

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 7 maja 2009 r.*

W sprawie C-504/07

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Supremo Tribunal Administrativo (Portugalia) postanowieniem z dnia 23 października 2007 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 19 listopada 2007 r., w postępowaniu:

Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) i in.

przeciwko

Conselho de Ministros,

Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris),

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP),

* Język postępowania: portugalski.

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C.W.A. Timmermans, prezes izby, K. Schiemann (sprawozdawca), P. Kūris, L. Bay Larsen i C. Toader, sędziowie,

rzecznik generalny: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 11 grudnia 2008 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) i in. przez J. Motę de Campos, advogado,
- w imieniu Conselho de Ministros przez A. Duarte de Almeida, advogado,
- w imieniu Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP) przez C. Pinto Correię, advogado,
- w imieniu rządu niemieckiego przez M. Lummę, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez E. Righini i G. Bragę da Cruz, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 73 WE i 87 WE oraz rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r. (Dz.U. L 169, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1191/69”).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) i szeregiem innych przedsiębiorstw (zwanymi dalej „Antrop i in.”) a Conselho de Ministros (radą ministrów), Companhia de Carris de Ferro de Lisboa SA (zwaną dalej „Carris”) i Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (zwaną dalej „STCP”) w przedmiocie rekompensat wynoszących odpowiednio 40 916 478 EUR i 12 376 201 EUR, przyznanych tym spółkom za rok 2003 uchwałą Conselho de Ministros nr 52/2003 z dnia 27 marca 2003 r.

Ramy prawne

- 3 Motywy pierwszy i drugi rozporządzenia nr 1191/69 brzmią następująco:

„jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest usunięcie różnic, które odpowiadają za poważne zakłócenia w warunkach konkurencji właściwych dla pojęcia usługi publicznej nałożonych przez państwa członkowskie na przedsiębiorstwa transportowe;

dlatego konieczne jest zniesienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu; jednakże w niektórych przypadkach niezbędne jest ich utrzymanie w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych; odpowiedniość świadczenia usług jest rozpatrywana w zależności od popytu i podaży w sektorze transportu i od potrzeb społeczności”.

- 4 Artykuł 1 ust. 1–5 rozporządzenia nr 1191/69 stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do przedsiębiorstw transportowych, które świadczą usługi w zakresie przewozów kolejowych, drogowych i żeglugi śródlądowej.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwo, którego działalność ogranicza się wyłącznie do świadczenia usług w zakresie przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia:

- »usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich« oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami,

- »usługi w zakresie przewozów regionalnych« oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb danego regionu.

3. Właściwe władze państw członkowskich zniosą wszelkie zobowiązania z tytułu usług publicznych, określone w niniejszym rozporządzeniu, którym podlegają przewozy kolejowe, drogowe i żegluga śródlądowa.

4. W celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług przewozowych, w szczególności uwzględniających czynniki socjalne i potrzeby środowiska naturalnego oraz planowania przestrzennego, lub mając w perspektywie oferowanie specjalnych opłat za przewozy niektórym grupom pasażerów, właściwe władze państw członkowskich mogą zawrzeć z przedsiębiorstwami przewozowymi umowy o świadczeniu usług publicznych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową określone zostały w sekcji V.

5. Jednakże właściwe władze państw członkowskich mogą utrzymać lub nałożyć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych określonych w art. 2, w dziedzinie miejskich, podmiejskich i regionalnych pasażerskich usług przewozowych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową, w tym również metody kompensacji, określone zostały w sekcjach II, III oraz IV.

Jeżeli przedsiębiorstwa przewozowe działają nie tylko w dziedzinie świadczenia usług publicznych, lecz także podejmują działalność innego rodzaju, usługa publiczna musi być wykonywana jako odrębna dziedzina spełniająca przynajmniej następujące warunki:

- a) rozliczenia operacyjne odpowiadające każdej z form działalności będą prowadzone oddzielnie i proporcjonalna część majątku odnosząca się do każdej z nich będzie rozliczana zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia rachunkowości;

- b) wydatki będą równoważone przez dochody operacyjne i wypłaty pochodzące od władz publicznych, bez żadnej możliwości dokonania przeniesienia z lub na rzecz innego sektora działalności przedsiębiorstwa”.

5 Artykuł 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1191/69 stanowi:

„1. »Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych« oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwo transportowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach.

2. Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu ust. 1 obejmują zobowiązanie do prowadzenia działalności, zobowiązanie do przewozu i zobowiązania taryfowe”.

6 Artykuł 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69 stanowi:

„Decyzje o utrzymaniu całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub zniesieniu go w określonym terminie przewidują, dla obciążeń finansowych, które z niego wynikają, udzielenie rekompensaty; kwotę rekompensaty ustala się zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. 10–13”.

7 Artykuł 10 rozporządzenia nr 1191/69 stanowi:

„1. Kwota rekompensaty określonej w art. 6, w przypadku zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu, jest równa różnicy między zmniejszeniem obciążeń finansowych i zmniejszeniem przychodów przedsiębiorstwa, mogącym wynikać ze zniesienia całości lub odpowiedniej części danego zobowiązania w danym okresie.

Jednakże, jeżeli obliczenie niekorzystnych skutków gospodarczych zostało wykonane przez rozdzielenie całkowitych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo z tytułu działalności transportowej między poszczególne części tej działalności transportowej, kwota rekompensaty jest równa różnicy między kosztami przydzielanymi do części działalności przedsiębiorstwa objętej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiednimi przychodami”.

8 Artykuł 17 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1191/69 stanowi:

„Rekompensata wypłacana na mocy niniejszego rozporządzenia jest zwolniona z procedury wstępnego informowania określonej w art. [88] ust. 3 [WE]”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

- 9 Carris jest przedsiębiorstwem publicznym, któremu na mocy umowy administracyjno-prawnej udzielono koncesji na usługi publiczne transportu pasażerskiego z wykorzystaniem autobusów, pojazdów elektrycznych i wind mechanicznych w granicach administracyjnych miasta Lizbona. W ramach swoich zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych Carris musi w szczególności zapewnić regularne i stałe świadczenie usług będących przedmiotem koncesji, zgodnie z warunkami taryfowymi określonymi przez koncesjodawcę.
- 10 Z kolei STCP jest przedsiębiorstwem publicznym, któremu udzielono koncesji na usługi publiczne transportu pasażerskiego w granicach administracyjnych miasta Porto, na mocy ustawy o przekształceniu służby miejskiej w spółkę akcyjną.
- 11 W zamian za świadczenie usług miejskiego transportu pasażerskiego Carris i STCP korzystają od lat z różnorodnych form wsparcia ze strony państwa. Są to w szczególności rekompensaty, dotacje kapitałowe i gwarancje kredytowe państwa.
- 12 Poza granicami obszarów objętych koncesjami Carris i STCP, już nie podlegając obowiązkowi świadczenia usług publicznych, obsługują również linie autobusowe, na których działalność prowadzą inne przedsiębiorstwa, w szczególności zaś Antrop i in. Te inne przedsiębiorstwa świadczą usługi transportowe w systemie delegacji usług publicznych i muszą przestrzegać zasad dotyczących tras, rozkładów jazdy i taryf. To właśnie ze względu na obecność Carris i STCP na tych samych liniach Antrop i in. powołały się na zakłócenie konkurencji i zaskarżyły uchwałę nr 52/2003.

- 13 Antrop i in. podnoszą, że nie mają one innych środków niż przychody z działalności gospodarczej wynikające z obowiązujących taryf, tak że straty wynikające z ich działalności pokrywane są wyłącznie z kapitału własnego, gdy tymczasem ewentualne straty, koszty inwestycji i kapitał Carris i STCP pokrywane są z pomocy publicznej. Przyznanie pomocy stanowi więc czynnik zakłócający konkurencję. Dlatego też w postępowaniu przed sądem krajowym skarżące utrzymywały, że uchwała nr 52/2003 w zaskarżonym zakresie uchybia krajowym przepisom prawa konkurencji oraz przepisom prawa wspólnotowego z dziedziny pomocy państwa, w szczególności zaś art. 86 WE, art. 87 ust. 1 WE, art. 88 WE i 89 WE oraz przepisom rozporządzenia nr 1191/69 i rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130, s. 1).
- 14 W tych okolicznościach sąd krajowy stanął wobec konieczności odpowiedzi na pytanie, czy nie należałoby wystąpić do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.
- 15 Po wysłuchaniu stron i stwierdzeniu, że wystąpienie z odesłaniem prejudycjalnym jest niezbędne, Supremo Tribunal Administrativo postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy w świetle art. 73 WE, 87 WE i 88 WE oraz rozporządzenia [...] nr 1191/691 władze krajowe mogą nakładać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwo publiczne odpowiedzialne za transport publiczny w gminie?

- 2) W razie odpowiedzi twierdzącej, czy władze krajowe powinny wypłacać rekompensaty z tytułu tych zobowiązań?

- 3) Czy w sytuacji, w której władze krajowe nie mają obowiązku przeprowadzania przetargu na udzielenie koncesji na obsługę sieci transportu, powinny one objąć obowiązkiem wypłaty rekompensat wszystkie przedsiębiorstwa, co do których należy uznać, że w świetle prawa krajowego świadczą usługi transportu publicznego na tym samym obszarze?

- 4) W razie odpowiedzi twierdzącej, jakie powinno być kryterium przyznawania rekompensat?

- 5) W przypadku przedsiębiorstw pasażerskiego transportu autobusowego, które na mocy publicznej koncesji prowadzą działalność na zasadzie wyłączności w granicach określonych obszarów miejskich, lecz prowadzą również taką działalność w warunkach konkurencji z prywatnymi przedsiębiorstwami poza strefami miejskimi objętymi wyłącznością, gdy corocznie państwo udziela pomocy przeznaczonej na pokrycie stale deficytowej działalności tych przedsiębiorstw, czy taką pomoc należy zakwalifikować jako pomoc państwa zabronioną w art. 87 ust. 1 WE:
 - a) jeśli nie da się ustalić, w oparciu o wiarygodne dane właściwej księgowości, różnicy między kosztami odpowiadającymi części działalności tych przedsiębiorstw w strefie objętej koncesją i dochodami z niej, a w związku z tym nie można obliczyć dodatkowych kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które zgodnie z warunkami koncesji mogą być przedmiotem pomocy państwa;

- b) jeśli z tego względu świadczenie usług transportowych przez wspomniane przedsiębiorstwa może utrzymać się lub zwiększyć, co powoduje zmniejszenie się szans na to, że inne przedsiębiorstwa mające siedzibę w tym państwie członkowskim lub w innych państwach członkowskich będą świadczyły usługi transportowe,

- c) mimo przepisów art. 73 WE?

- 6) Mając na uwadze wymogi stawiane przez art. 87 ust. 1 WE [...], aby zakwalifikować daną pomoc jako pomoc państwa, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, a konkretnie z wyrokiem z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans [i Regierungspräsidium Magdeburg], Rec. s. I-7747 (*»Po pierwsze, musi mieć miejsce interwencja państwa lub przy użyciu zasobów państwowych. Po drugie, interwencja ta musi być w stanie wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Po trzecie, musi przyznawać beneficjentowi korzyść. Po czwarte, musi ona zakłócać lub grozić zakłóceniem konkurencji«*), jakie znaczenie i zakres mają wyrażenia: 1) przyznanie korzyści, która 2) zakłóca konkurencję, w sytuacji gdy beneficjenci dysponują na zasadzie wyłączności koncesją na świadczenie usługi powszechnej transportu pasażerskiego w miastach Lizbona i Porto, lecz obsługują także połączenia z tymi miastami w strefach, w których działają też inne przedsiębiorstwa? Lub innymi słowy, na jakich kryteriach należy się oprzeć w celu ustalenia, że przyznanie korzyści zakłóca konkurencję? Czy istotne jest w tym celu ustalenie, jaki procent kosztów przedsiębiorstw można zakwalifikować jako koszty linii działających poza strefą wyłączności? Czy jest ostatecznie niezbędne, by pomoc oddziaływała w znaczący sposób na działalność prowadzoną poza strefą wyłączności (Lizbona i Porto)?

- 7) Czy interwencja Komisji [Wspólnot Europejskich], o której mowa w art. 76 WE i 88 WE, jest jedynym prawnym rozwiązaniem służącym egzekwowaniu postanowień traktatu [WE] w zakresie pomocy państwa, czy też skuteczność [effet utile] prawa wspólnotowego wymaga dalej posuniętych działań, a mianowicie możliwości bezpośredniego stosowania wskazanych postanowień przez sądy krajowe na wniosek jednostek, które uważają, że udzielenie subwencji lub innej pomocy niezgodnej z przepisami z dziedziny konkurencji ma dla nich negatywne skutki?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań od pierwszego do czwartego

- 16 Pierwsze cztery pytania należy rozpatrywać razem, ponieważ dotyczą one w istocie uprawnień państw członkowskich do nakładania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwa transportowe oraz wynikającego z nich ewentualnie obowiązku przyznania rekompensat po stronie państw.
- 17 Na wstępie należy zauważyć, że nic w aktach przedłożonych Trybunałowi nie wskazuje na to, by Republika Portugalska skorzystała z przewidzianej w art. 1 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 1191/69 możliwości wyłączenia spod jego zakresu przedmiotowego przedsiębiorstw, których działalność ogranicza się wyłącznie do świadczenia usług w zakresie przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych. Zatem przepisy tego rozporządzenia znajdują w pełni zastosowanie w sprawie rozpoznawanej w postępowaniu przed sądem krajowym, a pytania prejudycjalne należy badać w świetle tych przepisów.

18 Jakkolwiek celem rozporządzenia jest zniesienie zobowiązań wiążących się nieodłącznie z usługami publicznymi, jak wynika to zarówno z motywów pierwszego i drugiego, jak i z art. 1 ust. 3 rozporządzenia nr 1191/69, to art. 1 ust. 5 rozporządzenia stanowi, że właściwe organy państw członkowskich mogą utrzymać w mocy lub nałożyć zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, o których mowa w art. 2 rozporządzenia, w zakresie pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych. Przesłanki i szczegółowe warunki, w tym metody obliczania rekompensat, określone są w sekcjach II, III i IV rozporządzenia.

19 Na mocy art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69 w decyzjach o utrzymaniu w mocy lub o zniesieniu po upływie określonego terminu, w całości lub w części, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych należy przewidzieć, dla obciążeń finansowych, które z niego wynikają, udzielenie rekompensaty, którą oblicza się zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. 10–13 rozporządzenia.

20 Ponieważ na mocy rozporządzenia nr 1191/69 obowiązek przyznania rekompensaty musi być związany z wykonywaniem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przedsiębiorstwa, które w sytuacji opisanej przez sąd krajowy w pytaniu trzecim uzna się za przedsiębiorstwa świadczące usługi publicznego transportu pasażerskiego w gminie, lecz na które nie zostało nałożone zobowiązanie do świadczenia usług publicznych, nie mogą pobierać takich rekompensat.

21 Dlatego też na pierwsze cztery pytania należy odpowiedzieć, że rozporządzenie nr 1191/69 należy interpretować w ten sposób, iż zezwala ono państwom

członkowskim na nakładanie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwo publiczne odpowiedzialne za publiczny transport pasażerski w gminie oraz że w odniesieniu do obciążeń finansowych, które wynikają z tych zobowiązań, rozporządzenie przewiduje udzielenie rekompensaty obliczanej zgodnie z przepisami tego rozporządzenia.

W przedmiocie pytania piątego

22 W pytaniu piątym sąd krajowy dąży w istocie do uzyskania odpowiedzi na pytanie, czy udzielenie przez państwo członkowskie rekompensat, takich jak rekompensaty będące przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, przedsiębiorstwom transportowym posiadającym koncesję na usługi publiczne i wyłączne prawo do świadczenia tych usług na określonym obszarze miejskim, ze względu na nałożone na nie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, stanowi pomoc państwa zakazaną na mocy art. 87 ust. 1 WE, jeżeli poza tym przedsiębiorstwa te prowadzą również działalność w warunkach konkurencji z prywatnymi przedsiębiorstwami poza tym obszarem i jeżeli nie da się obliczyć dodatkowych kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

23 Należy stwierdzić przede wszystkim, że art. 87 WE stanowi część ogólnych postanowień traktatu dotyczących pomocy państwa, podczas gdy art. 73 WE ustanawia w dziedzinie transportu wyjątek od ogólnych zasad obowiązujących w zakresie pomocy państwa, stanowiąc, że pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, jest zgodna z traktatem. Rozporządzenie nr 1191/69 ustanawia reżim prawny, którego państwa członkowskie muszą przestrzegać, jeżeli zamierzają nałożyć

zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwa transportu lądowego (zob. ww. wyrok w sprawie Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, pkt 53).

- 24 Zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69 decyzje o utrzymaniu całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub zniesieniu go w określonym terminie przewidują, dla obciążeń finansowych, które z niego wynikają, udzielenie rekompensaty, a kwotę rekompensaty ustala się zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. 10–13 rozporządzenia.
- 25 Artykuł 10 rozporządzenia nr 1191/69 wymaga w szczególności, by kwota rekompensaty, w przypadku zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu, była równa różnicy między zmniejszeniem obciążeń finansowych i zmniejszeniem przychodów przedsiębiorstwa, mogącym wynikać ze zniesienia całości lub odpowiedniej części danego zobowiązania w danym okresie. Jednakże, jeżeli obliczenie niekorzystnych skutków gospodarczych zostało wykonane przez rozdzielenie całkowitych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo z tytułu działalności transportowej między poszczególne części tej działalności transportowej, kwota rekompensaty powinna być równa różnicy między kosztami przypadającymi na część działalności przedsiębiorstwa objętą zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiednimi przychodami.
- 26 Tymczasem, jak wynika ze spostrzeżeń poczynionych przez sąd krajowy, które znajdują odzwierciedlenie w samym brzmieniu pytania piątego, ze względu na to, że działalność Carris i STPC poza obszarem, na który każda z nich ma odpowiednio wyłączność, nie jest objęta obowiązkiem świadczenia usług publicznych, nie da się ustalić, na podstawie wiarygodnych danych księgowych tych dwóch spółek, różnicy między kosztami przypadającymi na część ich działalności na obszarach objętych koncesją i odpo-

wiednim zyskiem, a zatem nie da się obliczyć dodatkowych kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przez te przedsiębiorstwa.

27 W tych okolicznościach wymóg art. 10 rozporządzenia nr 1191/69 nie jest spełniony, ponieważ kosztów przypadających na część działalności Carris i STCP prowadzoną na obszarach objętych przyznaną każdej z nich na wyłączność koncesją nie można ustalić w niebudzący wątpliwości sposób.

28 Ponieważ w takim przypadku rekompensaty, z których skorzystały wspomniane przedsiębiorstwa, nie zostały przyznane zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1191/69, nie są one zgodne z prawem wspólnotowym, a więc nie ma potrzeby badania ich w świetle postanowień traktatu dotyczących pomocy państwa, a w szczególności art. 87 ust. 1 WE (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, pkt 65).

29 W związku z powyższym na pytanie piąte należy odpowiedzieć w ten sposób, że rozporządzenie nr 1191/69 stoi na przeszkodzie przyznaniu rekompensat, takich jak rekompensaty będące przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, jeżeli nie da się określić kwoty kosztów przypadających na działalność danych przedsiębiorstw wykonywaną w ramach wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

W przedmiocie pytania szóstego

30 W świetle odpowiedzi na pytanie piąte nie ma potrzeby odpowiadać na pytanie szóste.

W przedmiocie pytania siódmego

31 W tym pytaniu sąd krajowy dąży w istocie do ustalenia, jaka jest rola sądów krajowych w przypadku, gdy stwierdzą, że pomoc państwa została przyznana w sposób uchybiający przepisom prawa wspólnotowego.

32 Ponieważ rekompensaty będące przedmiotem sporu w postępowaniu przed sądem krajowym objęte są zakresem przedmiotowym rozporządzenia nr 1191/69, ich zgodność z prawem wspólnotowym oceniać należy, jak już wspomniano w pkt 28 niniejszego wyroku, według przepisów tego rozporządzenia, a nie w świetle postanowień traktatu dotyczących pomocy państwa.

33 W razie gdy sąd krajowy dojedzie do wniosku, że rekompensaty nie zostały przyznane zgodnie z rozporządzeniem nr 1191/69, to biorąc pod uwagę bezpośrednie stosowanie tego rozporządzenia, do tego sądu należy wyciągnięcie, zgodnie z prawem krajowym, wszelkich konsekwencji w odniesieniu do ważności aktów, na podstawie których dokonuje się przyznania tych rekompensat.

34 W związku z powyższym na pytanie siódme należy odpowiedzieć w ten sposób, że jeżeli sąd krajowy stwierdzi niezgodność danych środków stanowiących pomoc z rozporządzeniem nr 1191/69, do tego sądu należy wyciągnięcie, zgodnie z prawem krajowym, wszelkich konsekwencji w odniesieniu do ważności aktów, na podstawie których dokonuje się przyznania tej pomocy.

W przedmiocie kosztów

35 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienione rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r., należy interpretować w ten sposób, że zezwala ono państwom członkowskim na nakładanie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwo publiczne odpowiedzialne za publiczny transport pasażerski w gminie oraz że w odniesieniu do obciążeń finansowych, które wynikają z tych zobowiązań, rozporządzenie przewiduje udzielenie rekompensaty obliczanej zgodnie z przepisami tego rozporządzenia.**

- 2) Rozporządzenie nr 1191/69, zmienione rozporządzeniem nr 1893/91, stoi na przeszkodzie przyznaniu rekompensat, takich jak rekompensaty będące przedmiotem postępowania przed sądem krajowym, jeżeli nie da się określić kwoty kosztów przypadających na działalność danych przedsiębiorstw wykonywaną w ramach wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

- 3) Jeżeli sąd krajowy stwierdzi niezgodność danych środków stanowiących pomoc z rozporządzeniem nr 1191/69, zmienionym rozporządzeniem nr 1893/91, do tego sądu należy wyciągnięcie, zgodnie z prawem krajowym, wszelkich konsekwencji w odniesieniu do ważności aktów, na podstawie których dokonuje się przyznania tej pomocy.

Podpisy