

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

7. maj 2009*

I sag C-504/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Supremo Tribunal Administrativo (Portugal) ved afgørelse af 23. oktober 2007, indgået til Domstolen den 19. november 2007, i sagen:

Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) m.fl.

mod

Conselho de Ministros,

Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris),

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP),

har

* Processprog: portugisisk.

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C.W.A. Timmermans, og dommerne K. Schiemann (refererende dommer), P. Kūris, L. Bay Larsen og C. Toader,

generaladvokat: D. Ruiz-Jarabo Colomer
justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 11. december 2008,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) m.fl. ved advogado J. Mota de Campos
- Conselho de Ministros ved advogado A. Duarte de Almeida
- Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP) ved advogado C. Pinto Correia
- den tyske regering ved M. Lumma, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved E. Righini og G. Braga da Cruz, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 73 EF og 87 EF samt Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1969 I, s. 258), som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 (EFT L 169, s. 1, herefter »forordning nr. 1191/69«).
- 2 Anmodningen er indgivet under en sag mellem Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) og flere andre selskaber (herefter »Antrop m.fl.«) og Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (herefter »Carris«) og Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (herefter »STCP«) vedrørende godtgørelser med et beløb på henholdsvis 40 916 478 EUR og 12 376 201 EUR, som er ydet sidstnævnte for året 2003 ved resolution nr. 52/2003 vedtaget af Conselho de Ministros (ministerrådet) den 27. marts 2003.

Retsforskrifter

- 3 Første og anden betragtning til forordning nr. 1191/69 har følgende ordlyd:

»Et mål for den fælles transportpolitik er fjernelsen af de forskelle, der opstår ved, at medlemsstaterne pålægger transportvirksomhederne forpligtelser, der er forbundet med begrebet offentlig tjeneste; disse forskelle kan føre til en betydelig fordrejning af konkurrencevilkårene.

Det er derfor nødvendigt at ophæve de i denne forordning definerede forpligtelser til offentlig tjeneste; i visse tilfælde må de dog opretholdes for at sikre en tilstrækkelig trafikbetjening; en sådan trafikbetjening skal bedømmes efter udbud og efterspørgsel i trafikken og samfundets behov.«

- 4 Artikel 1, stk. 1-5, i forordning nr. 1191/69 bestemmer:

»1. Denne forordning gælder for transportvirksomheder, som præsterer tjenesteydelser inden for transport med jernbane, ad landevej og sejlbare vandveje.

Medlemsstaterne kan fra forordningens anvendelsesområde udelukke virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner.

2. I denne forordning forstås ved:

- »transportydelser i byer og forstæder«, transportydelser, der opfylder behovene i en bykerne eller et byområde samt transportbehovene mellem denne bykerne eller dette byområde og de dertil hørende forstæder

- »transportydelser i regioner«, transportydelser, der tager sigte på at opfylde transportbehovene i en region.

3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder ophæver de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser, der er defineret i denne forordning og pålagt inden for transport med jernbane, ad landevej og sejlbare vandveje.

4. For at sikre tilstrækkelige transportydelser, navnlig under hensyntagen til samfunds- og miljømæssige faktorer og til den fysiske planlægning, eller med henblik på at tilbyde bestemte prisbetingelser til fordel for bestemte grupper af rejsende, kan medlemsstaternes kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste med en transportvirksomhed. Betingelser og nærmere bestemmelser for sådanne kontrakter er fastsat i afdeling V.

5. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan dog opretholde eller pålægge de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omhandlet i artikel 2, for personbefordring i byer, forstæder og regioner. Betingelser og nærmere bestemmelser herfor, herunder kompensationsformer, er fastsat i afdeling II, III og IV.

Når en transportvirksomhed både præsterer tjenesteydelser, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste, og udfører andre aktiviteter, skal de pågældende offentlige tjenester udgøre særlige afdelinger, der mindst opfylder følgende betingelser:

- a) Regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de tilsvarende aktiver skal opføres efter gældende regnskabsforskrifter.

- b) Udgifterne skal balancere med driftsindtægterne og de offentlige myndigheders indbetalinger uden mulighed for overførsel fra eller til et andet af virksomhedens aktivitetsområder.«

5 Artikel 2, stk. 1 og 2, i forordning nr. 1191/69 har følgende ordlyd:

»1. Ved forpligtelser til offentlig tjeneste forstås forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser.

2. Ved forpligtelser til offentlig tjeneste efter stk. 1 forstås driftspligt, befordringspligt og tarifpligt.«

6 Artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 1191/69 bestemmer:

»Beslutningerne om en tidsbegrænset fuldstændig eller delvis opretholdelse eller ophævelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste fastsætter ydelse af en kompensation for de derved opståede byrder, og denne beregnes efter de fælles metoder i artiklerne 10-13.«

7 Artikel 10 i forordning nr. 1191/69 bestemmer:

»1. Størrelsen af kompensationen i henhold til artikel 6 svarer i tilfælde af en drifts- eller befordringspligt til forskellen mellem formindskelsen af byrderne og formindskelsen af indtægterne for virksomheder ved en fuldstændig eller delvis ophævelse af forpligtelsen i det pågældende tidsrum.

Såfremt de økonomiske ulemper beregnes ved at fordele de totalomkostninger, som opstår for virksomheden ved dens trafikale drift, på de enkelte dele af denne drift, svarer kompensationsbeløbet dog til forskellen mellem de omkostninger, der skal belastes den af forpligtelsen til offentlig tjeneste berørte del af virksomhedens drift, og de tilsvarende indtægter.«

8 Artikel 17, stk. 2, første afsnit, i forordning nr. 1191/69 har følgende ordlyd:

»Med hensyn til kompensationsydelse, der følger af anvendelsen af denne forordning, skal fremgangsmåden med forudgående underretning i henhold til artikel [88], stk. 3, [EF] ikke anvendes.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 9 Carris er et offentligt selskab, der i henhold til en administrativ kontrakt har koncession på offentlig passagerbefordring med busser, elektriske køretøjer og mekaniske elevatorer inden for Lissabons administrative grænser. I henhold til sine forpligtelser til offentlig tjeneste skal Carris bl.a. sikre en regelmæssig og fortsat tjeneste tildelt på de takstbetingelser, der er fastlagt af koncessionsgiver.
- 10 STCP er et offentligt selskab, der har koncession på offentlig passagerbefordring inden for Portos administrative grænser i henhold til en lov vedrørende omdannelse af en kommunal tjeneste til et aktieselskab.
- 11 Til gengæld for trafikbetjeningen af passagerer i byerne har Carris og STCP gennem flere år modtaget forskellige fordele tildelt af staten. Det drejer sig bl.a. om godtgørelser, kapitaldonationer og statslige kreditgarantier.
- 12 Uden for de geografiske grænser af de områder, der svarer til deres respektive koncessioner, driver Carris og STCP — uden at være underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste — ligeledes busruter, på hvilke andre virksomheder, særligt Antrop m.fl. er aktive. Sidstnævnte leverer transportydelser under ordningen for delegation af offentlige tjenester og er bundet af bestemmelser vedrørende ruter, tidsplaner og takster. Det er på grund af Carris og STCP's aktiviteter på de samme ruter, at Antrop m.fl. har gjort en konkurrencefordrejning gældende og anfægtet resolution nr. 52/2003.

- 13 Antrop m.fl. har anført, at de som midler alene har deres driftsindtægter fra de gældende takster, hvorfor deres driftstab som følge af deres aktivitet alene dækkes af deres egenkapital, mens Carris og STCP's eventuelle tab, investeringsomkostninger og kapital dækkes af offentlig støtte. Tildelingen af denne støtte udgør følgelig et forhold, som fordrejer konkurrencen. Sagsøgerne i hovedsagen har således anført, at resolution nr. 52/2003, i den anfægtede del, er i strid med de nationale konkurrenceregler og de fællesskabsretlige bestemmelser på statsstøtteområdet, særligt artikel 86 EF, artikel 87, stk. 1, EF, artikel 88 EF og 89 EF samt forordning nr. 1191/69 og Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1970 II, s. 309).
- 14 Det er under disse omstændigheder, at der er rejst et spørgsmål ved den nationale ret vedrørende nødvendigheden af at forelægge Domstolen en række præjudicielle spørgsmål.
- 15 Efter at have hørt parterne og fundet en sådan forelæggelse nødvendig har Supremo Tribunal Administrativo besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Kan de nationale myndigheder i lyset af artikel 73 EF, 87 EF og 88 EF og forordning nr. 1191/69 pålægge en offentlig virksomhed, som det er betroet at sikre den offentlige passagerbefordring i en kommune, en med offentlig tjeneste forbundet forpligtelse?

- 2) Skal de nationale myndigheder i bekræftende fald betale for disse forpligtelser?

- 3) Skal de nationale myndigheder i en situation, hvor de ikke er forpligtede til at foretage udbud af koncessionen på driften af et transportnet, udvide godtgørelsesforpligtelsen til alle virksomheder, der på grundlag af national ret må anses for at tilbyde offentlig passagerbefordring i samme område?

- 4) Hvilket godtgørelseskriterium skal der i bekræftende fald anvendes?

- 5) Hvad angår busselskaber, der i henhold til en offentlig koncession udøver deres virksomhed med eneret inden for afgrænsede byområder, men som også udøver denne virksomhed i konkurrence med private operatører uden for de byområder, hvor de har eneret, udgør den støtte, som staten årligt yder til dækning af de konstante underskud ved driften af disse selskaber, da statsstøtte, der er forbudt i henhold til artikel 87, stk. 1, EF, når:
 - a) det ikke på grundlag af sikre oplysninger fra de pågældende regnskaber er muligt at fastslå forskellen mellem de omkostninger, der kan henføres til disse selskabers virksomhed i det område, der er omfattet af koncessionen, og de tilsvarende indtægter, og det derfor ikke er muligt at beregne den ekstraomkostning, der følger af opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som der i henhold til koncessionen kan ydes statsstøtte til?

- b) de nævnte selskabers levering af transportydelser af denne grund kan opretholdes eller udvides, hvilket medfører, at muligheden for, at andre selskaber, der er etableret i denne eller en anden medlemsstat, leverer deres transportydelser, formindskes?

- c) og uanset bestemmelserne i artikel 73 EF?

- 6) Under hensyn til de betingelser, som EF-Domstolen har udledt af [...] artikel 87, stk. 1, EF [...], især i dom af 24. juli 2003 [sag C-280/00, Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, Sml. I, s. 7747], med hensyn til kvalificeringen af statsstøtte («*For det første* skal der være tale om statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler. *For det andet* skal denne støtte kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater. *For det tredje* skal den give modtageren en fordel. *For det fjerde* skal den fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene»), hvad forstås ved og hvad er rækkevidden af udtrykket (i) indrømmelse af en fordel, der (ii) kan fordreje konkurrencevilkårene, i forbindelse med en situation, hvor modtagerne har eneret på offentlig personbefordring i Lissabon og Porto, men som også deltager i forbindelserne til disse byer i områder, hvor også andre operatører deltager? Eller med andre ord, på grundlag af hvilke kriterier kan det fastslås, at indrømmelsen af en fordel kan fordreje konkurrencevilkårene? Er det i den forbindelse relevant, hvilken procentdel af selskabernes omkostninger der kan henføres til de transportruter, som selskaberne driver uden for det område, hvor de har eneret? Er det — kort sagt — nødvendigt, at støtten indvirker på den virksomhed, der udøves uden for det område, hvor de har eneret (Lissabon og Porto), i et konkret væsentligt omfang?

- 7) Er Kommissionen [for De Europæiske Fællesskabers] indgreb, som foreskrevet i artikel 76 EF og 88 EF, juridisk set den eneste måde at opfylde [EF-]traktatens statsstøttebestemmelser, eller kræves der for fællesskabsrettens effektive virkning mere, herunder især mulighed for, at de nationale retter kan anvende de nævnte bestemmelser direkte efter anmodning fra borgere, der føler sig negativt berørt af ydelsen af en godtgørelse eller en støtte, der er i strid med konkurrencereglerne?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Om det første til fjerde spørgsmål

- 16 De første fire spørgsmål behandles samlet, for så vidt som de nærmere bestemt vedrører medlemsstaternes beføjelse til at pålægge transportvirksomhederne forpligtelser til offentlig tjeneste og de kompensationsforpligtelser, som eventuelt følger heraf for de sidstnævnte.
- 17 Det skal indledningsvis bemærkes, at intet i de for Domstolen fremlagte sagsakter antyder, at Den Portugisiske Republik har gjort brug af muligheden efter artikel 1, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 1191/69 til at udelukke de virksomheder, hvis aktiviteter udelukkende omfatter transportydelser i byer, forstæder eller regioner, fra forordningens anvendelsesområde. Følgelig finder forordningens bestemmelser fuldt ud anvendelse på hovedsagen, og de præjudicielle spørgsmål skal undersøges i lyset af disse bestemmelser.

- 18 Samtidig med at have et mål om ophævelse af de forpligtelser, der er forbundet med begrebet offentlig tjeneste, som det fremgår af såvel første og anden betragtning som artikel 1, stk. 3, i forordning nr. 1191/69, bestemmer forordningens artikel 1, stk. 5, at medlemsstaternes kompetente myndigheder kan opretholde eller pålægge de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er omhandlet i forordningens artikel 2, for personbefordring i byer, forstæder og regioner. Betingelser og nærmere bestemmelser herfor, herunder kompensationsformer, er fastsat i forordningens afdeling II, III og IV.
- 19 Det følger af artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 1191/69, at beslutningerne om en tidsbegrænset fuldstændig eller delvis opretholdelse eller ophævelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste fastsætter ydelse af en kompensation for de derved opståede byrder, og denne beregnes efter de fælles metoder i forordningens artikel 10-13.
- 20 Da kompensationsforpligtelsen i henhold til forordning nr. 1191/69 nødvendigvis er forbundet med udførelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste, kan de virksomheder, der i henhold til det tænkte tilfælde i den forelæggende rets tredje spørgsmål må anses for at tilbyde offentlig passagerbefordring i en kommune, uden at de er pålagt nogen forpligtelse til offentlig tjeneste, ikke drage fordel af en sådan kompensation.
- 21 De første fire spørgsmål skal derfor besvares med, at forordning nr. 1191/69 skal fortolkes således, at den tillader medlemsstaterne at pålægge en offentlig virksomhed, som skal sikre den offentlige passagerbefordring i en kommune, forpligtelser til

offentlig tjeneste, og at det følger af forordningen, at der for de byrder, der følger af sådanne forpligtelser, kan tildeles en kompensation fastsat i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

Om det femte spørgsmål

22 Med det femte spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om en medlemsstats tildeling af godtgørelser som de i hovedsagen omhandlede til transportvirksomheder, der er i besiddelse af en koncession til offentlig tjeneste, og som udøver deres virksomhed med eneret inden for afgrænsede byområder, som følge af de forpligtelser til offentlig tjeneste, som de er underlagt, udgør statsstøtte, der er forbudt i henhold til artikel 87, stk. 1, EF, når virksomhederne i øvrigt også udøver denne virksomhed i konkurrence med private operatører uden for disse byområder, og når det ikke er muligt at beregne den ekstraomkostning, der følger af opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

23 Det skal for det første bemærkes, at artikel 87 EF er en del af traktatens generelle statsstøttebestemmelser, mens artikel 73 EF indfører en fravigelse fra de generelle statsstøtteregler på transportområdet, idet denne bestemmelse fastsætter, at støt-teforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten. Forordning nr. 1191/69 indfører en ordning, som medlemsstaterne er forpligtet til at overholde, når de vil pålægge

landtransportvirksomhederne forpligtelser til offentlig tjeneste (jf. dommen i sagen Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, præmis 53).

- ²⁴ Det følger af artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 1191/69, at beslutningerne om en tidsbegrænset fuldstændig eller delvis opretholdelse eller ophævelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste fastsætter ydelse af en kompensation for de derved opståede byrder, og denne beregnes efter de fælles metoder i forordningens artikel 10-13.
- ²⁵ Artikel 10 i forordning nr. 1191/69 stiller særligt krav om, at størrelsen af kompensationen i tilfælde af en drifts- eller befordringspligt skal svare til forskellen mellem formindskelsen af byrderne og formindskelsen af indtægterne for virksomheder ved en fuldstændig eller delvis ophævelse af forpligtelsen i det pågældende tidsrum. Såfremt de økonomiske ulemper beregnes ved at fordele de totalomkostninger, som opstår for virksomheden ved dens trafikale drift, på de enkelte dele af denne drift, skal kompensationsbeløbet dog svare til forskellen mellem de omkostninger, der skal belastes den af forpligtelsen til offentlig tjeneste berørte del af virksomhedens drift, og de tilsvarende indtægter.
- ²⁶ Som det imidlertid fremgår af den forelæggende rets bemærkninger og formuleringen af femte spørgsmål, er det — idet Carris og STPC's aktiviteter uden for de byområder, hvor de hver især har eneret, ikke er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste — ikke på grundlag af sikre oplysninger fra de to selskabers regnskaber muligt at fastslå forskellen mellem de omkostninger, der kan henføres til disse selskabers virksomhed i de områder, der er omfattet af deres respektive koncessioner, og de tilsvarende

indtægter, og det er derfor ikke muligt at beregne den ekstraomkostning, der følger af virksomhedernes opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

27 Herefter er kravet i artikel 10 i forordning nr. 1191/69 ikke opfyldt, idet de omkostninger, der kan henføres til Carris og STCP's aktiviteter i de områder, der er omfattet af de koncessioner med eneret, der er tildelt hver af disse virksomheder, ikke kan fastlægges med sikkerhed.

28 I et sådant tilfælde er de godtgørelser, som de pågældende virksomheder har modtaget, følgelig ikke forenelige med fællesskabsretten, idet de ikke er blevet tildelt i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, og det er således ufornuddent at undersøge dem henset til traktatens statsstøttebestemmelser, særligt artikel 87, stk. 1, EF (jf. i denne retning dommen i sagen Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, præmis 65).

29 Herefter skal det femte spørgsmål besvares med, at forordning nr. 1191/69 er til hinder for tildelingen af godtgørelser som de i hovedsagen omhandlede, når det ikke er muligt at fastlægge størrelsen af de omkostninger, der kan henføres til de pågældende virksomheders aktiviteter i forbindelse med opfyldelsen af deres forpligtelser til offentlig tjeneste.

Om det sjette spørgsmål

- 30 Henset til besvarelsen af det femte spørgsmål, er det ufornuddent at besvare det sjette spørgsmål.

Om det syvende spørgsmål

- 31 Med dette spørgsmål ønsker den nationale ret nærmere bestemt oplyst, hvad de nationale domstoles rolle er, når de konstaterer, at en statsstøtte er ydet i strid med de fællesskabsretlige bestemmelser.
- 32 Da de i hovedsagen omhandlede godtgørelser falder inden for anvendelsesområdet for forordning nr. 1191/69, skal disses forenelighed med fællesskabsretten — som anført i denne doms præmis 28 — vurderes i henhold til denne forordnings bestemmelser og ikke i henhold til traktatens statsstøttebestemmelser.
- 33 I tilfælde af, at den forelæggende ret kommer til den konklusion, at de pågældende godtgørelser ikke er blevet tildelt i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, tilkommer det retten under hensyn til forordningens direkte anvendelighed at drage samtlige konsekvenser heraf i henhold til national ret for så vidt angår gyldigheden af de retsakter, som gennemfører godtgørelserne.

- 34 Henset til ovenstående bemærkninger skal det syvende spørgsmål besvares med, at når en national ret konstaterer, at visse støtteforanstaltninger er uforenelige med forordning nr. 1191/69, tilkommer det denne ret at drage samtlige konsekvenser heraf i henhold til national ret, for så vidt angår gyldigheden af de retsakter, som gennemfører de pågældende foranstaltninger.

Sagens omkostninger

- 35 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Anden Afdeling) for ret:

- 1) Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1983/91 af 20. juni 1991, skal fortolkes således, at den tillader medlemsstaterne at pålægge en offentlig virksomhed, som skal sikre den offentlige passagerbefordring i en kommune, forpligtelser til offentlig tjeneste, og at det følger af forordningen, at der for de byrder, der følger af sådanne forpligtelser, kan tildeles en kompensation fastsat i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

- 2) Forordning nr. 1191/69, som ændret ved forordning nr. 1893/91, er til hinder for tildelingen af godtgørelser som de i hovedsagen omhandlede, når det ikke er muligt at fastlægge størrelsen af de omkostninger, der kan henføres til de pågældende virksomheders aktiviteter i forbindelse med opfyldelsen af deres forpligtelser til offentlig tjeneste.

- 3) Når en national ret konstaterer, at visse støtteforanstaltninger er uforenelige med forordning nr. 1191/69, som ændret ved forordning nr. 1893/91, tilkommer det denne ret at drage samtlige konsekvenser heraf i henhold til national ret for så vidt angår gyldigheden af de retsakter, som gennemfører de pågældende foranstaltninger.

Underskrifter