YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO

24 päivänä heinäkuuta 2003 *

Asiassa C-280/00,

jonka Bundesverwaltungsgericht (Saksa) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Altmark Trans GmbH

ja

Regierungspräsidium Magdeburg

vastaan

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,

Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgerichtin osallistuessa asian käsittelyyn,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

ennakkoratkaisun EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla) ja EY:n perustamissopimuksen 77 artiklan (josta on tullut EY 73 artikla) sekä julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1893/91 (EYVL L 169, s. 1), tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti G. C. Rodríguez Iglesias, jaostojen puheenjohtajat J.-P. Puissochet, M. Wathelet, R. Schintgen ja C. W. A. Timmermans (esittelevä tuomari) sekä tuomarit C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, V. Skouris, F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr, J. N. Cunha Rodrigues ja A. Rosas,

julkisasiamies: P. Léger,
kirjaaja: ensin osastopäällikkö D. Louterman-Hubeau, sitten johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Altmark Trans GmbH, edustajanaan Rechtsanwalt M. Ronellenfitsch,

— Regierungspräsidium Magdeburg, edustajanaan L.-H. Rode,

— Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, edustajanaan Rechtsanwalt C. Heinze,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Wolfcarius ja D. Triantafyllou,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Altmark Trans GmbH:n, edustajanaan M. Ronellenfitsch, Regierungspräsidium Magdeburgin, edustajanaan L.-H. Rode, Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH:n, edustajanaan C. Heinze, ja komission, asiamiehinään M. Wolfcarius ja D. Triantafyllou, 6.11.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 19.3.2002 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

ottaen huomioon 18.6.2002 annetun määräyksen suullisen käsittelyn uudelleen aloittamisesta,

kuultuaan Altmark Trans GmbH:n, edustajanaan M. Ronellenfitsch, Regierungspräsidium Magdeburgin, edustajanaan S. Karnop, Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH:n, edustajanaan C. Heinze, Saksan hallituksen, asiamiehenään M. Lumma, Tanskan hallituksen, asiamiehenään J. Molde, Espanjan hallituksen, asiamiehenään R. Silva de Lapuerta, Ranskan hallituksen, asiamiehenään

F. Million, Alankomaiden hallituksen, asiamiehenään N. A. J. Bel, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen, asiamiehenään J. E. Collins, avustajanaan E. Sharpston, QC, ja komission, asiamiehenään D. Triantafyllou, 15.10.2002 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 14.1.2003 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Bundesverwaltungsgericht on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 6.4.2000 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 14.7.2000, EY 234 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla) ja EY:n perustamissopimuksen 77 artiklan (josta on tullut EY 73 artikla) sekä julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1893/91 (EYVL L 169, s. 1; jäljempänä asetus N:o 1191/69), tulkinnasta.

2 Kysymys on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Altmark Trans GmbH (jäljempänä Altmark Trans) ja Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (jäljempänä Nahverkehrsgesellschaft) ja joka koskee sitä, että Regierungspräsidium Magdeburg (Magdeburgin alueen hallintoviranomainen; jäljempänä Regierungspräsidium) myönsi Altmark Transille toimilupia linja-autoilla toteutettavien linjaliikennepalvelujen tuottamiseen Landkreis Stendalissa (Saksa) ja julkista tukea kyseisten palvelujen suorittamiseen.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

"Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan."

4 Perustamissopimuksen 74 artiklassa (josta on tullut EY 70 artikla), joka sisältyy kolmannen osan liikennettä koskevaan IV osastoon, määrätään, että kysymyksissä, joita tämä osasto koskee, jäsenvaltiot toteuttavat perustamissopimuksen tavoitteita yhteisellä liikennepolitiikalla.

5 Perustamissopimuksen 77 artiklassa, joka myös kuuluu mainittuun IV osastoon, määrätään, että tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä.

6 Asetus N:o 1191/69 jakautuu kuuteen jaksoon, joista ensimmäinen sisältää yleiset säännökset (1 ja 2 artikla), toinen koskee yhteisiä periaatteita julkisen

palvelun velvoitteiden lakkauttamiseksi tai pitämiseksi voimassa (3—8 artikla), kolmas käsittelee yhden tai useamman ryhmän etujen vuoksi vahvistettujen henkilöliikenteen kuljetusmaksujen ja -ehtojen noudattamista (9 artikla), neljäs koskee yhteisiä hyvitysmenettelyitä (10—13 artikla), viides käsittelee sopimuksia julkisista palveluista (14 artikla) ja kuudes sisältää loppusäännökset (15—20 artikla).

7 Asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Tätä asetusta sovelletaan kuljetusyrityksiin, jotka harjoittavat rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä.

Jäsenvaltiot voivat jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yrityksen, jonka toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.

2. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

— 'kaupunki- ja esikaupunkiliikenteellä' liikennepalveluja, jotka täyttävät kaupunki- tai esikaupunkikeskuksen tarpeet sekä tällaisen keskuksen ja sitä ympäröivän alueen väliset tarpeet;

— 'alueellisella liikenteellä' liikennepalveluja, joita harjoitetaan alueen liikennetarpeiden täyttämiseksi.

3. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on lakkautettava kaikki tässä asetuksessa tarkoitetut julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvat rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä koskevat velvoitteet.

4. Sellaisten riittävien liikennepalvelujen varmistamiseksi, joissa otetaan erityisesti huomioon sosiaaliset tekijät ja ympäristötekijät sekä kaupunki- ja aluesuunnittelu, tai joiden tarkoituksena on tarjota määrähintoja tietyille matkustajaryhmille, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä kuljetusyrityksen kanssa sopimuksia julkisista palveluista. Tällaisten sopimusten edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista säädetään V jaksossa.

5. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin pitää voimassa tai asettaa 2 artiklassa tarkoitettuja kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikennettä taikka alueellista henkilöliikennettä koskevia julkisen palvelun velvoitteita. Edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista mukaan lukien hyvitysmenettelyistä säädetään II, III ja IV jaksossa.

— —

6. Lisäksi jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää, että 3 ja 4 kohtaa ei sovelleta henkilöliikenteessä yhteiskunnan yhden tai useamman tietyn ryhmän etujen vuoksi määrättyihin kuljetusmaksuihin ja -ehtoihin."

8 Asetuksen N:o 1191/69 6 artiklan 2 kohdan sanamuoto on seuraava:

"Päätöksissä pitää voimassa julkisen palvelun velvoite joko kokonaan tai osittain taikka lakkauttaa se tietyn määräajan kuluessa on määrättävä niistä aiheutuvien taloudellisten rasitusten hyvittämisestä; tällaisen hyvityksen suuruus on määrättävä 10—13 artiklassa säädettyjä yhteisiä menettelyjä noudattaen."

9 Saman asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Yhden tai useamman ryhmän etujen vuoksi vahvistettujen henkilöliikenteen kuljetusmaksujen ja -ehtojen noudattamisesta yrityksille aiheutuvista taloudellisista rasituksista suoritettavien hyvitysten suuruus on määritettävä 11—13 artiklassa säädettyjä yhteisiä menettelyjä noudattaen."

10 Asetuksen N:o 1191/69 17 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tämän asetuksen nojalla maksettavia hyvityksiä ei koske Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu alustava ilmoitusmenettely.

Jäsenvaltioiden on viipymättä toimitettava komissiolle velvoitelajeittain ryhmitellyt erittelyt hyvityksistä, jotka on maksettu kuljetusyrityksille niistä yrityksille

aiheutuvista taloudellisista rasituksista, jotka aiheutuvat 2 artiklassa tarkoitetun julkisen palvelun velvoitteen voimassa pitämisestä tahi yhden tai useamman ryhmän etujen vuoksi vahvistettujen henkilöliikenteen kuljetusmaksujen ja -ehtojen noudattamisesta henkilöliikenteessä."

Kansallinen lainsäädäntö

11 Liittovaltion liikenneministeriön 31.7.1992 antamassa Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehrissa (asetuksen N:o 1191/69, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1893/91, soveltamisalan määrittämisestä maanteiden henkilöliikenteeseen annettu asetus; BGBl., 1992 I, s. 1442), sellaisena kuin se on muutettuna 29.11.1994 (BGBl. 1994 I, s. 3630), säädettiin julkisen henkilöliikenteen osalta yleisesti, ettei asetusta N:o 1191/69 sovellettu 31.12.1995 asti yrityksiin, joiden toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.

12 Personenbeförderungsgesetzin (henkilöiden maaliikenteestä annettu laki; jäljempänä PBefG) 2 §:n 1 momentissa ja 1 §:n 1 momentissa säädetään, että henkilölinjaliikenteen harjoittaminen moottoriajoneuvoin edellyttää Saksassa toimiluvan saamista. Kyseinen toimilupa velvoittaa liikennöitsijän perimaan ainoastaan toimiluvan myöntäneen viranomaisen hyväksymän tariffin, noudattamaan hyväksyttyä aikataulua ja täyttämään sille laillisesti kuuluvat liikkeen harjoittamista ja kuljetuksia koskevat velvollisuutensa.

13 Linja-autolla hoidettavaa linjaliikennettä koskevan toimiluvan myöntämisen edellytyksistä säädettiin 31.12.1995 asti ainoastaan PBefG:n 13 §:ssä. Kyseisessä säännöksessä säädetään muun muassa edellytyksistä, jotka koskevat kuljetusyrityksen rahoituksellista asemaa ja luotettavuutta, ja toimilupahakemuksen

hylkäämisestä silloin, kun kyseinen palvelu vaikuttaa julkisyhteisön julkisen liikenteen etuihin. Jos useampi yritys haluaa tarjota samoja liikennepalveluja, asianomaisen viranomaisen on kyseisen 13 §:n 3 momentin nojalla otettava asianmukaisella tavalla huomioon se, kykeneekö jokin yrityksistä huolehtimaan kyseisistä palveluista riittävästi useiden vuosien ajan.

14 Saksan lainsäätäjä antoi 27.12.1993 Eisenbahnneuordnungsgesetzin (rautatieliikenteen uudelleenjärjestämisestä annettu laki; BGBl. 1993 I, s. 2378), jonka 6 §:n 116 momentissa erotetaan 1.1.1996 alkaen taloudellisesti itsenäisesti harjoitettu liikenne ja julkisena palveluna harjoitettu liikenne myönnettäessä toimilupia, jotka koskevat kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen harjoittamista.

15 PBefG:n 8 §:n 4 momentin ensimmäisessä virkkeessä säädetään periaatteesta, jonka mukaan julkisen kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palvelut on tuotettava taloudellisesti itsenäisesti.

16 Mainitun momentin toisessa virkkeessä taloudellisesti itsenäisesti tuotetut liikennepalvelut määritellään palveluiksi, joiden kulut katetaan saaduilla kuljetusmaksuilla ja maksuilla, jotka on saatu sellaisten säännösten nojalla, jotka koskevat hintatariffeihin ja liikenteen järjestämiseen liittyvien syiden vuoksi maksettavia korvauksia, sekä yrityksen muilla kauppaoikeudellisilla tuotoilla. Kuten tämän tuomion 13 kohdassa on esitetty, edellytykset, jotka koskevat toimiluvan myöntämistä taloudellisesti itsenäiselle liikenteelle, on määritelty PBefG:n 13 §:ssä.

17 PBefG:n 8 §:n 4 momentin kolmannessa virkkeessä säädetään, että jos riittävää liikennepalvelua ei voida tuottaa taloudellisesti itsenäisesti, sovelletaan asetuksen

N:o 1191/69 voimassa olevaa versiota. Kyseisen asetuksen mukaisesti julkisena palveluna tuotettavia liikennepalveluita koskevien toimilupien myöntämisen edellytykset on määritelty PBefG:n 13 a §:ssä.

18 Viimeksi mainitun säännöksen mukaan toimilupa on myönnettävä, jos se on tarpeen liikennepalvelun järjestämiseksi viranomaisen päätöksellä tai asetuksessa N:o 1191/69 tarkoitetulla julkisista palveluista tehtävällä sopimuksella ja jos se on julkisyhteisön kannalta edullisin mahdollinen ratkaisu.

Pääasia

19 Pääasia koskee toimilupia, jotka Regierungspräsidium myönsi Altmark Transille linja-autolla tapahtuvan linjaliikenteen harjoittamista varten Landkreis Stendalissa.

20 Altmark Transille myönnettiin alun perin toimilupia ajanjaksolle 25.9.1990—19.9.1994. Sille myönnettiin 27.10.1994 tehdyllä päätöksellä uudet toimiluvat, jotka olivat voimassa 31.10.1996 asti.

21 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Regierungspräsidium hylkäsi samalla Nahverkehrsgesellschaftin tekemät, kyseisten palvelujen tuottamista koskevat hakemukset. Perustellakseen päätöksensä Regierungspräsidium totesi, että Altmark Trans täytti PBefG:n 13 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohdassa säädetyt hyväksymisen edellytykset. Kyseistä palvelua jo tuottaneena yrityksenä Altmark Trans

nautti PBefG:n 13 §:n 3 momentin mukaista saavutetun aseman suojaa. Kyseinen suoja merkitsee sitä, että linjaliikennepalvelujen tuottamista koskeva tarjous, jonka tekee kyseisestä palvelusta parhaillaan vastaava yritys, on todennäköisesti parempi kuin uuden hakijayrityksen tekemä tarjous. Regierungspräsidiumin mukaan tällaisesta tarjouksesta ei ole kyse. Koska Altmark Trans tuottaa tappiota 0,58 Saksan markkaa ajokilometriä kohden, se tarvitsee määrältään kaikkein pienintä julkisista varoista maksettua täydennysrahoitusta.

22 Regierungspräsidium teki 30.7.1996 Altmark Transin tekemää oikaisuvaatimusta koskevan päätöksen, jolla se jatkoi kyseisten toimilupien voimassaoloa 31.10.2002 asti.

23 Nahverkehrsgesellschaft teki 27.10.1994 tehdystä päätöksestä oikaisuvaatimuksen ja väitti, että Altmark Trans ei täyttänyt PBefG:n 13 §:n mukaisia edellytyksiä, koska se ei ollut taloudellisesti toimintakykyinen yritys sen takia, ettei se kyennyt jatkamaan toimintaansa ilman julkista tukea, ja että sille myönnetyt toimiluvat olivat näin ollen lainvastaisia. Nahverkehrsgesellschaftin mukaan ei ollut myöskään totta, että Altmark Trans tarvitsi kaikkein pienintä tukea. Regierungspräsidium hylkäsi kyseisen oikaisuvaatimuksen 29.6.1995 tekemällään päätöksellä.

24 Nahverkehrsgesellschaft nosti 27.10.1994 ja 30.7.1996 tehdyistä päätöksistä kanteen Verwaltungsgericht Magdeburgissa (Magdeburgin ensimmäisen oikeusasteen hallinto-oikeus) (Saksa), joka hylkäsi kanteen.

25 Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt (Saksi-Anhaltin valitusasteen hallinto-oikeus) (Saksa) hyväksyi Nahverkehrsgesellschaftin kanteen ja kumosi näin ollen päätökset, joilla Altmark Transille oli myönnetty toimiluvat. Kyseinen tuomio-

istuin katsoi muun muassa, että 30.7.1996 tehdyn päätöksen ajankohtana Altmark Transin taloudellinen toimintakyky ei ollut enää taattu, koska se tarvitsi Landkreis Stendalin tukea toteuttaakseen kyseisissä toimiluvissa tarkoitetut palvelut. Se katsoi myös, että kyseinen tuki oli ristiriidassa valtiontukea koskevan yhteisön oikeuden ja erityisesti asetuksen N:o 1191/69 kanssa.

26 Oberverwaltungsgericht totesi tältä osin, että Saksan liittotasavalta oli käyttänyt asetuksessa N:o 1191/69 tarjottua mahdollisuutta jättää kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset yritykset, joiden toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen, ainoastaan 31.12.1995 asti. Se katsoi näin ollen, että kyseisen päivämäärän jälkeen kyseinen julkinen tuki oli sallittua ainoastaan siinä tapauksessa, että asetuksessa säädetyt edellytykset täytettiin. Näihin edellytyksiin kuuluu vaatimus julkisen palvelun velvoitteiden asettamisesta joko sopimuksella tai toimivaltaisten viranomaisten toimenpitein. Koska Landkreis Stendal ei ollut tehnyt Altmark Transin kanssa sopimusta eikä ollut toteuttanut hallintotointa kyseisen asetuksen säännösten mukaisesti, Oberverwaltungsgericht katsoi, ettei Landkreisilla ollut 1.1.1996 alkaen enää oikeutta antaa Altmark Transille tukea niiden palvelujen tuottamiseksi, joita sille myönnetyt toimiluvat koskivat.

27 Altmark Trans valitti Oberverwaltungsgerichtin päätöksestä Revisionmenettelyssä Bundesverwaltungsgerichtiin. Viimeksi mainittu katsoo, että PBefG:n 8 §:n 4 momentin säännösten perusteella voidaan kysyä, voidaanko sellaista kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueelliseen linjaliikenteen harjoittamista, jota ei voida toteuttaa kannattavasti kyseisistä kuljetuksista saatujen maksujen turvin ja joka on näin ollen välttämättä riippuvainen julkisesta tuesta, pitää kansallisen oikeuden nojalla taloudellisesti itsenäisesti tuotettuna palveluna vai onko sitä välttämättä pidettävä julkisena palveluna.

28 Bundesverwaltungsgericht katsoo tältä osin, että kyseinen julkinen tuki voi kuulua PBefG:n 8 §:n 4 momentissa olevan käsitteen "yrityksen muut kauppa-

oikeudelliset tuotot" alaan. Tukeutumalla tavanomaisiin kansallista oikeutta koskeviin tulkintamenetelmiin Bundesverwaltungsgericht tekee sen päätelmän, että se, että julkinen tuki on välttämätöntä, ei välttämättä merkitse sitä, ettei liikennepalveluja tuoteta taloudellisesti itsenäisesti.

29 Bundesverwaltungsgericht esittää kuitenkin epäilyksiä sen suhteen, johtavatko perustamissopimuksen 77 ja 92 artikla ja asetus N:o 1191/69 välttämättä siihen, että PBefG:n 8 §:n 4 momentin toista virkettä on Oberverwaltungsgerichtin esittämällä tavalla tulkittava yhteisön oikeuden mukaisesti. Ottaen huomioon kieltojärjestelmän monimutkaisuuden, poikkeukset ja poikkeuksien poikkeukset Bundesverwaltungsgericht katsoo, että yhteisöjen tuomioistuimen olisi ratkaistava nämä ongelmat.

Ennakkoratkaisukysymys

30 Koska Bundesverwaltungsgericht katsoo, että sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa yhteisön oikeussääntöjen ulottuvuus on epäselvä ja että ennakkoratkaisu on tarpeellinen pääasian ratkaisemiseksi, se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Estävätkö EY [77 ja 92] artiklan määräykset ja asetuksen N:o 1191/69 säännökset, sellaisina kuin ne ovat muutettuina asetuksella N:o 1893/91, sellaisen kansallisen lainsäädännön soveltamisen, jossa sallitaan linjaliikennepalveluja koskevien toimilupien myöntäminen sellaiselle kaupunki- tai esikaupunkiliikenteelle taikka alueelliselle liikenteelle, joka on väistämättä riippuvaista tuesta, noudattamatta kyseisen asetuksen II, III ja IV jaksoon sisältyviä säännöksiä?"

31 Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin on täsmentänyt, että mainittu kysymys on ymmärrettävä siten, että se jakautuu seuraaviin kolmeen osaan:

"1) Kuuluvatko tuet, joiden tarkoituksena on korvata julkisen paikallisen henkilöliikennepalvelun harjoittamisen aiheuttama tappio, joka tapauksessa EY[:n perustamissopimuksen 92] artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen kiellon piiriin vai onko niiden alueellinen luonne huomioon ottaen katsottava, että tällaiset tuet eivät ole lähtökohtaisesti omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan? Voiko tähän kysymykseen annettava vastaus riippua kussakin tapauksessa kyseessä olevan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen alalla vallitsevasta täsmällisestä tilanteesta ja toiminnan merkittävyydestä?

2) Annetaanko EY[:n perustamissopimuksen 77] artiklassa yleisesti ottaen lainsäätäjälle mahdollisuus sallia julkiset tuet, joiden tarkoituksena on korvata tappioita kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen alalla, ottamatta huomioon asetusta N:o 1191/69?

3) Sallitaanko asetuksessa N:o 1191/69 se, että kansallinen lainsäätäjä antaa toimiluvan julkisen kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottamiseen, joka on väistämättä riippuvaista julkisista tuista, noudattamatta kyseisen asetuksen II, III ja IV jaksoja ja siten, että näitä säännöksiä on säädetty sovellettaviksi vain silloin, kun riittävän liikennepalvelun tuottaminen ei ole mahdollista tähän turvautumatta? Johtuuko tämä kansalliselle lainsäätäjälle suotu liikkumavara erityisesti oikeudesta, joka tälle on saatettu tunnustaa asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1893/91, ja jonka nojalla tämä voi sulkea kokonaan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kaupunki- tai esikaupunkiliikennettä taikka alueellista liikennettä harjoittavat yritykset?"

Alustavat toteamukset

32 Toimilupien myöntäminen Altmark Transille riitautetaan kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa ainoastaan niiltä osin kuin se tarvitsi julkista tukea täyttääkseen kyseisistä toimiluvista johtuvat julkisen palvelun velvoitteet. Oikeusriita koskee näin ollen erityisesti kysymystä siitä, onko Altmark Transin tällä tavoin saama tuki myönnetty lainmukaisesti.

33 Kansallinen tuomioistuin on ensiksi todennut, että tukien maksaminen Altmark Transille pääasiassa kyseessä olevien toimilupien hyödyntämiseksi taloudellisesti itsenäisesti ei ollut kansallisen oikeuden vastaista, minkä jälkeen se pohtii, onko kyseinen tuki yhteisön oikeuden mukaista.

34 Julkista tukea koskevat perustamissopimuksen pääasialliset määräykset ovat valtiontukea koskevat määräykset eli perustamissopimuksen 92 artikla ja sitä seuraavat artiklat. Perustamissopimuksen 77 artikla sisältää liikenteen alalla valtiontukea koskeviin yleisiin määräyksiin sovellettavan poikkeuksen, koska siinä määrätään, että tuki on perustamissopimuksen mukaista, jos se vastaa liikenteen yhteensovittamisen tarpeita tai on korvausta tiettyjen julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä.

35 On todettava, että neuvosto antoi asetuksen N:o 1191/69 EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 71 artikla) ja EY:n perustamissopimuksen 94 artiklan (josta on tullut EY 89 artikla) nojalla eli sekä yhteistä liikennepolitiikkaa että valtiontukea koskevien määräysten nojalla.

36 Asetuksella N:o 1191/69 luodaan yhteisön järjestelmä, jota sovelletaan julkisen palvelun velvoitteisiin liikenteen alalla. Asetuksen 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yritykset, joiden toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.

37 Tässä tilanteessa on aluksi tutkittava, sovelletaanko asetusta N:o 1191/69 sellaisiin liikennepalveluihin, joista pääasiassa on kyse. Ainoastaan, jos tähän vastataan kieltävästi, on tarpeen tutkia perustamissopimuksen valtiontukia koskevien yleisten määräysten soveltamista siihen tukeen, josta pääasiassa on kyse. Näin ollen on asianmukaista vastata ensiksi ennakkoratkaisukysymyksen kolmanteen osaan.

Ennakkoratkaisukysymyksen kolmas osa

38 Ennakkoratkaisukysymyksen kolmannessa osassa kansallinen tuomioistuin kysyy, voidaanko asetusta N:o 1191/69 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa tulkita siten, että siinä annetaan jäsenvaltiolle oikeus olla soveltamatta kyseistä asetusta sellaisen kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottamiseen, joka on väistämättä riippuvaista julkisista tuista, ja soveltaa kyseistä asetusta ainoastaan sellaisiin tapauksiin, joissa ilman tukea riittävän liikennepalvelun tuottaminen ei ole mahdollista.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

39 Altmark Trans, Regierungspräsidium ja Nahverkehrsgesellschaft katsovat, että asetuksen N:o 1191/69 perusteella ei ole mahdollista päätellä, että kuljetusyri-

tyksille maksettu julkinen tuki olisi yhteisön oikeuden mukaista ainoastaan silloin, kun yritykselle asetetaan kyseisessä asetuksessa tarkoitettuja julkisen palvelun velvoitteita tai kun kyseisen asetuksen mukaisesti on tehty julkista palvelua koskeva sopimus.

40 Edellä mainitut tahot toteavat muun muassa, että Saksan lainsäätäjä on tehnyt eron taloudellisesti itsenäisesti suoritettujen liikennepalvelujen ja julkisena palveluna suoritettujen liikennepalvelujen välillä. PBefG:n 8 §:n 4 momentin nojalla asetusta N:o 1191/69 sovelletaan niiden mukaan ainoastaan julkisena palveluna suoritettuihin kuljetuksiin. Taloudellisesti itsenäisesti toteutetut liikennepalvelut eivät näin ollen kuulu kyseisen asetuksen soveltamisalaan.

41 Altmark Trans, Regierungspräsidium ja Nahverkehrsgesellschaft toteavat, että vaikka Saksan lainsäätäjä ei 1.1.1996 jälkeen enää turvaudukaan asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyyn yleiseen poikkeusmahdollisuuteen, se on kuitenkin välillisesti säätänyt kyseisen asetuksen soveltamista koskevasta poikkeuksesta sellaisten kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palvelujen osalta, jotka tuotetaan taloudellisesti itsenäisesti. Koska kyseisessä asetuksessa sallittiin yleinen poikkeus, kyseisellä lainsäätäjällä oli myös mahdollisuus säätää osittaisesta poikkeuksesta. Tässä tilanteessa on nimittäin sovellettava periaatetta "joka voi enemmän voi myös vähemmän".

42 Komissio väittää, että koska kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja ei ole asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan nojalla jätetty kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, kansallisen lainsäätäjän on säänneltävä linjaliikennepalvelun harjoittamista joko asettamalla julkisen palvelun velvoitteita kyseisen asetuksen II—IV jakson mukaisesti tai sopimuksilla, joissa määrätään tällaisista velvoitteista ja jotka ovat mainitun asetuksen V jakson säännösten mukaisia.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

43 Tähän kysymyksen osaan vastaamiseksi on aluksi tutkittava, säädetäänkö asetuksessa N:o 1191/69 pakottavasta järjestelmästä, jota jäsenvaltiot ovat velvollisia noudattamaan silloin, kun ne aikovat asettaa julkisen palvelun velvoitteita maaliikenteen alalla.

44 Sekä asetuksen johdanto-osan perustelukappaleista että sen asetusosasta ilmenee selvästi, että siinä säädetään tosiasiassa jäsenvaltioita velvoittavasta järjestelmästä.

45 Asetuksen N:o 1191/69 johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan yksi yhteisen liikennepolitiikan tavoitteista on poistaa erot, jotka ilmenevät jäsenvaltioiden asettamina, kuljetusyrityksiin kohdistuvina julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvina velvoitteina ja jotka ovat sellaisia, että ne saattavat olennaisesti vääristää kilpailun edellytyksiä. Mainitun asetuksen toisen perustelukappaleen mukaan on näin ollen tarpeen lakkauttaa kyseisessä asetuksessa määritellyt julkisen palvelun velvoitteet, vaikka joissakin tapauksissa on kuitenkin välttämätöntä pitää voimassa tällaiset velvoitteet riittävien liikennepalvelujen varmistamiseksi.

46 Tässä tarkoituksessa asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on lakkautettava kaikki kyseisessä asetuksessa tarkoitetut julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvat rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä koskevat velvoitteet. Saman artiklan 4 kohdan mukaan sellaisten riittävien liikennepalvelujen varmistamiseksi, joissa otetaan erityisesti huomioon sosiaaliset tekijät ja ympäristötekijät sekä kaupunki- ja aluesuunnittelu tai joiden tarkoituksena on tarjota määrähintoja tietyille matkustajaryhmille, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä kuljetusyrityksen kanssa sopimuksia julkisista palveluista V jaksossa

säädettyjen edellytysten ja tarkempien ehtojen mukaisesti. Saman artiklan 5 kohdassa todetaan kuitenkin lisäksi, että kyseiset viranomaiset voivat kuitenkin pitää voimassa tai asettaa kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikennettä taikka alueellista henkilöliikennettä koskevia julkisen palvelun velvoitteita ja että tätä koskevista edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista, mukaan lukien hyvitysmenettelyistä, säädetään mainitun asetuksen II—IV jaksossa.

47 Niiltä osin kuin pääasiassa kyseessä olevilla toimiluvilla asetetaan julkisen palvelun velvoitteita, joiden täytäntöönpanoon liittyy julkista rahoitustukea, tällaisten toimilupien ja kyseisten tukien myöntämiseen sovellettiin näin ollen lähtökohtaisesti asetusta N:o 1191/69.

48 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yritykset, joiden toiminta rajoittuu yksinomaan kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen taikka alueelliseen liikenteeseen.

49 Saksan liittotasavalta käytti aluksi eli 31.12.1995 asti hyväkseen asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyä poikkeusta jättämällä kaupunki- tai esikaupunkiliikennettä taikka alueellista liikennettä hoitavat kuljetusyritykset kyseistä asetusta koskevan kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle.

50 Saksan lainsäädäntöön ei enää 1.1.1996 jälkeen sisälly nimenomaisesti tällaista poikkeusta. PBefG:n 8 §:n 4 momentin kolmannessa virkkeessä ja 13 a §:ssä on päinvastoin säädetty, että mainittua asetusta sovelletaan sellaisten toimilupien myöntämiseen, jotka koskevat julkisena palveluna toteutettavaa linja-autoliikennettä Saksassa. Saksan lainsäädännössä ei kuitenkaan nimenomaisesti määritellä, onko asetusta sovellettava myös sellaisten toimilupien myöntämiseen, jotka koskevat taloudellisesti itsenäisesti toteutettavaa linja-autoliikennettä.

51 Tältä osin on tutkittava, onko se, ettei asetusta N:o 1191/69 ole sovellettu taloudellisesti itsenäisesti tuotettuihin palveluihin — olettaen että palvelut todella on tuotettu itsenäisesti — mainitun asetuksen vastaista.

52 Altmark Trans, Regierungspräsidium ja Nahverkehrsgesellschaft väittävät, että koska asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa sallitaan tietyn liikennepalvelujen ryhmän sulkeminen mainitun asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, kyseisessä säännöksessä on sitäkin suuremmalla syyllä sallittava se, että osa tällaisista palveluista suljetaan kyseisen soveltamisalan ulkopuolelle.

53 On muistettava, että kuten tämän tuomion 44—47 kohdassa on todettu, asetuksella N:o 1191/69 säädetään järjestelmästä, jota jäsenvaltiot ovat velvollisia noudattamaan silloin, kun ne aikovat asettaa julkisen palvelun velvoitteita maaliikenteen alalla.

54 Jäsenvaltiot voivat kuitenkin asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan nojalla säätää kyseisen asetuksen säännöksiin kohdistuvasta poikkeuksesta sellaisten yritysten osalta, jotka tuottavat kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja. Saksan lainsäätäjä on käyttänyt tätä poikkeusta hyväkseen 31.12.1995 asti.

55 Tässä tilanteessa on katsottava, että 1.1.1996 voimaan tullut PBefG:n muutos tukee asetuksen N:o 1191/69 tavoitteiden toteutumista.

56 Saksan lainsäätäjä on kyseisellä muutoksella tehnyt nimittäin linja-autoilla toteutettavaa henkilöliikennettä koskevien toimilupien myöntämisen osalta eron taloudellisesti itsenäisesti toteutettavien palvelujen järjestelmän ja julkisen palvelun järjestelmän välillä. Asetus N:o 1191/69 on PBefG:n 13 a §:n nojalla tullut sovellettavaksi julkisen palvelun järjestelmän toimilupien myöntämiseen. PBefG:n kyseinen muutos on näin ollen supistanut kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaa. Saksan lainsäädäntö on näin ollen siirtynyt lähemmäksi asetuksessa asetettuja tavoitteita.

57 Edellä esitetystä seuraa, että jäsenvaltio voi lainmukaisesti asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetyn poikkeusmahdollisuuden perusteella paitsi sulkea kokonaan asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelut myös soveltaa kyseistä poikkeusta rajallisemmin. Kyseisessä säännöksessä annetaan toisin sanoen Saksan lainsäätäjälle lähtökohtainen mahdollisuus säätää, että taloudellisesti itsenäisesti toteutettujen liikennepalvelujen osalta voidaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita ja myöntää tukia ilman, että kyseisessä asetuksessa säädettyjä edellytyksiä ja tarkempia ehtoja on noudatettava.

58 Kansallisessa lainsäädännössä on kuitenkin selvästi rajattava se, miten kyseistä poikkeusmahdollisuutta käytetään, jotta on mahdollista määritellä, missä tilanteessa kyseistä poikkeusta sovelletaan ja missä tilanteessa sovelletaan asetusta N:o 1191/69.

59 Kuten vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, oikeusvarmuutta koskevan vaatimuksen täyttämiseksi on nimittäin erityisen tärkeää, että yksityisten oikeudellinen asema on selvä ja täsmällinen, jotta heillä on mahdollisuus tuntea kaikki oikeutensa ja, jos tarvetta on, mahdollisuus vedota niihin kansallisissa tuomioistuimissa (ks. asia 29/84, komissio v. Saksa, tuomio 23.5.1985, Kok. 1985, s. 1661, Kok. Ep. VIII, s. 231, 23 kohta; asia 363/85, komissio v. Italia, tuomio

9.4.1987, Kok. 1987, s. 1733, 7 kohta; asia C-59/89, komissio v. Saksa, tuomio 30.5.1991, Kok. 1991, s. I-2607, 18 kohta ja asia C-236/95, komissio v. Kreikka, tuomio 19.9.1996, s. I-4459, 13 kohta).

60 Ennakkoratkaisupyyntö sisältää osoituksia siitä, että on aihetta epäillä, ettei tässä tapauksessa ole noudatettu kyseisiä selvyyttä koskevia vaatimuksia.

61 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee nimittäin, että taloudellista itsenäisyyttä koskevaa järjestelmää voidaan soveltaa myös sellaisiin yrityksiin, jotka tarvitsevat julkista tukea liikennepalveluja koskevien toimilupien hyödyntämiseksi. Kansallinen tuomioistuin on toisaalta todennut, että "kun kyse on kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palveluista, jotka ovat suurelta osin tappiollisia, tämä lainsäätäjän yritykselle tarjoama valinta-oikeus sivuutetaan käytännössä, koska julkisten tukien välttämättömyydestä seuraa automaattisesti se, että palvelu kuuluu julkisen palvelun alaan".

62 Edellä esitetystä tuntuisi seuraavan, että sellaiset liikennepalveluja koskevat toimiluvat, joiden hyödyntämiseen tarvitaan julkista tukea, voivat kuulua sekä taloudellista itsenäisyyttä koskevaan järjestelmään että julkisen palvelun järjestelmään. Jos näin todellakin on, kyseessä olevassa kansallisessa lainsäädännössä ei määritellä selvästi ja täsmällisesti sitä, missä tilanteessa tällaiset toimiluvat kuuluvat mihinkin järjestelmään. Koska asetusta N:o 1191/69 ei sovelleta taloudellista itsenäisyyttä koskevaan järjestelmään, mahdollinen epävarmuus kyseisen järjestelmän rajaamisesta suhteessa julkisen palvelun järjestelmään ulottuu myös siihen, mikä kyseisen asetuksen soveltamisala Saksassa on.

63 Kansallisen tuomioistuimen asiana on tarkistaa, vastaako tapa, jolla Saksan lainsäätäjä on soveltanut asetuksen N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyä poikkeusmahdollisuutta, oikeusvarmuuden periaatteen noudattamisen edellyttämiä selvyyden ja täsmällisyyden vaatimuksia.

64 Ennakkoratkaisukysymyksen kolmanteen osaan on näin ollen vastattava, että asetusta N:o 1191/69 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa on tulkittava siten, että siinä annetaan jäsenvaltiolle oikeus olla soveltamatta kyseistä asetusta kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottamiseen, joka on väistämättä riippuvaista julkisista tuista, ja soveltaa kyseistä asetusta ainoastaan sellaisiin tapauksiin, joissa ilman tukea riittävän liikennepalvelun tuottaminen ei ole mahdollista, edellyttäen kuitenkin, että oikeusvarmuuden periaatetta noudatetaan asianmukaisesti.

65 On vielä täsmennettävä, että niiltä osin kuin kansallinen tuomioistuin katsoo, että pääasiassa ei ole noudatettu oikeusvarmuuden periaatetta, sen on otettava huomioon, että asetusta N:o 1191/69 on sovellettava Saksassa täysimääräisesti ja että kyseistä asetusta sovelletaan näin ollen myös taloudellista itsenäisyyttä koskevaan järjestelmään. Tällaisessa tilanteessa on tutkittava, onko pääasiassa kyseessä olevat toimiluvat myönnetty asetuksen mukaisesti, ja jos näin on, on tutkittava, onko pääasiassa kyseessä olevat tuet annettu asetuksen mukaisesti. Niiltä osin kuin kyseiset toimiluvat ja tuet eivät vastaa asetuksessa N:o 1191/69 säädettyjä edellytyksiä, kansallisen tuomioistuimen on todettava, etteivät ne ole yhteisön oikeuden mukaisia, ilman, että niitä olisi tarkasteltava suhteessa perustamissopimuksen määräyksiin.

66 Kansallisen tuomioistuimen on näin ollen ainoastaan siinä tapauksessa, että se katsoo, ettei asetusta N:o 1191/69 sovelleta taloudellisesti itsenäisesti harjoitettua toimintaa koskevaan järjestelmään ja että Saksan lainsäätäjä on käyttänyt kyseisessä asetuksessa säädettyä poikkeusmahdollisuutta oikeusvarmuuden periaatteen mukaisella tavalla, tutkittava, onko pääasiassa kyseessä olevat tuet myönnetty perustamissopimuksen valtiontukea koskevien määräysten mukaisesti.

Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäinen osa

67 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäisellä osalla kansallinen tuomioistuin haluaa selvittää, sovelletaanko tukiin, joiden tarkoituksena on kattaa kaupunki-

tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen julkisen palvelun tappioita, kaikissa tilanteissa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa vai onko katsottava, että ottaen huomioon se, että tuotetut liikennepalvelut ovat paikallisia tai alueellisia, ja tarvittaessa myös kyseisen toiminnan merkitys tällaiset tuet eivät ole omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

68 Altmark Trans, Regierungspräsidium ja Nahverkehrsgesellschaft väittävät, että pääasiassa kyseessä olevilla tuilla ei ole minkäänlaista vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, koska ne koskevat ainoastaan paikallisia palveluja ja ovat joka tapauksessa määriltään niin vähäisiä, etteivät ne vaikuta kauppaan tuntuvasti.

69 Komissio väittää sitä vastoin, että kahdeksan jäsenvaltiota on vuodesta 1995 alkaen avannut vapaasta tahdostaan tiettyjä kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muiden jäsenvaltioiden yritysten kilpailulle ja että on olemassa erilaisia esimerkkejä tietyn jäsenvaltion sellaisista kuljetusyrityksistä, jotka harjoittavat toimintaa toisessa jäsenvaltiossa. Tämä markkinoiden avautuminen tietyissä jäsenvaltioissa osoittaa hyvin, että jäsenvaltioiden välinen kauppa ei ole ainoastaan mahdollista ja potentiaalista, vaan jo todellista.

70 On muistettava, että yhteisöjen tuomioistuin on 18.6.2002 antamallaan määräyksellä päättänyt aloittaa uudelleen suullisen käsittelyn käsiteltävänä olevassa asiassa antaakseen pääasian asianosaisille, jäsenvaltioille, komissiolle ja neuvostolle mahdollisuuden esittää huomautuksensa niistä seurauksista, joita asiassa C-53/00, Ferring, 22.11.2001 annetulla tuomiolla (Kok. 2001, s. I-9067) voi olla sen vastauksen kannalta, joka nyt käsiteltävänä olevassa asiassa annetaan ennakkoratkaisukysymykseen.

71 Toisessa istunnossa, joka pidettiin 15.10.2002, Altmark Trans ja Regierungspräsidium sekä Saksan ja Espanjan hallitukset ehdottivat pääasiallisesti, että yhteisöjen tuomioistuin vahvistaisi asiassa Ferring annetussa tuomiossa vahvistetut periaatteet. Ne katsovat näin ollen, että valtion julkisille palveluille myöntämä rahoitus ei ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jos viranomaisten myöntämät edut eivät ylitä julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvia kustannuksia.

72 Edellä mainitut tahot toteavat tältä osin pääasiallisesti, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa olevaa tuen käsitettä sovelletaan ainoastaan sellaisiin toimenpiteisiin, joiden perusteella yksi tai useampi yritys saa taloudellista etua. Julkisesta tuesta, jolla ainoastaan korvataan julkisen palvelun velvoitteista aiheutuvat kustannukset, ei koidu todellista etua sen saaneelle yritykselle. Tällaisessa tapauksessa kilpailu ei myöskään vääristy, koska jokainen yritys voi saada julkista tukea sillä edellytyksellä, että se tuottaa julkisia liikennepalveluja valtion velvoittamana.

73 Kyseisessä toisessa istunnossa Tanskan, Ranskan, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset ovat pääasiallisesti esittäneet, että yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi noudattaa lähestymistapaa, jota julkisasiamies Jacobs on ehdottanut asiassa C-126/01, GEMO, tuomio 20.11.2003 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa), 30.4.2002 antamassaan ratkaisuehdotuksessa. Tämän lähestymistavan mukaan on tehtävä ero kahdenlaisten tapausten välillä. Silloin, kun valtion myöntämän rahoituksen ja selvästi määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden välillä on suora ja ilmeinen yhteys, valtion maksamat määrät eivät ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea. Sen sijaan silloin, kun tällaista yhteyttä ei ole tai kun julkisen palvelun velvoitteita ei ole määritelty selvästi, kyseisten viranomaisten maksamat määrät ovat tukia.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

74 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan vastaamiseksi on tutkittava perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa olevan valtiontuen käsitteen eri tekijöitä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen luokitteleminen tueksi edellyttää, että kaikki kyseisessä määräyksessä tarkoitetut edellytykset täyttyvät (ks. mm. asia C-142/87, Belgia v. komissio, ns. Tubemeuse-tapaus, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, 25 kohta; yhdistetyt asiat C-278/92—C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 20 kohta ja asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, 68 kohta).

75 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavista edellytyksistä. Ensinnäkin kyse on oltava valtion toimenpiteestä tai valtion varoilla toteutetusta toimenpiteestä. Kyseisen toimenpiteen on toiseksi oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kolmanneksi toimenpiteellä on annettava etua sille, joka on toimenpiteen kohteena. Neljänneksi toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua.

76 Kansallisen tuomioistuimen esittämä kysymys koskee erityisesti toista edellä mainituista edellytyksistä.

77 Tältä osin on aluksi todettava, ettei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkinen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

78 Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät (ks. tämänsuuntaisesti asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988, s. 4067, 19 kohta; asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 26 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 40 kohta).

79 Käsiteltävänä olevassa asiassa tämä toteamus ei ole ainoastaan hypoteettinen, koska — kuten muun muassa komission huomautuksista ilmenee — useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen ryhtyneet avaamaan tiettyjä kuljetusmarkkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle siten, että useat yritykset tarjoavat jo kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muissa jäsenvaltioissa kuin alkuperävaltiossaan.

80 Seuraavaksi on huomautettava, että vähämerkityksisestä tuesta annettu komission tiedonanto (EYVL C 68, s. 9) ei koske kuljetusalaa, mikä ilmenee sen neljännestä perustelukappaleesta. Vastaavasti EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annettua komission asetusta (EY) N:o 69/2001 (EYVL L 10, s. 30) ei sovelleta mainittuun alaan kyseisen asetuksen kolmannen perustelukappaleen ja 1 artiklan a alakohdan mukaisesti.

81 Lopuksi on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei ole olemassa tiettyä rajaa tai prosenttilukua, jonka alittavan toimenpiteen osalta voitaisiin katsoa, että sillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuen suhteellisen vähäinen merkitys tai tukea saavan yrityksen suhteellisen vaatimaton koko ei nimittäin sulje pois sitä mahdollisuutta, että se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. em. Tubemeuse-tapaus, tuomion 43 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 42 kohta).

82 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan toinen soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

83 Jotta valtion toimenpiteeseen voidaan soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa, sitä on kuitenkin myös voitava pitää toimenpiteen kohteena olevalle yritykselle myönnettynä etuna, kuten tämän tuomion 75 kohdassa on todettu.

84 Tältä osin tukina pidetään sellaisia toimenpiteitä, jotka muodossa tai toisessa ovat omiaan suosimaan yrityksiä välittömästi tai välillisesti (asia 6/64, Costa, tuomio 15.7.1964, s. 1141, 1161, Kok. Ep. I, s. 211) tai joita on pidettävä sellaisena taloudellisena etuna, jota edunsaajayritys ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan (asia C-39/94, SFEI ym., tuomio 11.7.1996, Kok. 1996, s. I-3547, 60 kohta ja asia C-342/96, Espanja v. komissio, tuomio 29.4.1999, Kok. 1999, s. I-2459, 41 kohta).

85 On kuitenkin muistettava, mitä yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt jäteöljyhuollosta 16 päivänä kesäkuuta 1975 annetussa neuvoston direktiivissä 75/439/ETY (EYVL L 194, s. 23) säädetyn korvauksen osalta. Kyseinen korvaus voitiin myöntää yrityksille, jotka jäsenvaltion velvoittamana keräävät jäteöljyä ja/tai huolehtivat siitä, edellyttäen, että korvaukset eivät ylitä yritysten vuotuisia, kattamattomia, todellisten kirjausten mukaisia kustannuksia, kun otetaan huomioon kohtuullinen voitto. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tämäntyyppinen korvaus ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettu tuki vaan jätteitä keräävien tai käsittelevien yritysten tarjoamista palveluista maksettava vastike (ks. asia 240/83, ADBHU, tuomio 7.2.1985, Kok. 1985, s. 531, 3 kohdan viimeinen virke ja 18 kohta).

86 Yhteisöjen tuomioistuin on vastaavasti katsonut, että siltä osin kuin lääketehtaille määrätty suoramyyntivero vastaa tukkukauppias-jakelijoille näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä todellisuudessa aiheutuneita lisäkustannuksia, sitä, ettei tukkukauppias-jakelijoilla ole velvollisuutta maksaa kyseistä veroa, voidaan pitää vastikkeena suoritetuista palveluista ja näin ollen toimenpiteenä, joka ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettu valtiontuki. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että silloin kun myönnetyn vapautuksen ja aiheutuneiden lisäkustannusten vastaavuutta koskeva edellytys on täyttynyt, tukkukauppias-jakelijat eivät todellisuudessa saa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua, koska kyseisellä toimenpiteellä ainoastaan asetetaan tukkukauppias-jakelijat ja lääketehtaat vertailukelpoiseen kilpailutilanteeseen (em. asia Ferring, tuomion 27 kohta).

87 Tästä oikeuskäytännöstä seuraa, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa.

88 Jotta tällaista korvausta ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, tiettyjen edellytysten on kuitenkin täytyttävä.

89 Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi. Kansallisen tuomioistuimen on näin ollen sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa tutkittava, ilmenevätkö Altmark Transille asetetut julkisen palvelun velvoitteet selvästi mainitussa asiassa kyseessä olevasta kansallisesta lainsäädännöstä ja/tai toimiluvista.

90 Toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jotta vältettäisiin sellaisen taloudellisen edun sisältyminen korvaukseen, joka olisi omiaan suosimaan edunsaajayritystä suhteessa sen kilpailijayrityksiin.

91 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen käsitteen alaan kuuluu myös rahoituksellinen toimenpide, jolla jäsenvaltio korvaa yrityksen kärsimiä tappioita ilman, että tällaisen korvauksen parametrit on vahvistettu etukäteen, silloin kun jälkikäteen ilmenee, että tiettyjen palvelujen toteuttaminen julkisen palvelun velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi ei ole ollut taloudellisesti kannattavaa.

92 Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Tällaisen edellytyksen noudattaminen on välttämätöntä sen takaamiseksi, ettei edunsaajayritykselle myönnetä sellaista etua, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua vahvistamalla kyseisen yrityksen kilpailuasemaa.

93 Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

94 Edellä esitetystä seuraa, että siltä osin kuin julkiset tuet, jotka myönnetään sellaisille yrityksille, joiden tehtäväksi on nimenomaisesti annettu julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja joiden tarkoituksena on korvata kyseisten velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneet kustannukset, vastaavat tämän tuomion 89—93 kohdassa mainittuja edellytyksiä, kyseisiin julkisiin tukiin ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa. Käänteisesti sellaista valtion toimenpidettä, joka ei vastaa yhtä tai useampaa mainituista edellytyksistä, on pidettävä kyseisessä määräyksessä tarkoitettuna valtiontukena.

95 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan on näin ollen vastattava, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

Julkiset tuet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottaminen, eivät kuitenkaan kuulu kyseisen määräyksen soveltamisalaan siltä osin kuin tällaisia tukia on pidettävä korvauksena, joka on vastiketta edunsaajayritysten näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suorittamista palveluista. Tämän perusteen soveltamiseksi kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

— ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi

— toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi

— kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto

— neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

Ennakkoratkaisukysymyksen toinen osa

96 Ennakkoratkaisukysymyksen toisella osalla kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, voidaanko perustamissopimuksen 77 artiklaa soveltaa sellaisiin julkisiin tukiin, joilla korvataan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneita lisäkustannuksia, ottamatta huomioon asetusta N:o 1191/69.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

97 Altmark Trans väittää, että kansallisen lainsäätäjän mahdollisuus asetusta N:o 1191/69 huomioon ottamatta sallia julkiset tuet, joiden tarkoituksena on

korvata tappioita, jotka aiheutuvat kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen harjoittamisesta, on olemassa riippumatta perustamissopimuksen 77 artiklasta.

98 Regierungspräsidium katsoo puolestaan, että perustamissopimuksen 77 artiklassa ei anneta kansalliselle lainsäätäjälle mahdollisuutta sallia julkisia tukia ottamatta huomioon asetusta N:o 1191/69.

99 Nahverkehrsgesellschaft väittää, että siltä osin kuin pääasiassa kyseessä oleviin julkisiin tukiin sovelletaan perustamissopimuksen 92 artiklassa ilmaistua kieltoa, perustamissopimuksen 77 artiklassa suljetaan pois kyseinen soveltamismahdollisuus, koska kyseiset tuet vastaavat viimeksi mainitussa artiklassa asetettuja edellytyksiä. Nahverkehrsgesellschaft toteaa, että koska asia on näin, tällaisten tukien myöntäminen ei tässä tapauksessa ole asetuksen N:o 1191/69 vastaista.

100 Komissio katsoo, että kansallisella lainsäätäjällä on perustamissopimuksen 77 artiklan nojalla valta myöntää asetusta N:o 1191/69 huomioon ottamatta julkisia tukia, joiden tarkoituksena on korvata kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen alalla syntyviä tappioita, mutta että kyseisiä tukia koskee kokonaisuudessaan EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa (josta on tullut EY 88 artiklan 3 kohta) määrätty valtiontukien tutkimista koskeva ennakkoilmoitusmenettely.

Yhteisöjen tuomioistuimen vastaus

101 Perustamissopimuksen 77 artiklassa määrätään, että tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä.

102 Tämän tuomion 37 kohdassa on todettu, että siinä tapauksessa, ettei ole olemassa asetusta, jota voitaisiin soveltaa pääasiaan, on tutkittava, sovelletaanko pääasiassa kyseessä oleviin tukiin perustamissopimuksen valtiontukia koskevia määräyksiä.

103 Tämän tuomion 65 ja 66 kohdasta ilmenee, että asetusta N:o 1191/69 voidaan soveltaa pääasiaan, jos Saksan lainsäätäjä ei ole jättänyt taloudellisesti itsenäisesti harjoitettua toimintaa koskevaa järjestelmää mainitun asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle tai jos se ei ole tehnyt näin noudattaen oikeusvarmuuden periaatetta. Jos osoittautuu, että asia on näin, kyseisen asetuksen säännöksiä sovelletaan pääasiassa kyseessä oleviin tukiin eikä kansallisen tuomioistuimen ole tutkittava, ovatko kyseiset tuet primaarioikeuden määräysten mukaisia.

104 Jos asetusta N:o 1191/69 ei voida soveltaa pääasiaan, ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan annetusta vastauksesta ilmenee kuitenkin, että siltä osin kuin pääasiassa kyseessä olevat tuet katsotaan korvaukseksi, joka on vastike sellaisten liikennepalvelujen suorittamisesta, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, ja joka täyttää tämän tuomion 89—93 kohdassa luetellut edellytykset, kyseisiin tukiin ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklaa, joten ei ole aihetta vedota perustamissopimuksen 77 artiklassa määrättyyn, 92 artiklaan kohdistuvaan poikkeukseen.

105 Tästä seuraa, että primaarioikeuden valtiontukia ja yhteistä liikennepolitiikkaa koskevia määräyksiä sovelletaan pääasiassa kyseessä oleviin tukiin ainoastaan toisaalta siltä osin kuin kyseiset tuet eivät kuulu asetuksen N:o 1191/69 säännösten soveltamisalaan ja toisaalta siltä osin kuin kyseiset tuet on myönnetty julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneiden lisäkustannusten korvaamiseksi eivätkä kaikki tämän tuomion 89—93 kohdassa luetellut edellytykset täyty.

106 Siinäkään tapauksessa, että pääasiassa kyseessä olevia tukia olisi tarkasteltava ottaen huomioon perustamissopimuksen valtiontukia koskevat määräykset, perustamissopimuksen 77 artiklassa määrättyä poikkeusta ei kuitenkaan voitaisi soveltaa sellaisenaan.

107 Neuvosto antoi nimittäin 4.6.1970 tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen asetuksen N:o 1107/70 (EYVL L 130, s. 1). Kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädetään, että "rajoittamatta — — asetuksen (ETY) N:o 1192/69 ja — — asetuksen (ETY) N:o 1191/69 säännösten soveltamista jäsenvaltiot saavat vain seuraavissa tapauksissa ja seuraavin edellytyksin toteuttaa sellaisia yhteensovittamistoimenpiteitä ja asettaa sellaisia julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvia velvoitteita, joihin liittyy perustamissopimuksen 77 artiklassa tarkoitetun tuen myöntäminen". Tästä seuraa, ettei jäsenvaltioilla ole enää oikeutta vedota perustamissopimuksen 77 artiklaan muissa kuin yhteisön johdetussa oikeudessa tarkoitetuissa tapauksissa.

108 Tästä seuraa, että niiltä osin kuin asetusta N:o 1191/69 ei sovelleta käsiteltävänä olevassa asiassa ja niiltä osin kuin pääasiassa kyseessä olevat tuet kuuluvat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, asetuksessa N:o 1107/70 luetellaan tyhjentävästi ne edellytykset, joilla jäsenvaltioiden viranomaiset voivat myöntää tukia perustamissopimuksen 77 artiklan mukaisesti.

109 Ennakkoratkaisukysymyksen toiseen osaan on näin ollen vastattava, että perustamissopimuksen 77 artiklaa ei voida soveltaa sellaisiin julkisiin tukiin, joilla korvataan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneita lisäkustannuksia, ottamatta huomioon asetusta N:o 1191/69.

Oikeudenkäyntikulut

110 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Saksan, Tanskan, Espanjan, Ranskan, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Bundesverwaltungsgerichtin 6.4.2000 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

1) **Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 1191/69, sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1893/91, ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa on tulkittava siten, että siinä annetaan jäsenvaltiolle oikeus olla soveltamatta kyseistä asetusta kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottamiseen, joka on väistämättä riippuvaista julkisista tuista, ja soveltaa kyseistä asetusta ainoastaan sellaisiin tapauksiin, joissa ilman tukea riittävän liikennepalvelun tuottaminen ei ole mahdollista, edellyttäen kuitenkin, että oikeusvarmuuden periaatetta noudatetaan asianmukaisesti.**

2) EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan (josta on muutettuna tullut EY 87 artiklan 1 kohta) soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

Julkiset tuet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottaminen, eivät kuitenkaan kuulu kyseisen määräyksen soveltamisalaan siltä osin kuin tällaisia tukia on pidettävä korvauksena, joka on vastiketta edunsaajayritysten näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suorittamista palveluista. Tämän perusteen soveltamiseksi kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

— ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi

— toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi

— kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto

— neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

3) EY:n perustamissopimuksen 77 artiklaa (josta on tullut EY 73 artikla) ei voida soveltaa sellaisiin julkisiin tukiin, joilla korvataan julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneita lisäkustannuksia, ottamatta huomioon asetusta N:o 1191/69, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1893/91.

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

Julistettiin Luxemburgissa 24 päivänä heinäkuuta 2003.

R. Grass — kirjaaja

G. C. Rodríguez Iglesias — presidentti