

Υπόθεση C-280/00

Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg

κατά

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH

[αίτηση του Bundesverwaltungsgericht (Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Κανονισμός (ΕΟΚ) 1191/69 — Εκμετάλλευση τακτικών συγκοινωνιακών γραμμών, αστικών, προαστιακών και περιφερειακών — Δημόσιες επιδοτήσεις — Έννοια της κρατικής ενισχύσεως — Αντισταθμίσεις αντιπροσωπεύουσες την αντιπαροχή έναντι υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας»

Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Léger της 19ης Μαρτίου 2002 . . . I - 7751
Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Léger της 14ης Ιανουαρίου 2003 I - 7788
Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003 I - 7810

Περίληψη της απόφασης

1. *Μεταφορές — Ενέργειες των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας — Κανονισμός 1191/69 — Επιτρεπόμενη παρέκκλιση για τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τακτικές αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές συγκοινωνιακές γραμμές — Έκταση της δυνατότητας των κρατών μελών — Υποχρέωση σαφούς καθορισμού του τρόπου χρησιμοποίησης της δυνατότητας αυτής — Σεβασμός της ασφαλείας δικαίου*

(Κανονισμός 1191/69 του Συμβουλίου, άρθρο 1 § 1, εδ. 2)

2. *Ενισχύσεις χορηγούμενες από τα κράτη — Επίπτωση επί του μεταξύ κρατών μελών εμπορίου — Προσβολή του ανταγωνισμού — Αποκλεισμός εκ μέρους της Επιτροπής του τομέα των μεταφορών από τη δυνατότητα εφαρμογής σ' αυτόν του λεγόμενου κανόνα de minimis*

[Συνθήκη ΕΚ, άρθρο 92 § 1 (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 87 § 1 ΕΚ)· κανονισμός 69/2001 της Επιτροπής ανακοίνωση 96/C 68/06 της Επιτροπής]

3. *Ενισχύσεις χορηγούμενες από τα κράτη — Έννοια — Μέτρα με σκοπό να αντισταθμίσουν το κόστος των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει αναλάβει μια επιχείρηση — Δεν περιλαμβάνονται — Προϋποθέσεις — Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σαφώς καθορισμένες — Προσδιορισμός με αντικειμενικότητα και με διαφάνεια των παραμέτρων που χρησιμοποιούν για τον υπολογισμό της αντισταθμίσεως — Περιορισμός της αντισταθμίσεως μέχρι τον ύψους των σχετικών δαπανών — Προσδιορισμός της αντισταθμίσεως, ελλείψει επιλογής της σχετικής επιχειρήσεως με διαδικασία συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, με βάση ανάλυση των δαπανών μιας μεσαίας επιχειρήσεως του οικείου τομέα*

[Συνθήκη ΕΚ, άρθρο 92 § 1 (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 87 § 1 ΕΚ)]

4. *Μεταφορές — Ενισχύσεις στις μεταφορές — Εφαρμογή του άρθρου 77 της Συνθήκης (νυν άρθρου 73 ΕΚ) — Περιορισμός στις περιπτώσεις που προβλέπει το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο*

[Συνθήκη ΕΚ, άρθρο 77 (νυν άρθρο 73 ΕΚ)· κανονισμοί 1191/69 και 1107/70 του Συμβουλίου]

1. Ο κανονισμός 1191/69, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, 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

κανονισμού αυτού 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, πράγμα το οποίο προϋποθέτει ότι η εθνική νομοθεσία καθορίζει σαφώς τη χρήση τής ως άνω δυνατότητας παρεκκλίσεως για να μπορεί να προσδιοριστεί σε ποια κατάσταση εφαρμόζεται η προαναφερθείσα παρέκκλιση και σε ποια κατάσταση έχει εφαρμογή ο κανονισμός.

(βλ. σκέψεις 58, 64, διατακτ. 1)

2. Η προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 87 ΕΚ, παράγραφος 1, ΕΚ), 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.

Πράγματι, 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, διότι, όταν κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση, η εκ μέρους της επιχείρησης 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. Επιπλέον, η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (ήσσονος σημασίας) δεν αφορά τον τομέα των μεταφορών, όπως προκύπτει από το τέταρτο εδάφιο της. Ομοίως, ο κανονισμός 69/2001, για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας, δεν εφαρμόζεται στον εν λόγω τομέα σύμφωνα με την τρίτη αιτιολογική του σκέψη και το άρθρο 1, στοιχείο α'. Τέλος, δεν υφίσταται κάποιο όριο ή κάποιο ποσοστό κάτω από το οποίο να 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. σκέψεις 77-78, 80-82, διατακτ. 2)

3. 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 (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ).

Εντούτοις, για να μην πρέπει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση μια τέτοια αντιστάθμιση σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. 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 θα υπολογιστεί η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προ-

ηγουμένως 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. 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 σχετικού με 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 επιχείρησης αυτής. 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.

4. Μετά την έκδοση του κανονισμού 1107/70, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να επικαλούνται το άρθρο 77 της Συνθήκης (νυν άρθρο 73 ΕΚ), που 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, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

Έτσι, στις περιπτώσεις στις οποίες δεν έχει εφαρμογή ο κανονισμός 1191/69, 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, και στις οποίες οι επίμαχες επιδοτήσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης (νυν, κατόπιν τροποποίησεως, άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ), 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.