο [92], παράγραφος 1, [της Συνθήκης] ΕΚ ή μήπως, λόγω της περιφερειακής τους εμβέλειας, εξ ορισμού οι επιδοτήσεις αυτές δεν μπορούν να επηρεάσουν το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο; Ασκεί κάποια επιρροή σχετικώς η συγκεκριμένη θέση και σημασία του εκάστοτε γεωγραφικού τομέα εντός του οποίου πραγματοποιούνται οι μεταφορές μικρών αποστάσεων;

2) Παρέχει το άρθρο [77 της Συνθήκης] ΕΚ στον εθνικό νομοθέτη τη δυνατότητα να επιτρέπει γενικώς τη χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων προς κάλυψη ελλειμμάτων στον τομέα της δημόσιας μεταφοράς προσώπων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69;

3) Παρέχει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69 στον εθνικό νομοθέτη τη δυνατότητα να επιτρέπει την εκμετάλλευση μιας συγκοινωνιακής γραμμής δημόσιας μεταφοράς προσώπων, η οποία αναγκαστικώς εξαρτάται από τη χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα κεφάλαια II, III και IV του εν λόγω κανονισμού, και να προβλέπει την εφαρμογή της διατάξεως αυτής μόνο στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η κατ' άλλο τρόπο επαρκής εξασφάλιση των οικείων μεταφορικών υπηρεσιών; Προκύπτει, ειδικότερα, η δυνατότητα αυτή του εθνικού νομοθέτη από το γεγονός ότι κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69, όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 1893/91, έχει το δικαίωμα να εξαιρεί πλήρως από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού τον τομέα της δημόσιας μεταφοράς προσώπων;»

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

32 Στη διαφορά της κύριας δίκης, η χορήγηση αδειών στην Altmark Trans δεν αμφισβητείται παρά μόνον καθόσον η εταιρία αυτή είχε ανάγκη από δημόσιες επιδοτήσεις προς εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που απέρρεαν από τη χορήγηση των ως άνω αδειών. Επομένως, η διαφορά αυτή αφορά ουσιαστικά το ζήτημα αν οι υπέρ της εταιρίας Altmark Trans δημόσιες επιδοτήσεις χορηγήθηκαν νομίμως.

33 Το αιτούν δικαστήριο, αφού διαπίστωσε ότι η καταβολή επιδοτήσεων στην Altmark Trans για την εκμετάλλευση των επίμαχων αδειών της κύριας δίκης στο πλαίσιο του καθεστώτος της χρηματοδοτικής αυτονομίας δεν αντέβαινε προς το εθνικό δίκαιο, διερωτήθηκε ως προς τη συμφωνία των επιδοτήσεων αυτών προς το κοινοτικό δίκαιο.

34 Οι κύριες διατάξεις της Συνθήκης που διέπουν τις δημόσιες επιδοτήσεις είναι αυτές που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις, δηλαδή τα άρθρα 92 επ. της Συνθήκης ΕΚ. Το άρθρο 77 της Συνθήκης ΕΚ εισάγει, στον τομέα των μεταφορών, παρέκκλιση από τους γενικούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, προβλέποντας ότι οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται προς τις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες προς τη Συνθήκη.

35 Όμως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 1191/69 βάσει των άρθρων 75 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 71 ΕΚ) και 94 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 89 ΕΚ), δηλαδή τόσο βάσει διατάξεων της Συνθήκης περί κοινής πολιτικής μεταφορών όσο και βάσει εκείνων που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις.

36 Ο κανονισμός 1191/69 θεσπίζει ένα κοινοτικό σύστημα που εφαρμόζεται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών. Εντούτοις, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών υπηρεσιών.

37 Υπό τις συνθήκες αυτές επιβάλλεται να εξεταστεί ευθύς εξαρχής αν ο κανονισμός 1191/69 έχει εφαρμογή στις επίμαχες μεταφορικές υπηρεσίες της υποθέσεως της κύριας δίκης. Μόνο σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως θα είναι απαραίτητη η εξέταση της εφαρμογής των γενικών διατάξεων της Συνθήκης που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις σχετικά με τις επίμαχες στην κύρια δίκη επιδοτήσεις. Επομένως, πρέπει να δοθεί απάντηση καταρχάς στο τρίτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος.

Επί του τρίτου σκέλους του προδικαστικού ερωτήματος

38 Με το τρίτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν ο κανονισμός 1191/69, και ειδικότερα το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, έχει την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να μην εφαρμόζει τον κανονισμό αυτό στην εκμετάλλευση τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών, αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, που εξαρτώνται οπωσδήποτε από την καταβολή δημοσίων επιδοτήσεων και να περιορίζει την εφαρμογή του στις περιπτώσεις στις οποίες δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση επαρκών συγκοινωνιακών υπηρεσιών χωρίς τις επιδοτήσεις αυτές.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

39 Η Altmark Trans, το Regierungspräsidium και η Nahverkehrsgesellschaft θεωρούν ότι από τον κανονισμό 1191/69 δεν μπορεί να συναχθεί ότι οι δημόσιες επιδοτήσεις

υπέρ μεταφορικών επιχειρήσεων είναι σύμφωνες προς το κοινοτικό δίκαιο μόνον όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό την έννοια του ως άνω κανονισμού ή όταν έχει συναφθεί σύμβαση περί παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό.

40 Σημειώνουν ιδίως ότι ο Γερμανός νομοθέτης διακρίνει μεταξύ των μεταφορικών υπηρεσιών που πραγματοποιούνται υπό το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας και εκείνων που πραγματοποιούνται υπό το σύστημα της δημόσιας υπηρεσίας. Δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 4, του PBefG, ο κανονισμός 1191/69 έχει εφαρμογή μόνο στις μεταφορές που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του συστήματος της δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, οι υπηρεσίες μεταφορών που πραγματοποιούνται υπό το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.

41 Πράγματι, αν και ο Γερμανός νομοθέτης δεν κάνει πλέον χρήση, γενικά, της δυνατότητας παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1191/69 από 1ης Ιανουαρίου 1996, ο νομοθέτης αυτός θα είχε προβλέψει εμμέσως εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού αυτού υπέρ των αστικών, προαστιακών και περιφερειακών μεταφορών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του συστήματος της χρηματοδοτικής αυτονομίας. Δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός επιτρέπει παρέκκλιση γενικής ισχύος, ο Γερμανός νομοθέτης είχε επίσης τη δυνατότητα προβλέψεως μερικής παρεκκλίσεως. Πράγματι, έχει εφαρμογή εν προκειμένω η αρχή κατά την οποία «όταν είναι δυνατό το μείζον είναι επίσης δυνατό το έλασσον».

42 Η Επιτροπή διατείνεται ότι, καθόσον η παροχή υπηρεσιών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών δεν αποκλείστηκε από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1191/69 δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού, ο εθνικός νομοθέτης οφείλει να προβλέπει ρύθμιση της εκμεταλλεύσεως τακτικής συγκοινωνιακής υπηρεσίας είτε επιβάλλοντας υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τα κεφάλαια ΙΙ έως ΙΥ του κανονισμού αυτού, είτε δυνάμει συμβάσεων προβλεπουσών τις υποχρεώσεις αυτές και συμφώνων προς τις διατάξεις του κεφαλαίου V του ως άνω κανονισμού.

Η απάντηση του Δικαστηρίου

43 Για να δοθεί απάντηση στο σκέλος αυτό του ερωτήματος πρέπει να προσδιοριστεί αρχικά αν ο κανονισμός 1191/69 επιβάλλει ένα δεσμευτικό σύστημα το οποίο υποχρεούνται να τηρούν τα κράτη μέλη όταν προτίθενται να υποβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των επίγειων μεταφορών.

44 Τόσο από τις αιτιολογικές σκέψεις του εν λόγω κανονισμού όσο και από το διατακτικό του προκύπτει ότι αυτός επιβάλλει πράγματι ένα υποχρεωτικό σύστημα στα κράτη μέλη.

45 Πράγματι, κατά την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1191/69, ένας από τους σκοπούς της κοινής πολιτικής των μεταφορών είναι η εξάλειψη των ανισοτήτων που απορρέουν από τις υποχρεώσεις οι οποίες είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις μεταφορών από τα κράτη μέλη και που είναι δυνατόν να προκαλέσουν ουσιώδη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού. Κατά τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του ως άνω κανονισμού, είναι επομένως αναγκαίο να καταργηθούν οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας τις οποίες καθορίζει ο παρών κανονισμός, μολονότι σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να είναι απαραίτητη η διατήρησή τους για να εξασφαλισθεί η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών.

46 Προς τούτο, το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 1191/69 προβλέπει ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καταργούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό αυτό, και οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Κατά την παράγραφο 4 του άρθρου αυτού, προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξικούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών, των οποίων οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες θεσπίζονται στο κεφάλαιο V του ως άνω κανο-

νισμού. Η παράγραφος 5 του ίδιου άρθρου προσθέτει ωστόσο ότι οι εν λόγω αρμόδιες αρχές μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών υπό τις προϋποθέσεις και με τον τρόπο που ορίζουν τα κεφάλαια II, III και IV του κανονισμού αυτού, περιλαμβανομένων των μεθόδων αντισταθμίσεως.

47 Επομένως, καθόσον οι επίμαχες άδειες της κύριας δίκης επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και συνοδεύονται από επιδοτήσεις που συνεισφέρουν στη χρηματοδότηση της παροχής των σχετικών υπηρεσιών, η χορήγηση των ως άνω αδειών και επιδοτήσεων ρυθμιζόταν καταρχήν από τις διατάξεις του κανονισμού 1191/69.

48 Εντούτοις, το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής του τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση της παροχής αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορικών υπηρεσιών.

49 Αρχικά, δηλαδή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έκανε χρήση της παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1191/69, αποκλείοντας ρητά με την εθνική ρύθμιση την εφαρμογή του κανονισμού αυτού στις επιχειρήσεις αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

50 Από 1ης Ιανουαρίου 1996, η γερμανική ρύθμιση δεν προβλέπει πλέον ρητά μια τέτοια παρέκκλιση. Αντιθέτως, ο ως άνω κανονισμός κηρύχθηκε εφαρμοστέος στη χορήγηση αδειών μεταφοράς με λεωφορεία στη Γερμανία υπό το σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τα άρθρα 8, παράγραφος 4, τρίτη περίοδος, και 13a του PBefG. Εντούτοις, η γερμανική νομοθεσία δεν προσδιορίζει ρητά αν ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται και στη χορήγηση αδειών μεταφοράς με λεωφορεία υπό το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας.

51 Συναφώς, πρέπει να εξεταστεί αν η μη εφαρμογή του κανονισμού 1191/69 στο σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας, εφόσον υποτεθεί ότι προβλέπεται κάτι τέτοιο, αντιβαίνει προς τον εν λόγω κανονισμό.

52 Η Altmark Trans, το Regierungspräsidium και η Nahverkehrsgesellschaft ισχυρίζονται ότι, δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1191/69 επιτρέπει τον αποκλεισμό της εφαρμογής τού ως άνω κανονισμού για μια πλήρη κατηγορία μεταφορικών υπηρεσιών, η εν λόγω διάταξη πρέπει κατά μείζονα λόγο να επιτρέπει τον αποκλεισμό ενός περιορισμένου τμήματος των υπηρεσιών αυτών από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

53 Πρέπει να υπομνηστεί ότι, όπως εκτέθηκε στις σκέψεις 44 έως 47 της παρούσας αποφάσεως, ο κανονισμός 1191/69 θεσπίζει ένα σύστημα το οποίο τα κράτη μέλη υποχρεούνται να τηρούν όταν προτίθενται να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις επιχειρήσεις χερσαίων μεταφορών.

54 Εντούτοις, όσον αφορά τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται την παροχή αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών υπηρεσιών μεταφοράς, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν παρέκκλιση από τις διατάξεις του κανονισμού 1191/69, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, αυτού. Ο Γερμανός νομοθέτης έκανε γενική χρήση της παρεκκλίσεως αυτής μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1995.

55 Υπό τις περιστάσεις αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η τροποποίηση του PBefG, που άρχισε να ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1996, συμβάλλει στην επίτευξη των σκοπών που επιδιώκει ο κανονισμός 1191/69.

56 Πράγματι, με την τροποποίηση αυτή, ο Γερμανός νομοθέτης εισήγαγε, όσον αφορά τη χορήγηση αδειών μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, μία διάκριση μεταξύ του συστήματος της χρηματοδοτικής αυτονομίας και εκείνου της δημόσιας υπηρεσίας. Δυνάμει του άρθρου 13a του PBefG, ο κανονισμός 1191/69 κατέστη εφαρμοστέος στη χορήγηση αδειών υπό το σύστημα της δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, η τροποποίηση αυτή του PBefG περιόρισε το πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού αυτού. Έτσι, η γερμανική νομοθεσία προσεγγίζει πλέον περισσότερο τους σκοπούς τους οποίους επιδιώκει ο κανονισμός.

57 Από τις σκέψεις αυτές προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί νομίμως, βάσει της δυνατότητας παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1191/69, όχι μόνον να αποκλείει πλήρως από το πεδίο εφαρμογής τού εν λόγω κανονισμού τις τακτικές αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες μεταφοράς, αλλά και να εφαρμόζει σε περιορισμένο βαθμό την παρέκκλιση αυτή. Με άλλα λόγια, η εν λόγω διάταξη επιτρέπει καταρχήν στον Γερμανό νομοθέτη να προβλέψει ότι, όσον αφορά τις μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται υπό το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας, είναι δυνατή η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και η χορήγηση επιδοτήσεων χωρίς να τηρούνται οι προϋποθέσεις και οι σχετικές λεπτομέρειες που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός.

58 Ωστόσο, η εθνική νομοθεσία πρέπει να καθορίζει ρητά τη χρήση τής ως άνω δυνατότητας παρεκκλίσεως στην οποία προβαίνει για να μπορεί να προσδιοριστεί σε ποια κατάσταση εφαρμόζεται η προαναφερθείσα παρέκκλιση και σε ποια κατάσταση έχει εφαρμογή ο κανονισμός 1191/69.

59 Πράγματι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, για την τήρηση της επιταγής της ασφάλειας δικαίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό να είναι η νομική κατάσταση των ιδιωτών σαφής και συγκεκριμένη και να τους παρέχει τη δυνατότητα να γνωρίζουν το πλήρες περιεχόμενο των δικαιωμάτων τους και, ενδεχομένως, να τα επικαλούνται ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων (βλ. τις αποφάσεις της 23ης Μαΐου 1985, 29/84, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1985, σ. 1661, σκέψη 23· της 9ης Απριλίου 1987, 363/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 1733, σκέψη 7· της 30ής Μαΐου 1991,

C-59/89, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1991, σ. I-2607, σκέψη 18, και της 19ης Σεπτεμβρίου 1996, C-236/95, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1996, σ. I-4459, σκέψη 13).

60 Η απόφαση του αιτούντος δικαστηρίου περιλαμβάνει ορισμένες ενδείξεις από τις οποίες γεννώνται αμφιβολίες αν τηρήθηκαν εν προκειμένω οι ως άνω επιταγές σαφήνειας.

61 Πράγματι, αφενός, από τη διάταξη του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτει ότι το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας μπορεί να έχει εφαρμογή και σε επιχειρήσεις που έχουν ανάγκη τις δημόσιες επιδοτήσεις για την εκμετάλλευση αδειών μεταφορικών υπηρεσιών. Αφετέρου, το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι, «όταν πρόκειται για ευρέως ελλειμματικές γραμμές δημόσιας μεταφοράς προσώπων, το δικαίωμα αυτό επιλογής του επιχειρηματία καθίσταται πρακτικώς ανενεργό όταν η ανάγκη χορηγήσεως δημόσιων επιδοτήσεων έχει ως συνέπεια την αυτόματη κατάταξη της σχετικής υπηρεσίας στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

62 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι, όπως φαίνεται, οι άδειες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών για την εκμετάλλευση των οποίων είναι απαραίτητη η χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων μπορούν να υπάγονται τόσο στο σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας όσο και σε εκείνο της δημόσιας υπηρεσίας. Αν συμβαίνει πράγματι κάτι τέτοιο, οι διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας δεν προσδιορίζουν σαφώς και συγκεκριμένα σε ποια κατάσταση τέτοιες άδειες εμπίπτουν στο πρώτο ή στο δεύτερο από τα ως άνω συστήματα. Όμως, καθόσον ο κανονισμός 1191/69 δεν έχει εφαρμογή στο σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας, μια ενδεχόμενη αβεβαιότητα επί του προσδιορισμού του συστήματος αυτού σε σχέση με εκείνο της δημόσιας υπηρεσίας θα επεκτεινόταν και στον τομέα της εφαρμογής τού εν λόγω κανονισμού στη Γερμανία.

63 Εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν η εκ μέρους του Γερμανού νομοθέτη εφαρμογή της δυνατότητας παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1191/69 αντιστοιχεί προς την υποχρέωση σαφήνειας την οποία επιβάλλει η τήρηση της αρχής της ασφαλείας δικαίου.

64 Επομένως, στο τρίτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 1191/69 και, ειδικότερα, το άρθρο 1, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, αυτού έχει την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να μην εφαρμόζει τον κανονισμό αυτό όσον αφορά εκμετάλλευση τακτικών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιών που εξαρτώνται οπωσδήποτε από τη χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων και να περιορίζει την εφαρμογή του στις περιπτώσεις στις οποίες, ελλείψει επιδοτήσεων, δεν είναι δυνατή η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι τηρείται δεόντως η αρχή της ασφαλείας δικαίου.

65 Πρέπει να διευκρινιστεί ακόμη ότι, καθόσον το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι δεν τηρήθηκε εν προκειμένω η αρχή της ασφαλείας δικαίου στην υπόθεση της κύριας δίκης, θα πρέπει να θεωρήσει ότι ο κανονισμός 1191/69 έχει πλήρη εφαρμογή στη Γερμανία και ότι, επομένως, ισχύει και για το σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να εξακριβώσει αν οι επίμαχες άδειες της κύριας δίκης χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξακριβώσει αν οι επίμαχες επιδοτήσεις χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον ως άνω κανονισμό. Αν οι εν λόγω άδειες και επιδοτήσεις δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του εν λόγω κανονισμού, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να συναγάγει ότι είναι ασυμβίβαστες προς το κοινοτικό δίκαιο χωρίς να απαιτείται να εξεταστούν έναντι των διατάξεων της Συνθήκης.

66 Επομένως, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να εξετάσει αν οι επίμαχες επιδοτήσεις χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων μόνον αν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός 1191/69 δεν έχει εφαρμογή στο σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας και ότι η εκ μέρους του Γερμανού νομοθέτη χρήση της προβλεπόμενης από τον κανονισμό αυτό δυνατότητας παρεκκλίσεως είναι σύμφωνη προς την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

Επί του πρώτου σκέλους του προδικαστικού ερωτήματος

67 Με το πρώτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν εμπίπτουν σε κάθε περίπτωση στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92,

παράγραφος 1, της Συνθήκης οι επιδοτήσεις που αποσκοπούν στην αντιστάθμιση του ελλείμματος δημόσιας υπηρεσίας αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών ή αν οι επιδοτήσεις αυτές δεν είναι ικανές να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών ενόψει του τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών και, ενδεχομένως, της σημασίας του σχετικού τομέα δραστηριοτήτων.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

68 Η Altmark Trans, το Regierungspräsidium και η Nahverkehrsgesellschaft υποστηρίζουν ότι οι επίμαχες επιδοτήσεις δεν έχουν καμία επίπτωση επί του εμπορίου κρατών μελών υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, διότι αφορούν μόνον τοπικές υπηρεσίες και, εν πάση περιπτώσει, είναι τόσο χαμηλής οικονομικής αξίας ώστε δεν επηρεάζουν αισθητά το εμπόριο αυτό.

69 Αντιθέτως, η Επιτροπή διατείνεται ότι οκτώ κράτη μέλη έχουν ελευθερώσει, ήδη από το 1995, με τη θέλησή τους ορισμένες αγορές αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών με συμμετοχή, στο πλαίσιο ανταγωνισμού, επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών και ότι υφίστανται διάφορα παραδείγματα επιχειρήσεων μεταφορών κράτους μέλους που ασκούν δραστηριότητες εντός άλλου κράτους μέλους. Η εν λόγω ελευθέρωση της αγοράς εντός ορισμένων κρατών μελών αποδεικνύει ότι το ενδοκοινοτικό εμπόριο είναι όχι μόνο δυνατό, αλλά υφίσταται ήδη.

70 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο με διάταξη της 18ης Ιουνίου 2002 αποφάσισε να επαναλάβει την προφορική διαδικασία στην παρούσα υπόθεση για να παράσχει τη δυνατότητα στους διαδίκους της κύριας δίκης, στα κράτη μέλη, στην Επιτροπή και στο Συμβούλιο να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των ενδεχόμενων συνεπειών της αποφάσεως της 22ας Νοεμβρίου 2001, C-53/00, Ferring (Συλλογή 2001, σ. I-9067), επί της απαντήσεως που πρέπει να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα στην υπό κρίση υπόθεση.

71 Κατά τη δεύτερη επ' ακροατηρίου συζήτηση, που διεξήχθη στις 15 Οκτωβρίου 2002, η Altmark Trans, το Regierungspräsidium, η Nahverkehrsgesellschaft και η Γερμανική και η Ισπανική Κυβέρνηση πρότειναν, στην ουσία, να επιβεβαιωθούν οι αρχές που συνάγονται από την προαναφερθείσα απόφαση Ferring. Θεωρούν δηλαδή ότι η χρηματοδότηση της παροχής δημόσιων υπηρεσιών από κρατικούς πόρους δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης αν τα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι δημόσιες αρχές δεν υπερβαίνουν το κόστος που συνεπάγεται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

72 Συναφώς, οι ως άνω διάδικοι υποστηρίζουν κυρίως ότι η κατά το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης έννοια της ενισχύσεως δεν μπορεί να καλύπτει παρά μόνον τα μέτρα με τα οποία παρέχεται οικονομικό πλεονέκτημα σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις. Όμως, δημόσια επιδότηση, η οποία περιορίζεται στην αντιστάθμιση του κόστους που συνδέεται με την υποχρεωτική παροχή δημόσιας υπηρεσίας, δεν παρέχει κανένα πραγματικό πλεονέκτημα στη δικαιούχο επιχείρηση. Επιπλέον, σε μια τέτοια περίπτωση δεν υφίσταται νόθευση του ανταγωνισμού, διότι κάθε επιχείρηση μπορεί να λάβει δημόσια επιδότηση υπό την προϋπόθεση να παράσχει τις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες που επιβάλλει το κράτος.

73 Κατά τη δεύτερη αυτή επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Δανική, η Γαλλική και η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστήριξαν στην ουσία ότι το Δικαστήριο πρέπει να ακολουθήσει την άποψη που ανέπτυξε ο γενικός εισαγγελέας Jacobs με τις προτάσεις της 30ής Απριλίου 2002 στην υπόθεση C-126/01, GEMO (απόφαση της 20ής Νοεμβρίου 2003, που δεν ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή). Κατά την άποψη αυτή, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ δύο κατηγοριών καταστάσεων. Όταν υφίσταται άμεση και πρόδηλη σχέση μεταξύ κρατικής χρηματοδοτήσεως και σαφώς προσδιοριζόμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα ποσά που καταβάλλουν οι δημόσιες αρχές δεν συνιστούν ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Αντιθέτως, όταν δεν υφίσταται μια τέτοια σχέση ή όταν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν έχουν διευκρινιστεί με σαφήνεια, τα ποσά που καταβάλλουν οι ως άνω αρχές αποτελούν ενισχύσεις.

Η απάντηση του Δικαστηρίου

74 Για να δοθεί απάντηση στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος, πρέπει να εξεταστούν τα διάφορα στοιχεία της έννοιας της κρατικής ενισχύσεως του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, για να υφίσταται ενίσχυση πρέπει να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που προβλέπει η διάταξη αυτή (βλ. τις αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής, λεγόμενη «απόφαση Tubemeuse», Συλλογή 1990, σ. I-959, σκέψη 25· της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψη 20, και της 16ης Μαΐου 2002, C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 68).

75 Το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης προβλέπει τις ακόλουθες προϋποθέσεις. Πρώτον, πρέπει να πρόκειται για σχετική παρέμβαση εκ μέρους του κράτους ή μέσω δημοσίων πόρων. Δεύτερον, η παρέμβαση αυτή πρέπει να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Τρίτον, πρέπει να χορηγεί ένα πλεονέκτημα υπέρ του δικαιούχου. Τέταρτον, πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

76 Το ερώτημα που υποβάλλει το αιτούν δικαστήριο αφορά ειδικότερα τη δεύτερη από τις ως άνω προϋποθέσεις.

77 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί καταρχάς ότι ουδόλως αποκλείεται μια δημόσια επιδότηση, η οποία χορηγείται σε επιχείρηση παρέχουσα απλώς τοπικές ή περιφερειακές μεταφορικές υπηρεσίες και η οποία δεν παρέχει τέτοιες υπηρεσίες εκτός του κράτους προελεύσεώς της, να μπορεί, παρά ταύτα, να έχει επιπτώσεις επί του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών.

78 Πράγματι, όταν κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η εκ μέρους της επιχειρήσεως αυτής παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να παρέχουν τις μεταφορικές υπηρεσίες τους στην αγορά του κράτους μέλους αυτού (βλ. επ' αυτού τις αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1988, 102/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 4067, σκέψη 19· της 21ης Μαρτίου 1991, C-305/89, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 26, και Ισπανία κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 40).

79 Εν προκειμένω, η διαπίστωση αυτή δεν είναι απλώς υποθετική, διότι, όπως προκύπτει ιδίως από τις παρατηρήσεις της Επιτροπής, πολλά κράτη μέλη άρχισαν ήδη από το 1995 να ανοίγουν ορισμένες αγορές μεταφορών στον ανταγωνισμό επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη, οπότε πολλές επιχειρήσεις προσφέρουν ήδη υπηρεσίες αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών εντός κρατών μελών διαφορετικών από το κράτος της προελεύσεώς τους.

80 Στη συνέχεια, η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 6ης Μαρτίου 1996, σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis [ενισχύσεις ήσσονος σημασίας] (ΕΕ C 68, σ. 9), δεν αφορά τον τομέα των μεταφορών, όπως προκύπτει από το τέταρτο εδάφιό της. Ομοίως, ο κανονισμός (ΕΚ) 69/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 10, σ. 30), δεν εφαρμόζεται στον εν λόγω τομέα σύμφωνα με την τρίτη αιτιολογική του σκέψη και το άρθρο 1, στοιχείο α'.

81 Τέλος, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υφίσταται κάποιο όριο ή κάποιο ποσοστό κάτω από το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν επηρεάζεται το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο. Πράγματι, το σχετικά χαμηλό ύψος μιας ενισχύσεως ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχειρήσεως που λαμβάνει την ενίσχυση δεν αποκλείουν a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του μεταξύ των κρατών μελών εμπορίου (βλ. τις προαναφερθείσες αποφάσεις Tubemeuse, σκέψη 43, και Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 42).

82 Επομένως, η δεύτερη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, κατά την οποία η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, δεν εξαρτάται από τον τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται ή από τη σημασία του σχετικού τομέα δραστηριοτήτων.

83 Ωστόσο, για να μπορεί κάποια κρατική παρέμβαση να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πρέπει επίσης να μπορεί να θεωρηθεί ως πλεονέκτημα χορηγούμενο στη δικαιούχο επιχείρηση, όπως αναφέρθηκε στη σκέψη 75 της παρούσας αποφάσεως.

84 Συναφώς, θεωρούνται ενισχύσεις οι παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, υπό οποιαδήποτε μορφή, ενδέχεται να ευνοήσουν επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα (απόφαση της 15ης Ιουλίου 1964, 6/64, Costa, Συλλογή τόμος 1954-1964, σ. 1191) ή οι οποίες πρέπει να θεωρηθούν ως οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει η δικαιούχος επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς (αποφάσεις της 11ης Ιουλίου 1996, C-39/94, SFEI κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-3547, σκέψη 60, και της 29ης Απριλίου 1999, C-342/96, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-2459, σκέψη 41).

85 Εντούτοις, πρέπει να υπενθυμιστεί αυτό που έκρινε το Δικαστήριο σχετικά με την αποζημίωση που προβλέπει η οδηγία 75/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1975, περί διαθέσεως των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων (ΕΕ ειδ. έκδ. 15/001, σ. 77). Η αποζημίωση αυτή μπορούσε να χορηγηθεί σε επιχειρήσεις συλλογής ή/και διαθέσεως χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων ως αντιπαροχή έναντι των υποχρεώσεων συλλογής ή/και διαθέσεως τέτοιων ορυκτελαίων που τους επέβαλε το κράτος μέλος, υπό την προϋπόθεση να μην υπερβαίνουν τα μη καλυπτόμενα και πράγματι διαπιστωνόμενα ετήσια έξοδα των επιχειρήσεων, λαμβανομένου υπόψη ενός ευλόγου κέρδους. Το Δικαστήριο έκρινε ότι μια τέτοια αποζημίωση δεν συνιστά ενίσχυση υπό την την έννοια των άρθρων 92 επ. της Συνθήκης, αλλά τίμημα που αποτελεί το αντάλλαγμα για υπηρεσίες που παρέχουν οι επιχειρήσεις συλλογής ή διαθέσεως (βλ. την απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1985, 240/83, ADBHU, Συλλογή 1985, σ. 531, σκέψεις 3, τελευταία περίοδος, και 18).

86 Ομοίως, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, καθόσον ο φόρος επί των αμέσων πωλήσεων που επιβάλλεται στα φαρμακευτικά εργαστήρια αντιστοιχεί στα επιπλέον έξοδα που πράγματι βαρύνουν τους χονδρεμπόρους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους δημόσιας υπηρεσίας, η μη υποβολή των χονδρεμπόρων αυτών στον εν λόγω φόρο μπορεί να θεωρηθεί ως αντιπαροχή για πραγματοποιηθείσες παροχές και, συνεπώς, ως μέτρο που δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92 της Συνθήκης. Το Δικαστήριο δέχθηκε ότι, όταν πληρούται αυτή η προϋπόθεση αντιστοιχίας μεταξύ της χορηγηθείσας απαλλαγής και του επιπλέον κόστους, οι χονδρέμποροι δεν απολαύουν, στην πραγματικότητα, πλεονεκτήματος υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, διότι το εν λόγω μέτρο έχει μόνον ως αποτέλεσμα να θέτει τους χονδρεμπόρους και τα φαρμακευτικά εργαστήρια σε παρεμφερείς συνθήκες ανταγωνισμού (προαναφερθείσα απόφαση Ferring, σκέψη 27).

87 Από την ως άνω νομολογία προκύπτει ότι, στον βαθμό που μια κρατική παρέμβαση πρέπει να θεωρηθεί ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται λόγω της ως άνω παρεμβάσεως οι επιχειρήσεις αυτές σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

88 Εντούτοις, για να μην πρέπει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση μια τέτοια αντιστάθμιση σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

89 Πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη. Στην υπόθεση της κύριας δίκης, επομένως, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να εξετάσει αν η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκε στην Altmark Trans προκύπτει σαφώς από την εθνική νομοθεσία ή/και από τις επίμαχες στην κύρια δίκη άδειες.

90 Δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια, με σκοπό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να περιλαμβάνει η αντιστάθμιση αυτή ένα οικονομικό πλεονέκτημα ικανό να ευνοήσει τη δικαιούχο επιχείρηση έναντι των ανταγωνιστριών της.

91 Έτσι, η εκ μέρους κράτους μέλους αντιστάθμιση των ζημιών επιχειρήσεως χωρίς προηγούμενο καθορισμό των παραμέτρων μιας τέτοιας αντισταθμίσεως, όταν αποδεικνύεται εκ των υστέρων ότι η εκμετάλλευση της παροχής ορισμένων υπηρεσιών στο πλαίσιο της υποχρεωτικής παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ήταν οικονομικώς βιώσιμη, συνιστά χρηματοδοτική παρέμβαση που καλύπτεται από την έννοια της ενισχύσεως του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

92 Τρίτον, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών. Η τήρηση της προϋποθέσεως αυτής είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι δεν χορηγείται στη δικαιούχο επιχείρηση κανένα πλεονέκτημα που νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, με ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσεως της επιχειρήσεως αυτής.

93 Τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο, για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

94 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι, καθόσον δημόσιες επιδοτήσεις υπέρ επιχειρήσεων που έχουν ρητά επιφορτιστεί με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χορηγούμενες προς αντιστάθμιση των δαπανών που προκαλούνται από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, πληρούν τις προϋποθέσεις που εκτίθενται στις σκέψεις 89 έως 93 της παρούσας αποφάσεως, οι επιδοτήσεις αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Αντιστρόφως, η κρατική παρέμβαση που δεν πληροί μία ή περισσότερες από τις ανωτέρω προϋποθέσεις πρέπει να θεωρείται κρατική ενίσχυση υπό την έννοια της διατάξεως αυτής.

95 Επομένως, στο πρώτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, κατά την οποία η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, δεν εξαρτάται από τον τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών ή από τη σημασία του σχετικού τομέα δραστηριότητας.

Εντούτοις, δημόσιες επιδοτήσεις που αποσκοπούν να παράσχουν τη δυνατότητα πραγματοποιήσεως της εκμεταλλεύσεως τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών δεν καλύπτονται από τη διάταξη αυτή αν οι επιδοτήσεις αυτές πρέπει να θεωρηθούν ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παροχών εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων προς εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Προς εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, το αιτούν δικαστήριο πρέπει να εξετάσει τη συνδρομή των ακόλουθων προϋποθέσεων:

— πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη·

— δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια·

— τρίτον, η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών·

— τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

Επί του δευτέρου σκέλους του προδικαστικού ερωτήματος

96 Με το δεύτερο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν το άρθρο 77 της Συνθήκης μπορεί να εφαρμοστεί σε δημόσιες επιδοτήσεις που αντισταθμίζουν τα πρόσθετα έξοδα στα οποία υποβάλλεται μια επιχείρηση προς εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιων υπηρεσιών χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κανονισμός 1191/69.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

97 Η Altmark Trans υποστηρίζει ότι η δυνατότητα που έχει ο εθνικός νομοθέτης να επιτρέπει τις δημόσιες επιδοτήσεις που αποσκοπούν σε αντιστάθμιση των ελλειμ-

μάτων, τα οποία απορρέουν από την εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών χωρίς να λαμβάνει υπόψη τον κανονισμό 1191/69, υφίσταται ανεξάρτητα από το άρθρο 77 της Συνθήκης.

98 Το Regierungspräsidium θεωρεί ότι το άρθρο 77 της Συνθήκης δεν παρέχει στον εθνικό νομοθέτη τη δυνατότητα να επιτρέπει τη χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων χωρίς να λαμβάνει υπόψη τον κανονισμό 1191/69.

99 Η Nahverkehrsgesellschaft υποστηρίζει ότι, καθόσον οι επίμαχες στην κύρια δίκη δημόσιες επιδοτήσεις καλύπτονται από την απαγόρευση που θέτει το άρθρο 92 της Συνθήκης, το άρθρο 77 της Συνθήκης αποκλείει την εφαρμογή αυτή διότι οι ως άνω επιδοτήσεις ικανοποιούν τις προϋποθέσεις που θέτει το τελευταίο αυτό άρθρο. Έτσι, η Nahverkehrsgesellschaft υποστηρίζει ότι στην περίπτωση αυτή ο κανονισμός 1191/69 δεν εμποδίζει τη χορήγηση τέτοιων επιδοτήσεων.

100 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, δυνάμει του άρθρου 77 της Συνθήκης, ο εθνικός νομοθέτης έχει την εξουσία να χορηγεί δημόσιες επιδοτήσεις προοριζόμενες προς κάλυψη των ελλειμμάτων που δημιουργούνται στον τομέα των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών χωρίς να λαμβάνει υπόψη τον κανονισμό 1191/69, οπότε όμως οι ως άνω επιδοτήσεις εμπίπτουν πλήρως στη διαδικασία περί προηγούμενης κοινοποιήσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 88, παράγραφος 3, ΕΚ) σχετικά με την εξέταση των κρατικών ενισχύσεων.

Η απάντηση του Δικαστηρίου

101 Το άρθρο 77 της Συνθήκης προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας είναι σύμφωνες με τη Συνθήκη.

102 Στη σκέψη 37 της παρούσας αποφάσεως εκτέθηκε ότι, σε περίπτωση που δεν υφίσταται κανονισμός εφαρμοστέος στη διαφορά της κύριας δίκης, πρέπει να εξεταστεί αν οι επίμαχες επιδοτήσεις της κύριας δίκης εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων.

103 Όμως, από τις σκέψεις 65 και 66 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι ο κανονισμός 1191/69 μπορεί να έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης καθόσον ο Γερμανός νομοθέτης δεν απέκλεισε την εφαρμογή του στο σύστημα της χρηματοδοτικής αυτονομίας ή καθόσον δεν προέβλεψε κάτι τέτοιο στο πλαίσιο της τηρήσεως της αρχής της ασφαλείας δικαίου. Αν αποδειχθεί ότι τούτο συμβαίνει, οι διατάξεις του ως άνω κανονισμού έχουν εφαρμογή στις επίμαχες επιδοτήσεις και το αιτούν δικαστήριο δεν πρέπει να εξετάσει αν οι επιδοτήσεις είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις του πρωτογενούς δικαίου.

104 Εντούτοις, σε περίπτωση που ο κανονισμός 1191/69 δεν έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης, από την απάντηση στο πρώτο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος προκύπτει ότι, καθόσον οι επίμαχες επιδοτήσεις της κύριας δίκης πρέπει θα θεωρηθούν ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παροχής μεταφορικών υπηρεσιών στο πλαίσιο εκπληρώσεως υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, τηρουμένων των προϋποθέσεων που τίθενται με τις σκέψεις 89 έως 93 της παρούσας αποφάσεως, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 της Συνθήκης, οπότε παρέλκει η επίκληση της παρεκκλίσεως από τη διάταξη αυτή την οποία προβλέπει το άρθρο 77 της Συνθήκης.

105 Επομένως, οι διατάξεις του πρωτογενούς δικαίου που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις και την κοινή πολιτική μεταφορών έχουν εφαρμογή στις επιδοτήσεις της κύριας δίκης μόνον στον βαθμό που, αφενός, οι εν λόγω επιδοτήσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 1191/69 και, αφετέρου, αν οι επιδοτήσεις αυτές χορηγήθηκαν προς αντιστάθμιση δαπανών που αφορούν την εκπλήρωση υποχρεώσεως δημόσιας υπηρεσίας, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται με τις σκέψεις 89 έως 93 της παρούσας αποφάσεως.

106 Εντούτοις, ακόμα και στην περίπτωση στην οποία οι επίμαχες επιδοτήσεις πρέπει να εξεταστούν σε σχέση με τις διατάξεις της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων, η προβλεπόμενη από το άρθρο 77 της Συνθήκης παρέκκλιση, αυτή καθαυτή, δεν μπορεί να τύχει εν προκειμένω εφαρμογής.

107 Πράγματι, στις 4 Ιουνίου 1970 το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1107/70 του Συμβουλίου, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 135). Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) 1192/69 [...] και του κανονισμού (ΕΟΚ) 1191/69 [...], «τα κράτη μέλη δεν λαμβάνουν συντονιστικά μέτρα ούτε επιβάλλουν βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας τα οποία συνεπάγονται την παροχή ενισχύσεων, κατά το άρθρο 77 της Συνθήκης, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις και υπό τους ακολούθους όρους». Επομένως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να επικαλούνται το άρθρο 77 της Συνθήκης εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

108 Έτσι, καθόσον ο κανονισμός 1191/69 δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω και καθόσον οι επίμαχες επιδοτήσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ο κανονισμός 1107/70 περιέχει αποκλειστική απαρίθμηση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 77 της Συνθήκης.

109 Επομένως, στο δεύτερο σκέλος του προδικαστικού ερωτήματος πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 77 της Συνθήκης δεν μπορεί να εφαρμόζεται σε δημόσιες επιδοτήσεις που αντισταθμίζουν δαπάνες αφορώσες την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κανονισμός 1191/69.

Επί των δικαστικών εξόδων

110 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γερμανική, η Δανική, η Ισπανική, η Γαλλική και η Ολλανδική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 6ης Απριλίου 2000, το Bundesverwaltungsgericht, αποφαίνεται:

1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991, έχει την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να μην εφαρμόζει τον κανονισμό αυτό στην εκμετάλλευση τακτικών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών συγκοινωνιών που εξαρτώνται οπωσδήποτε από τη χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων και να περιορίζει την εφαρμογή του στις περιπτώσεις στις οποίες, ελλείψει επιδοτήσεων, δεν είναι δυνατή η παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι τηρείται δεόντως η αρχή της ασφαλείας δικαίου.

2) Η προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, κατά την οποία η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο, δεν εξαρτάται από τον τοπικό ή περιφερειακό χαρακτήρα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών ή από τη σημασία του σχετικού τομέα δραστηριότητας.

Εντούτοις, δημόσιες επιδοτήσεις που αποσκοπούν να παράσχουν τη δυνατότητα πραγματοποιήσεως της εκμεταλλεύσεως τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών δεν καλύπτονται από τη διάταξη αυτή καθόσον οι επιδοτήσεις αυτές πρέπει να θεωρούνται ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παροχών εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων προς εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Προς εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, το αιτούν δικαστήριο πρέπει να εξετάσει τη συνδρομή των ακόλουθων προϋποθέσεων:

— πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη·

— δεύτερον, οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια·

— τρίτον, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών·

— τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

3) Το άρθρο 77 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 73 ΕΚ) δεν μπορεί να εφαρμόζεται σε δημόσιες επιδοτήσεις που αντισταθμίζουν δαπάνες αφορώσες την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κανονισμός 1191/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 1893/91.

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

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 24 Ιουλίου 2003.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias