

HOTĂRÂREA CURȚII

24 iulie 2003*

Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Bundesverwaltungsgericht
(Germania)]

„Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 – Exploatarea unor servicii regulate de transport urban,
suburban și regional – Subvenții publice –
Noțiunea de ajutor de stat – Compensație reprezentând contravaloarea unor obligații de
serviciu public”

Cauza C-280/00

În cauza C-280/00,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 234 din Tratatul CE, de
către Bundesverwaltungsgericht (Germania) pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în
fața acestei instanțe, între

Altmark Trans GmbH,

Regierungspräsidium Magdeburg

și

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,

în prezența:

Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 92 din Tratatul CE (devenit,
după modificare, articolul 87 din Tratatul CE) și a articolului 77 din Tratatul CE (devenit
articolul 73 din Tratatul CE), precum și a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al
Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește
obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și
pe căi navigabile interioare (JO L 156, p. 1), astfel cum a fost modificat prin
Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 (JO L 169, p. 1),

*Limba de procedură: germana.

CURTEA

compusă din G. C. Rodríguez Iglesias, președinte, J.-P. Puissochet, M. Wathelet, R. Schintgen și C. W. A. Timmermans (raportor), președinți de cameră, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann și V. Skouris, F. Macken și N. Colneric, S. von Bahr, J. N. Cunha Rodrigues și A. Rosas, judecători,

avocat general: domnul P. Léger,

grefier: doamna D. Louterman-Hubeau, șef de departament, ulterior domnul H. A. Rühl, administrator principal,

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

– pentru Altmark Trans GmbH, de către M. Ronellenfitsch, Rechtsanwalt,

– pentru Regierungspräsidium Magdeburg, de domnul L.-H. Rode, în calitate de agent,

– pentru Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, de către C. Heinze, Rechtsanwalt,

– pentru Comisia Comunităților Europene, de doamna M. Wolfcarius și de domnul D. Triantafyllou, în calitate de agenți,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale ale Altmark Trans GmbH, reprezentată de către M. Ronellenfitsch, ale Regierungspräsidium Magdeburg, reprezentat de domnul L.-H. Rode, ale Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, reprezentată de către C. Heinze și ale Comisiei, reprezentată de doamna M. Wolfcarius și domnul D. Triantafyllou, în ședința din 6 noiembrie 2001,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședința din 19 martie 2002,

având în vedere cererea de redeschidere a procedurii orale din 18 iunie 2002,

după ascultarea observațiilor orale ale Altmark Trans GmbH, reprezentată de către M. Ronellenfitsch, ale Regierungspräsidium Magdeburg, reprezentat de domnul S. Karnop, în calitate de agent, ale Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, reprezentată de către C. Heinze, ale guvernului german, reprezentat de domnul M. Lumma, în calitate de agent, ale guvernului danez, reprezentat de domnul J. Molde, în calitate de agent, ale guvernului spaniol, reprezentat de doamna R. Silva de Lapuerta, în calitate de agent, ale guvernului francez, reprezentat de domnul F. Million, în calitate de agent, ale Guvernului Țărilor de Jos, reprezentat de domnul N. A. J. Bel, în calitate de agent, ale Guvernului Regatului Unit, reprezentat de domnul J. E. Collins, în calitate de agent,

asistat de doamna E. Sharpston, QC și ale Comisiei, reprezentată de domnul D. Triantafyllou, la ședința din 15 octombrie 2002,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședința din 14 ianuarie 2003,

pronunță prezenta

Hotărâre

1. Prin Ordonanța din 6 aprilie 2000, primită la Curte la 14 iulie 2000, Bundesverwaltungsgericht a adresat, în temeiul articolului 234 din Tratatul CE, o întrebare preliminară privind interpretarea articolului 92 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 87 din Tratatul CE) și a articolului 77 din Tratatul CE (devenit articolul 73 din Tratatul CE), precum și a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 (JO L 169, p. 1, denumit în continuare „Regulamentul nr. 1191/69”).
2. Această întrebare a fost adresată în cadrul unui litigiu între Altmark Trans GmbH (denumită în continuare „Altmark Trans”) și Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (denumită în continuare „Nahverkehrsgesellschaft”) privind acordarea Altmark Trans, de către Regierungspräsidium Magdeburg (guvernul regiunii Magdeburg, denumit în continuare „Regierungspräsidium”), a unor licențe pentru servicii regulate de transport cu autocarul în Landkreis Stendal (Germania) și a unor subvenții publice pentru exploatarea serviciilor respective.

Cadrul juridic

Dreptul comunitar

3. Articolul 92 alineatul (1) din tratat prevede:

„Cu excepția derogărilor prevăzute de prezentul tratat, sunt incompatibile cu piața comună, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența, prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție.”

4. Articolul 74 din tratat (devenit articolul 70 din Tratatul CE), care figurează în titlul IV din partea a treia, referitoare la transporturi, prevede că „obiectivele tratatului sunt urmărite de statele membre, în domeniul reglementat de acest titlu, în cadrul unei politici comune a transporturilor.

5. Articolul 77 din tratat, care face parte din titlul IV menționat anterior, prevede că sunt compatibile cu tratatul ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.
6. Regulamentul nr. 1191/69 este împărțit în șase secțiuni, dintre care prima secțiune cuprinde dispoziții generale (articolele 1 și 2), a doua privește principiile comune pentru eliminarea sau menținerea obligațiilor de serviciu public (articolele 3-8), a treia privește aplicarea în cazul transportului de călători a tarifelor și a condițiilor de transport impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale (articolul 9), a patra privește metodele comune de compensare (articolele 10-13), a cincea se referă la contractele de serviciu public (articolul 14) și a șasea conține dispozițiile finale (articolele 15-20).
7. Articolul 1 din acest regulament prevede:

„1. Prezentul regulament se aplică întreprinderilor de transport care prestează servicii în domeniul transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare.

Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare a prezentului regulament întreprinderile a căror activitate se limitează exclusiv la prestarea unor servicii urbane, suburbane sau regionale.

2. În sensul prezentului regulament:

– serviciile urbane și suburbane înseamnă serviciile de transport care răspund cerințelor unui centru urban sau ale unei conurbații, precum și necesităților de transport dintre acest centru sau dintre această conurbație și zonele înconjurătoare,

– servicii regionale înseamnă serviciile de transport furnizate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni.

3. Autoritățile competente ale statelor membre elimină toate obligațiile inerente noțiunii de serviciu public, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, impuse în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare.

4. În vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu, precum și de amenajarea teritoriului sau în vederea oferirii unor tarife speciale anumitor categorii de călători, autoritățile competente ale statelor membre pot încheia contracte de servicii publice cu o întreprindere de transport. Condițiile și metodele acestor contracte sunt prevăzute în secțiunea V.

5. Cu toate acestea, autoritățile competente ale statelor membre pot menține sau impune obligațiile de serviciu public menționate la articolul 2 pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport de călători. Condițiile și modalitățile de prestare ale acestora, inclusiv metodele de compensare, sunt prevăzute în secțiunile II, III și IV.

[...]

6. De asemenea, autoritățile competente dintr-un stat membru pot decide să nu aplice alineatele (3) și (4) în domeniul transportului de călători la tarifele și condițiile de transport impuse în interesul uneia sau mai multor categorii sociale speciale.”

8. Articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1191/69 este formulat după cum urmează:

„Deciziile de a menține sau de a înceta la un anumit termen o obligație de serviciu public sau o parte a acesteia prevăd acordarea unei anumite compensații în raport cu costurile rezultate din obligație; valoarea compensației respective va fi stabilită în conformitate cu metodele comune prevăzute la articolele 10-13.”

9. Articolul 9 alineatul (1) din același regulament prevede:

„Valoarea compensației pentru costurile care decurg, pentru întreprinderi, din aplicarea la transportul de călători a unor tarife și condiții de transport impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale se stabilește în conformitate cu metodele comune prevăzute la articolele 11-13.”

10. Articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1191/69 prevede:

„Compensațiile care rezultă din aplicarea prezentului regulament sunt exceptate de la procedura de informare prealabilă, prevăzută la articolul 93 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene.

Statele membre comunică fără întârziere Comisiei, pentru fiecare obligație în parte, compensațiile cheltuielilor care decurg, pentru întreprinderile de transport, din menținerea obligațiilor de serviciu public, prevăzute la articolul 2 și din aplicarea în transportul de călători a unor tarife și condiții de transport impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale.”

Legislația națională

11. Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehr (Decret de punere în aplicare a Regulamentului nr. 1191/69, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1893/91 privind transportul rutier de călători) al ministrului federal al Transporturilor din 31 iulie 1992 (BGBl 1992 I, p. 1442), în versiunea modificată la 29 noiembrie 1994 (BGBl. 1994 I, p. 3630), exclude, în general, până la 31 decembrie 1995, pentru transportul public de călători, aplicarea Regulamentului nr. 1191/69 întreprinderilor a căror activitate se limitează exclusiv la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.

12. Dispozițiile coroborate ale articolului 2 alineatul (1) și ale articolului 1 alineatul (1) din Personenbeförderungsgesetz (Legea privind transportul terestru de călători,

denumită în continuare „PbefG”) prevăd că transportul de călători cu vehicule rutiere, în cadrul serviciilor regulate, este supus, în Germania, acordării unei licențe. Această licență obligă transportatorul să perceapă numai tariful autorizat de autoritatea care emite licența, să respecte orarul care a fost aprobat și să respecte obligațiile de prestare și de transport, care îi revin din punct de vedere legal.

13. Până la 31 decembrie 1995, condițiile de acordare a unei licențe pentru un serviciu regulat de transport cu autocarul erau stabilite numai de articolul 13 din PbefG. Această dispoziție impune, în special, condiții referitoare la solvabilitatea, precum și la fiabilitatea întreprinderii de transport și prevede respingerea cererii de acordare a licenței, în cazul în care serviciul vizat este de natură să aducă atingere interesului public în domeniul transportului. În cazul în care mai multe întreprinderi doresc să furnizeze aceleași servicii de transport, autoritatea în cauză trebuie, în temeiul articolului 13 alineatul (3), să ia în considerare în mod corespunzător perspectiva unei prestări adecvate a acestor servicii de către una din întreprinderile respective timp de mai mulți ani.
14. Prin articolul 6 alineatul (116) din Eisenbahnneuordnungsgesetz (Legea privind restructurarea căilor ferate) din 27 decembrie 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2378), organul legislativ german a introdus, începând cu 1 ianuarie 1996, o distincție între transporturile efectuate într-un regim de autonomie financiară și transporturile oferite în calitate de serviciu public, în vederea acordării licențelor pentru serviciile regulate de transport public urban, suburban și regional.
15. Articolul 8 alineatul (4) prima teză din PBefG stabilește principiul conform căruia serviciile de transport public urban, suburban și regional trebuie să fie furnizate într-un regim de autonomie financiară.
16. A doua teză a acestui alineat definește serviciile de transport furnizate în cadrul regimului de autonomie financiară ca fiind servicii ale căror costuri sunt acoperite de profitul obținut din transporturile efectuate, prin veniturile percepute în temeiul normelor administrative care prevăd compensații sau rambursări legate de anumite tarife și o anumită organizare a transporturilor, precum și prin alte venituri ale întreprinderii, prevăzute de dreptul comercial. Condițiile de acordare a unei licențe în cadrul regimului de autonomie financiară sunt definite la articolul 13 din PBefG, astfel cum au fost prezentate la punctul 13 din prezenta hotărâre.
17. Articolul 8 alineatul (4) a treia teză din PBefG prevede că Regulamentul nr. 1191/69, în versiunea în vigoare, cuprinde regulile de referință aplicabile atunci când nu poate fi asigurat un serviciu de transport adecvat în cadrul regimului de autonomie financiară. Condițiile de acordare a licențelor pentru serviciile de transport furnizate în calitate de serviciu public în temeiul regulamentului respectiv sunt definite la articolul 13a din PBefG.
18. În temeiul acestei ultime dispoziții, este necesară acordarea unei licențe în măsura în care aceasta este indispensabilă în scopul punerii în aplicare a unui serviciu de transport, pe baza unui act emis de autorități sau a unui contract în sensul Regulamentului nr. 1191/69 și în cazul în care aceasta reprezintă soluția care implică cele mai scăzute costuri pentru colectivitate.

Acțiunea principală

19. Acțiunea principală privește acordarea, de către Regierungspräsidium lui Altmark Trans, a unor licențe pentru servicii regulate de transport cu autocarul în Landkreis Stendal.
20. Inițial, Altmark Trans îi fuseseră acordate licențe pentru perioada 25 septembrie 1990 – 19 septembrie 1994. Printr-o decizie din 27 octombrie 1994, i-au fost acordate licențe noi până la 31 octombrie 1996.
21. Din ordonanța de trimitere rezultă că Regierungspräsidium a respins, în același timp, cererile de acordare a licențelor de prestare a acestor servicii, introduse de către Nahverkehrsgesellschaft. În motivarea sa, Regierungspräsidium a afirmat că Altmark Trans îndeplinea condițiile de acordare a licențelor, prevăzute la articolul 13 alineatul (1) punctele 1 și 2 din PBefG. În calitate de întreprindere veche în domeniu, Altmark Trans beneficia de o protecție a statutului dobândit, în temeiul alineatului (3) al aceluiași articol. Această protecție implică faptul că prestarea unui serviciu regulat de transport, de către întreprinderea care furnizează în prezent serviciul respectiv, poate reprezenta o ofertă de transport mai bună decât cea care provine de la un ofertant nou. În fapt, nu a existat o astfel de ofertă. Având un deficit de 0,58 DM pe kilometru de rețea, Altmark Trans avea nevoie de finanțarea suplimentară din partea autorităților publice cu cel mai redus cost.
22. În urma unei reclamații din partea Altmark Trans, Regierungspräsidium a prelungit durata acestor licențe până la 31 octombrie 2002, printr-o decizie din 30 iulie 1996.
23. Nahverkehrsgesellschaft a formulat o reclamație împotriva deciziei din 27 octombrie 1994, susținând că Altmark Trans nu îndeplinea cerințele de la articolul 13 din PBefG. Aceasta nu era o întreprindere viabilă din punct de vedere economic, deoarece nu putea supraviețui fără subvenții publice. Prin urmare, licențele care îi fuseseră acordate erau nelegale. Nu era adevărată nici afirmația conform căreia Altmark Trans avea nevoie de cele mai mici subvenții. Prin decizia din 29 iunie 1995, Regierungspräsidium a respins această reclamație.
24. Nahverkehrsgesellschaft a introdus o acțiune împotriva deciziilor din 27 octombrie 1994 și 30 iulie 1996 în fața Verwaltungsgericht Magdeburg (Tribunalul Administrativ de Primă Instanță din Magdeburg) (Germania), care însă a fost respinsă.
25. În cadrul acțiunii, Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt (Instanța Administrativă de Apel din Saxonia-Anhalt) (Germania) a admis cererea Nahverkehrsgesellschaft și, prin urmare, a anulat acordarea de licențe întreprinderii Altmark Trans. Această instanță a considerat, în special, că, la momentul adoptării deciziei din 30 iulie 1996, solvabilitatea Altmark Trans nu mai era asigurată, deoarece aceasta avea nevoie de subvenții din partea Landkreis Stendal pentru prestarea serviciilor pentru care primise licența. În plus, aceasta a considerat că subvențiile respective nu erau

compatibile cu dreptul comunitar referitor la ajutoarele de stat, astfel cum rezulta, în special, din Regulamentul nr. 1191/69.

26. În această privință, Oberverwaltungsgericht a subliniat că Republica Federală Germania făcuse uz doar până la 31 decembrie 1995 de posibilitatea, oferită de Regulamentul nr. 1191/69, de a exclude din domeniul său de aplicare întreprinderile a căror activitate se limitează exclusiv la exploatarea unor servicii de transport urban, suburban sau regional. Prin urmare, aceasta a considerat că, după această dată, subvențiile publice respective erau autorizate numai în cazul în care erau îndeplinite condițiile prevăzute de regulamentul respectiv. În rândul acestor condiții se numără necesitatea de a impune obligații de serviciu public, fie prin încheierea unui contract, fie printr-un act emis de autoritățile competente. Având în vedere că Landkreis Stendal nu încheiase un contract cu Altmark Trans și nici nu adoptase un act administrativ în conformitate cu dispozițiile regulamentului respectiv, Oberverwaltungsgericht a considerat că, de la 1 ianuarie 1996, Landkreis nu mai era autorizat să subvenționeze Altmark Trans pentru prestarea serviciilor acoperite de licențele care îi fuseseră acordate.
27. Altmark Trans a formulat recurs în fața Bundesverwaltungsgericht împotriva acestei decizii a Oberverwaltungsgericht. Bundesverwaltungsgericht consideră că dispozițiile articolului 8 alineatul (4) din PBefG ridică problema dacă exploatarea serviciilor regulate de transport urban, suburban sau regional, care nu poate fi efectuată rentabil din cauza veniturilor câștigate din transportul respectiv și care, prin urmare, depinde, în mod necesar, de subvenții publice, poate, în temeiul dreptului național, să fie considerată ca fiind realizată în cadrul regimului de autonomie financiară sau dacă trebuie considerată, în mod necesar, ca fiind efectuată în cadrul regimului de serviciu public.
28. În această privință, Bundesverwaltungsgericht consideră că subvențiile publice în cauză pot intra sub incidența noțiunii de „alte venituri ale întreprinderii, în sensul dreptului comercial”, prevăzută la articolul 8 alineatul (4) a doua teză din PBefG. Utilizând metodele obișnuite de interpretare a dreptului național, aceasta ajunge la concluzia că necesitatea subvențiilor publice nu exclude furnizarea serviciilor de transport în cadrul regimului de autonomie financiară.
29. Cu toate acestea, instanța națională își exprimă îndoiala cu privire la problema dacă articolele 77 și 92 din tratat, precum și Regulamentul nr. 1191/69, implică, în mod necesar, interpretarea articolului 8 alineatul (4) a doua teză din PBefG, conformă cu dreptul comunitar, recomandată de Oberverwaltungsgericht. Având în vedere complexitatea sistemului de interdicții, excepții și excepții de la excepții, aceasta consideră că este necesar ca problema respectivă să fie clarificată de Curte.

Întrebarea preliminară

30. Având în vedere că Bundesverwaltungsgericht a considerat că, în cauza cu privire la care a fost sesizată, sfera de aplicare a normelor comunitare este nesigură și că este necesară pronunțarea unei hotărâri preliminare pentru soluționarea acțiunii principale, aceasta a decis să suspende judecata și să-i adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Dispozițiile articolelor [77 și 92 din Tratatul CE], coroborate cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91, se opun aplicării unei dispoziții naționale care autorizează acordarea licențelor pentru serviciile regulate de transport în cadrul transportului public urban, suburban sau regional, pentru transporturile care depind, în mod necesar, de subvenții, fără a respecta dispozițiile de la secțiunile II, III și IV din respectivul regulament?”

31. Instanța națională a precizat că această întrebare trebuie să fie interpretată ca incluzând următoarele trei părți:

„1) Subvențiile care vizează compensarea deficitului din serviciul public de transport local de călători sunt supuse, în orice caz, interdicției privind ajutoarele, enunțată la articolul [92 alineatul (1) din Tratatul CE] sau, având în vedere sfera lor de aplicare regională, este necesar să se considere că astfel de subvenții nu sunt, a priori, de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre? Este posibil ca răspunsul la această întrebare să depindă de locația precisă și de importanța domeniului de activitate al transportului urban, suburban sau regional vizat în acest caz?

2) Articolul [77 din Tratatul CE] îi conferă, în general, legiuitorului național dreptul de a autoriza subvențiile publice destinate să compenseze deficitele din domeniul transportului public urban, suburban sau regional, fără a se ține seama de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69?

3) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 permite organului legislativ național să autorizeze exploatarea unui serviciu regulat de transport public urban, suburban sau regional care depinde obligatoriu de subvenții publice, fără să țină seama de secțiunile II, III și IV din regulamentul în cauză, prevăzând aplicarea acestor dispoziții numai în cazul în care altfel nu este posibilă furnizarea unui transport adecvat? Această libertate oferită legiuitorului național decurge, în special, din dreptul pe care i-l conferă articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, astfel cum a fost modificat de Regulamentul nr. 1893/91, de a exclude complet din domeniul de aplicare a regulamentului întreprinderile de transport urban, suburban sau regional?”

Observații preliminare

32. În acțiunea principală, acordarea de licențe Altmark Trans este contestată numai în măsura în care aceasta avea nevoie de subvenții publice pentru a executa obligațiile de serviciu public, care decurg din licențele respective. Prin urmare, acest litigiu privește, în esență, problema dacă subvențiile publice pe care Altmark Trans le-a primit astfel au fost acordate legal.

33. După constatarea faptului că plata subvențiilor întreprinderii Altmark Trans, pentru utilizarea comercială a licențelor care fac obiectul acțiunii principale, în cadrul regimului de autonomie financiară, nu contravenea dreptului național, instanța de trimitere dorește să stabilească dacă respectivele subvenții sunt compatibile cu dreptul comunitar.

34. Dispozițiile principale din tratat, de reglementare a subvențiilor publice, sunt cele referitoare la ajutoarele de stat, și anume articolul 92 și următoarele din tratat. Articolul 77 din tratat introduce în domeniul transportului o derogare de la normele care se aplică, în general, ajutoarelor de stat, prevăzând că sunt compatibile cu tratatul ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.
35. Este necesar să se constate că Regulamentul nr. 1191/69 a fost adoptat de Consiliu în temeiul articolului 75 din Tratatul CE (devenit, după modificare, articolul 71 din Tratatul CE) și al articolului 94 din Tratatul CE (devenit articolul 89 din Tratatul CE), adică atât pe baza dispozițiilor din tratat referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, cât și pe baza celor referitoare la ajutoarele de stat.
36. Regulamentul nr. 1191/69 stabilește un regim comunitar aplicabil obligațiilor de serviciu public în domeniul transporturilor. Cu toate acestea, în temeiul articolului 1 alineatul (1) paragraful al doilea din regulament, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare întreprinderile a căror activitate se limitează exclusiv la prestarea de servicii de transport urban, suburban sau regional.
37. În aceste condiții, este necesar să se examineze, în primul rând, dacă Regulamentul nr. 1191/69 se aplică serviciilor de transport în cauză în acțiunea principală. Doar în cazul unui răspuns negativ va fi necesar să se examineze dacă dispozițiile generale ale tratatului, care privesc ajutoarele de stat, se aplică subvențiilor care fac obiectul acțiunii principale. Prin urmare, este necesar să se răspundă, în primul rând, la a treia parte a întrebării preliminare.

Cu privire la a treia parte a întrebării preliminare

38. Prin a treia parte a întrebării preliminare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă Regulamentul nr. 1191/69 și, în special, articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea poate să fie interpretat în sensul că îi permite unui stat membru să nu aplice acest regulament prestării de servicii regulate de transport urban, suburban sau regional, care depind, în mod necesar, de subvenții publice și să limiteze aplicarea acestuia la cazurile în care altfel nu este posibilă furnizarea unui serviciu de transport adecvat.

Observații prezentate Curții

39. Altmark Trans, Regierungspräsidium și Nahverkehrsgesellschaft consideră că nu este posibil să se deducă din Regulamentul nr. 1191/69 faptul că subvențiile publice acordate întreprinderilor de transport sunt conforme cu dreptul comunitar numai în cazul în care sunt impuse obligații de serviciu public, în sensul regulamentului respectiv sau în cazul în care a fost încheiat un contract de servicii publice în conformitate cu acest regulament.

40. Acestea consideră, în special, că organul legislativ german a făcut o distincție între serviciile de transport efectuate în cadrul regimului de autonomie financiară și cele efectuate în cadrul regimului de serviciu public. În temeiul articolului 8 alineatul (4) din PBefG, Regulamentul nr. 1191/69 se aplică numai transporturilor care intră sub incidența regimului de serviciu public. Prin urmare, serviciile de transport efectuate în cadrul regimului de autonomie financiară nu intră sub incidența domeniului de aplicare a acestui regulament.
41. Deși organul legislativ german nu mai face uz, în general, de dreptul de derogare, prevăzut la articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 1191/69, de la 1 ianuarie 1996, acesta a prevăzut o excepție de la aplicarea acestui regulament în favoarea serviciilor de transport urban, suburban și regional, furnizate în cadrul regimului de autonomie financiară. Având în vedere că regulamentul respectiv autorizează o derogare cu o sferă de aplicare generală, acest organ legislativ are, de asemenea, dreptul de a prevedea o derogare parțială. Principiul potrivit căruia „cine poate mai mult poate și mai puțin” se aplică în acest caz.
42. Comisia susține că, în măsura în care serviciile de transport urban, suburban sau regional nu au fost excluse din domeniul de aplicare a Regulamentului nr. 1191/69 în temeiul articolului 1 alineatul (1) paragraful al doilea din acesta, organul legislativ național trebuie să reglementeze prestarea unui serviciu regulat fie impunând obligații de serviciu public, în conformitate cu secțiunile II-IV din acest regulament, fie în temeiul unor contracte care prevăd aceste obligații și care respectă dispozițiile din secțiunea V din respectivul regulament.

Aprecierea Curții

43. Pentru a răspunde la această parte a întrebării, este necesar să se stabilească, cu titlu preliminar, dacă Regulamentul nr. 1191/69 impune un regim restrictiv, pe care statele membre sunt obligate să îl respecte atunci când au în vedere impunerea unor obligații de serviciu public în sectorul transporturilor terestre.
44. Rezultă clar, atât din preambulul regulamentului respectiv, cât și din partea sa dispozitivă, că acesta impune efectiv un regim obligatoriu statelor membre.
45. Conform primului considerent din Regulamentul nr. 1191/69, unul din obiectivele politicii comune în domeniul transporturilor este eliminarea disparităților care rezultă din impunerea de către statele membre a unor obligații inerente noțiunii de serviciu public întreprinderilor de transport, care pot denatura considerabil condițiile de concurență. În conformitate cu al doilea considerent din regulamentul respectiv, este necesar, prin urmare, să fie eliminate obligațiile de serviciu public, definite în regulament, deși, în anumite cazuri, menținerea acestora poate fi indispensabilă pentru a garanta prestarea de servicii de transport corespunzătoare.
46. În acest scop, articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1191/69 prevede că autoritățile competente ale statelor membre elimină toate obligațiile inerente noțiunii de serviciu public, astfel cum sunt definite de prezentul regulament, impuse în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. În temeiul

alineatului (4) de la același articol, în vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali, de mediu, precum și de amenajarea teritoriului sau în vederea oferirii unor tarife speciale anumitor categorii de călători, aceste autorități pot încheia contracte de servicii publice cu o întreprindere de transport, în conformitate cu condițiile și metodele stabilite în secțiunea V a regulamentului în cauză. Alineatul (5) de la același articol adaugă că, totuși, autoritățile respective pot menține sau impune obligații de serviciu public pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport de călători, conform condițiilor și metodelor de prestare a acestora, inclusiv metodele de compensare, prevăzute în secțiunile II-IV din regulamentul în cauză.

47. Prin urmare, în măsura în care licențele care fac obiectul acțiunii principale impun obligații de serviciu public și sunt însoțite de subvențiile care contribuie la finanțarea executării obligațiilor respective, acordarea acestor licențe și acestor subvenții era, în principiu, supusă dispozițiilor Regulamentului nr. 1191/69.
48. Cu toate acestea, articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din acest regulament autorizează statele membre să excludă din domeniul de aplicare al regulamentului întreprinderile a căror activitate se limitează exclusiv la prestarea de servicii de transport urban, suburban sau regional.
49. Inițial, și anume până la 31 decembrie 1995, Republica Federală Germania a făcut uz de derogarea prevăzută la articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 1191/69, excluzând, în mod expres, în legislația națională, aplicarea acestui regulament întreprinderilor de transport urban, suburban sau regional.
50. De la 1 ianuarie 1996, legislația germană nu mai prevede în mod expres o astfel de derogare. Dimpotrivă, regulamentul respectiv a fost declarat aplicabil în privința acordării de licențe pentru transportul cu autocarul în Germania, în cadrul regimului de serviciu public, prin articolul 8 alineatul (4) a treia teză și prin articolul 13a din PBefG. Cu toate acestea, legislația germană nu stabilește explicit dacă acest regulament se aplică și în cazul acordării licențelor pentru transportul cu autocarul, în cadrul regimului de autonomie financiară.
51. În această privință, este necesar să se examineze dacă neaplicarea Regulamentului nr. 1191/69 regimului de autonomie financiară – presupunând că acest lucru este valabil în speță – contravine regulamentului respectiv.
52. Altmark Trans, Regierungspräsidium și Nahverkehrsgesellschaft susțin că, având în vedere că articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 1191/69 permite excluderea de la aplicarea acestui regulament a unei categorii complete de servicii de transport, dispoziția în cauză trebuie, *a fortiori*, să permită excluderea unei părți limitate din aceste servicii de la aplicarea acestui regulament.
53. Este necesar să se amintească faptul că, astfel cum s-a menționat la punctele 44-47 din prezenta hotărâre, Regulamentul nr. 1191/69 stabilește un regim pe care statele

membre sunt obligate să îl respecte atunci când au în vedere impunerea unor obligații de serviciu public întreprinderilor de transport terestru.

54. Cu toate acestea, statele membre pot, în cazul întreprinderilor care prestează servicii de transport urban, suburban sau regional, să stabilească o derogare de la dispozițiile Regulamentului nr. 1191/69, în temeiul articolului 1 alineatul (1) paragraful al doilea. Organul legislativ german a făcut uz, în general, de această derogare până la 31 decembrie 1995.
55. În aceste condiții, este necesar să se considere că modificarea PBefG, care a intrat în vigoare de la 1 ianuarie 1996, contribuie la realizarea obiectivelor urmărite de Regulamentul nr. 1191/69.
56. Prin această modificare, organul legislativ german a introdus, pentru acordarea de licențe pentru transportul de pasageri cu autocarul, o distincție între regimul de autonomie financiară și regimul de serviciu public. În temeiul articolului 13a din PBefG, Regulamentul nr. 1191/69 a devenit aplicabil acordării de licențe în cadrul regimului de serviciu public. Această modificare a PBefG a redus, prin urmare, sfera de aplicare a derogării prevăzute la articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din regulamentul respectiv. Astfel, legislația germană s-a apropiat de obiectivele urmărite de regulamentul în cauză.
57. Din aceste considerente rezultă că un stat membru poate, în mod legitim, pe baza dreptului de derogare, prevăzut la articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 1191/69, nu doar să excludă total serviciile regulate de transport urban, suburban sau regional din domeniul de aplicare a acestui regulament, ci și să aplice derogarea în cauză într-un mod mai restrictiv. Altfel spus, această dispoziție îi permite, în principiu, organului legislativ german să prevadă că, în cazul serviciilor de transport furnizate în cadrul regimului de autonomie financiară, pot fi impuse obligații de serviciu public și pot fi acordate subvenții, fără a se respecta condițiile și metodele prevăzute de respectivul regulament.
58. Cu toate acestea, legislația germană trebuie să delimiteze clar utilizarea acestui drept de derogare, pentru a fi posibil să se stabilească în ce situații se aplică derogarea în cauză și în ce situații se aplică Regulamentul nr. 1191/69.
59. Astfel cum rezultă dintr-o jurisprudență constantă, este deosebit de important ca, în vederea îndeplinirii cerinței de securitate juridică, persoanele de drept privat să beneficieze de o situație juridică precisă și clară, care să le permită să își cunoască toate drepturile și să se prevaleze de acestea, după caz, în fața instanțelor naționale (a se vedea Hotărârea din 23 mai 1985, Comisia/Germania, cauza 29/84, Rec., p. 1661, punctul 23; Hotărârea din 9 aprilie 1987, Comisia/Italia, cauza 363/85, Rec., p. 1733, punctul 7; Hotărârea din 30 mai 1991, Comisia/Germania, cauza C-59/89, Rec., p. I-2607, punctul 18 și Hotărârea din 19 septembrie 1996, Comisia/Grecia, cauza C-236/95, Rec., p. I-4459, punctul 13).
60. Decizia de trimitere cuprinde un anumit număr de indicii care sugerează că este posibil ca aceste cerințe de claritate să nu fi fost îndeplinite în prezenta cauză.

61. Din ordonanța de trimitere reiese, pe de o parte, că regimul de autonomie financiară poate fi aplicat și întreprinderilor care au nevoie de subvenții publice pentru a utiliza licențele pentru serviciile de transport. Instanța națională a constatat, pe de altă parte, că, „în cazul serviciilor regulate de transport urban, suburban sau regional, care au un deficit major, această opțiune oferită operatorului de către organul legislativ este eliminată în practică, necesitatea unor subvenții publice conducând automat la încadrarea acestor servicii în regimul de serviciu public”.
62. Din cele menționate anterior rezultă că licențele pentru serviciile de transport, care necesită subvenții publice pentru a putea fi utilizate, pot fi supuse atât regimului de autonomie financiară, cât și regimului de serviciu public. Dacă acest lucru ar fi valabil în cazul de față, dispozițiile din legislația națională în cauză nu ar stabili în mod clar și precis situațiile în care astfel de licențe intră sub incidența unuia sau altuia din aceste regimuri. În măsura în care Regulamentul nr. 1191/69 nu se aplică regimului de autonomie financiară, o eventuală incertitudine cu privire la delimitarea acestui regim în raport cu regimul de serviciu public s-ar extinde și la domeniul de aplicare a respectivului regulament în Germania.
63. Instanței naționale îi revine obligația de a verifica dacă aplicarea de către organul legislativ german a derogării prevăzute la articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea din Regulamentul nr. 1191/69 îndeplinește cerințele de claritate și precizie impuse de respectarea principiului securității juridice.
64. Prin urmare, este necesar să se răspundă la a treia parte a întrebării preliminare că Regulamentul nr. 1191/69 și, în special, articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea poate fi interpretat în sensul că îi permite unui stat membru să nu aplice acest regulament prestării de servicii regulate de transport urban, suburban sau regional, care depind, în mod necesar, de subvenții publice și să limiteze aplicarea acestuia la cazurile în care altfel nu este posibilă furnizarea unui serviciu de transport adecvat, cu condiția însă ca principiul securității juridice să fie respectat în mod corespunzător.
65. De asemenea, este necesar să se precizeze că, în măsura în care instanța națională decide că principiul securității juridice nu a fost respectat în acțiunea principală, aceasta trebuie să considere că Regulamentul nr. 1191/69 este pe deplin aplicabil în Germania și că, prin urmare, se aplică și în cazul regimului de autonomie financiară. Într-o astfel de ipoteză, este necesar să se verifice dacă licențele care fac obiectul acțiunii principale au fost acordate în conformitate cu acest regulament și, în cazul unui răspuns afirmativ, să se verifice dacă subvențiile în cauză în acțiunea principală au fost acordate în conformitate cu acesta. În cazul în care licențele și subvențiile nu îndeplinesc cerințele stabilite de regulamentul respectiv, instanța națională trebuie să concluzioneze că acestea nu sunt compatibile cu dreptul comunitar, fără să fie necesară examinarea lor din punctul de vedere al dispozițiilor tratatului.
66. În consecință, instanța națională trebuie să examineze dacă subvențiile care fac obiectul acțiunii principale au fost acordate în conformitate cu dispozițiile tratatului referitoare la ajutoarele de stat, numai în măsura în care aceasta ajunge la concluzia că Regulamentul nr. 1191/69 nu se aplică regimului de autonomie financiară și că

utilizarea de către organul legislativ german a dreptului de derogare, prevăzut de respectivul regulament, este conformă cu principiul securității juridice.

Cu privire la prima parte a întrebării preliminare

67. Prin prima parte a întrebării preliminare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă subvențiile care vizează compensarea deficitului unui serviciu public de transport urban, suburban sau regional intră, în orice caz, sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat sau dacă, având în vedere natura locală sau regională a serviciilor de transport furnizate și, după caz, importanța domeniului de activitate în cauză, astfel de subvenții nu sunt de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

Observații prezentate Curții

68. Altmark Trans, Regierungspräsidium și Nahverkehrsgesellschaft susțin că subvențiile care fac obiectul acțiunii principale nu au niciun efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat, deoarece acestea privesc doar serviciile locale și, în orice caz, au o valoare atât de mică încât nu afectează vizibil aceste schimburi comerciale.

69. Dimpotrivă, Comisia susține că, încă din 1995, opt state membre au deschis, în mod voluntar, anumite piețe de transport urban, suburban sau regional concurenței întreprinderilor din alte state membre și că există diverse exemple de întreprinderi de transport dintr-un stat membru care exercită activități în alt stat membru. Această deschidere a pieței în anumite state membre demonstrează că schimburile comerciale intracomunitare nu mai reprezintă doar o posibilitate, ci sunt deja o realitate.

70. Trebuie să se amintească faptul că, prin ordonanța din 18 iunie 2002, Curtea a decis să redeschidă procedura orală din prezenta cauză, pentru a le oferi părților în acțiunea principală, statelor membre, Comisiei și Consiliului posibilitatea de a-și prezenta observațiile privind eventualele consecințe ale Hotărârii din 22 noiembrie 2001, Ferring (cauza C-53/00, Rec., p. I-9067), în ceea ce privește răspunsul care trebuie oferit la întrebarea preliminară din prezenta cauză.

71. În cursul celei de-a doua ședințe, care s-a desfășurat la 15 octombrie 2002, Altmark Trans, Regierungspräsidium, Nahverkehrsgesellschaft, precum și guvernele german și spaniol au propus, în esență, confirmarea de către Curte a principiilor formulate în Hotărârea Ferring, menționată anterior. Acestea consideră, prin urmare, că finanțarea de către stat a serviciilor publice reprezintă un ajutor în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat numai în cazul în care avantajele conferite de autoritățile publice depășesc costul presupus de executarea obligațiilor de serviciu public.

72. În această privință, acestea au susținut, în principal, că noțiunea de ajutor de la articolul 92 alineatul (1) din tratat se aplică doar măsurilor care oferă un avantaj financiar uneia sau mai multor întreprinderi. O subvenție publică, care se limitează

la compensarea costului legat de prestarea unor servicii publice care au fost impuse, nu oferă niciun avantaj efectiv întreprinderii beneficiare. În plus, într-un astfel de caz, concurența nu este denaturată, având în vedere că orice întreprindere poate beneficia de subvenția publică, cu condiția să furnizeze serviciile publice de transport impuse de stat.

73. În cursul celei de-a doua ședințe, guvernele danez și francez, Guvernul Țărilor de Jos și Guvernul Regatului Unit au susținut, în esență, că instanța comunitară ar trebui să adopte abordarea expusă de avocatul general Jacobs în concluziile sale prezentate la 30 aprilie 2002 în cauza C-126/01, GEMO, pendinte în fața Curții. Conform acestei abordări, ar trebui să se facă o distincție între două categorii de situații. În cazul în care există o legătură directă și evidentă între o finanțare a statului și anumite obligații de serviciu public, care sunt clar definite, sumele plătite de către autoritățile publice nu constituie un ajutor în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat. În schimb, în cazul în care lipsește o astfel de legătură sau obligațiile de serviciu public nu sunt clar definite, sumele plătite de aceste autorități constituie ajutoare.

Apresiasi Curții

74. Pentru a răspunde la prima parte a întrebării, este necesară examinarea diverselor elemente ale noțiunii de ajutor de stat, care figurează la articolul 92 alineatul (1) din tratat. Conform unei jurisprudențe constante, clasificarea ca ajutor necesită îndeplinirea tuturor condițiilor vizate la această dispoziție (a se vedea Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, numită „Tubemeuse”, cauza C-142/87, Rec., p. I-959, punctul 25; Hotărârea din 14 septembrie 1994, Spania/Comisia, cauzele conexe C-278/92 – C-280/92, Rec., p. I-4103, punctul 20 și Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia, cauza C-482/99, Rec., p. I-4397, punctul 68).
75. Articolul 92 alineatul (1) din tratat prevede următoarele condiții. În primul rând, trebuie să fie vorba despre o măsură de stat sau prin intermediul resurselor de stat. În al doilea rând, această măsură trebuie să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. În al treilea rând, aceasta trebuie să acorde un avantaj beneficiarului său. În al patrulea rând, aceasta trebuie să denatureze sau amenințe să denatureze concurența.
76. Întrebarea adresată de instanța națională privește în special a doua condiție.
77. În această privință, trebuie să se observe, în primul rând, că nu este exclusă posibilitatea ca o subvenție publică, acordată unei întreprinderi care furnizează doar servicii de transport local sau regional și nu oferă servicii de transport în afara statului său de origine, să aibă totuși un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.
78. În cazul în care un stat membru acordă o subvenție publică unei întreprinderi, furnizarea serviciilor de transport de către respectiva întreprindere poate să fie menținută sau sporită, având drept consecință scăderea șanselor întreprinderilor stabilite în alte state membre de a-și furniza serviciile de transport pe piața acestui

stat (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 13 iulie 1988, Franța/Comisia, cauza 102/87, Rec., p. 4067, punctul 19; Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisia, cauza C-305/89, Rec., p. I-1603, punctul 26 și Hotărârea Spania/Comisia, menționată anterior, punctul 40).

79. În cazul de față, această constatare nu este de natură pur ipotetică, având în vedere că, astfel cum reiese, în special, din observațiile Comisiei, mai multe state membre au început din 1995 să deschidă anumite piețe de transport concurenței întreprinderilor stabilite în alte state membre, astfel încât mai multe întreprinderi își oferă deja serviciile de transport urban, suburban sau regional în alte state membre decât statul lor de origine.
80. Apoi, Comunicarea Comisiei din 6 martie 1996 referitoare la ajutoarele de minimis (JO C 68, p. 9), astfel cum reiese din al patrulea paragraf din aceasta, nu vizează sectorul transporturilor. De asemenea, Regulamentul (CE) nr. 69/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE ajutoarelor de minimis (JO L 10, p. 30), nu se aplică acestui sector, în conformitate cu al treilea considerent și cu articolul 1 litera (a) din regulament.
81. În cele din urmă, conform jurisprudenței Curții, nu există prag sau procentaj sub nivelul căruia se poate considera că sunt afectate schimburile comerciale dintre statele membre. Importanța relativ mică a unui ajutor sau mărimea relativ modestă a întreprinderii beneficiare nu exclud a priori posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate (a se vedea Hotărârea Tubemeuse, punctul 43 și Hotărârea Spania/Comisia, punctul 42, menționate anterior).
82. Prin urmare, a doua condiție de aplicare a articolului 92 alineatul (1) din tratat, conform căreia ajutorul trebuie să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, nu depinde de natura locală sau regională a serviciilor de transport furnizate sau de importanța domeniului de activitate în cauză.
83. Cu toate acestea, pentru ca o măsură de stat să poată intra sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat, aceasta trebuie, de asemenea, astfel cum s-a afirmat la punctul 75 din prezenta hotărâre, să poată fi considerată ca fiind un avantaj conferit întreprinderii beneficiare.
84. În această privință, sunt considerate drept ajutoare măsurile care, indiferent de formă, sunt susceptibile să favorizeze direct sau indirect anumite întreprinderi (Hotărârea din 15 iulie 1964, Costa, cauza 6/64, Rec., p. 1141, 1161) sau care trebuie considerate ca fiind un avantaj economic pe care întreprinderea beneficiară nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață (Hotărârea din 11 iulie 1996, SFEI și alții, cauza C-39/94, Rec., p. I-3547, punctul 60 și Hotărârea din 29 aprilie 1999, Spania/Comisia, cauza C-342/96, Rec., p. I-2459, punctul 41).
85. Cu toate acestea, este necesar să se menționeze hotărârea Curții cu privire la o compensație prevăzută de Directiva 75/439/CEE a Consiliului din 16 iunie 1975 privind eliminarea uleiurilor uzate (JO L 194, p. 23). Această compensație putea fi acordată întreprinderilor de colectare și/sau eliminare a uleiurilor uzate, în schimbul

obligățiilor de colectare și/sau eliminare care li se impuneau de către statul membru, cu condiția să nu depășească costurile anuale neacoperite și înregistrate efectiv de întreprindere, ținând seama de un profit rezonabil. Curtea a hotărât că o compensație de acest tip nu constituia un ajutor în sensul articolului 92 și următoarele din tratat, ci un preț reprezentând contravaloarea serviciilor prestate de întreprinderile de colectare sau de eliminare (a se vedea Hotărârea din 7 februarie 1985, ADBHU, cauza 240/83, Rec., p. 531, punctul 3 ultima teză și punctul 18).

86. În mod similar, Curtea a hotărât că, în măsura în care un impozit pe vânzările directe, impus laboratoarelor farmaceutice, corespunde costurilor suplimentare suportate efectiv de distribuitorii angroșiști pentru executarea obligațiilor de serviciu public, neimpozitarea acestor obligații poate fi considerată ca o compensație pentru serviciile prestate și, prin urmare, ca o măsură care nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 92 din tratat. Curtea a considerat că, în cazul în care este îndeplinită această condiție de echivalență între scutirea acordată și costurile suplimentare suportate, distribuitorii angroșiști nu beneficiază de un avantaj real în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat, deoarece singurul efect al măsurii în cauză ar fi plasarea distribuitorilor angroșiști și a laboratoarelor farmaceutice în poziții concurențiale comparabile (Hotărârea Ferring, menționată anterior, punctul 27).
87. Din această jurisprudență reiese că, în măsura în care o măsură de stat trebuie să fie considerată ca fiind o compensație reprezentând contravaloarea serviciilor prestate de întreprinderile beneficiare pentru executarea obligațiilor de serviciu public, astfel încât aceste întreprinderi nu profită, în realitate, de un avantaj financiar și măsura în cauză nu are, prin urmare, efectul de a plasa aceste întreprinderi într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile care le fac concurență, o astfel de măsură nu intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat.
88. Cu toate acestea, într-un caz concret, pentru ca o astfel de compensație să nu fie calificată drept ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinit un anumit număr de condiții.
89. În primul rând, întreprinderea beneficiară trebuie să fie însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public și aceste obligații trebuie să fie clar definite. În acțiunea principală, instanța națională va trebui, prin urmare, să examineze dacă obligațiile de serviciu public, care au fost impuse Altmark Trans, reies clar din legislația națională și/sau din licențele care fac obiectul acțiunii principale.
90. În al doilea rând, parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent, pentru a evita ca aceasta să confere un avantaj economic susceptibil să favorizeze întreprinderea beneficiară în raport cu întreprinderile concurente.
91. De asemenea, compensația plătită de un stat membru pentru pierderile suferite de o întreprindere, fără ca parametrii unei astfel de compensații să fi fost stabiliți în prealabil, în cazul în care se dovedește ulterior că prestarea anumitor servicii în cadrul executării obligațiilor de serviciu public nu a fost viabilă din punct de vedere

economic, constituie o măsură financiară care intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat în sensul articolului 92 alineatul (1) din tratat.

92. În al treilea rând, compensația nu poate să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații. Respectarea unei astfel de condiții este indispensabilă pentru a garanta că întreprinderii beneficiare nu i se acordă niciun avantaj care denaturează sau amenință să denatureze concurența, prin consolidarea poziției concurențiale a acestei întreprinderi.
93. În al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public, într-un caz concret, nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice care să permită selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru colectivitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.
94. Din considerentele anterioare reiese că, în măsura în care subvențiile publice, acordate unor întreprinderi însărcinate în mod expres cu obligații de serviciu public, pentru a compensa costurile implicate de executarea acestor obligații, îndeplinesc condițiile menționate la punctele 89-93 din prezenta hotărâre, astfel de subvenții nu intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat. Invers, măsura de stat, care nu îndeplinește una sau mai multe din respectivele condiții, va trebui să fie considerată ca fiind un ajutor de stat în sensul acestei dispoziții.
95. Prin urmare, este necesar să se răspundă la prima parte a întrebării preliminare că condiția de aplicare a articolului 92 alineatul (1) din tratat, conform căreia ajutorul trebuie să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, nu depinde de natura locală sau regională a serviciilor de transport furnizate sau de importanța domeniului de activitate în cauză.

Cu toate acestea, subvențiile publice, care au ca scop să permită prestarea serviciilor regulate de transport urban, suburban sau regional, nu intră sub incidența acestei dispoziții, în măsura în care astfel de subvenții trebuie să fie considerate ca fiind o compensație reprezentând contravaloarea serviciilor prestate de întreprinderile beneficiare, în scopul executării obligațiilor de serviciu public. În scopul aplicării acestui criteriu, instanța națională are obligația de a verifica îndeplinirea următoarelor condiții:

- în primul rând, întreprinderea beneficiară a fost însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public și aceste obligații au fost clar definite;
- în al doilea rând, parametrii pe baza cărora este calculată compensația au fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent;

- în al treilea rând, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații;
- în al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

Cu privire la a doua parte a întrebării preliminare

96. Prin a doua parte a întrebării preliminare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă articolul 77 din tratat se poate aplica subvențiilor publice care compensează costurile suplimentare suportate pentru executarea unor obligații de serviciu public, fără a ține seama de Regulamentul nr. 1191/69.

Observații prezentate Curții

97. Altmark Trans susține că dreptul de care dispune organul legislativ național de a autoriza subvențiile publice destinate să compenseze deficitele care rezultă din prestarea serviciilor de transport public urban, suburban sau regional, fără a se ține seama de Regulamentul nr. 1191/69, există independent de articolul 77 din tratat.

98. În ceea ce o privește, Regierungspräsidium consideră că articolul 77 din tratat nu îi conferă organului legislativ național dreptul de a autoriza subvenții publice fără a ține seama de Regulamentul nr. 1191/69.

99. Nahverkehrsgesellschaft susține că, în măsura în care subvențiile publice, care fac obiectul acțiunii principale, intră sub incidența interdicției prevăzute la articolul 92 din tratat, articolul 77 din tratat exclude această aplicare, deoarece aceste subvenții îndeplinesc condițiile impuse de acest ultim articol. Având în vedere această situație, Nahverkehrsgesellschaft susține că, în acest caz, Regulamentul nr. 1191/69 nu se opune acordării unor astfel de subvenții.

100. Comisia consideră că, în temeiul articolului 77 din tratat, organul legislativ național are competența să acorde subvenții publice destinate să compenseze deficitele suferite în domeniul transportului public urban, suburban sau regional, fără a ține seama de Regulamentul nr. 1191/69, dar că respectivele subvenții sunt supuse astfel în întregime procedurii de notificare prealabilă, prevăzută la articolul 93 alineatul (3) din Tratatul CE [devenit articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE] privind examinarea ajutoarelor de stat.

Aprecierea Curții

101. Articolul 77 din tratat prevede că sunt compatibile cu tratatul ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care corespund rambursării anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.
102. La punctul 37 din prezenta hotărâre, s-a afirmat că, în ipoteza în care nu ar exista un regulament aplicabil acțiunii principale, ar fi necesar să se examineze dacă subvențiile care fac obiectul acțiunii principale intră sub incidența dispozițiilor tratatului referitoare la ajutoarele de stat.
103. Din punctele 65 și 66 din prezenta hotărâre reiese că Regulamentul nr. 1191/69 s-ar putea aplica acțiunii principale, în măsura în care organul legislativ german nu a exclus aplicarea acestui regulament în cazul regimului de autonomie financiară sau nu a procedat astfel respectând principiul securității juridice. Dacă se dovedește că acest lucru este valabil în cazul de față, dispozițiile regulamentului respectiv sunt aplicabile subvențiilor care fac obiectul acțiunii principale și instanța națională nu trebuie să examineze dacă acestea sunt compatibile cu dispozițiile dreptului primar.
104. Cu toate acestea, în cazul în care Regulamentul nr. 1191/69 nu s-ar aplica acțiunii principale, din răspunsul la prima parte a întrebării preliminare reiese că, în măsura în care subvențiile care fac obiectul acțiunii principale trebuie să fie considerate ca fiind o compensație reprezentând contravaloarea serviciilor de transport prestate cu scopul executării obligațiilor de serviciu public și îndeplinesc condițiile enunțate la punctele 89-93 din prezenta hotărâre, aceste subvenții nu intră sub incidența articolului 92 din tratat, astfel încât nu este necesară invocarea derogării de la această dispoziție prevăzută la articolul 77 din tratat.
105. Rezultă că dispozițiile dreptului primar, care privesc ajutoarele de stat și politica comună în domeniul transporturilor sunt aplicabile subvențiilor care fac obiectul acțiunii principale doar în măsura în care, pe de o parte, aceste subvenții nu intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului nr. 1191/69 și, pe de altă parte, în cazul în care aceste subvenții au fost acordate pentru compensarea costurilor suplimentare suportate în vederea executării unor obligații de serviciu public, nu sunt îndeplinite toate condițiile necesare enunțate la punctele 89-93 din prezenta hotărâre.
106. Cu toate acestea, chiar și în cazul în care subvențiile care fac obiectul acțiunii principale ar trebui să fie examinate în conformitate cu criteriile tratatului în ceea ce privește ajutoarele de stat, derogarea prevăzută la articolul 77 din acest regulament nu ar putea fi aplicabilă ca atare.
107. La 4 iunie 1970, Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 130, p. 1). Articolul 3 din acest regulament prevede că, „fără a aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 [...] și ale Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 [...], statele membre nu adoptă măsuri de coordonare și nici nu impun obligații inerente conceptului de serviciu public, care presupun acordarea de ajutoare în temeiul articolului 77 din tratat, cu excepția

următoarelor cazuri sau situații”. Rezultă că statele membre nu mai sunt autorizate să invoce articolul 77 din tratat în afara cazurilor vizate de legislația comunitară secundară.

108. Astfel, în măsura în care Regulamentul nr. 1191/69 nu este aplicabil în cazul de față și subvențiile care fac obiectul acțiunii principale intră sub incidența articolului 92 alineatul (1) din tratat, Regulamentul nr. 1107/70 enunță, în mod exhaustiv, condițiile în care autoritățile statelor membre pot să acorde ajutoare în temeiul articolului 77 din tratat.
109. Prin urmare, este necesar să se răspundă la a doua parte a întrebării preliminare că articolul 77 din tratat nu poate fi aplicat subvențiilor publice care compensează costurile suplimentare suportate pentru executarea unor obligații de serviciu public, fără a ține seama de Regulamentul nr. 1191/69.

Cu privire la cheltuielile de judecată

110. Cheltuielile efectuate de către guvernele german, danez, spaniol, francez, Guvernul Țărilor de Jos și Guvernul Regatului Unit, precum și de către Comisie, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental invocat în fața instanței naționale, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebarea care i-a fost adresată de către Bundesverwaltungsgericht, prin Ordonanța din 6 aprilie 2000, hotărăște:

- 1) **Regulamentul nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 și, în special, articolul 1 alineatul (1) paragraful al doilea trebuie să fie interpretat în sensul că îi permite unui stat membru să nu aplice acest regulament prestării de servicii regulate de transport urban, suburban sau regional care depind, în mod necesar, de subvenții publice și să limiteze aplicarea acestuia la cazurile în care altfel nu este posibilă furnizarea unui serviciu de transport adecvat, cu condiția însă ca principiul securității juridice să fie respectat în mod corespunzător.**
- 2) **Condiția de aplicare a articolului 92 alineatul (1) din Tratatul CE [devenit, după modificare, articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE] conform căreia ajutorul trebuie să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre**

statele membre, nu depinde de natura locală sau regională a serviciilor de transport furnizate sau de importanța domeniului de activitate în cauză.

Cu toate acestea, subvențiile publice, care au ca scop să permită prestarea serviciilor regulate de transport urban, suburban sau regional, nu intră sub incidența acestei dispoziții, în măsura în care astfel de subvenții trebuie să fie considerate ca fiind o compensație reprezentând contravaloarea serviciilor prestate de întreprinderile beneficiare, în scopul executării obligațiilor de serviciu public. În scopul aplicării acestui criteriu, instanța națională are obligația de a verifica îndeplinirea următoarelor condiții:

– în primul rând, întreprinderea beneficiară a fost însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public și aceste obligații au fost clar definite;

– în al doilea rând, parametri pe baza cărora este calculată compensația au fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent;

– în al treilea rând, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații;

– în al patrulea rând, în cazul în care întreprinderea însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

- 3) **Articolul 77 din Tratatul CE (devenit articolul 73 din Tratatul CE) nu poate fi aplicat subvențiilor publice care compensează costurile suplimentare suportate pentru executarea unor obligații de serviciu public, fără a ține seama de Regulamentul nr. 1191/69, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1893/91.**

Rodríguez Iglesias Puissochet Wathelet

Schintgen Timmermans Gulmann

Edward La Pergola Jann

Skouris Macken Colneric

von Bahr Cunha Rodrigues Rosas

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, 24 iulie 2003.

Grefier
R. Grass G.

Președinte
C. Rodríguez Iglesias