

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2009. május 7.*

A C-504/07. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Supremo Tribunal Administrativo (Portugália) a Bírósághoz 2007. november 19-én érkezett, 2007. október 23-i határozatával terjesztett elő az előtte

az Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) és társai

és

a Conselho de Ministros,

a Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris),

a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)

között folyamatban lévő eljárásban,

* Az eljárás nyelve: portugál.

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: C. W. A. Timmermans tanácselnök, K. Schiemann (előadó), P. Kūris, L. Bay Larsen és C. Toader bírák,

főtanácsnok: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2008. december 11-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) és társai képviseletében J. Mota de Campos advogado,
- a Conselho de Ministros képviseletében A. Duarte de Almeida advogado,
- a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP) képviseletében C. Pinto Correia advogado,
- a német kormány képviseletében M. Lumma, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Közösségek Bizottsága képviselőjében E. Righini és G. Braga da Cruz, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, amely szerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EK 73. és az EK 87. cikk, valamint az 1991. június 20-i 1893/91/EGK tanácsi rendelettel (HL L 169., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 1. kötet, 314. o.) módosított, a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL L 156., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 1. kötet, 19. o.; a továbbiakban: 1191/69 rendelet) értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet az Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) és több más vállalkozás (a továbbiakban: Antrop és társai), valamint a Conselho de Ministros, a Companhia de Carris de Ferro de Lisboa SA (a továbbiakban: Carris) és a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (a továbbiakban: STCP) között az utóbbiak részére a Conselho de Ministros 2003. március 27-i 52/2003. sz. határozatával a 2003. év vonatkozásában nyújtott, egyenként 40 916 478 EUR és 12 376 201 EUR összegű kompenzációs támogatás tárgyában folyamatban levő eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

3 Az 1191/69 rendelet első és második preambulumbekzdése kimondja:

„mivel a közös közlekedéspolitika egyik célja azoknak az egyenlőtlenségeknek a megszüntetése, amelyek jelentős torzulást okozhatnak azokban, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő feltételekben, amelyeket a tagállamok megállapítanak a fuvarozási vállalkozások számára [helyesen: mivel a közös közlekedéspolitika egyik célja azon egyenlőtlenségek megszüntetése, amelyek abból adódnak, hogy a tagállamok közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségeket állapítanak meg a közlekedési vállalkozások számára, és ezek jelentősen torzíthatják a versenyfeltételeket];

mivel ezért el kell törölni az e rendeletben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket; mivel azonban a megfelelő szállítási szolgáltatások biztosítása érdekében egyes esetekben fontos ilyen kötelezettségeket fenntartani; mivel a szállítási szolgáltatások megfelelőségét a közlekedési ágazatban fennálló kínálati és keresleti helyzet, valamint a Közösség igényeinek figyelembevételével kell felmérni;”

4 Az 1191/69 rendelet 1. cikkének (1)–(5) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) E rendelet a vasúti, közúti és belvízi szállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozási vállalkozásokra vonatkozik.

A tagállamok kivonhatják e rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.

(2) E rendelet alkalmazásában:

- »városi és elővárosi szolgáltatások«: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy városközpont vagy agglomeráció igényeit, valamint a városközpont vagy agglomeráció és a környező területek között fölmerülő szállítási igényeket elégítik ki,

- »regionális szolgáltatások«: olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki.

(3) A tagállamok illetékes hatóságai eltörölnek minden, e rendelet szerint meghatározott, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettséget, amely a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkozik.

(4) Annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat[,] vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak, a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással. Az ilyen jellegű szerződések feltételeit és alkalmazásuk részleteit az V. szakasz állapítja meg.

(5) A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza.

Amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknek meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhányadot az érvényes [helyesen: hatályos] számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni;

- b) a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fönnállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.”

5 Az 1191/69 rendelet 2. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) A közszolgáltatási kötelezettség olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.

(2) Az (1) bekezdés értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségek a működtetési, a szállítási és a díjszabási kötelezettségekből állnak.”

6 Az 1191/69 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése kimondja:

„A közszolgáltatási kötelezettségnek vagy egy részének fenntartására, illetve egy meghatározott időszak végén történő eltörlésére vonatkozó döntések ellentételezés fizetését vonják maguk után a fentiekből származó pénzügyi terhek tekintetében; az ilyen ellentételezés összege a 10–13. cikkben szabályozott közös eljárásoknak megfelelően kerül meghatározásra.”

7 Az 1191/69 rendelet 10. cikke kimondja:

„(1) A 6. cikkben meghatározott ellentételezés összege működtetési vagy szállítási kötelezettség esetén megegyezik a vállalkozás pénzügyi terhének csökkenése és bevételének csökkenése különbözetével, amely akkor merülne fel, ha eltörölnék a kérdéses kötelezettség egészét vagy annak érintett részét a megfontolás tárgyát képező időszakra.

Ha azonban a gazdasági hátrányt úgy számítják ki, hogy a vállalkozásnak a szállítási tevékenységei tekintetében viselt összes költségét felosztják a szállítási tevékenységeinek különféle részei között, az ellentételezés összege megegyezik a vállalkozás tevékenységeinek a közszolgáltatási kötelezettség által érintett részére jutó költségek és a megfelelő bevétel különbözetével.”

8 Az 1191/69 rendelet 17. cikke (2) bekezdésének első albekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Az e rendelkezés alapján fizetett ellentételezés mentes az EK-Szerződés [88.] cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás alól.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 9 A Carris közvállalkozás, amely közigazgatási szerződés alapján megszerezte a Lisszabon városának közigazgatási határain belül autóbuszok, elektromos járművek és mechanikus felvonók segítségével megvalósuló tömegközlekedés közszolgáltatásának koncesszióját. Közszolgáltatási kötelezettségei alapján a Carris többek között az átengedett szolgáltatás rendszeres és folyamatos működését köteles biztosítani a koncesszióba adó által meghatározott díjszabás mellett.
- 10 Az STCP Porto városának közigazgatási határain belül a tömegközlekedés közszolgáltatásának koncessziójával rendelkező közvállalkozás az önkormányzati tulajdonú szolgáltatóvállalatot részvénytársasággá alakító törvény alapján.
- 11 A városi tömegközlekedési szolgáltatások nyújtása ellenében a Carris és az STCP több éve különféle állam által biztosított előnyöket élveznek. Ezek közé többek között kompenzációs támogatások, túlejtuttatások és állami hitelgaranciák tartoznak.
- 12 A koncessziójuk területének földrajzi határain kívül a Carris és az STCP – közszolgáltatási kötelezettség nélkül – olyan autóbuszjáratokat is üzemeltet, ahol más vállalkozások, többek között az Antrop és társai is tevékenykednek. Az utóbbiak a közszolgáltatás átruházása rendszerének keretében nyújtanak szállítási szolgáltatásokat, és kötelezik őket az útvonalakra, a menetrendre és a díjszabásra vonatkozó szabályok. A Carris és az STCP által az Antrop és társai járataival azonos járatokon folytatott tevékenysége miatt állították az utóbbiak, hogy az torzítja a versenyt, és megtámadták az 52/2003. sz. határozatot.

13 Az Antrop és társai arra hivatkoznak, hogy forrásaikat csupán a hatályos díjakból származó üzemeltetési bevételek alkotják oly módon, hogy a tevékenységükből származó üzemeltetési veszteségeket kizárólag saját tőkéjük fedezi, míg a Carris és az STCP esetleges veszteségeit, beruházási költségeit és tőkéjét állami támogatások fedezik. Következésképpen e támogatások nyújtása versenytorzító tényezőnek minősül. Ezért az alapeljárás felperesei azt állították, hogy az 52/2003. sz. határozat a megtámadott részében sérti a versennyel kapcsolatos nemzeti szabályozást, valamint a közösségi jog állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseit, különösen az EK 86. cikket, az EK 87. cikk (1) bekezdését, az EK 88. cikket és az EK 89. cikket, továbbá az 1191/69 rendeletet és a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendeletet (HL L 130., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás: 7. fejezet, 1. kötet, 39. o.).

14 A fenti körülmények között merült fel a nemzeti bíróság előtt az a kérdés, hogy szükséges-e előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a Bíróság elé terjeszteni.

15 Miután a feleket meghallgatta, és a fenti előterjesztést szükségesnek ítélte, a Supremo Tribunal Administrativo az eljárás felfüggesztéséről határozott, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Az EK 73. cikk, EK 87. cikk és EK 88. cikk, valamint az [...] 1191/69 rendelet fényében a nemzeti hatóságok előírhatnak-e közszolgáltatási kötelezettségeket olyan közvállalkozás számára, amelynek feladata a tömegközlekedés biztosítása egy adott településen?

- 2) Igenlő válasz esetén a nemzeti hatóságoknak kompenzálniuk kell-e e kötelezettségek teljesítését?

- 3) Abban az esetben, ha a nemzeti hatóságok nem kötelesek pályázatot hirdetni valamely közlekedési hálózat üzemeltetésének koncessziója tekintetében, kiterjed-e e hatóságok kompenzációs kötelezettsége azon vállalkozásokra is, amelyek a nemzeti jog értelmében és ugyanazon övezetben tömegközlekedésnek minősülő szolgáltatásokat nyújtanak?

- 4) Igenlő válasz esetén mi a kompenzáció feltétele?

- 5) Azon autóbusz-közlekedési vállalkozások esetében, amelyek a közszolgáltatási koncesszió értelmében tevékenységüket valamely meghatározott települési körzetben kizárólagossággal folytatják, de e tevékenységüket magánvállalkozásokkal versenyezve is folytatják azon településeken kívül, amelyekre a kizárólagosság vonatkozik, és amely vállalkozásoknak az állam minden évben támogatást nyújt üzemeltetési veszteségeinek kiegyenlítése céljából, e támogatások az EK 87. cikk (1) bekezdése által tiltott állami támogatásnak minősülnek-e:
 - a) ha a vonatkozó hiteles könyvelési adatok alapján nem lehet meghatározni e vállalkozásoknak a koncesszió tárgyát képező övezetben folytatott tevékenységéből eredő költségek és a vonatkozó bevételek közötti különbséget, következésképpen nem lehetséges kiszámítani a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből származó költségtöbbletet, amely a koncesszió értelmében állami támogatás tárgya lehet;

- b) ha ezen okból a közlekedési szolgáltatásnak a hivatkozott vállalkozások általi nyújtása fenntartható vagy növelhető, aminek az a következménye, hogy csökken annak lehetősége, hogy egyéb, ugyanezen vagy más tagállamban letelepedett vállalkozások nyújthassanak közlekedési szolgáltatást;

- c) illetve az EK 73. cikk ellenére?

- 6) Tekintettel azon feltételekre, amelyeket a Bíróság megállapítása szerint az EK 87. cikk (1) bekezdése [...] ír elő a támogatás állami támogatásként történő minősítéséhez – konkrétan a C-280/00. sz., Altmark Trans [és Regierungspräsidium Magdeburg] ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletben [EBHT 2003., I-7747. o.] (*»Először is szükséges, hogy állami vagy állami forrásból történő beavatkozásról legyen szó. Másodszer szükséges, hogy e beavatkozás alkalmas legyen a tagállamok közötti kereskedelem érintésére. Harmadszor kedvezményezettje részére előnyt kell juttatnia. Negyedszer szükséges, hogy a versenyt torzítsa, vagy azzal fenyegetsen.«*) – mi a jelentése és terjedelme az i. »előny juttatása«, amely ii. »a versenyt torzíttja« fordulatnak olyan helyzetben, amelyben a kedvezményezettek a tömegközlekedés közszolgáltatásának kizárólagos koncessziójával rendelkeznek Lisszabon és Porto városában, de üzemeltetnek e városokba irányuló járatokat azokban az övezetekben is, ahol más vállalkozások is jelen vannak? Vagy más szóval, mely feltételeket kell alkalmazni annak megállapításához, hogy valamely támogatás nyújtása torzíttja-e a versenyt? E tekintetben releváns-e annak meghatározása, hogy a vállalkozások költségeinek hány százaléka származik azokból a járatokból, amelyeket a kizárólagosság övezetén kívül üzemeltetnek? Egyszóval: szükséges-e, hogy a támogatás jelentős részében azon tevékenységgel legyen összefüggésben, amelyet a vállalkozás a kizárólagosság övezetében (Lisszabon és Porto) folytat?

- 7) Az [Európai Közösségek] Bizottság[á]nak az EK 76. cikkben és az EK 88. cikkben előírt beavatkozása az egyetlen jogi eszköz az [EK-]Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseinek tiszteletben tartására, vagy a közösségi jog hatékony érvényesülése ennél többet is megkövetel, konkrétan a hivatkozott rendelkezéseknek a nemzeti bíróságok általi alkalmazását két olyan magánfél kérelmére, akik úgy ítélik meg, hogy valamely, a versenyjog szabályaival ellentétes szubvenció vagy támogatás nyújtása folytán sérelmet szenvedtek?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az 1–4. kérdéstről

- 16 Az első négy kérdést indokolt együtt vizsgálni, mivel lényegében a tagállamok azon hatáskörével kapcsolatosak, hogy a szállítással foglalkozó vállalkozások számára közzolgáltatási kötelezettségeket írhatnak elő, továbbá az adott esetben a tagállamok e kötelezettségekből következő, az utóbbi vállalkozások irányában fennálló kompenzációs kötelezettségeire vonatkoznak.
- 17 Először is meg kell említeni, hogy a Bíróság elé terjesztett iratokból semmi nem enged arra következtetni, hogy a Portugál Köztársaság élt volna azzal az 1191/69 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében biztosított lehetőséggel, hogy kizárja a rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi és regionális szolgáltatások üzemeltetésére korlátozódik. Következésképpen az említett rendelet rendelkezései az alapügy tekintetében teljes körűen alkalmazandók, és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket e rendelkezésekre figyelemmel kell megvizsgálni.

- 18 Mindvégig szem előtt tartva a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek eltörlésének az 1191/69 rendelet első és második preambulumbekzdéséből, valamint 1. cikkének (3) bekezdéséből is következő célját, az említett rendelet 1. cikkének (5) bekezdése kimondja, hogy a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében a tagállamok illetékes hatóságai fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket az említett rendelet 2. cikke állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, ugyanazon rendelet II., III. és IV. szakasza szabályozza.
- 19 Az 1191/69 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése értelmében a közszolgáltatási kötelezettségnek vagy egy részének fenntartására vonatkozó döntések a fentiekből származó pénzügyi terhek tekintetében ellentételezés fizetését vonják maguk után, amelynek összege az említett rendelet 10–13. cikkében szabályozott közös eljárásoknak megfelelően kerül meghatározásra.
- 20 Mivel a kompenzációs kötelezettség az 1191/69 rendelet alapján szükségszerűen a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kötődik, nem részesülhetnek e kompenzációból azok a vállalkozások, amelyek – a kérdést előterjesztő bíróság által a 3. kérdésben vázolt helyzetben – úgy tekintendők, mint amelyek valamely településen anélkül nyújtanak tömegközlekedési szolgáltatásokat, hogy őket közszolgáltatási kötelezettség terhelné.
- 21 Ezért az első négy kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1191/69 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy az felhatalmazza a tagállamokat közszolgáltatási kötelezettségek előírására a valamely település tömegközlekedésének biztosításával megbízott közvál-

lalkozás számára, és hogy az említett rendelet a fenti kötelezettségekből eredő költségek tekintetében előírja az említett rendelet rendelkezéseinek megfelelően meghatározott kompenzáció nyújtását.

Az 5. kérdésről

- 22 A kérdést előterjesztő bíróság ötödik kérdésével lényegében arra kíván választ kapni, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló kompenzációs támogatásoknak valamely tagállam általi nyújtása közszolgáltatási koncesszióval rendelkező és meghatározott település területén – az őket terhelő közszolgáltatási kötelezettségek okán – kizárólagosság előnyeit élvező közlekedési vállalkozások számára az EK 87. cikkének (1) bekezdésében tiltott állami támogatásnak minősül-e, amennyiben e vállalkozások az említett határokon kívül egyéb magánvállalkozásokkal versenyezve is folytatják tevékenységüket, és ennek folytán nem lehetséges a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből származó többletköltségek kiszámítása.
- 23 Először is meg kell állapítani, hogy az EK 87. cikk a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó általános rendelkezései közé tartozik, míg az EK 73. cikk az állami támogatásokra alkalmazandó általános szabályoktól való eltérési lehetőséget szabályoz a közlekedés területén, kimondva, hogy a Szerződéssel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják. Az 1191/69 rendelet olyan rendszert hoz létre, amelyet a tagállamoknak tiszteletben kell tartaniuk, amikor közszolgáltatási kötelezettségeket kívánnak előírni a szárazföldi közlekedés területén működő

vállalkozások számára (lásd a fent hivatkozott Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ügyben hozott ítélet 53. pontját).

- 24 Az 1191/69 rendelet 6. cikke (2) bekezdésének megfelelően a közszolgáltatási kötelezettségnek vagy egy részének fenntartására, illetve egy meghatározott időszak végén történő eltörlésére vonatkozó döntések ellentételezés fizetését vonják maguk után a fentiekből származó pénzügyi terhek tekintetében; az ilyen ellentételezés összege ugyanazon rendelet 10–13. cikkében szabályozott közös eljárásoknak megfelelően kerül meghatározásra.
- 25 Az 1191/69 rendelet 10. cikke többek között azt követeli meg, hogy az ellentételezés összege működtetési vagy szállítási kötelezettség esetén egyezzen meg a vállalkozás pénzügyi terhének csökkenése és bevételének csökkenése különbözetével, amely akkor merülne fel, ha eltörölnék a kérdéses kötelezettség egészét vagy annak érintett részét a megfontolás tárgyát képező időszakra. Ha azonban a gazdasági hátrányt úgy számítják ki, hogy a vállalkozásnak a szállítási tevékenységei tekintetében viselt összes költségét felosztják a szállítási tevékenységeinek különféle részei között, az ellentételezés összegének meg kell egyeznie a vállalkozás tevékenységeinek a közszolgáltatási kötelezettség által érintett részére jutó költségek és a megfelelő bevétel különbözetével.
- 26 Márpedig, ahogyan az a kérdést előterjesztő bíróság által tett megállapításokból kitűnik, és az 5. kérdés szövegében is tükröződik, mivel a Carris és az STCP által a rájuk vonatkozó kizárólagossági határokon kívül folytatott tevékenységekre nem vonatkozott közszolgáltatási kötelezettség, a Carris és az STCP számviteli nyilvántartásainak biztos adatai alapján nem állapítható meg az utóbbiak által a koncessziójuk tárgyát képező övezetben folytatott tevékenységre jutó költségek és az azoknak megfelelő bevétel

különbözete, következésképpen lehetetlen kiszámítani a közszolgáltatási kötelezettségeknek az említett vállalkozások által történő teljesítéséből származó többletköltséget.

- 27 Ilyen körülmények között nem teljesül az 1191/69 rendelet 10. cikkében kimondott követelmény, mivel a Carris és az STCP tevékenységének a számukra egyenként odaítélt kizárólagos koncesszió övezeteiben folytatott részére jutó költségeket nem lehet biztosan megállapítani.
- 28 Hasonló esetben, mivel az említett vállalkozások által élvezett kompenzációs támogatásokat nem az 1191/69 rendeletnek megfelelően nyújtották, azok nem egyeztethetők össze a közösségi joggal, tehát azokat nem szükséges a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseire, különösen az EK 87. cikk (1) bekezdésére figyelemmel megvizsgálni (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ügyben hozott ítélet 65. pontját).
- 29 A fentiekre tekintettel az 5. kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1191/69 rendelettel ellentétes az alapügyben szereplőkhöz hasonló kompenzációs támogatások nyújtása, ha nem lehet meghatározni az érintett vállalkozások által a közszolgáltatási kötelezettségeik teljesítése keretében végzett tevékenységre jutó költségek összegét.

A 6. kérdésről

- 30 Az 5. kérdésre adott választ figyelembe véve a 6. kérdésre nem szükséges válaszolni.

A 7. kérdésről

- 31 E kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy mi a feladatuk a nemzeti bíróságoknak abban az esetben, ha megállapítják, hogy valamely állami támogatás nyújtására a közösségi jog rendelkezéseinek megsértésével került sor.
- 32 Tekintettel arra, hogy az alapügyben felmerült kompenzációs támogatások az 1191/69 rendelet hatálya alá tartoznak, e támogatásoknak a közösségi joggal való összeegyeztethetőségét – ahogyan az a jelen ítélet 28. pontjában is szerepel – az említett rendelet rendelkezési alapján, és nem a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezéseire tekintettel kell megítélni.
- 33 Amennyiben a kérdést előterjesztő bíróság arra a következtetésre jut, hogy az említett támogatások nyújtására nem az 1191/69 rendeletnek megfelelően került sor, e bíróság feladata – az említett rendelet közvetlenül alkalmazható jellegére tekintettel – a nemzeti jognak megfelelően megállapítani e következtetés minden következményét az említett támogatásokat megállapító jogi aktusok érvényessége tekintetében.

- 34 A fentiekre tekintettel a 7. kérdésre azt a választ kell adni, hogy, amennyiben a nemzeti bíróság megállapítja bizonyos támogatási intézkedéseknek az 1191/69 rendelettel való összeegyeztethetlenségét, e bíróság feladata a nemzeti jognak megfelelően meghatározni e megállapítás minden következményét az említett intézkedések végrehajtásáról szóló jogi aktusok érvényessége tekintetében.

A költségekről

- 35 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **Az 1991. június 20-i 1893/91/EGK tanácsi rendelettel módosított, a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy az felhatalmazza a tagállamokat közszolgáltatási kötelezettségek előírására a valamely település tömegközlekedésének biztosításával megbízott közvállalkozás számára, és hogy az említett rendelet a fenti kötelezettségekből eredő költségek tekintetében előírja az említett rendelet rendelkezéseinek megfelelően meghatározott kompenzáció nyújtását.**

- 2) Az 1893/91 rendelettel módosított 1191/69 rendelettel ellentétes az alapügyben szereplőkhöz hasonló kompenzációs támogatások nyújtása, ha nem lehet meghatározni az érintett vállalkozások által a közszolgáltatási kötelezettségeik teljesítése keretében végzett tevékenységre jutó költségek összegét.

- 3) Amennyiben valamely nemzeti bíróság megállapítja bizonyos támogatási intézkedéseknek az 1893/91 rendelettel módosított 1191/69 rendelettel való összeegyeztethetetlenségét, e bíróság feladata a nemzeti jognak megfelelően meghatározni e megállapítás minden következményét az említett intézkedések végrehajtásáról szóló jogi aktusok érvényessége tekintetében.

Aláírások