

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

24 юли 2003 година\*

„Регламент (ЕИО) № 1191/69 – Предоставяне на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски и регионален превоз – Публично субсидиране – Понятие за държавна помощ – Компенсиране, което представлява равностойността на задълженията за осигуряване на обществена услуга”

По дело С-280/00

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда, на основание член 234 ЕО, от Bundesverwaltungsgericht (Германия) в производството, висящо пред този съд между

**Altmark Trans GmbH,**

**Regierungspräsidium Magdeburg**

и

**Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,**

в присъствието на:

**Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht**

относно тълкуването на член 92 от Договора за ЕО (понастоящем след изменение член 87 ЕО) и член 77 от Договора за ЕО (понастоящем член 73 ЕО), както и на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт, (ОВ L 156, стр. 1), така както той е изменен от Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 г. (ОВ L 169, стр. 1),

СЪДЪТ,

в състав: г-н G. C. Rodríguez Iglesias (председател), г-н J.-P. Puissochet, г-н M. Wathelet, г-н R. Schintgen и г-н C. W. A. Timmermans (докладчик), председатели на състав, г-н C. Gulmann, г-н D. A. O. Edward, г-н A. La Pergola, г-н P. Jann и г-н V. Skouris, г-жа F. Macken и г-жа N. Colneric, г-н S. von Bahr, г-н J. N. Cunha Rodrigues и г-н A. Rosas, съдии,

генерален адвокат: г-н P. Léger,

секретар: г-жа D. Louterman-Hubeau, началник отдел, а след това г-н H. A. Rühl, главен администратор,

като взе предвид становищата, представени:

---

\* Език на производството: немски.

- за Altmark Trans GmbH, от адвокат М. Ronellenfitsch, Rechtsanwalt,
- за Regierungspräsidium Magdeburg, от г-н L.-H. Rode, в качеството на представител,
- за Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, от адвокат С. Heinze, Rechtsanwalt,
- за Комисията на Европейските общности, от г-жа М. Wolfcarius и г-н D. Triantafyllou, в качеството на представители,

предвид доклада от съдебното заседание,

след като изслуша устните становища на Altmark Trans GmbH, представляван от адв. М. Ronellenfitsch, на Regierungspräsidium Magdeburg, представляван от г-н L.-H. Rode, на Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, представляван от адв. С. Heinze, на Комисията, представлявана от г-жа М. Wolfcarius и г-н D. Triantafyllou, по време на съдебното заседание от 6 ноември 2001 г.,

след като изслуша становището на генералния адвокат по време на съдебното заседание от 19 март 2002 г.,

като взе предвид определението за подновяване на устното производство от 18 юни 2002 г.,

след като изслуша устните становища на d'Altmark Trans GmbH, представляван от адв. М. Ronellenfitsch, на Regierungspräsidium Magdeburg, представляван от г-н S. Карор, в качеството на представител, на Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, представляван от адв. С. Heinze, на германското правителство, представлявано от г-н М. Lumma, в качеството на представител, на датското правителство, представлявано от г-н J. Molde, в качеството на представител, на френското правителство, представлявано от г-н F. Million, в качеството на представител, на нидерландското правителство, представлявано от г-н N. A. J. Vel, в качеството на представител, на правителството на Обединеното кралство, представлявано от г-н J. E. Collins, в качеството на представител, подпомаган от г-жа E. Sharpston, QC, и на Комисията, представлявана от г-н D. Triantafyllou, по време на съдебното заседание от 15 октомври 2002 г.,

след като изслуша становището на генералния адвокат по време на съдебното заседание от 19 март 2002 г.,

постанови настоящото

### **Решение**

1. С Определение от 6 април 2000 г., постъпило в Съда на 14 юли 2000 г., Bundesverwaltungsgericht отправя на основание член 234 ЕО един преюдициален въпрос относно тълкуването на член 92 от Договора за ЕО (понастоящем след изменение член 87 ЕО), и на член 77 от Договора за ЕО (понастоящем член 73 ЕО), както и на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, стр. 1), така както той е изменен с

Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 г. (ОВ L 169, стр. 1, наричан по-нататък „Регламент № 1191/69“).

2. Този въпрос е повдигнат в рамките на дело между Altmark Trans GmbH (наричан по-нататък „Altmark Trans“) и Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (наричан по-нататък „Nahverkehrsgesellschaft“) относно отпускането на първата компания от Regierungspräsident Magdeburg (областното ръководство на Магдебург, наричано по-нататък „Regierungspräsident“) на лицензии за предоставяне на автобусни транспортни услуги в Landkreis Stendal (Германия) и на публични субсидии за предоставянето на тези услуги.

## **Правна уредба**

### *Правото на Общността*

3. Член 92, параграф 1 от Договора разпорежда следното:

„Освен когато в този Договор е предвидено друго, помощите, предоставяни от държавите-членки или чрез държавни ресурси, под каквато и да е форма, които нарушават или предизвикват опасност от нарушаване на конкуренцията, като благоприятстват определени предприятия или производства, са несъвместими с Общия пазар, доколкото засягат търговията между държавите-членки.“

4. Член 74 от Договора (понастоящем член 70 ЕО), който фигурира в дял IV на третата част, посветена на транспорта, разпорежда, че целите на Договора, свързани с въпросите по този дял, се осъществяват от държавите-членки в рамките на обща транспортна политика.

5. Член 77 от Договора, който е част от посочения по-горе дял IV, предвижда, че са съвместими с този Договор помощите, които са необходими за координацията на транспорта или които представляват реимбурсиране на някои задължения с характер на обществена услуга.

6. Регламент № 1191/69 е разделен на шест раздела, като първият съдържа общите разпоредби (членове 1 и 2), вторият се отнася до общите принципи за преустановяването или поддържането в сила на задължения за обществени услуги (членове 3 - 8), третият разглежда прилагането към пътническият транспорт на транспортни тарифи и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица (член 9), четвъртият се отнася до общите процедури за компенсиране (членове 10 - 13), петият се отнася до договорите за предоставяне на обществена услуга (член 14) и шестият съдържа заключителните разпоредби (членове 15 - 20).

7. Член 1 от този регламент предвижда следното:

„1. Настоящият регламент се прилага към транспортните предприятия, които предоставят услуги в областта на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт.

Държавите-членки могат да изключват от приложното поле на настоящия регламент предприятия, дейността на които се ограничава изключително до

предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз.

2. За целите на настоящия регламент:

- под „услуги по вътрешноградски и крайградски превоз“ се разбира транспортните услуги, които отговарят на нуждите на даден градски център или агломерация, както и на нуждите от транспорт между този център или тази агломерация и нейните предградия,

- под „услуги по регионален превоз“ се разбира транспортните услуги, предназначени да отговорят на транспортните нужди на определен регион.

3. Компетентните органи на държавите-членки преустановяват всички задължения, присъщи на концепцията за обществени услуги, както тя е дефинирана в настоящия регламент, които са наложени в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт.

4. За да гарантират предоставянето на достатъчни транспортни услуги, като по-специално се вземат предвид факторите от социален характер, свързани с околната среда или с териториалното благоустройство, или с цел предоставянето на тарифни условия в полза на някои категории пътници, компетентните органи на държавите-членки могат да сключват договори за предоставяне на обществена услуга с транспортно предприятие. Условиата и изискванията относно тези договори фигурират в раздел V.

5. Въпреки това компетентните органи на държавите-членки могат да оставят в сила или да налагат задълженията за осигуряване на обществена услуга, предвидени в член 2 по отношение на предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз на пътници. Условиата и изискванията относно тях, включително методите на компенсиране, са изложени в раздели II, III и IV.

...

6. Също така, компетентните органи на определена държава-членка могат да не прилагат параграфи 3 и 4 в областта на пътническия транспорт, спрямо транспортните тарифи и условия, наложени в интерес на една или няколко определени категории лица.“

8. Член 6, параграф 2 от Регламент № 1191/69 гласи:

„Решенията за поддържане в сила на дадено задължение за обществена услуга или на част от него, или да бъде преустановено в края на определен период, предвиждат компенсиране на произтичащите от него финансови тежести; размерът на това компенсиране се определя в съответствие с общите процедури, предвидени в членове 10 - 13.“

9. Член 9, параграф 1 от същия регламент предвижда:

„Размерът на компенсацията на финансови тежести, които произтичат за предприятията поради прилагането към пътническия транспорт на транспортни

тарифи и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица, се определя в съответствие с общите процедури, предвидени в членове 11 - 13.“

10. Член 17, параграф 2 от Регламент № 1191/69 гласи:

„Компенсацията, изплатена в съответствие с настоящия регламент, не подлежи на процедурата по предварително уведомление, залегнала в член 93, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност.

Държавите-членки незабавно изпращат на Комисията подробности, класифицирани по видове задължения относно компенсирането на финансови тежести, произтичащи за транспортни предприятия поради поддържане в сила на задължения за обществени услуги, посочени в член 2, или поради прилагане към превоза на пътници на транспортни тарифи и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица.“

#### *Национална нормативна уредба*

11. Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehr (Постановление за прилагане на Регламент № 1191/69, така както той е изменен с Регламент № 1893/91 относно автомобилния пътнически транспорт) на федералния министър на транспорта от 31 юли 1992 г. (BGBl. 1992 г., I, стр. 1442), така както то е изменено на 29 ноември 1994 г. (BGBl. 1994 г., I, стр. 3630), изключва по принцип до 31 декември 1995 г. за обществения превоз на пътници прилагането на Регламент № 1191/69 по отношение на предприятията, дейността на които е ограничена изключително до предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз.

12. Комбинираните разпоредби на член 2, параграф 1, и на член 1, параграф 1 от Personenbeförderungsgesetz (Закон относно сухопътния превоз на пътници, наричан по-нататък „PBefG“) предвиждат редовният превоз на пътници в пътни превозни средства в Германия да се извършва след издаване на лицензия. Тази лицензия задължава превозвача да събира единствено таксата, която е разрешена от издалия лиценза орган, да спазва одобреното разписание, и да изпълнява задълженията за предоставяне на услугата и за превоз, които има съгласно законодателството.

13. До 31 декември 1995 г. условията за издаване на лицензия за предоставяне на редовна услуга за автобусен превоз се били определяни единствено от член 13 от PBefG. Тази разпоредба налага по-специално условия относно финансовите възможности и относно надеждността на транспортното предприятие и предвижда отхвърляне на молбата за издаване на лицензия, когато визираната услуга е в състояние да засегне обществените интереси в областта на транспорта. Ако няколко предприятия искат да предоставят едни и същи транспортни услуги, съответният орган трябва на основание параграф 3 от същия член да вземе предвид по подходящ начин перспективите за адекватно предоставяне на тези услуги от едно от посочените по-горе предприятия в продължение на голям брой години.

14. Посредством член 6, параграф 116 от Eisenbahnneuordnungsgesetz (Закон за реструктуриране на железниците) от 27 декември 1993 г. (BGBl. 1993 г., I, стр. 2378), германският законодател въвежда от 1 януари 1996 г. разграничение между транспортните услуги, предоставяни на търговска основа, и транспортните услуги, предоставяни като обществена услуга, за целите на издаването на лицензии за редовни обществени услуги по вътрешноградски, крайградски и регионален обществен превоз.

15. Член 8, параграф 4, първо изречение от PBefG установява принципа, че обществените услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален обществен превоз трябва да бъдат предоставяни на търговска основа.

16. Второто изречение от този параграф определя транспортните услуги, предоставяни на търговска основа, като услуги, разходите по които се покриват от приходите от извършените превози, от приходите на основание нормативните разпоредби, които предвиждат компенсиране или възстановяване поради прилагането на някои тарифи и определена организация на транспорта, както и от приходите от другите продукти на предприятието съгласно разпоредбите на търговското право. Условието за издаване на лицензия за предоставяне на услуги на търговска основа се определят в член 13 от PBefG, както е посочено в точка 13 от настоящото решение.

17. Член 8, параграф 4, трето изречение от PBefG предвижда, че Регламент № 1191/69 във версията, която е в сила понастоящем, съдържа прилаганите референтни правила, при положение че предоставянето на определена транспортна услуга не може да бъде извършена на търговска основа. Условието за издаване на лицензии за предоставяне на транспортни услуги като обществена услуга в обхвата на посочения по-горе регламент се определят в член 13а от PBefG.

18. По смисъла на последната разпоредба издаването на лицензия се налага, ако той е необходим за въвеждането на транспортна услуга въз основа на акт на компетентните органи или договор по смисъла на Регламент № 1191/69, и когато тази лицензия представлява най-икономичното решение за обществото.

### **Спорът по главното производство**

19. Спорът по главното производство се отнася до издаването от страна на Regierungspräsidium на лицензия на Altmark Trans за предоставяне на редовни услуги за автобусен превоз в Landkreis Stendal.

20. Първоначално са предоставени лицензии на Altmark Trans за периода от 25 септември 1990 г. до 19 септември 1994 г. С Решение от 27 октомври 1994 г. на предприятието са издадени нови лицензии до 31 октомври 1996 г.

21. От определението за препращане става ясно, че Regierungspräsidium в същото време е отхвърлил исканията на Nahverkehrsgesellschaft за издаване на лицензии за предоставянето на тези услуги. За да обоснове решението си, Regierungspräsidium изтъква, че Altmark Trans изпълнява условията за издаване на лицензия, предвидени в член 13, параграф 1, точки 1 и 2 от PBefG. В качеството си на предприятие с дългогодишен опит Altmark Trans се ползва със защита на завареното положение, в съответствие с параграф 3 от същия член.

Тази защита предвижда, че предоставянето на редовна транспортна услуга от предприятието, което понастоящем осигурява тази услуга, може да се счита като по-добра оферта за транспортни услуги от офертата на ново предприятие-кандидат за осигуряване на тези услуги. Но такава оферта не е представена. След като отбелязва дефицит от 0,58 DEM на километър маршрут, Altmark Trans има нужда от възможно най-ниското допълнително финансиране от страна на публичните власти.

22. След жалба на Altmark Trans, с Решение от 30 юли 1996 г. Regierungspräsidium удължава валидността на тези лицензии до 31 октомври 2002 г.

23. Nahverkehrsgesellschaft подава жалба срещу Решението от 27 октомври 1994 г., като изтъква, че Altmark Trans не отговаря на изискванията на член 13 от PBeffG. В действителност тази компания не е в добро икономическо състояние, тъй като не е в състояние да оцелее без публични субсидии. Следователно лицензиите, които са му издадени, са незаконни. Също така не е правилно да се твърди, че Altmark Trans има възможно най-малка нужда от субсидии. С Решение от 29 юни 1995 г. Regierungspräsidium отхвърля тази жалба.

24. Nahverkehrsgesellschaft подава жалба срещу тези решения от 27 октомври 1994 г. и 30 юли 1996 г. пред Verwaltungsgericht Magdeburg (Първоинстанционен административен съд на Магдебург) (Германия), който отхвърля жалбата.

25. При обжалването Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt (Апелативен съд на Саксония-Анхалт) (Германия) удовлетворява жалбата на Nahverkehrsgesellschaft и следователно отменя издадените лицензии на Altmark Trans. Този съд по-специално счита, че към момента на вземането на Решението от 30 юли 1996 г. икономическото състояние на Altmark Trans не е гарантирано, тъй като компанията се нуждае от субсидиране от Landkreis Stendal за изпълнение на задълженията по посочените по-горе лицензии. Освен това съдът счита, че тези субсидии не са съвместими с правото на Общността относно държавните помощи, както това става ясно по-специално от Регламент № 1191/69.

26. В това отношение Oberverwaltungsgericht изтъква, че Федерална република Германия е използвала само до 31 декември 1995 г. възможността, предоставяна от Регламент № 1191/69, за изключване от приложното му поле на предприятията, дейността на които се ограничава изключително до предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз. Така че той стига до заключение, че след тази дата въпросните публични субсидии са позволени само при спазване на предвидените от посочения по-горе регламент условия. Сред тези условия е и възможността за налагане на задължения за обществена услуга или посредством сключване на договор или чрез акт на компетентните власти. Тъй като Landkreis Stendal не е пристъпил към сключване на договор с Altmark Trans, нито е приел административен акт в съответствие с разпоредбите на посочения по-горе регламент, Oberverwaltungsgericht счита че от 1 януари 1996 г. Landkreis е нямал право да субсидира Altmark Trans за изпълнението на услугите, предвидени в издадените му лицензии.

27. Altmark Trans подава иск за препазглеждане пред Bundesverwaltungsgericht срещу това решение на Oberverwaltungsgericht. Bundesverwaltungsgericht приема, че разпоредбите на член 8, параграф 4 от PBefG повдигат въпроса дали предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, които не могат да се извършват по рентабилен начин, като се финансират от приходите, получавани от този превоз, и поради този факт зависят от получаването на публични субсидии, могат по силата на националното право да се считат за осъществявани на търговска основа, или трябва да бъдат задължително разглеждани като предоставяни в рамките на обществена услуга.

28. В това отношение Bundesverwaltungsgericht счита, че въпросните публични субсидии могат да влязат в обхвата на понятието „други продукти на предприятието съгласно разпоредбите на търговското право“, визирани в член 8, параграф 4, второ изречение от PBefG. Като прибягва до обичайните методи на тълкуване на националното право, той достига до заключението, че обстоятелството, че публичните субсидии са необходими, не изключва факта, че транспортните услуги се предоставят на търговска основа.

29. Въпреки това препращащата юрисдикция изказва съмнение относно това дали е наложително членове 77 и 92 от Договора, както и Регламент № 1191/69 да се използват при тълкуването на член 8, параграф 4, второ изречение от PBefG в съответствие с правото на Общността, както това прави Oberverwaltungsgericht. Като се има предвид сложността на системата от забрани, изключения и изключенията, той счита че този въпрос трябва да бъде изяснен от Съда.

### **Преюдициалният въпрос**

30. Като счита, че при спора, с който той е сезиран, обхватът на правилата на Общността е неясен и че за решаването на спора по главното производство е необходимо постановяването на преюдициално решение, Bundesverwaltungsgericht решава да спре производството и да отправи следния преюдициален въпрос до Съда:

„Комбинираните разпоредби на членовете (77 и 92 от Договора) ЕО, както и на Регламент (ЕИО) № 1191/69, така както той е изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91, противопоставят ли се на прилагането на национална нормативна уредба, която позволява издаването на лицензии за предоставяне на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален обществен превоз, като този превоз зависи от задължителното предоставяне на субсидии, без да се спазват раздели II, III и IV на посочения по-горе регламент?“

31. Препращащата юрисдикция уточнява, че този въпрос трябва да бъде разглеждан като включващ следните три части:

„1) Субсидиите, които трябва да компенсират финансовият дефицит на обществената услуга по местен превоз на пътници засягат ли се при всички положения от забраната за предоставяне на помощи на член (92), параграф 1 (от Договора) ЕО, или като се има предвид регионалният им обхват, е необходимо да се счита, че подобни субсидии не са от вид, който би могъл да засегне търговския обмен между държавите-членки? Отговорът на този въпрос може ли



да зависи от конкретната ситуация и от значението на вътрешноградския, крайградския или регионалния превоз, които са предмет на разглеждане във всеки отделен случай?

2) Член (77 от Договора за) ЕО дава ли по принцип право на националния законодател да разрешава предоставянето на публични субсидии, предназначени да компенсират финансовия дефицит в областта на местния вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, без да се взема предвид Регламент (ЕИО) № 1191/69?

3) Регламент (ЕИО) № 1191/69 позволява ли на националния законодател да разрешава предоставянето на услуга по редовен вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, който зависи задължително от предоставянето на публични субсидии, без да се спазват раздели II, III и IV на посочения по-горе регламент, като се изисква прилагането на тези разпоредби, само когато не е възможно по друг начин осигуряването на транспортна услуга в достатъчна степен? Това право на преценка, оставено на националния законодател, произтича ли по-специално от правото, което му дава член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕИО) № 1191/69, така както той е изменен с Регламент № 1893/91, да изключва напълно от приложното поле на регламента предприятията за вътрешноградски, крайградски или регионален превоз?“

### **Предварителни бележки**

32. В главното производство издаването на лицензии на Altmark Trans се оспорва само доколкото тази компания е имала нужда от публични субсидии за изпълняване на задълженията си по предоставяне на обществена услуга, които произтичат от тези лицензии. Следователно този спор се отнася основно до въпроса дали публичните субсидии, които Altmark Trans е получил, са издадени на законно основание.

33. След като констатира, че изплащането на субсидии на Altmark Trans за експлоатацията на лицензиите, които са предмет на главното производство, при предоставяне на услугите на търговска основа, не противоречи на националното право, препращащата юрисдикция си задава въпроса относно съвместимостта на тези субсидии с правото на Общността.

34. Основните разпоредби на Договора, които се отнасят до публичните субсидии, са разпоредбите относно държавните помощи, по-специално член 92 и последващите от Договора. Член 77 от Договора въвежда в областта на транспорта изключение от общите правила, приложими към държавните помощи, като предвижда, че са съвместими с този Договор помощите, които са необходими за координацията на транспорта или които представляват реимбурсиране на някои задължения с характер на обществена услуга.

35. Следователно е необходимо да се отбележи, че Съветът е приел Регламент № 1191/69 на основата както на член 75 от Договора за ЕО (понастоящем след изменение член 71 ЕО), така и на член 94 от Договора за ЕО (понастоящем член 89 ЕО), тоест както на основата на разпоредбите на Договора относно общата транспортна политика, така и на разпоредбите относно държавните помощи.

36. Регламент № 1191/69 установява общностен режим, приложим към задълженията за предоставяне на обществена услуга в областта на транспорта. Въпреки това по силата на неговия член 1, параграф 1, втора алинея, държавите-членки могат да изключват от неговото приложно поле предприятията, дейността на които се ограничава изключително до предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз.

37. При тези условия е необходимо най-напред да се разгледа въпросът дали Регламент № 1191/69 се прилага по отношение на транспортните услуги, които са предмет на спора по главното производство. И единствено в случай на отрицателен отговор ще е необходимо да се разгледа въпросът за прилагането на общите разпоредби на Договора по отношение на държавните помощи към субсидиите, които са предмет на главното производство. Следователно на първо място е необходимо да се отговори на третата част на преюдициалния въпрос.

### **Относно третата част на преюдициалния въпрос**

38. С третата част на преюдициалния въпрос препращащата юрисдикция по същество желае да установи дали Регламент № 1191/69, и по-специално неговият член 1, параграф 1, втора алинея, може да се тълкува в смисъл, че позволява на дадена държава-членка да не прилага този регламент към предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, които зависят от предоставянето на публични субсидии, и да ограничи неговото прилагане до случаите, при които не е възможно по друг начин осигуряването на транспортна услуга в достатъчна степен.

#### *Становища, представени на Съда*

39. Altmark Trans, Regierungspräsidium и Nahverkehrsgesellschaft считат, че не е възможно да се заключи от Регламент № 1191/69, че публичните субсидии, предоставяни на транспортни предприятия, са съвместими с правото на Общността, само когато са наложени задължения за предоставяне на обществена услуга по смисъла на посочения по-горе регламент, или когато е сключен договор за обществена услуга в съответствие с този регламент.

40. Те по-специално изтъкват, че германският законодател прави разлика между транспортните услуги, осъществявани на търговска основа, и транспортните услуги, предоставяни в рамките на обществена услуга. По силата на член 8, параграф 4 от RBefG Регламент № 1191/69 се прилага само към транспорта, свързан с предоставянето на обществена услуга. Следователно транспортните услуги, извършвани на търговска основа, не влизат в приложното поле на този регламент.

41. В действителност, въпреки че германският законодател по принцип не използва възможността за извършване на изключения, предвидена в член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕИО) № 1191/69 от 1 януари 1996 г., той индиректно е предвидил изключение при прилагането на този регламент в полза на услугите по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, които се предоставят на търговска основа. Щом този регламент дава право за прилагане на общо изключение, същият законодател има също така възможност

да предвиди и частично изключение. В действителност, принципът „Който може да прави много, може да прави и малко“ е приложим в настоящия случай.

42. Комисията изтъква, че доколкото услугите по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз не са изключени от приложното поле на Регламент № 1191/69, по силата на член 1, параграф 1, втора алинея от него националният законодател трябва да регламентира предоставянето на редовна услуга или като налага задължения за публична услуга, в съответствие с раздели II-IV на същия регламент, или по силата на договори, които предвиждат тези задължения и спазват разпоредбите на раздел V на същия регламент.

#### *Отговор на Съда*

43. За да се отговори на тази част от въпроса, е необходимо най-напред да се определи дали Регламент № 1191/69 налага задължителен режим, който държавите-членки са задължени да спазват, когато възнамеряват да възлагат задължения за предоставяне на обществена услуга в областта на сухопътния транспорт.

44. Както от съображенията на посочения по-горе регламент, така и от текста на неговите разпоредби става съвсем ясно, че той действително налага на държавите-членки прилагането на задължителен режим.

45. В действителност, според първото съображение от Регламент № 1191/69 една от целите на общата транспортна политика е да бъдат отстранени несъответствията, които биха довели до значително нарушаване на условията за конкуренция, присъщи на концепцията за обществена услуга, които са наложени на транспортните предприятия от държавите-членки. Съгласно текста на второто съображение на същия регламент е необходимо да бъдат премахнати задълженията за обществени услуги, определени в настоящия регламент, като се има предвид обаче, че в определени случаи е важно такива задължения да бъдат поддържани, за да бъде осигурено предоставянето на адекватни транспортни услуги.

46. За тази цел член 1, параграф 3 от Регламент № 1191/69 предвижда че компетентните органи на държавите-членки трябва да преустановят всички задължения, присъщи на концепцията за обществени услуги, както тя е дефинирана в настоящия регламент, които са наложени в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт. Съгласно параграф 4 от същия член, за да гарантират предоставянето на достатъчни транспортни услуги, като по-специално се вземат предвид факторите от социален характер, свързани с околната среда или с териториалното благоустройство, или с цел предоставянето на тарифни условия в полза на някои категории пътници, компетентните органи на държавите-членки могат да сключват договори за предоставяне на обществена услуга с транспортно предприятие съгласно условията и изискванията, предвидени в раздел V на посочения по-горе регламент. В параграф 5 от същия член се добавя, че въпреки това посочените по-горе компетентни органи могат да оставят в сила или да налагат задължения за осигуряване на обществена услуга по отношение на предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз на пътници,

съгласно условията и изискванията, включително начините на компенсиране, предвидени в раздели II-IV на посочения по-горе регламент.

47. Следователно доколкото лицензиите, разглеждани в главното производство, налагат задължения за обществена услуга и по тях се отпускат субсидии, които подпомагат финансирането на тяхното изпълнение, издаването на тези лицензии и субсидии по принцип се подчинява на разпоредбите на Регламент № 1191/69.

48. Въпреки това член 1, параграф 1, втора алинея от този регламент разрешава на държавите-членки да изключват от неговото приложно поле предприятията, дейността на които се ограничава изключително до предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз.

49. Първоначално, по-специално до 31 декември 1995 г., Федерална република Германия използва изключението, предвидено в член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1191/69, като в националната нормативна уредба изключва изрично прилагането на този регламент към предприятията за вътрешноградски, крайградски или регионален превоз.

50. От 1 януари 1996 г. германската нормативна уредба вече не предвижда изрично подобно изключение. Напротив, посоченият по-горе регламент е обявен за приложим при издаването на лицензии за автобусен превоз в Германия като обществена услуга според член 8, параграф 4, трето изречение и член 13а от PBefG. Въпреки това германското законодателство не определя изрично дали този регламент също така се прилага и при издаването на лицензии за автобусни превози на търговска основа.

51. В това отношение е необходимо да се разгледа въпросът дали неприлагането на Регламент № 1191/69 към предоставянето на услуги на търговска основа, ако се предположи че такъв е настоящият случай, противоречи на този регламент.

52. Altmark Trans, Regierungspräsidium и Nahverkehrsgesellschaft изтъкват, че тъй като член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1191/69 позволяват изключването от неговото приложно поле на цяла категория транспортни услуги, посочената по-горе разпоредба трябва с още по-голямо основание да позволява изключването на ограничена част от тези услуги от приложното поле на този регламент.

53. Необходимо е да се припомни, че както е изложено в точки 44-47 от настоящото решение, Регламент № 1191/69 налага задължителен режим, който държавите-членки са задължени да спазват, когато възнамеряват да възлагат задължения за предоставяне на обществена услуга на предприятията, които извършват сухопътен транспорт.

54. Въпреки това държавите-членки могат по отношение на предприятията, които предоставят услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, да прилагат изключение от разпоредбите на Регламент № 1191/69 на основание неговия член 1, параграф 1, втора алинея. Германският законодател използва по принцип това изключение до 31 декември 1995 г.

55. При тези обстоятелства следва да се приеме, че изменението на PBeffG, което влиза в сила на 1 януари 1996 г., спомага за осъществяването на целите, преследвани от Регламент № 1191/69.

56. В действителност чрез това изменение германският законодател въвежда при издаването на лицензии за автобусни превози разграничение между услугите, осъществявани на търговска основа, и услугите, предоставяни в рамките на обществена услуга. По силата на член 13а от PBeffG Регламент № 1191/69 започва да се прилага към издаването на лицензии, свързани с предоставянето на обществена услуга. Това изменение на PBeffG следователно ограничава областта на приложение на изключението, предвидено в член 1, параграф 1, втора алинея от посочения по-горе регламент. По този начин германският законодател се доближава до целите, преследвани от регламента.

57. От тези съображения става ясно, че дадена държава-членка има законно право, на основание възможността за извършване на изключения, предвидена в член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1191/69, не само да изключи напълно редовните услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз от приложното поле на този регламент, но също така да прилага това изключение по по-ограничен начин. С други думи тази разпоредба по принцип позволява на германския законодател да предвижда по отношение на транспортните услуги, предоставяни на търговска основа, възможността за налагане на задължения за предоставяне на обществена услуга и отпускането на субсидии, които се предоставят без да се спазват залегналите в този регламент условия и изисквания.

58. Въпреки това националното законодателство трябва да ограничи ясно употребата на тази възможност за прилагане на изключение, така че да е възможно определянето на положенията, при които това изключение се прилага, и на положенията, при които се прилага Регламент № 1191/69.

59. В действителност, както става ясно от утвърдената практика на Съда, е особено важно с цел удовлетворяване на изискването за правна сигурност, за частните лица да съществува ясно и точно правно положение, което да им позволява да познават всички свои права и да се позовават на тях при необходимост пред националните съдебни инстанции (вж. Решение от 23 май 1985 г. по дело Комисия/Германия, 29/84, Recueil, стр. 1661, точка 23; Решение от 9 април 1987 г. по дело Комисия/Италия, 363/85, Recueil, стр. 1733, точка 7; Решение от 30 май 1991 г. по дело Комисия/Германия, С-59/89, Recueil, стр. I-2607, точка 18, и Решение от 19 септември 1996 г. по дело Комисия/Гърция, С-236/95, Recueil, стр. I-4459, точка 13).

60. В решението за препращане се съдържат известен брой елементи, които позволяват изразяването на съмнение, че тези изисквания за яснота са спазени в настоящия случай.

61. В действителност, от определението за препращане от една страна следва, че предоставянето на услуги на търговска основа може да се прилага също и към предприятия, които се нуждаят от публични субсидии за реализирането на лицензии за транспортни услуги. Препращащата юрисдикция установява от друга страна, че „по отношение на редовните услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, които имат значителен финансов дефицит,

тази опция, предлагана на оператора от страна на законодателя, на практика се премахва, тъй като необходимостта от публично субсидиране води автоматично до приравняването Ж към обществена услуга“.

62. От посоченото по-горе изглежда, че лицензиите за предоставяне на транспортни услуги, които изискват за осъществяването им предоставянето на публични субсидии, могат да бъдат приравнени както към услуги, осъществявани на търговска основа, така и към услуги, предоставяни в рамките на обществена услуга. Ако случаят наистина е такъв, разпоредбите на съответното национално законодателство не определят по ясен и точен начин при какво положение подобни лицензии попадат в едната или другата от двете категории. Но доколкото Регламент № 1191/69 не се прилага към услугите, осъществявани на търговска основа, една евентуална несигурност при определянето на обхвата на тази категория по отношение на категорията на обществената услуга, би засегнала също така и приложното поле на посочения по-горе регламент в Германия.

63. Препращащата юрисдикция следва да провери дали прилагането от страна на германския законодател на изключението, предвидено в член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1191/69, отговаря на изискванията за яснота и точност, наложени от спазването на принципа за правна сигурност.

64. Следователно на третата част на преюдициалния въпрос е необходимо да се отговори, че Регламент № 1191/69, и по-специално неговият член 1, параграф 1, втора алинея, трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на дадена държава-членка да не прилага този регламент към предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, които зависят от предоставянето на публични субсидии, и да ограничи тяхното прилагане до случаите, при които не е възможно по друг начин осигуряването на транспортна услуга в достатъчна степен, но при условие че бъде напълно спазен принципът за правна сигурност.

65. Необходимо е също така да се уточни, че ако препращащата юрисдикция прецени, че принципът на правна сигурност не е спазен в главното производство, той следва да приеме, че Регламент № 1191/69 е напълно приложим в Германия и че следователно това важи и за услугите, предоставяни на търговска основа. При тази хипотеза е необходимо да се провери дали лицензиите, които се разглеждат в главното производство, са издадени в съответствие с този регламент, и ако отговорът е утвърдителен, да провери дали субсидиите, които се разглеждат в главното производство, са издадени в съответствие със същия регламент. При положение че посочените по-горе лицензии не отговарят на условията, предвидени в регламента, препращащата юрисдикция следва да заключи, че те не са съвместими с правото на Общността, без да е необходимо те да бъдат разглеждани с оглед разпоредбите на Договора.

66. Следователно само ако препращащата юрисдикция достигне до заключението, че Регламент № 1191/69 не се прилага по отношение на услугите, осъществявани на търговска основа, и че прилагането от страна на германския законодател на изключението, предвидено от посочения по-горе регламент, съответства на принципа на правна сигурност, тази юрисдикция следва да разгледа въпроса дали субсидиите, разглеждани в главното

производство, са издадени в съответствие с разпоредбите на Договора относно държавните помощи.

### **Относно първата част на преюдициалния въпрос**

67. С първата част на преюдициалния въпрос препращащата юрисдикция пита по същество дали субсидиите, които трябва да компенсират финансовият дефицит на обществена услуга по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, при всички положения влизат в обхвата на член 92, параграф 1 от Договора, или дали като се има предвид местния или регионален характер на предоставяните транспортни услуги, и ако е необходимо обхвата на съответната област на дейност, подобни субсидии не са от вид, който би могъл да засегне търговския обмен между държавите-членки.

#### *Становища, представени на Съда*

68. Altmark Trans, Regierungspräsidium и Nahverkehrsgesellschaft поддържат становището, че субсидиите, разглеждани в главното производство, не оказват никакво влияние върху търговския обмен между държавите-членки по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора, тъй като те засягат само местните услуги, и при всички положения са толкова малка сума, че оказват незначително влияние на този търговски обмен.

69. За сметка на това Комисията изтъква, че осем държави-членки през 1995 г. са отворили доброволно пазарите си за услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз за конкуренцията от страна на предприятия от други държави-членки, и че съществуват различни примери на транспортни предприятия от една държава-членка, които упражняват дейности в друга държава-членка. Това отваряне на пазара в някои държави-членки показва, че търговията в рамките на Общността е не само възможност, а вече съществува реално.

70. Необходимо е да се припомни, че Съдът е решил с Определение от 18 юни 2002 г. да поднови устната фаза на производството по настоящото дело, за да даде на страните по главното производство, на държавите-членки, на Комисията и на Съвета възможността да представят своите становища относно евентуалните последици от Решението от 22 ноември 2001 г. по дело Ferring (С-53/00, Recueil, стр. I-9067), предвид отговора, който трябва да бъде даден на преюдициалния въпрос в настоящия случай.

71. По време на второто заседание, проведено на 15 октомври 2002 г., Altmark Trans, Regierungspräsidium, Nahverkehrsgesellschaft, както и германското и испанското правителство са предложили по същество Съдът да потвърди принципите, които е определил в Решение по дело Ferring, посочено по-горе. Следователно те считат, че държавното финансиране на обществените услуги не представлява помощ по смисъла на член 97, параграф 1 от Договора, ако предимствата, предоставяни от публичните власти, не надвишават разходите, породени от изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга.

72. В това отношение те основно изтъкват, че понятието за помощ, което фигурира в член 92, параграф 1 от Договора, се прилага само към мерките,

които предоставят финансово предимство на едно или няколко предприятия. Следователно държавна субсидия, която се ограничава с компенсиране на разходите, свързани с предоставянето на наложени обществени услуги, не дава никакво реално предимство на предприятието бенефициент. Освен това в такъв случай конкуренцията не се нарушава, понеже всяко предприятие би могло да се ползва от публичната субсидия, при условие че предоставя наложените от държавата обществени услуги по превоз.

73. По време на това второ заседание датското, френското, нидерландското правителство и правителството на Обединеното кралство са изтъкнали по същество, че Съдът би трябвало да следва подхода, предприет от генералния адвокат Jacobs в неговото становище, представено на 30 април 2002 г. по делото GEMO (C-126/01), висящо пред Съда. Според този подход е необходимо да се прави разграничение между две различни положения. Когато съществува пряка и явна връзка между държавно финансиране и ясно определени задължения за предоставяне на обществена услуга, изплатените суми от публичните власти не представляват помощ по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора. За сметка на това, когато такава връзка липсва или когато задълженията за предоставяне на обществена услуга не са ясно определени, изплатените от тези власти суми представляват помощи.

#### *Отговор на Съда*

74. За да се отговори на първата част на въпроса, е необходимо да се разгледат различните елементи на понятието за държавна помощ, което фигурира в член 92, параграф 1 от Договора. В действителност, според утвърдената практика на Съда квалификацията като помощ изисква изпълняването на всички условия, предвидени в тази разпоредба (вж. Решение по дело Tubemeuse от 21 март 1990 г., Белгия/Комисия, C-142/87, Recueil, стр. I-959, точка 25; Решение от 14 септември 1994 г. по дело Испания/Комисия, C-278/92 до C-280/92, Recueil, стр. I-4103, точка 20, и Решение от 16 май 2002 г. по дело Франция/Комисия, C-482/99, Recueil, стр. I-4397, точка 68).

75. Член 92, параграф 1 от Договора предвижда следните условия. На първо място, трябва да се отнася до интервенция от страна на държавата или посредством държавни ресурси. На второ място, тази интервенция трябва да бъде в състояние да засегне търговския обмен между държавите-членки. На трето място, тя трябва да предоставя определено предимство на бенефициента. На четвърто място, тя трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията.

76. Въпросът, поставен от препращащата юрисдикция, засяга по-специално второто от тези условия.

77. В това отношение е необходимо да се отбележи на първо място, че по никакъв начин не е изключено публична субсидия, предоставена на дадено предприятие, което предоставя само услуги по местен или регионален превоз, и не предоставя транспортни услуги извън държавата си по произход, въпреки това да окаже влияние върху търговския обмен между държавите-членки.

78. В действителност, когато държава-членка предоставя публична субсидия на дадено предприятие, предоставянето на транспортни услуги от това



предприятие може да се окаже поддържано или увеличено, като последицата е, че шансовете на предприятията, установени в другите държави-членки за предоставяне на транспортни услуги на пазара на тази държава-членка намаляват (вж. в това отношение Решение от 13 юли 1988 г. по дело Франция/Комисия, 102/87, Recueil, стр. 4067, точка 19; Решение от 21 март 1991 г. по дело Италия/Комисия, C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точка 26, и Решение по дело Испания/Комисия, посочено по-горе, точка 40).

79. В настоящия случай тази констатация не е само хипотетична, тъй като, както става ясно от становището на Комисията, няколко държави-членки през 1995 г. са започнали да отварят определени пазари на транспортни услуги за конкуренцията от страна на предприятия, установени в други държави-членки, така че няколко предприятия вече предлагат своите услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз в държави-членки, различни от тяхната държава-членка по произход.

80. Освен това известие на Комисията от 6 март 1996 г. относно помощите според правилото *de minimis* (ОВ С 68, стр. 9), не визира транспортния сектор, както става ясно от четвърта алинея от него. Също така Регламент (ЕО) № 69/2001 на Комисията от 12 януари 2001 г. относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО към помощите според правилото *de minimis* (ОВ L 10, стр. 30), не се прилага към този сектор съгласно неговото трето съображение и член 1, буква а).

81. На последно място, според практиката на Съда не съществува праг или процент, под който може да се счита, че търговията между държавите-членки не е засегната. В действителност относително слабото значение на дадена помощ или относително незначителният размер на предприятието бенефициент не изключват априори евентуалната възможност търговският обмен между държавите-членки да бъде засегнат (вж. Решение по дело Tubemeuse, точка 43, и Решение по дело Испания/Комисия, точка 42, посочени по-горе).

82. Второто условие за прилагането на член 92, параграф 1 от Договора, според което помощта трябва да бъде такава, че да засяга търговския обмен между държавите-членки, не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги, или от обхвата на съответната област на дейност.

83. Въпреки това, за да може държавна помощ да влезе в обхвата на член 92, параграф 1 от Договора, тя също така трябва, както е упоменато в точка 75 от настоящото решение, да може да бъде считана като предимство, предоставено на предприятието бенефициент.

84. В това отношение като помощи се считат интервенциите, които независимо от формата им са в състояние да благоприятстват пряко или косвено предприятия (Решение от 15 юли 1964 г. по дело Costa, 6/64, Recueil, стр. 1141, 1161) или които могат да се считат като икономическо предимство, което предприятието бенефициент не би получило при нормалните условия на пазара (Решение от 11 юли 1996 г. по дело SFEI e.a., C-39/94, Recueil, стр. I-3547, точка 60, и Решение от 29 април 1999 г. по дело Испания/Комисията, C-342/96, Recueil, стр. I-2459, точка 41).

85. Въпреки това е необходимо да се припомни, че Съдът вече е вземал решение по отношение на обезщетение, предвидено в Директива 75/439/ЕИО на Съвета от 16 юни 1975 г. относно отстраняването на употребявани масла (ОВ L 194, стр. 23). Това обезщетение може да бъде предоставяно на предприятията за събиране и/или отстраняването на употребявани масла в замяна на задълженията за събиране и/или отстраняване, които са им наложени от държавата-членка, при условие че не се надвишават непокритите и реално констатираните годишни разходи на предприятията, и като се има предвид наличието на печалба в разумни размери. Съдът е преценил, че такъв тип обезщетения не представлява помощ по смисъла на членове 92 и последващите от Договора, а възнаграждение, което представлява равностойността на престациите, извършени от предприятията по събиране или отстраняване (вж. Решение от 7 февруари 1985 г. по дело ADBHU, 240/83, Recueil, стр. 531, точка 3, последно изречение, и точка 18).

86. По подобен начин Съдът е преценил, че при положение, че дадена такса върху преките продажби, наложена на фармацевтичните лаборатории, съответства на допълнителните разходи, реално понесени от дистрибуторите на едро при изпълнение на задълженията им за предоставяне на обществена услуга, необлагането на последните с упоменатата по-горе такса може да бъде считано като компенсиране на равностойността на извършените от тях престации, и следователно като мярка, която не представлява държавна помощ по смисъла на член 92 от Договора. Съдът е преценил, че когато това условие за еквивалентност между разрешеното освобождаване от таксата и понесените разходи е изпълнено, дистрибуторите на едро не се ползват реално от предимство по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора, тъй като въпросната мярка има като единствен ефект да постави тях и фармацевтичните лаборатории при равни условия на конкуренция (Решение по дело Ferring, посочено по-горе, точка 27).

87. От тази практика на Съда става ясно, че ако дадена интервенция на държавата трябва да бъде считана като компенсиране, което представлява равностойността на услугите, извършени от предприятията бенефициенти при изпълняване на задълженията по осигуряване на обществена услуга по начин, при който тези предприятия не се възползват реално от финансово предимство, и ако посочената по-горе интервенция следователно няма като ефект поставянето на тези предприятия в по-благоприятно положение по отношение на конкуренцията спрямо предприятията, които са им конкуренти, то подобна интервенция не попада в обхвата на член 92, параграф 1 от Договора.

88. Въпреки това, за да може в даден конкретен случай подобно компенсиране да не бъде квалифицирано като държавна помощ, трябва да са налице известен брой условия.

89. На първо място, предприятието бенефициент трябва реално да бъде натоварено с изпълнението на задължения по осигуряване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени. Следователно в делото по главното производство препащата юрисдикция трябва да прецени дали задълженията за осигуряване на обществена услуга, които са наложени на Altmark Trans, произтичат ясно от националното законодателство и/или лицензиите, разглеждани в главното производство.

90. На второ място, параметрите, въз основа на които ще бъде изчислена компенсацията, трябва да бъдат установени предварително по обективен и прозрачен начин, за да се избегне възможността тя да съдържа икономическо предимство, което е в състояние да облагодетелства предприятието бенефициент по отношение на конкурентните предприятия.

91. Също така, компенсацията от страна на държава-членка на загубите, понесани от дадено предприятие, без параметрите на такова компенсиране да са определени предварително, когато се окаже впоследствие, че предоставянето на някои услуги в рамките на изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга не е икономически оправдано, представлява финансова интервенция, която влиза в обхвата на понятието за държавна помощ по смисъла на член 92, параграф 1 от Договора.

92. На трето място, компенсацията не трябва да надвишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, породени от изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения. Спазването на подобно условие е необходимо, за да се гарантира че на предприятието бенефициент не се предоставя никакво предимство, което нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, като засилва конкурентната позиция на това предприятие.

93. На четвърто място, когато изборът на предприятие, което ще бъде натоварено с изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга, в даден конкретен случай не се извършва в рамките на процедура по обществена поръчка, която позволява избирането на кандидат в състояние да предоставя тези услуги на най-ниска цена за обществото, нивото на необходимото компенсиране трябва да се определя въз основа на анализ на разходите, които средно предприятие, което е добре управлявано и адекватно оборудвано с транспортни средства, така че да може да изпълни необходимите изисквания за предоставяне на обществена услуга, би имало при изпълнение на тези задължения, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения.

94. От предходните съображения става ясно, че ако публични субсидии, предоставяни на предприятията, които са натоварени изрично със задължения за предоставяне на обществена услуга, за да компенсират разходите, породени от изпълнението на тези задължения, отговарят на условията, посочени в точки 89-93 от настоящото решение, то подобни субсидии не попадат в обхвата на член 92, параграф 1 от Договора. И обратно, държавната интервенция, която не отговаря на едно или няколко от посочените по-горе условия, трябва да бъде считана като държавна помощ по смисъла на тази разпоредба.

95. Следователно на първата част на преюдициалния въпрос следва да се отговори, че условието за прилагането на член 92, параграф 1 от Договора, според което помощта трябва да бъде такава, че да засяга търговския обмен между държавите-членки, не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги, или от обхвата на съответната област на дейност.

Въпреки това, публичните субсидии, които имат за цел да позволят предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, не попадат в обхвата на тази разпоредба, ако такива субсидии могат да бъдат считани като компенсирани, което представлява равностойността на извършените престации от предприятията бенефициенти при изпълнение на задълженията за осигуряване на обществена услуга. За целите на прилагането на този критерий преpraщaщата юрисдикция следва да провери дали са налице следните условия:

- на първо място, дали предприятието бенефициент реално е било натоварено с изпълнението на задължения по осигуряване на обществена услуга и дали тези задължения са ясно определени;

- на второ място, дали параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са установени предварително по обективен и прозрачен начин;

- на трето място, дали компенсацията не надвишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, породени от изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения;

- на четвърто място, когато изборът на предприятие, което ще бъде натоварено с изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга, не се извършва в рамките на процедура по обществена поръчка, дали нивото на необходимото компенсирани е определено въз основа на анализ на разходите, които средно предприятие, което е добре управлявано и адекватно оборудвано с транспортни средства, така че да може да изпълни необходимите изисквания за предоставяне на обществена услуга, би имало при изпълнение на тези задължения, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения.

### **Относно втората част на преюдициалния въпрос**

96. С втората част на преюдициалния въпрос преpraщaщата юрисдикция иска по същество да узнае дали член 77 от Договора може да се прилага по отношение на публични субсидии, които компенсират допълнителните разходи, извършени при изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, без да се взема предвид Регламент № 1191/69.

*Становища, представени на Съда*

97. Altmark Trans поддържа становището, че възможността, с която разполага националният законодател да разрешава предоставянето на публични субсидии, предназначени да компенсират финансовия дефицит, който е резултат от предоставянето на услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален обществен превоз, без да се взема предвид Регламент № 1191/69, съществува независимо от член 77 от Договора.

98. Regierungspräsidium от своя страна счита, че член 77 от Договора не дава на националният законодател възможността да разрешава предоставянето на публични субсидии, без да се взема предвид Регламент № 1191/69.

99. Nahverkehrsgesellschaft поддържа становището, че при положение че публичните субсидии, които са предмет на главното производство, попадат в обхвата на забраната, предвидена в член 92 от Договора, член 77 от него изключва нейното прилагане, тъй като тези субсидии отговарят на условията, предвидени в последния член. Въз основа на това той изтъква, че в този случай Регламент № 1191/69 не се противопоставя на предоставянето на подобни субсидии.

100. Комисията счита, че на основание член 77 от Договора националният законодател има право да разрешава предоставянето на публични субсидии, предназначени да компенсират финансовия дефицит в областта на вътрешноградския, крайградския или регионалния обществен превоз, без да се взема предвид Регламент № 1191/69, но че в такъв случай тези субсидии изцяло са подчинени на процедурата по предварително нотифициране, предвидена в член 93, параграф 3 от Договора за ЕО (понастоящем член 88, параграф 3 ЕО) по отношение на държавните помощи.

#### *Отговор на Съда*

101. Член 77 от Договора предвижда, че са съвместими с Договора помощите, които са необходими за координацията на транспорта или които представляват реимбурсиране на някои задължения с характер на обществена услуга.

102. В точка 37 от настоящото решение бе упоменато, че ако се предположи, че не съществува регламент, приложим към спора по главното производство, би било необходимо да се разгледа въпросът дали субсидиите, разглеждани в главното производство, попадат в обхвата на разпоредбите на Договора относно държавните помощи.

103. Следователно от точки 65 и 66 от настоящото решение става ясно, че Регламент № 1191/69 би могъл да се приложи към спора по главното производство, ако германският законодател не е изключил приложението на този регламент към услугите, предоставяни на търговска основа, или ако не го е направил при спазване на принципа на правната сигурност. Ако настоящият случай е такъв, разпоредбите на посочения по-горе регламент са приложими към субсидиите, разглеждани в главното производство, и претрещаната юрисдикция не трябва да разглежда въпроса дали те са съвместими с разпоредбите на първичното законодателство.

104. Въпреки това в случая, при който Регламент № 1191/69 не би бил приложим към спора по главното производство, от отговора на първата част на преюдициалния въпрос става ясно, че ако субсидиите, разглеждани в главното производство, трябва да се считат като компенсирани, което представлява равностойността на транспортните услуги, извършени при изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга и отговарящи на условията, посочени в точки 89 - 93 от настоящото решение, тези субсидии не биха попаднали в обхвата на член 92 от Договора, така че ще е необходимо да се направи позоваване на изключението от тази разпоредба, предвидено в член 77 от Договора.

105. От това следва, че разпоредбите на първичното законодателство относно държавните помощи и общата транспортна политика биха могли да се прилагат към субсидиите, разглеждани в главното производство, само ако, от една страна, тези субсидии не влизат в обхвата на разпоредбите на Регламент № 1191/69, и, от друга страна, при положение че тези субсидии са предоставени, за да компенсират допълнителните разходи, извършени при изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга, не са налице всички условия, предвидени в точки 89-93 на настоящото решение.

106. Въпреки това дори и в случая, когато субсидиите, разглеждани в главното производство, би трябвало да бъдат преценявани предвид разпоредбите на Договора относно държавните помощи, предвиденото изключение в неговия член 77 не може да бъде приложено като такова.

107. В действителност на 4 юни 1970 г. Съветът приема Регламент (ЕИО) № 1107/70 за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 130, стр. 1). Член 3 от този регламент разпорежда, че „без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1192/69 (...) и на Регламент (ЕИО) № 1191/69 (...), държавите-членки не предприемат координационни мерки, нито налагат задълженията, които се съдържат в концепцията за обществени услуги и които водят до предоставяне на помощи съгласно член 77 от Договора, с изключение на следните случаи и обстоятелства“. От това следва, че държавите-членки нямат право да се позовават на член 77 от Договора извън случаите, визирани от вторичното право на Общността.

108. Така че ако Регламент № 1191/69 не е приложим в настоящия случай и субсидиите, разглеждани в главното производство, попадат в обхвата на член 92, параграф 1 от Договора, Регламент № 1107/70 предвижда по изчерпателен начин условията, при които властите на държавите-членки могат да предоставят помощи на основание член 77 от Договора.

109. Следователно на втората част на преюдициалния въпрос следва да се отговори, че член 77 от Договора не може да се прилага по отношение на публични субсидии, които компенсират допълнителните разходи, извършени при изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, без да се взема предвид Регламент № 1191/69.

### **По съдебните разноските**

110. Разноските, направени от германското, датското, испанското, френското, нидерландското правителство, правителството на Обединеното кралство и от Комисията, които са представили становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася се по въпроса, отправен до него от Bundesverwaltungsgericht с Определение от 6 април 2000 г., реши:

**1. Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт, така както е изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 г., и по-специално член 1, параграф 1, втора алинея от него трябва да бъде тълкуван в смисъл, че позволява на дадена държава-членка да не прилага този регламент по отношение на предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, което зависи от предоставянето на публични субсидии, и да ограничи прилагането на този регламент до случаите, когато не е възможно осигуряването на транспортна услуга в достатъчна степен, при условие че се спазва напълно принципът на правна сигурност.**

**2. Условието за прилагане на член 92, параграф 1 от Договора за ЕО (понастоящем след изменение член 87, параграф 1 ЕО), според което помощта трябва да бъде такава, че да засяга търговския обмен между държавите-членки, не зависи от местния или регионалния характер на предоставяните транспортни услуги, или от обхвата на съответната област на дейност.**

Въпреки това, публичните субсидии, които имат за цел да позволят предоставянето на редовни услуги по вътрешноградски, крайградски или регионален превоз, не попадат в обхвата на тази разпоредба, ако такива субсидии могат да бъдат считани като компенсирани, което представлява равностойността на извършените престации от предприятията бенефициенти при изпълнение на задълженията за осигуряване на обществена услуга. За целите на прилагането на този критерий преразглеждащата юрисдикция следва да провери дали са налице следните условия:

- на първо място, дали предприятието бенефициент е натоварено реално с изпълнението на задължения по осигуряване на обществена услуга и дали тези задължения са ясно определени;

- на второ място, дали параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са установени предварително по обективен и прозрачен начин;

- на трето място, дали компенсацията не надвишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, породени от изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения;

- на четвърто място, когато изборът на предприятие, което ще бъде натоварено с изпълнение на задължения за предоставяне на обществена услуга не се извършва в рамките на процедура по обществена поръчка, дали нивото на необходимото компенсиране е определено въз основа на анализ на разходите, които средно предприятие, което е добре управлявано

и адекватно оборудвано с транспортни средства, така че да може да изпълни необходимите изисквания за предоставяне на обществена услуга, би имало при изпълнение на тези задължения, като се вземат предвид свързаните с нея приходи, както и печалба в разумни размери, свързана с изпълнението на тези задължения.

**3. Член 77 от Договора за ЕО (понастоящем член 73 ЕО) не може да се прилага по отношение на публични субсидии, които компенсират допълнителните разходи, извършени при изпълнението на задължения за предоставяне на обществена услуга, без да се взема предвид Регламент № 1191/69, така както той е изменен с Регламент № 1893/91.**

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 24 юли 2003 година.

Подписи