

Affaire C-280/00

**Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg
contre
Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH**

(demande de décision préjudicielle,
formée par le Bundesverwaltungsgericht)

«Règlement (CEE) n° 1191/69 — Exploitation de services réguliers
de transports urbains, suburbains et régionaux — Subventions publiques —
Notion d'aide d'État — Compensation représentant la contrepartie
d'obligations de service public»

Conclusions de l'avocat général M. P. Léger, présentées le 19 mars 2002 I-7751
Conclusions de l'avocat général M. P. Léger, présentées le 14 janvier 2003 I-7788
Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003 I-7810

Sommaire de l'arrêt

1. *Transports — Action des États membres en matière d'obligations de service public — Règlement n° 1191/69 — Dérogation autorisée pour les entreprises exploitant des services réguliers de transports urbains, suburbains ou régionaux — Étendue de la faculté ouverte aux États membres — Obligation de délimiter clairement l'usage fait de cette faculté — Respect de la sécurité juridique*
(Règlement du Conseil n° 1191/69, art. 1^{er}, § 1, al. 2)
2. *Aides accordées par les États — Affectation des échanges entre États membres — Atteinte à la concurrence — Exclusion par la Commission du secteur des transports du bénéfice de la règle dite de minimis*
[Traité CE, art. 92, § 1 (devenu, après modification, art. 87, § 1, CE); règlement de la Commission n° 69/2001; communication de la Commission 96/C 68/06]
3. *Aides accordées par les États — Notion — Mesures visant à compenser le coût des missions de service public assumées par une entreprise — Exclusion — Conditions — Obligations de service public clairement définies — Établissement de façon objective et transparente des paramètres servant à calculer la compensation — Limitation de la compensation au coût — Détermination de la compensation, en l'absence de sélection de l'entreprise par une procédure de marché public, sur la base d'une analyse des coûts d'une entreprise moyenne du secteur concerné*
[Traité CE, art. 92, § 1 (devenu, après modification, art. 87, § 1, CE)]
4. *Transports — Aides aux transports — Application de l'article 77 du traité (devenu article 73 CE) — Limitation aux cas visés par le droit communautaire dérivé*
[Traité CE, art. 77 (devenu art. 73 CE); règlements du Conseil n°s 1191/69 et 1107/70]

1. Le règlement n° 1191/69, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, et plus particulièrement son article 1^{er}, paragraphe 1, second alinéa, doit être interprété en ce sens qu'il permet à un État membre de ne pas appliquer ce règlement à l'exploitation de services réguliers de transports urbains, suburbains ou régionaux dépendant nécessairement de subventions publiques et de limiter l'application de ce règlement aux cas où, à défaut, la fourniture d'un transport suffisant n'est pas possible, à condition

toutefois que le principe de sécurité juridique soit dûment respecté, ce qui suppose que la législation nationale délimite clairement l'usage fait de cette faculté de dérogation pour qu'il soit possible de déterminer dans quelle situation ladite dérogation s'applique et dans quelle situation le règlement est applicable.

(voir points 58, 64, disp. 1)

2. La condition d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité (devenu, après modification, article 87, paragraphe 1, CE), selon laquelle l'aide doit être de nature à affecter les échanges entre États membres, ne dépend pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis ou de l'importance du domaine d'activité concerné.

d'une aide ou la taille relativement modeste de l'entreprise bénéficiaire n'excluent pas a priori l'éventualité que les échanges entre États membres soient affectés.

(voir points 77-78, 80-82, disp. 2)

En effet, il n'est nullement exclu qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional et ne fournit pas de services de transport en dehors de son État d'origine, puisse, néanmoins, avoir une incidence sur les échanges entre États membres, car, lorsqu'un État membre accorde une subvention publique à une entreprise, la fourniture de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de cet État en sont diminuées. De plus, la communication de la Commission relative aux aides de minimis ne vise pas le secteur des transports, ainsi qu'il ressort de son quatrième alinéa. De même, le règlement n° 69/2001, concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides de minimis, ne s'applique pas à ce secteur conformément à son troisième considérant et à son article 1^{er}, sous a). Enfin, il n'existe pas de seuil ou de pourcentage en dessous duquel on peut considérer que les échanges entre États membres ne sont pas affectés. En effet, l'importance relativement faible

3. Dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public, de sorte que ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de mettre ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises qui leur font concurrence, une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article 92, paragraphe 1, du traité (devenu, après modification, article 87, paragraphe 1, CE).

Cependant, pour que, dans un cas concret, une telle compensation puisse échapper à la qualification d'aide d'État, un certain nombre de conditions doivent être réunies. Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies. Deuxièmement, les paramè-

tres sur la base desquels sera calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes. Troisièmement, la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable relatif à l'exécution de ces obligations. Le respect d'une telle condition est indispensable afin de garantir que n'est accordé à l'entreprise bénéficiaire aucun avantage qui fausse ou menace de fausser la concurrence en renforçant la position concurrentielle de cette entreprise. Quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable relatif à l'exécution de ces obligations.

4. Suite à l'adoption du règlement n° 1107/70, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les États membres ne sont plus autorisés à invoquer le bénéfice de l'article 77 du traité (devenu article 73 CE), prévoyant que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public sont compatibles avec le traité, en dehors des cas visés par le droit communautaire dérivé.

Ainsi, dans les hypothèses où le règlement n° 1191/69, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, n'est pas applicable et où les subventions en cause tombent sous le coup de l'article 92, paragraphe 1, du traité (devenu, après modification, article 87, paragraphe 1, CE), le règlement n° 1107/70 énonce, de manière exhaustive, les conditions dans lesquelles les autorités des États membres peuvent accorder des aides au titre de l'article 77 du traité.

(voir points 87-93, disp. 2)

(voir points 101, 107-108)