

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

7. Mai 2009*

In der Rechtssache C-504/07

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom Supremo Tribunal Administrativo (Portugal) mit Entscheidung vom 23. Oktober 2007, beim Gerichtshof eingegangen am 19. November 2007, in dem Verfahren

Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) u. a.

gegen

Conselho de Ministros,

Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris),

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)

erlässt

* Verfahrenssprache: Portugiesisch.

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. W. A. Timmermans sowie der Richter K. Schiemann (Berichterstatter), P. Kūris, L. Bay Larsen und der Richterin C. Toader,

Generalanwalt: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 11. Dezember 2008,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) u. a., vertreten durch J. Mota de Campos, advogado,

- des Conselho de Ministros, vertreten durch A. Duarte de Almeida, advogado,

- der Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP), vertreten durch C. Pinto Correia, advogado,

- der deutschen Regierung, vertreten durch M. Lumma als Bevollmächtigten,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch E. Righini und G. Braga da Cruz als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- ¹ Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Art. 73 EG und 87 EG sowie der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156, S. 1) in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. L 169, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 1191/69).
- ² Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) und mehreren anderen Unternehmen (im Folgenden: Antrop u. a.) einerseits und dem Conselho de Ministros, der Companhia de Carris de Ferro de Lisboa SA (im Folgenden: Carris) und der Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (im Folgenden: STCP) andererseits wegen Ausgleichszahlungen in Höhe von 40 916 478 Euro und 12 376 201 Euro, die Letzteren aufgrund der Entscheidung Nr. 52/2003 vom 27. März 2003 des Conselho de Ministros für das Jahr 2003 gewährt wurden.

Rechtlicher Rahmen

3 Im ersten und im zweiten Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1191/69 heißt es:

„Ein Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung der Unterschiede, die sich dadurch ergeben, dass die Mitgliedstaaten den Verkehrsunternehmen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen auferlegen; diese Unterschiede führen zu einer erheblichen Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen.

Es ist also notwendig, die in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzuheben; in gewissen Fällen müssen sie jedoch aufrechterhalten werden, um eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen; eine solche Verkehrsbedienung ist nach Angebot und Nachfrage im Verkehr und den Bedürfnissen der Allgemeinheit zu beurteilen.“

4 Art. 1 Abs. 1 bis 5 der Verordnung Nr. 1191/69 bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben.

Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.

(2) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

- ‚Stadt- und Vorortverkehrsdienste‘ der Betrieb von Verkehrsdiensten, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und seinem Umland befriedigen;

- ‚Regionalverkehrsdienste‘ der Betrieb von Verkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse in einer Region zu befriedigen.

(3) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten heben die auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten, in dieser Verordnung definierten Verpflichtungen auf, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind.

(4) Um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten mit einem Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abschließen. Die Bedingungen und Einzelheiten dieser Verträge sind in Abschnitt V festgelegt.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt.

Ist ein Verkehrsunternehmen außer auf dem Gebiet der Verkehrsdienste, für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gelten, noch in anderen Bereichen tätig, so sind die Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in einem gesonderten Unternehmensbereich zu erbringen, der mindestens folgende Anforderungen erfüllt:

- a) getrennte Rechnungsführung für jeden dieser Tätigkeitsbereiche und entsprechende Zuordnung der Aktiva nach den geltenden Buchungsregeln;

- b) Ausgleich der Ausgaben durch die Betriebseinnahmen und durch die Zahlungen der öffentlichen Hand ohne die Möglichkeit von Transfers von oder zu anderen Unternehmensbereichen.“

5 Art. 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung Nr. 1191/69 sieht vor:

„(1) Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind die Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

(2) Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Absatzes 1 sind die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht.“

6 Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1191/69 lautet:

„Die Entscheidungen über eine befristete völlige oder teilweise Beibehaltung oder Aufhebung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes sehen die Gewährung eines Ausgleichs für die dadurch entstehenden Belastungen vor, der nach den gemeinsamen Methoden der Artikel 10 bis 13 errechnet wird.“

7 Art. 10 der Verordnung Nr. 1191/69 sieht vor:

„(1) Die Höhe des Ausgleichs nach Artikel 6 entspricht bei einer Betriebs- oder Beförderungspflicht dem Unterschied zwischen der Verringerung der Belastung und der Verringerung der Einnahmen des Unternehmens im Falle der völligen oder teilweisen Aufhebung der Verpflichtung während des in Betracht kommenden Zeitraums.

Werden jedoch die wirtschaftlichen Nachteile an Hand einer Aufschlüsselung der dem Unternehmen aus seiner Verkehrstätigkeit entstehenden Gesamtkosten nach den einzelnen Teilen dieser Verkehrstätigkeit errechnet, so entspricht der Ausgleichsbetrag dem Unterschied zwischen den Kosten, die dem von der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes betroffenen Teil der Tätigkeit des Unternehmens anzulasten sind, und den entsprechenden Einnahmen.“

8 Art. 17 Abs. 2 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1191/69 bestimmt:

„Auf Ausgleichszahlungen, die sich aus der Anwendung dieser Verordnung ergeben, ist das Verfahren zur vorherigen Unterrichtung gemäß Artikel [88] Absatz 3 des [EG-]Vertrages ... nicht anzuwenden.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 9 Carris ist ein öffentliches Unternehmen, dem durch einen Verwaltungsvertrag eine Konzession für den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen, Elektrofahrzeugen und mechanischen Aufzügen innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Lissabon gewährt wurde. Im Rahmen ihrer Gemeinwohlverpflichtungen ist Carris u. a. gehalten, das ordnungsgemäße und stete Funktionieren des übertragenen Dienstes unter den vom Konzessionsgeber bestimmten Tarifbedingungen zu gewährleisten.
- 10 STCP ist ein öffentliches Unternehmen, das gemäß einem Gesetz über die Umwandlung eines städtischen Dienstes in eine Aktiengesellschaft die Konzession für den öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Porto besitzt.
- 11 Im Gegenzug für die erbrachten Dienstleistungen des Personennahverkehrs gewährt der Staat Carris und STCP seit mehreren Jahren verschiedene Vorteile. Dabei handelt es sich insbesondere um Ausgleichszahlungen, Kapitalerhöhungen und staatliche Kreditbürgschaften.
- 12 Außerhalb der in der jeweiligen Konzession festgelegten geografischen Grenzen betreiben Carris und STCP, ohne insoweit einer Gemeinwohlverpflichtung zu unterliegen, auch Buslinien, auf denen auch andere Unternehmen, darunter Antrop u. a., tätig sind. Letztere erbringen Beförderungsleistungen im Rahmen einer Regelung über die Auferlegung von Gemeinwohlverpflichtungen und unterliegen Vorgaben hinsichtlich der Strecken, Fahrpläne und Tarife. Wegen der Tätigkeit von Carris und STCP auf diesen Linien machen Antrop u. a. eine Wettbewerbsverfälschung geltend und fechten die Entscheidung Nr. 52/2003 an.

13 Antrop u. a. tragen vor, sie hätten als Einnahmequellen nur die Betriebseinnahmen aus den geltenden Tarifen, so dass etwaige Betriebsverluste aus ihrer Tätigkeit ausschließlich durch ihr Eigenkapital gedeckt würden, während etwaige Verluste, Investitionskosten und das Kapital von Carris und STCP durch öffentliche Beihilfen gedeckt würden. Die Gewährung dieser Beihilfen bewirke daher eine Wettbewerbsverzerrung. Folglich verstoße die Entscheidung Nr. 52/2003 in ihrem angefochtenen Teil gegen die nationalen Wettbewerbsvorschriften und die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen über staatliche Beihilfen, insbesondere die Art. 86 EG, 87 Abs. 1 EG, 88 EG und 89 EG sowie die Verordnung Nr. 1191/69 und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130, S. 1).

14 Unter diesen Umständen hat sich vor dem nationalen Gericht die Frage nach der Notwendigkeit eines Vorabentscheidungsersuchens an den Gerichtshof gestellt.

15 Nachdem es die Parteien angehört hatte und zu der Auffassung gelangt war, dass ein solches Ersuchen erforderlich sei, hat das Supremo Tribunal Administrativo beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Können im Licht der Art. 73 EG, 87 EG und 88 EG sowie der Verordnung Nr. 1191/69 betrachtet nationale Behörden einem öffentlichen Unternehmen, das mit der Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs in einer Gemeinde betraut ist, Gemeinwohlverpflichtungen auferlegen?

2. Müssen, wenn diese Frage zu bejahen ist, die nationalen Behörden für diese Verpflichtungen Ausgleichszahlungen leisten?

3. Müssen die nationalen Behörden, wenn für die Vergabe der Konzession zum Betrieb eines Verkehrsnetzes keine Ausschreibung erforderlich ist, die Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen auf alle Unternehmen erstrecken, die nach nationalem Recht für dasselbe Gebiet Beförderungsleistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringen?

4. Nach welchem Kriterium richtet sich, wenn diese Frage zu bejahen ist, die Ausgleichszahlung?

5. Sind Beihilfen, die der Staat Busunternehmen, die ihre Tätigkeit aufgrund einer staatlichen Konzession im Rahmen einer Ausschließlichkeitsregelung auf bestimmten innerstädtischen Strecken ausüben, diese Tätigkeit jedoch im Wettbewerb mit privaten Unternehmen auch außerhalb des Stadtgebiets ausüben, für das das Ausschließlichkeitsrecht besteht, Jahr für Jahr gewährt, um die ständigen Defizite aus dem Betrieb dieser Unternehmen zu decken, unzulässige staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EG,
 - a) wenn es nicht möglich ist, anhand zuverlässiger Daten aus der jeweiligen Buchführung die Differenz zwischen den Kosten, die auf die von diesen Unternehmen innerhalb des Konzessionsgebiets ausgeübten Tätigkeiten entfallen, und den entsprechenden Einnahmen zu ermitteln, so dass die zusätzlichen Kosten, die sich aus der Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen ergeben und für die gemäß den Konzessionsbedingungen eine staatliche Beihilfe gewährt werden kann, nicht berechnet werden können,

- b) wenn durch diese Beihilfen die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen durch die betreffenden Unternehmen aufrechterhalten oder ausgedehnt werden kann, so dass sich die Möglichkeit anderer im selben oder einem anderen Mitgliedstaat ansässiger Unternehmen, Verkehrsdienstleistungen zu erbringen, verringert

- c) und dies trotz Art. 73 EG?

6. Welche Bedeutung und welche Tragweite haben angesichts der Voraussetzungen, die der Gerichtshof insbesondere im Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark und Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, Slg. 2003, I-7747), für die Qualifizierung als staatliche Beihilfe im Hinblick auf Art. 87 Abs. 1 EG aufgestellt hat („*Erstens* muss es sich um eine staatliche Maßnahme oder eine Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handeln. *Zweitens* muss sie geeignet sein, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. *Drittens* muss dem Begünstigten durch sie ein Vorteil gewährt werden. *Viertens* muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen.“), die Ausdrücke 1. Gewährung eines Vorteils, der 2. den Wettbewerb verfälscht, wenn die Begünstigten das ausschließliche Recht zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in den Städten Lissabon und Porto haben, jedoch darüber hinaus Verbindungen zu diesen Städten in Gebieten anbieten, in denen auch andere Anbieter tätig sind? Anders gesagt, welche Kriterien sind anzuwenden, um feststellen zu können, dass die Gewährung eines Vorteils den Wettbewerb verfälscht? Kommt es in diesem Zusammenhang darauf an, wie hoch bei den Unternehmen der prozentuale Anteil der Kosten ist, die auf den Linienverkehr entfallen, den die Unternehmen außerhalb des Ausschließlichkeitsgebiets betreiben? Kurz gesagt, ist es erforderlich, dass die Beihilfe eindeutig erhebliche Auswirkungen auf die außerhalb des Ausschließlichkeitsgebiets (Lissabon und Porto) ausgeübte Tätigkeit hat?

7. Sind die in den Art. 76 EG und 88 EG vorgesehenen Maßnahmen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften der einzige rechtliche Weg, die Vorschriften des EG-Vertrags über staatliche Beihilfen durchzusetzen, oder gebietet die Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts darüber hinaus insbesondere, dass die genannten Vorschriften von den nationalen Gerichten auf Ersuchen von Einzelnen, die sich durch die Gewährung einer den Wettbewerbsregeln zuwiderlaufenden Unterstützung oder Beihilfe beeinträchtigt fühlen, unmittelbar angewendet werden können?

Zu den Vorlagefragen

Zu den Fragen 1 bis 4

- 16 Die ersten vier Fragen sind zusammen zu behandeln, weil sie im Kern die Befugnisse der Mitgliedstaaten, den Beförderungsunternehmen Gemeinwohlverpflichtungen aufzuerlegen, und die ihnen daraus gegebenenfalls erwachsenden Ausgleichspflichten betreffen.
- 17 Vorab ist festzustellen, dass sich den dem Gerichtshof vorgelegten Akten nichts entnehmen lässt, was darauf hindeutete, dass die Portugiesische Republik von der in Art. 1 Abs. 1 Unterabs. 2 der Verordnung Nr. 1191/69 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht hat, Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen. Daher finden die Bestimmungen der Verordnung im Ausgangsverfahren uneingeschränkte Anwendung, so dass die Vorlagefragen anhand dieser Bestimmungen zu prüfen sind.

- 18 Art. 1 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1191/69, der, wie sich aus dem ersten und dem zweiten Erwägungsgrund sowie aus Art. 1 Abs. 3 dieser Verordnung ergibt, die Aufhebung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen (im Folgenden: Gemeinwohlverpflichtungen) bezweckt, sieht vor, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Gemeinwohlverpflichtungen im Sinne von Art. 2 dieser Verordnung beibehalten oder auferlegen können. Die Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV der Verordnung festgelegt.
- 19 Nach Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1191/69 sehen Entscheidungen über eine befristete völlige oder teilweise Beibehaltung oder Aufhebung einer Gemeinwohlverpflichtung die Gewährung eines Ausgleichs für die dadurch entstehenden Belastungen vor, der nach den gemeinsamen Methoden der Art. 10 bis 13 errechnet wird.
- 20 Da die Ausgleichspflicht nach der Verordnung Nr. 1191/69 zwingend mit der Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen verknüpft ist, können Unternehmen, die, wie in der vom vorlegenden Gericht im Rahmen der dritten Frage angesprochenen Fallgestaltung, in einer Gemeinde Beförderungsleistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringen, ohne einer Gemeinwohlverpflichtung zu unterliegen, nicht in den Genuss eines solchen Ausgleichs gelangen.
- 21 Auf die ersten vier Fragen ist daher zu antworten, dass die Verordnung Nr. 1191/69 dahin auszulegen ist, dass sie es den Mitgliedstaaten gestattet, einem öffentlichen

Unternehmen, das mit der Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs in einer Gemeinde betraut ist, Gemeinwohlverpflichtungen aufzuerlegen, und dass sie die Gewährung eines Ausgleichs für die durch diese Verpflichtungen entstehenden Belastungen vorsieht, der nach den Ordnungsbestimmungen errechnet wird.

Zur fünften Frage

22 Mit seiner fünften Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob die Ausgleichszahlungen, die ein Mitgliedstaat — wie im Ausgangsverfahren — Beförderungsunternehmen, die Inhaber einer Konzession für Gemeinwohldienstleistungen sind und innerhalb eines bestimmten Stadtgebiets in den Genuss einer Ausschließlichkeitsregelung gelangen, wegen der Gemeinwohlverpflichtungen, denen sie unterliegen, gewährt, eine nach Art. 87 Abs. 1 EG verbotene staatliche Beihilfe darstellen, wenn diese Unternehmen ihre Tätigkeit auch außerhalb dieses Gebiets im Wettbewerb mit privaten Wirtschaftsteilnehmern ausführen, so dass die zusätzlichen Kosten, die sich aus der Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen ergeben, nicht berechnet werden können.

23 Zunächst ist festzustellen, dass Art. 87 EG zu den allgemeinen Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen gehört, während Art. 77 EG für den Verkehrsbereich eine Ausnahme von den für staatliche Beihilfen geltenden allgemeinen Bestimmungen einführt, indem er vorsieht, dass Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Die Verordnung Nr. 1191/69 enthält eine Regelung, zu deren Einhaltung die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, wenn sie Gemeinwohlverpflichtungen Unternehmen

auferlegen wollen, die landgebundene Verkehrsleistungen erbringen (vgl. Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, Randnr. 53).

- 24 Nach Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1191/69 sehen die Entscheidungen über eine befristete völlige oder teilweise Beibehaltung oder Aufhebung einer Gemeinwohlverpflichtung die Gewährung eines Ausgleichs für die dadurch entstehenden Belastungen vor, der nach den gemeinsamen Methoden der Art. 10 bis 13 errechnet wird.
- 25 Art. 10 der Verordnung Nr. 1191/69 verlangt u. a., dass die Höhe des Ausgleichs bei einer Betriebs- oder Beförderungspflicht dem Unterschied zwischen der Verringerung der Belastung und der Verringerung der Einnahmen des Unternehmens im Fall der völligen oder teilweisen Aufhebung der Verpflichtung während des in Betracht kommenden Zeitraums entspricht. Werden jedoch die wirtschaftlichen Nachteile anhand einer Aufschlüsselung der dem Unternehmen aus seiner Verkehrstätigkeit entstehenden Gesamtkosten nach den einzelnen Teilen dieser Verkehrstätigkeit errechnet, entspricht der Ausgleichsbetrag dem Unterschied zwischen den Kosten, die dem von der Gemeinwohlverpflichtung betroffenen Teil der Tätigkeit des Unternehmens anzulasten sind, und den entsprechenden Einnahmen.
- 26 Wie sich indessen aus den Feststellungen des vorlegenden Gerichts ergibt, die sich in der Formulierung der fünften Frage widerspiegeln, ist es, da die Tätigkeit von Carris und STCP außerhalb ihres jeweiligen Ausschließlichkeitsgebiets keiner Gemeinwohlverpflichtung unterliegt, nicht möglich, anhand zuverlässiger Daten der Buchführung dieser beiden Gesellschaften den Unterschied zwischen den Kosten, die dem Teil ihrer in ihrem jeweiligen Konzessionsgebiet ausgeführten Tätigkeit anzulasten sind, und

dem entsprechenden Vorteil zu ermitteln und damit die zusätzlichen Kosten zu berechnen, die sich aus der Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen durch diese Unternehmen ergeben.

²⁷ Unter solchen Umständen ist das Erfordernis des Art. 10 der Verordnung Nr. 1191/69 nicht erfüllt, weil die Kosten, die auf den Teil der Tätigkeit entfallen, die Carris und STCP in den ihnen jeweils ausschließlich zugewiesenen Konzessionsgebieten ausführen, nicht zweifelsfrei ermittelt werden können.

²⁸ Da die Ausgleichszahlungen, die diese Unternehmen erhalten haben, einem solchen Fall somit nicht im Einklang mit der Verordnung Nr. 1191/69 gewährt wurden, sind sie nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar und brauchen daher nicht anhand der Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen, insbesondere Art. 87 Abs. 1 EG, geprüft werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, Randnr. 65).

²⁹ Auf die fünfte Frage ist demnach zu antworten, dass die Verordnung Nr. 1191/69 der Gewährung von Ausgleichszahlungen wie denjenigen des Ausgangsverfahrens entgegensteht, wenn die Kosten nicht ermittelt werden können, die auf die Tätigkeit der betroffenen Unternehmen entfallen, die zur Erfüllung ihrer Gemeinwohlverpflichtungen ausgeübt wird.

Zur sechsten Frage

- 30 In Anbetracht der Antwort auf die fünfte Frage braucht die sechste Frage nicht beantwortet zu werden.

Zur siebten Frage

- 31 Mit dieser Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, welche Rolle den nationalen Gerichten zukommt, wenn sie feststellen, dass eine staatliche Beihilfe unter Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht gewährt wurde.
- 32 Da die im Ausgangsverfahren fraglichen Ausgleichszahlungen in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1191/69 fallen, ist ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht, wie in Randnr. 28 des vorliegenden Urteils ausgeführt, anhand der Bestimmungen dieser Verordnung zu prüfen und nicht anhand der Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen.
- 33 Gelangt das vorlegende Gericht zu dem Ergebnis, dass diese Ausgleichszahlungen nicht im Einklang mit der Verordnung Nr. 1191/69 gewährt wurden, ist es in Anbetracht der unmittelbaren Anwendbarkeit der Verordnung seine Sache, daraus die Schlussfolgerungen nach nationalem Recht für die Gültigkeit der Handlungen zur Gewährung dieser Zahlungen zu ziehen.

- 34 Nach alledem ist auf die siebte Frage zu antworten, dass es, wenn ein nationales Gericht die Unvereinbarkeit bestimmter Beihilfemaßnahmen mit der Verordnung Nr. 1191/69 feststellt, seine Sache ist, daraus die Schlussfolgerungen nach nationalem Recht für die Gültigkeit der Handlungen zur Durchführung dieser Maßnahmen zu ziehen.

Kosten

- 35 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt:

1. **Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs in der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass sie es den Mitgliedstaaten gestattet, einem öffentlichen Unternehmen, das mit der Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs in einer Gemeinde betraut ist, Gemeinwohlverpflichtungen aufzuerlegen, und dass sie die Gewährung eines Ausgleichs für die durch diese Verpflichtungen entstehenden Belastungen vorsieht, der nach den Verordnungsbestimmungen errechnet wird.**

- 2. Die Verordnung Nr. 1191/69 in der durch die Verordnung Nr. 1893/91 geänderten Fassung steht der Gewährung von Ausgleichszahlungen wie denjenigen des Ausgangsverfahren entgegen, wenn die Kosten nicht ermittelt werden können, die auf die Tätigkeit der betroffenen Unternehmen entfallen, die zur Erfüllung ihrer Gemeinwohlverpflichtungen ausgeübt wird.**

- 3. Stellt ein nationales Gericht die Unvereinbarkeit bestimmter Beihilfemaßnahmen mit der Verordnung Nr. 1191/69 in der durch die Verordnung Nr. 1893/91 geänderten Fassung fest, ist es seine Sache, daraus die Schlussfolgerungen nach nationalem Recht für die Gültigkeit der Handlungen zur Durchführung dieser Maßnahmen zu ziehen.**

Unterschriften