

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
PHILIPPE LÉGER

föredraget den 19 mars 2002¹

1. Syftet med denna begäran om förhandsavgörande är att få klarhet i på vilka villkor medlemsstaterna kan bevilja stöd till företag som driver lokal kollektivtrafik.

I — Tillämpliga bestämmelser

A — Tillämpliga gemenskapsrättsliga bestämmelser

2. De bestämmelser som är relevanta för prövningen av tvisten är de som reglerar statligt stöd och vägtransporter.

Bundesverwaltungsgericht (Tyskland) har ställt ett flertal frågor som har samband med tolkningen av artikel 92.1 i EG-fördraget (nu artikel 87.1 EG i ändrad lydelse), artikel 77 i EG-fördraget (nu artikel 73 EG) och rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar², i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1893/91 av den 20 juni 1991³ (nedan kallad förordning nr 1191/69 eller förordningen).

3. Artikel 92.1 i fördraget innebär ett förbud mot statligt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och har följande lydelse:

”Om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.”

1 — Originalspråk: franska.

2 — EGT L 156, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 64.

3 — EGT L 169, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 17.

4. När det gäller transportområdet föreskrivs i artikel 74 i EG-fördraget (nu artikel 70 EG) att fördragets mål skall uppnås inom ramen för en gemensam transportpolitik.

7. Artikel 1.1 i förordning nr 1191/69 lyder enligt följande:

Enligt artikel 75 i EG-fördraget (nu artikel 71 EG i ändrad lydelse) skall rådet anta nödvändiga regler för att genomföra denna politik.

”Denna förordning skall tillämpas på transportföretag som utför transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

5. Artikel 77 i fördraget handlar om statligt stöd som kan beviljas inom transportområdet. Den lyder enligt följande:

Medlemsstaterna får från denna förordnings tillämpningsområde undanta företag vilkas verksamhet är begränsad uteslutande till stads-, förorts- eller regional trafik.”

”Stöd är förenligt med detta fördrag, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.”

6. Förordning nr 1191/69 syftar till att undanröja sådana skillnader som kan orsakas av att medlemsstaterna ålägger transportföretag allmän trafikplikt.⁴ Enligt förordningen är medlemsstaterna skyldiga att upphäva sådan allmän trafikplikt⁵ och häri fastställs gemensamma regler för att bibehålla denna skyldighet samt för att ersätta kostnader som därigenom uppkommer för företagen.⁶

8. Enligt artikel 1.2 avses med stads- och förortstrafik sådana transporter som tillgodoser behoven i en stadskärna eller en storstadsregion och behovet av transporter däremellan och de omgivande områdena. Regional trafik definieras som sådana transporttjänster som utförs för att tillgodose transportbehoven i en region.

9. Artikel 1.3 i förordningen slår fast principen enligt vilken ”[m]edlemsstaternas behöriga myndigheter skall upphäva de med begreppet offentlig tjänst förbundna förpliktelser som avser transporter med järnväg, väg eller inre vattenvägar”.

4 — Första skälet i förordning nr 1191/69.

5 — Ibidem, andra skälet.

6 — Ibidem, tionde och trettonde skälen.

10. I artikel 1.4 och 1.5 föreskrivs undantag från denna princip i två fall.

För det första får medlemsstaternas behöriga myndigheter ingå avtal om allmän trafikplikt med ett transportföretag för att säkerställa en tillräcklig tillgång till transporttjänster eller för att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare. I detta fall måste avtalen om allmän trafikplikt uppfylla de villkor som föreskrivs i avsnitt V i förordning nr 1191/69.

För det andra får medlemsstaternas behöriga myndigheter bibehålla eller besluta om sådan allmän trafikplikt i fråga om stads-, förorts- och regionala persontransporter. I detta fall måste förvaltningsbeslutet uppfylla de villkor som föreskrivs i avsnitt II—IV i förordning nr 1191/69.

11. Enligt artikel 2 i förordningen avses med allmän trafikplikt "skyldigheter som ett transportföretag inte alls skulle fullgöra eller inte fullgöra i samma utsträckning eller på samma sätt, om det tog hänsyn enbart till sina egna affärsintressen". Dessa skyldigheter omfattar skyldighet att driva trafik, skyldighet att utföra transporter och skyldighet att följa taxebestämmelser.⁷

12. I artikel 6.2 i förordningen föreskrivs att beslut om att bibehålla allmän trafikplikt skall innehålla bestämmelser om ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av beslutet. Ersättningsbeloppet skall framräknas i enlighet med de "gemensamma principerna för ersättning" som fastställs i artiklarna 10—13 i förordning nr 1191/69.

13. När det gäller förfarandet föreskrivs i artikel 17.2 i förordningen att ersättning som utbetalas till följd av dess tillämpning inte omfattas av förfarandet för förhandsinformation enligt artikel 93.3 i fördraget (nu artikel 88.3 EG).

B — Tillämpliga nationella bestämmelser

14. I Tyskland föreskrivs i persontransportlagen (nedan kallad PbefG) att det krävs tillstånd för att bedriva persontransporter med motorfordon i linjetrafik.⁸ Det handlar om tillstånd som tilldelas ett företag för att driva linjetrafik på en bestämd linje.

15. Tillståndet medför vissa skyldigheter för transportföretaget, såsom att endast ta

⁷ — Dessa tre slag av skyldigheter definieras i artikel 2.3—5 i förordning nr 1191/69.

⁸ — §§ 1 första stycket och 2 första stycket PbefG.

ut tillåten taxa, att respektera fastställd tidtabell och att rätta sig efter de skyldigheter att bedriva verksamhet och att utföra transporter som åligger det enligt lag. I gengäld ger det innehavaren i det närmaste ensamrätt eftersom ingen trafik tillåts på samma linje under den tid som tillståndet är gällande.

trafik skall vara självfinansierande.¹² Detta begrepp betecknar trafik vars kostnader täcks av biljettintäkter, intäkter från lagreglerade kompensations- och återbetalningssystem inom taxe- och tidtabellområdet samt av övriga företagsinkomster.¹³

16. Det framgår av handlingarna i målet att den tyska lagstiftaren fram till den 31 december 1995 uttryckligen använde sig av den möjlighet som ges i artikel 1.1 i förordning nr 1191/69 beträffande stads-, förorts- och regional trafik.⁹ I förbunds- trafikministerns förordning av den 31 juli 1992¹⁰ föreskrivs att förordning nr 1191/69 inte skall tillämpas på lokal kollektiv persontrafik.

Tillstånd till självfinansierande trafik regleras av § 13 PbefG. I denna bestämmelse uppställs en rad villkor för beviljande av tillstånd, såsom sökandens ekonomiska kapacitet och tillförlitlighet och häri föreskrivs att ansökan skall avslås då den ansökta trafiken är av sådant slag att den skulle inverka på de offentliga trafikintressena. Om det finns flera sökande till samma linjetrafik skall den behöriga myndigheten vid urvalet beakta de offentliga trafikintressena och i synnerhet frågan om kostnads-effektivitet.

17. Den 1 januari 1996 införde den tyska lagstiftaren en åtskillnad mellan "självfinansierande trafiktjänster" och "allmännyttiga trafiktjänster".¹¹

18. I PbefG uppställs principen enligt vilken offentlig stads-, förorts- och regional

19. När det däremot inte är möjligt att säkerställa tillräcklig tillgång till självfinansierande transporttjänster, får dessa utföras enligt villkoren för allmän trafikplikt.¹⁴ I detta fall preciseras i § 8 fjärde stycket tredje meningen att "det är nödvändigt att tillämpa gällande bestämmelser i förordning (EEG) nr 1191/69".

9 — Beslut om hänskjutande (fransk översättning, s. 10 och s. 11).

10 — BGBl. I, 1992, s. 1442.

11 — § 6 116:e stycket Eisenbahnneuordnungsgesetz av den 27 december 1993 (BGBl. I, 1993, s. 2378).

12 — § 8 fjärde stycket första meningen PbefG.

13 — § 8 fjärde stycket andra meningen PbefG.

14 — § 8 fjärde stycket tredje meningen PbefG.

Tillstånd att utföra transporttjänster enligt villkoren för allmän trafikplikt regleras av § 13 bis PbefG. Enligt denna bestämmelse skall sådant tillstånd beviljas, i den mån det är nödvändigt för att upprätta en transporttjänst, på grundval av ett åläggande eller ett avtal om allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69.

22. Regierungspräsidium tilldelade genom beslut av den 27 oktober 1994 Altmark nya tillstånd. Samtidigt avslogs en ansökan om tillstånd från företaget Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (nedan kallat NVGA).

Dessutom skall den lösning väljas som medför den lägsta kostnaden för det allmänna. Den lägsta kostnaden skall enligt tysk rätt fastställas genom ett upphandlingsförfarande i enlighet med Verdingungsordnung für Leistungen (allmänna bestämmelser om offentlig upphandling).

23. NVGA begärde omprövning av beslutet med motiveringen att Altmark saknade ekonomisk kapacitet. NVGA gjorde därvid gällande att tilldelningen av tillstånd var rättsstridig, eftersom Altmark skulle vara oförmöget att överleva ekonomiskt utan det offentliga stöd som det erhöll.

II — Bakgrund och förfarande

20. Tvisten vid den nationella domstolen avser beviljande av tillstånd att bedriva linjetrafik med buss i Landkreis (distriktet) Stendal i Tyskland.

24. Regierungspräsidium fann i ett beslut av den 29 juni 1995 inte skäl att ändra sitt beslut. Den 30 juli 1996 förlängde denna myndighet dessutom giltighetstiden för Altmarks tillstånd fram till den 31 oktober 2002.

21. Regierungspräsidiums Magdeburg¹⁵ tilldelade den 25 september 1990 företaget Altmark Trans GmbH (nedan kallat Altmark) 18 stycken tillstånd att bedriva persontrafik på regionala linjer. Dessa tillstånd upphörde att gälla den 19 september 1994.

25. Under dessa omständigheter överklagade NVGA beslutet till Verwaltungsgericht (förvaltningsdomstol i första instans) Magdeburg. Domstolen ansåg att Altmark hade ekonomisk kapacitet, eftersom det förväntade underskottet i den löpande verksamheten täcktes av stöden från Landkreis Stendal.

¹⁵ — Nedan kallat Regierungspräsidium.

26. Däremot upphävde Oberverwaltungsgericht (förvaltningsdomstol i andra instans) Sachsen-Anhalt de tillstånd som Altmark hade beviljats. Domstolen ansåg att Altmarks ekonomiska kapacitet inte längre kunde garanteras, eftersom företaget var beroende av stöd från Landkreis Stendal för att bedriva den trafik som de omtvistade tillstånden avsåg och att dessa stöd stred mot gemenskapsrätten.

Oberverwaltungsgericht konstaterade att den tyska lagstiftaren endast hade undantagit tillämpningen av förordning nr 1191/69 på stads-, förorts- och regional trafik fram till den 31 december 1995. Efter detta datum måste således de villkor som föreskrivs i förordning nr 1191/69 vara uppfyllda vid beviljande av stöd, i synnerhet kravet på att allmän trafikplikt skall åläggas genom ett förvaltningsbeslut eller genom ett avtal om allmän trafikplikt. Detta villkor var ej uppfyllt i föreliggande fall, eftersom Landkreis Stendal varken hade ingått något avtal med Altmark eller fattat något förvaltningsbeslut. Landkreis Stendal var således inte längre behörig att lämna stöd till Altmark för de trafiktillstånd som bolaget hade beviljats.

Oberverwaltungsgericht fastställde därför att Altmark inte längre var i stånd att med egna medel bedriva den omtvistade trafiken. I den mån denna trafik var beroende av stöd från det allmänna, skulle den

bedrivas enligt villkoren för allmän trafikplikt och som sådan falla under förordning nr 1191/69.

27. Altmark överklagade detta avgörande till Bundesverwaltungsgericht. Denna domstol har i sin begäran om förhandsavgörande¹⁶ betonat att överrätten inte har gjort en tolkning av bestämmelserna i nationell rätt. Bundesverwaltungsgericht har angett att det faktum att ett företag har behov av stöd för att bedriva lokal kollektivtrafik, enligt tysk rätt inte innebär att det inte kan betraktas som självfinansierande i den mening som avses i § 8 fjärde stycket PbfG.

Däremot är Bundesverwaltungsgericht osäker på hur gemenskapsrätten skall tolkas. Med hänsyn till artikel 77 och artikel 92 i EG-fördraget, liksom till bestämmelserna i förordning nr 1191/69, frågar sig Bundesverwaltungsgericht huruvida det faktum att ett företag har behov av stöd för att bedriva lokal kollektivtrafik nödvändigtvis medför att den skall betecknas som allmännyttig och omfattas av förordning nr 1191/69.

16 — Svensk översättning, s. 6—8.

III — Tolkningsfrågorna

dess regionala karaktär att sådant stöd inte kan påverka handeln mellan medlemsstaterna?

28. Bundesverwaltungsgericht har därför beslutat att förklara målet vilande och begära att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande beträffande följande fråga:

Har det aktuella lokaltrafikområdets läge och storlek möjligen någon betydelse i detta avseende?

”Utgör artiklarna 73 EG och 87 EG jämförda med förordning (EEG) nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning (EEG) nr 1893/91, hinder för tillämpning av en nationell bestämmelse enligt vilken ett tillstånd till lokal kollektiv linjetrafik får tilldelas ett trafikföretag som med nödvändighet är beroende av offentliga stöd, utan att hänsyn tas till avsnitten II, III och IV i nämnda förordning?”

- 2) Innebär artikel 73 EG att den nationella lagstiftaren har en generell rätt att tillåta offentligt stöd för att täcka underskott i den lokala kollektivtrafiken, utan att beakta förordning (EEG) nr 1191/69?

29. I sin begäran om förhandsavgörande¹⁷ har Bundesverwaltungsgericht angett att frågan består av tre delfrågor som lyder enligt följande:

- ”1) Omfattas stöd för att täcka underskott i den lokala kollektivtrafiken överhuvudtaget av stödförbudet i artikel 87.1 EG, eller följer det redan av

- 3) Ger förordning (EEG) nr 1191/69 den nationella lagstiftaren rätt att tillåta att trafiken på en linje inom den lokala kollektivtrafiken bedrivs av ett företag som med nödvändighet är beroende av offentliga stöd, utan att hänsyn tas till avsnitten II, III och IV i nämnda förordning, och att föreskriva att de sistnämnda reglerna endast skall tillämpas om det i annat fall inte är möjligt att upprätthålla en tillfredsställande trafikförhållning?

¹⁷ — Svensk översättning, s. 8.

Framgår denna rätt för den nationella lagstiftaren särskilt av att denne enligt artikel 1.1 andra stycket i förordning (EEG) nr 1191/69 i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91 har rätt att från förordningens tillämpningsområde helt undanta företag som bedriver lokal kollektivtrafik?”

IV — Föremålet för tolkningsfrågorna

30. I Bundesverwaltungsgerichts begäran om förhandsavgörande har två grupper av frågor väckts.

31. Den första gruppen frågor gäller tolkningen av bestämmelserna i fördraget. Dessa frågor har ställts för att få klarhet i huruvida stöd som beviljats av en medlemsstats myndigheter för att ersätta kostnaden för allmän trafikplikt, som har ålagts ett företag som bedriver lokal kollektivtrafik, utgör sådant statligt stöd som omfattas av förbudet i artikel 92.1 i fördraget.¹⁸ Den nationella domstolen vill dessutom få klarhet i på vilka villkor det enligt artikel 77 kan vara tillåtet att bevilja sådana stöd.¹⁹

32. Den andra gruppen frågor gäller förordning nr 1191/69. Dessa frågor har ställts för att få klarhet i huruvida myndigheterna i en medlemsstat kan organisera och finansiera lokal kollektivtrafik utan att beakta de bestämmelser i förordningen som rör bibehållande av allmän trafikplikt och gemensamma förfaranden för ersättning.²⁰

33. Jag anser att det är nödvändigt att kasta om ordningsföljden på frågorna. Förordning nr 1191/69 utgör nämligen *lex specialis* i förhållande till artikel 92 och artikel 77 i fördraget. I förordningen fastställs harmoniserade rambestämmelser där det anges under vilka villkor medlemsstaterna kan bevilja stöd för att ersätta transportföretag för kostnaden för allmän trafikplikt. Genom förordningen konkretiseras fördragets bestämmelser om statligt stöd inom området för kollektivtrafik på väg.

34. Under dessa omständigheter består den första frågan i att avgöra huruvida förordning nr 1191/69 är tillämplig på självfinansierande trafiktjänster. Om svaret blir jakande får de tyska myndigheterna endast bevilja stöd till sådana tjänster i enlighet med de villkor som fastställs i förordningen. Om förordningen däremot inte är tillämplig är det nödvändigt att granska de bestämmelser i fördraget som rör statligt stöd.

18 — Första delfrågan i begäran om förhandsavgörande.

19 — Andra delfrågan i begäran om förhandsavgörande.

20 — Se avsnittet angående begäran om förhandsavgörande liksom dess tredje delfråga.

V — Frågan om tillämpningen av förordning nr 1191/69

35. Bundesverwaltungsgericht har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 1.1 andra stycket i förordning nr 1191/69 skall tolkas så att den tillåter en medlemsstat att undanta tillämpningen av denna förordning för en begränsad kategori lokala kollektivtrafiktjänster, såsom självfinansierande trafik i den mening som avses § 8 fjärde stycket och § 13 PbefG.²¹

36. Den nationella domstolen önskar således få klarhet i huruvida de tyska myndigheterna får bevilja dessa företag stöd utan att beakta de villkor som fastställs i förordning nr 1191/69.

37. Det framgår av handlingarna i målet²² att den tyska lagstiftaren på ett särskilt sätt har använt sig av den möjlighet som ges enligt artikel 1.1 andra stycket i förordningen.

Med verkan från den 1 januari 1996 införde nämligen de tyska myndigheterna

ett *partiellt* undantag från förordningen. I motsats till förordningen av den 31 juli 1992²³, som helt enkelt undantog tillämpningen av förordningen på lokal kollektivtrafik, utesluter den gällande versionen av PbefG tillämpningen av förordningen endast på sådan trafik som är självfinansierande. Annan trafik, nämligen allmännyttiga trafiktjänster, är underkastade bestämmelserna i förordning nr 1191/69.

38. Den fråga som uppstår är således huruvida artikel 1.1 andra stycket tillåter myndigheterna i en medlemsstat att införa ett *partiellt* undantag från förordningen för en begränsad kategori lokala kollektivtrafiktjänster.²⁴

23 — Citerad ovan.

24 — Under den muntliga förhandlingen gjorde kommissionen gällande att förordning nr 1191/69 medför en "frivillig" harmonisering inom sektorn. Enligt kommissionen kan de medlemsstater som önskar ålägga allmän trafikplikt fritt besluta huruvida förordningen skall tillämpas eller inte. Kommissionen angav inte om dess uppfattning endast omfattar de transporter som avses i artikel 1.1 andra stycket i förordningen eller om den rör alla transporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde. I det andra fallet anser jag att kommissionens uppfattning skulle strida mot syftet med förordning nr 1191/69. Denna syftar nämligen till att undanröja de skillnader som uppstår på grund av att medlemsstaterna ålägger transportföretag allmän trafikplikt och som kan snedvrider konkurrensen (se första skälet i förordningen samt rådets beslut 65/271/EEG av den 13 maj 1965 angående harmonisering av vissa bestämmelser som inverkar på konkurrensen vad gäller transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT 1965, 88, s. 1500; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 40). Det skulle bli avsevärt svårare att uppnå dessa mål om medlemsstaterna kunde ålägga allmän trafikplikt för transporter som omfattas av förordningen utan att följa dess bestämmelser. I sådant fall skulle de återinföra de konkurrensnedvridningar som förordningen just avser att undanröja. Dessutom skulle kommissionens uppfattning knappast vara förenlig med det femtonde skälet i förordningen, som har följande lydelse: "Denna förordning skall tillämpas på varje ny allmän trafikplikt som åläggs transportföretag." Slutligen skulle kommissionens uppfattning strida mot artikel 189 i EG-fördraget (nu artikel 249 EG), eftersom det där föreskrivs att förordningar till alla delar skall vara *bindande* och direkt tillämpliga i medlemsstaterna.

21 — Det bör erinras om att enligt artikel 1.1 andra stycket i förordningen får medlemsstaterna "från denna förordnings tillämpningsområde undanta företag vilkas verksamhet är begränsad uteslutande till stads-, förorts- eller regional trafik".

22 — Se särskilt den tyska regeringens svar på den skriftliga fråga som ställdes av EG-domstolen. Det bör noteras att den tyska regeringen förutom detta svar inte har ingivit några skriftliga eller muntliga yttranden till domstolen.

39. Parterna i målet vid den nationella domstolen anser att de tyska myndigheterna hade rätt att undanta självfinansierande trafik från förordningen. De har med hänvisning till principen *a maiore ad minus* hävdade att om det enligt artikel 1.1 andra stycket i förordningen är tillåtet att undanta en hel kategori av trafiktjänster (nämligen stads-, förorts- och regional trafik), borde det även vara tillåtet att undanta en begränsad del av dessa tjänster.

Altmark har dessutom åberopat kommissionens svar på den skriftliga frågan från Georg Jarzembowski.²⁵ Enligt bolaget anger kommissionen uttryckligen i sitt svar att undantaget för självfinansierande trafiktjänster är förenligt med gemenskapsrätten och i synnerhet med förordning nr 1191/69.

40. Domstolen har aldrig haft tillfälle att ta ställning till huruvida medlemsstaterna kan föreskriva ett partiellt undantag från förordning nr 1191/69. För att avgöra denna fråga anser jag att domstolen skulle kunna göra en parallell jämförelse med sin rättspraxis angående sjätte mervärdesskatte-direktivet.²⁶ Två domar tycks mig förtjäna särskild uppmärksamhet i detta hänseende.

41. Den första domen²⁷ handlar om tolkningen av artikel 28.3b i sjätte direktivet.

Denna bestämmelse jämförd med punkt 16 i bilaga F till detta direktiv innebär att medlemsstaterna under en övergångsperiod får fortsätta att undanta tillhandahållandet av fast egendom och mark för bebyggelse från mervärdesskatt på de villkor som gällde vid den tidpunkt då sjätte direktivet antogs.

Vid denna tidpunkt gjorde Förenade kungariket undantag från skyldigheten att betala mervärdesskatt vid försäljning av fast egendom. Endast vid sådana transaktioner som räknades upp i bilaga 5 i Finance Act från år 1972 förelåg skatteplikt. Efter det att sjätte direktivet hade trätt i kraft ändrade Förenade kungariket sin lagstiftning för att minska utrymmet för undantag.

Bolaget Norbury Developments Ltd hävdade att den omtvistade ändringen stred mot bestämmelserna i sjätte direktivet. Enligt Norbury var syftet med artikel 28.3 att "frysa" de i bilaga F uppräknade undantagen vid tidpunkten för sjätte direk-

25 — Skriftlig fråga P-381/95 (EGT C 270, 1995, s. 2).

26 — Rådets sjätte direktiv 77/388 av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningskatter — Gemensamt system för mervärdesskatt; enhetlig beräkningsgrund (EGT L 145, 13.6.1977, s. 1—40, svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 28, nedan kallat sjätte direktivet).

27 — Dom av den 29 april 1999 i mål C-136/97, Norbury Developments (REG 1999, s. I-2491).

tivets antagande. Domstolen underkände denna tolkning av följande skäl²⁸:

”De ändringar [som gjorts i Förenade kungarikets lagstiftning] har inte inneburit att utrymmet för undantag har utvidgats, utan tvärtom att detta utrymme har begränsats. Ändringarna infördes således inte i strid med lydelsen av artikel 28.3 b som, även om den utgör hinder för att införa nya undantag eller utsträcka räckvidden av befintliga undantag efter den dag då sjätte direktivet trädde i kraft, inte utgör hinder för att begränsa undantagen, eftersom artikel 28.4 i sjätte direktivet syftar till att de skall upphävas.

En i detta avseende restriktiv tolkning av artikel 28.3 i sjätte direktivet, enligt vilken en medlemsstat har rätt att bibehålla ett befintligt undantag, skulle strida mot nämnda syfte. En sådan tolkning skulle dessutom,..., motverka en enhetlig tillämpning av direktivet. En medlemsstat skulle nämligen kunna vara tvungen att bibehålla de undantag som fanns då sjätte direktivet antogs i sin helhet, även om den skulle bedöma att det är såväl möjligt, lämpligt som önskvärt att successivt genomföra det

system som genom direktivet inrättas på det berörda området.”²⁹

42. Domstolen resonerade på samma sätt i domen av den 14 juni 2001 i målet kommissionen mot Frankrike.³⁰ I det målet gjorde kommissionen gällande att Frankrike hade ändrat sin lagstiftning efter det att sjätte direktivet trädde i kraft genom att begränsa rätten till avdrag för mervärdes-skatt för privatfordon till sådana fordon som används till förarutbildning.

Den franska regeringen hävdade att lagstiftningen var förenlig med artikel 17.6 i sjätte direktivet, vari föreskrivs följande:

”Till dess att de av rådet antagna reglerna träder i kraft får medlemsstaterna behålla alla de undantag som föreskrivs i deras nationella lagstiftning när detta direktiv träder i kraft.”

Domstolen ogillade kommissionens talan på följande grunder:

”[D]et är lämpligt att tolka artikel 17.6 i sjätte direktivet på liknande sätt [som i domen i det ovannämnda målet Norbury

29 — Sälunda instämmer domstolen i det resonemang som har utvecklats av generaladvokaten Gulmann i målet kommissionen mot Tyskland (dom av den 27 oktober 1992 i mål C-74/91, REG 1992, s. I-5437), punkt 21, och av generaladvokaten Fennelly i det ovannämnda målet Norbury Developments, punkt 32.

30 — C-345/99 (REG 2001, s. I-4493).

28 — Ibidem (punkterna 19 och 20).

Developments]. I den mån som en medlemsstat, efter det att sjätte direktivet har trätt i kraft, ändrar sin lagstiftning genom att minska tillämpningsområdet för redan befintliga undantag och därigenom närmar sig de mål som uppställts i sjätte direktivet, kan det anses att denna lagstiftning omfattas av det undantag som föreskrivs i artikel 7.6 andra stycket i sjätte direktivet och att den inte strider mot artikel 17.2.

I förevarande fall innebär ändringen av den nationella lagstiftningen att ett absolut undantag från rätten att göra avdrag för mervärdesskatt som är hänförlig till personbilar har ersatts med en rätt att delvis göra avdrag för mervärdesskatt, nämligen den mervärdesskatt som är hänförlig till fordon och motorer som uteslutande används för förarutbildning.

Den ändring som har gjorts av den franska lagstiftningen måste anses ha till följd att tillämpningsområdet för de befintliga undantagen begränsas och att denna lagstiftning anpassas till det allmänna avdrags-system som avses i artikel 17.2 i sjätte direktivet.”³¹

43. Enligt min mening kan följande princip härledas ur denna rättspraxis. När ett direktiv har till syfte att införa harmoniserade bestämmelser inom ett visst område

och när medlemsstaterna enligt detta direktiv har rätt att föreskriva undantag från dessa bestämmelser, kan de medlemsstater som har utnyttjat denna möjlighet ändra sin lagstiftning efter det att direktivet har trätt i kraft för att begränsa utrymmet för undantag och på så sätt närma sig de målsättningar som direktivet eftersträvar. Däremot får inte en medlemsstat efter det att direktivet har trätt i kraft utvidga utrymmet för de undantag som föreskrivs i dess nationella rätt³² och inte heller återinföra undantag som staten ursprungligen hade avskaffat.³³

44. Denna princip verkar enligt min mening helt kunna överföras på föreliggande fall.

45. För det första har jag konstaterat att syftet med förordning nr 1191/69 är att upprätta harmoniserade rambestämmelser på området för sådan allmän trafikplikt som medlemsstaterna ålägger företag som bedriver transporter på väg. I förordningen fastställs de villkor enligt vilka medlemsstaterna kan ålägga trafikplikt och bevilja stöd för att ersätta kostnader som därigenom uppkommer för företagen.

46. För det andra kan medlemsstaterna enligt förordningen göra undantag från de regler som fastställs däri. I artikel 1.1 andra

31 — Ibidem (punkterna 22—24).

32 — Dom av den 14 juni 2001 i mål C-40/00, kommissionen mot Frankrike (REG 2001, s. I-4539), punkt 17.

33 — Ibidem (punkterna 18 och 19).

stycket föreskrivs att medlemsstaterna får undanta stads-, förorts- och regional trafik från förordningens tillämpningsområde.

47. För det tredje har de tyska myndigheterna ändrat sin lagstiftning efter det att förordningen trädde i kraft³⁴ i syfte att minska utrymmet för de undantag som föreskrivs i nationell rätt.

Jag har nämligen konstaterat att den tyska lagstiftaren fram till den 31 december 1995 uttryckligen undantog all lokal kollektivtrafik från förordningens tillämpningsområde.³⁵ Från och med den första januari 1996 har de tyska myndigheterna begränsat detta undantag till självfinansierande trafiktjänster. Härav följer att allmännyttiga trafiktjänster numera omfattas av förordningens tillämpningsområde.

48. För det fjärde bidrar denna förändring av lagstiftningen till att de mål som eftersträvas i förordning nr 1191/69 uppnås.

49. På denna punkt erinrar jag om att förordningen syftar till att undanröja de skillnader som uppstår på grund av att medlemsstaterna ålägger landtransportföretag allmän trafikplikt och som avsevärt kan snedvrider konkurrensen. Gemenskapslagstiftaren har likväl genomfört en gradvis liberalisering och harmonisering av den lokala och regionala persontrafiken.

Till en början undantog gemenskapslagstiftaren helt enkelt lokal och regional trafik från förordning nr 1191/69. Den första versionen av förordningen som antogs 1969 fastställde att den "tills vidare gäller... företag som inte huvudsakligen bedriver transporter av lokal eller regional karaktär".³⁶

Därefter, år 1991, fastställde rådet den princip enligt vilken lokal- och regionaltrafik omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 1191/69. Denna princip är emellertid inte tvingande eftersom medlemsstaterna enligt artikel 1.1 andra stycket i förordningen får fortsätta att göra undantag för stads-, förorts- och regional trafik.³⁷

34 — Artikel 1.1 andra stycket i förordning nr 1191/69 trädde i kraft den 1 juli 1992, i enlighet med artikel 2 i förordning nr 1893/91.

35 — Se punkt 16—19 i detta förslag till avgörande.

36 — Tjugonde skälet i förordning nr 1191/69. Det bestämdes att rådet inom en treårsperiod skulle besluta om åtgärder med avseende på allmän trafikplikt när det gäller transporter av lokal eller regional karaktär.

37 — Artikel 1.1 andra stycket har införts i förordning nr 1191/69 genom förordning nr 1893/91, som trädde i kraft den 1 juli 1992.

Slutligen lade kommissionen den 26 juli 2000 fram förslag till förordning 2000/C 3665 E/10 till rådet och Europaparlamentet.³⁸ I förslaget fastställs under vilka villkor medlemsstaterna får ersätta trafikoperatörerna för kostnaderna för att uppfylla kraven på allmän trafikplikt och bevilja ensamrätt att bedriva kollektivtrafik.³⁹ I motsats till den gällande versionen av förordning nr 1191/69 får medlemsstaterna enligt detta förslag inte längre göra undantag för lokal och regional persontrafik.

50. Av dessa omständigheter följer att förordning nr 1191/69 syftar till att åstadkomma en gradvis avreglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg.

51. Den ändring som den tyska lagstiftaren har infört i PbefG bidrar till att uppnå dessa olika målsättningar.

För det första bidrar denna ändring till att minska konkurrenssnedvridningen på området för lokal kollektivtrafik i Tyskland. Eftersom en del av denna trafik är

underställd de bestämmelser i förordningen som handlar om upprätthållande av allmän trafikplikt och kompensationsformer, innebär den omtvistade ändringen att det tyska systemet närmar sig de målsättningar som eftersträvas med förordning nr 1191/69.

För det andra förefaller det som om den omtvistade ändringen utgör den första etappen mot en fullständig avreglering av den lokala kollektivtrafiken i Förbundsrepubliken Tyskland. Under förhandlingen uppgav nämligen Altmarks ombud att förslag om att minska — eller till och med avskaffa — statliga myndigheters inblandning i lokaltrafiken var under behandling i Bundestag. Om denna information stämmer, skulle det innebära att de tyska myndigheterna liksom gemenskapslagstiftaren bidrar till att åstadkomma en gradvis avreglering av den lokala kollektivtrafiken.

52. Följaktligen finner jag att den tyska lagstiftaren hade rätt att undanta självfinansierande trafik från tillämpningsområdet för förordning nr 1191/69. Jag föreslår således att domstolen besvarar den första tolkningsfrågan på så sätt att artikel 1.1 andra stycket i förordning nr 1191/69 inte utgör hinder för en medlemsstat att efter denna förordnings ikraftträdande vidta en

38 — Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT C 365 E, 19.12.2000, s. 169).

39 — Ibidem, artikel 1.

lagstiftningsåtgärd i syfte att begränsa undantaget från förordningen till att avse en bestämd kategori av lokal kollektivtrafik på väg, som till exempel självfinansierande trafik i den mening som avses i §§ 8 fjärde stycket och 13 PbefG.

För att en åtgärd skall omfattas av detta förbud krävs

— att åtgärden innebär att vissa företag eller vissa produkter ges en selektiv förmån,

53. Eftersom förordning nr 1191/69 inte är tillämplig på de trafiktjänster som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, är det nödvändigt att undersöka de allmänna bestämmelser i fördraget som behandlar statligt stöd.

— att denna förmån direkt eller indirekt beviljas genom offentliga medel,

— att åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, och

VI — Artikel 92.1 i fördraget

54. Den andra tolkningsfrågan gäller artikel 92.1 i fördraget. Den nationella domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida stöd som tilldelats av myndigheterna i en medlemsstat "för att täcka underskott i den lokala kollektivtrafiken för passagerarbefordran"⁴⁰ omfattas av förbudet i den ovan nämnda bestämmelsen.

— att åtgärden kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.

55. I artikel 92.1 i fördraget fastställs fyra kumulativa villkor.

56. I föreliggande fall omfattar Bundesverwaltungsgerichts fråga uteslutande det sista villkoret. Den nationella domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida de omtvistade stöden omfattas av förbudet i artikel 92.1 i fördraget, eller huruvida det följer "redan av deras regionala karaktär,... att de inte kan påverka handeln mellan medlemsstaterna".⁴¹

40 — Första delfrågan i begäran om förhandsavgörande.

41 — Idem.

57. Domstolen skulle således i princip kunna begränsa sig till att undersöka frågan om de omtvistade stödets inverkan på handeln inom gemenskapen.

60. Målet Ferring har en omedelbar betydelse för det svar som bör ges på den fråga som Bundesverwaltungsgericht har ställt.

58. Efter det att förhandlingen i detta mål hade hållits meddelade emellertid domstolens sjätte avdelning dom i målet Ferring.⁴²

Om man följer domstolens resonemang i denna dom skall den nationella domstolen först fastställa huruvida de subventioner som har utbetalats av Landkreis Stendal överstiger de kostnader för allmän trafikplikt som uppkommit vid bedrivandet av den omtvistade trafiken. Frågan om betydelsen av dessa subventioner för handeln mellan medlemsstaterna blir bara aktuell om — och i den mån som — beloppet av dessa subventioner överstiger kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter.

59. Frågan i detta mål bestod i att fastställa huruvida finansiella förmåner, som beviljats av myndigheterna i en medlemsstat för att ersätta kostnader för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter som de ålagt vissa företag, utgör statligt ”stöd” i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

På denna punkt fann domstolens sjätte avdelning att den omtvistade åtgärden inte kan anses utgöra stöd i den mening som avses i artikel 92.1 när värdet av de förmåner som beviljats av offentliga myndigheter inte överstiger kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter, omfattas den del som överstiger dessa kostnader av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget.

61. I föreliggande fall föreslår jag emellertid domstolen att inte tillämpa domen i målet Ferring. Jag anser nämligen att den tolkning som domstolens sjätte avdelning har gjort är sådan att den kan rubba uppbyggnaden och systematiken i fördragets bestämmelser angående statligt stöd.

62. Innan jag lägger fram de skäl på grund av vilka jag anmodar domstolen att se över domen i målet Ferring, vill jag i korthet erinra om bakgrunden till den domen.

⁴² — Dom av den 22 november 2001 i mål C-53/00, Ferring (REG 2001, s. I-9067).

A — Bakgrunden till domen i målet Ferring

artikel 90.2 i EG-fördraget (nu artikel 86.2 EG).⁴⁶

63. Den centrala frågan i målet Ferring hade besvarats på olika sätt i kommissionens praxis och i gemenskapsdomstolarnas rättspraxis.

66. Den 10 maj 2000 bekräftade förstainstansrätten sin bedömning i domen i målet SIC mot kommissionen⁴⁷ som rörde finansiering av offentliga portugisiska TV-kanaler.

64. Jag vill börja med att erinra om att kommissionen under lång tid har ansett att stöd i syfte att kompensera kostnaden för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.⁴³

Förstainstansrätten fastställde att "den omständigheten, att de offentliga myndigheterna beviljar ett företag en ekonomisk förmån som ersättning för kostnaderna för de offentliga serviceåtaganden som företaget påstås ha ansvaret för, saknar betydelse för kvalificeringen av denna åtgärd som stöd, i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget".⁴⁸ Rätten erinrade nämligen om att "artikel 92.1 i fördraget [inte] skiljer på orsakerna till och syftena med de statliga ingripandena utan definierar dem i förhållande till deras rättsverkningar".⁴⁹ Följaktligen "är [b]egreppet stöd ett objektivt begrepp, och... det sammanhänger [uteslutande] med huruvida en statlig åtgärd gynnar ett eller flera företag".⁵⁰

65. Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt avvisade denna tolkning i en dom av den 27 februari 1997.⁴⁴ Målet handlade om skatteförmåner som de franska myndigheterna beviljade La Poste för att kompensera för kostnader förknippade med fullgörandet av allmännyttiga uppdrag. I motsats till kommissionen ansåg förstainstansrätten att de omtvistade åtgärderna utgjorde statligt stöd i den betydelse som avses i artikel 92.1 andra stycket.⁴⁵ Förstainstansrätten tillade emellertid att dessa åtgärder kan vara motiverade enligt

67. Domen i målet Ferring var den första i vilken domstolen prövade denna fråga.

43 — Se särskilt *Droit de la concurrence dans les Communautés européennes, Volume IIB, Explication des règles applicables aux aides d'État*, 1997, s. 7, (<http://www.europa.eu.int/comm/competition/state-aid/legislation/vol2B-fr.pdf>). Se även de hänvisningar som omnämns av generaladvokaten Tizzano i hans förslag till avgörande i målet Ferring (punkt 56).

44 — Målet FFSA m.fl. mot kommissionen (T-106/95, REG s. II-229).

45 — Punkterna 167, 168 och 172.

46 — Punkterna 170—194.

47 — Mål T-46/97 (REG 2000, s. II-2125).

48 — Punkt 84.

49 — Punkt 83.

50 — Idem.

68. Målet rörde en skatt som de franska myndigheterna hade infört vid försäljning av läkemedel från läkemedelslaboratorier.

Distributionen i Frankrike av läkemedel till apoteken sker på två olika sätt, nämligen genom de s.k. partihandlarna ("grossistes répartiteurs") eller genom läkemedelslaboratorierna. Den franska lagstiftningen ålägger grossisterna vissa allmännyttiga skyldigheter, som huvudsakligen innebär att tillhandahålla ett tillräckligt lager läkemedel och att garantera leverans inom en bestämd tid inom ett bestämt område. Det omtvistade förfarandet syftade till att återupprätta balansen i villkoren för konkurrensen mellan de två distributionskanalerna eftersom läkemedelslaboratorierna inte hade samma skyldigheter som grossisterna.

Tribunal des affaires de sécurité sociale de Créteil (Frankrike) hade begärt att domstolen skulle fastställa huruvida den omtvistade skatten utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 och, om denna fråga besvarades jakande, huruvida den kunde anses motiverad med hänsyn till bestämmelserna i artikel 90.2 i fördraget.

69. Domstolens sjätte avdelning besvarade den första frågan genom att utveckla ett resonemang i två steg.

70. Domstolen prövade inledningsvis "huruvida, bortsett från de allmännyttiga skyldigheter som den franska lagstiftaren har föreskrivit, det förhållandet att partihandlare inte är skattskyldiga till skatt på direktförsäljning i princip kan utgöra ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget".⁵¹

Härvid konstaterade domstolen att den omtvistade skatten "kunde" uppfylla de fyra villkor som uppställs i artikel 92.1.⁵² De franska myndigheterna hade beviljat en ekonomisk förmån, som bidrog till att stärka partihandlarnas konkurrensställning, eftersom — under åren efter skattens införande — "den ökning av direktförsäljningen som hade noterats [för läkemedelslaboratorierna] inte bara avbröts efter detta, utan att tendensen till och med blev den motsatta, då partihandlarna återtog marknadsandelar".⁵³ Dessutom "[rådde] det inget tvivel om att en sådan åtgärd som skatten på direktförsäljning kan påverka handelsflödet mellan [medlemsstaterna]".⁵⁴

71. Därefter prövade domstolen "huruvida det på grund av de särskilda allmännyttiga skyldigheter som partihandlarna åläggs i det franska systemet för läkemedelstillförsel till apotek är uteslutet att definiera denna ordning som stöd".⁵⁵

⁵¹ — Dom i målet Ferring (punkt 18).

⁵² — Ibidem (punkt 27).

⁵³ — Ibidem (punkt 19).

⁵⁴ — Ibidem (punkt 21).

⁵⁵ — Ibidem (punkt 23).

I detta avseende ansåg domstolen att "då den skatt på direktförsäljning som påförs läkemedelslaboratorier motsvarar de faktiska merkostnader som partihandlare har för att fullgöra sina allmännyttiga skyldigheter, det förhållandet att partihandlare inte är skattskyldiga till den nämnda skatten anses utgöra vederlag för utförda tjänster och därmed som en åtgärd som inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92 i fördraget. För övrigt gynnas partihandlarna i själva verket inte i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget när villkoret att undantaget från skatteplikt skall motsvara partihandlarnas merkostnader är uppfyllt, eftersom den berörda åtgärdens enda verkan då är att partihandlarna och läkemedelslaboratorierna får jämförbara konkurrensvillkor." ⁵⁶

72. Domstolens sjätte avdelning besvarade sedan frågan rörande artikel 90.2 i fördraget. Den ansåg att "om det framkommer att den förmån som partihandlarna får genom att inte vara skattskyldiga till skatt på direktförsäljning av läkemedel överstiger de merkostnader som de har för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheter de har enligt nationella bestämmelser, kan denna förmån, i den del den överstiger de nämnda merkostnaderna, sålunda i vart fall inte anses vara nödvändig för att dessa aktörer skall kunna fullgöra sin särskilda uppgift". ⁵⁷

Domstolen fastställde att den omtvistade skatten således inte kunde omfattas av artikel 90.2 i fördraget, eftersom den förmån som den medförde för partihandlarna översteg kostnaderna för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna. ⁵⁸

B — *Bedömning av domen i målet Ferring*

73. Jag samtycker inte till det resonemang som har utvecklats av domstolens sjätte avdelning i domen i målet Ferring. Enligt min mening är detta resonemang av sådant slag att det rubbar uppbyggnaden och systematiken av de bestämmelser i fördragets bestämmelser om statligt stöd.

74. Bestämmelserna i fördraget angående statligt stöd är klart uppbyggda.

I artikel 92.1 uppställs principen mot förbud för sådant statligt stöd som kan snedvrider konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. I fördraget föreskrivs emellertid ett flertal kategorier undantag från denna princip. ⁵⁹

⁵⁶ — Ibidem (punkt 27).

⁵⁷ — Ibidem (punkt 32).

⁵⁸ — Ibidem (punkt 33).

⁵⁹ — Nedan hänvisas endast till sådana undantag som är relevanta för detta mål.

För det första föreskrivs i artikel 77 i fördraget att stöd på transportområdet som tillgodoser behovet av samordning av transporter eller innebär ersättning för allmän trafikplikt är förenligt med fördraget.

För det andra anges i artikel 92.2 och 92.3 de kategorier av stöd som är eller kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Så är bland annat fallet med stöd som eftersträvar ett kulturellt ändamål.

Slutligen görs i artikel 90.2 i fördraget ett undantag när det gäller företag som har anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Häri föreskrivs att "[dessa] företag... skall vara underkastade reglerna i detta fördrag, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dess regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse."

75. Detta innebär enligt min mening att domen i målet Ferring ger upphov till tre problem i förhållande till bestämmelserna i fördraget.

76. För det första anser jag att det i domskälen i domen i målet Ferring görs en sammanblandning av två rättsligt skilda frågor: den om huruvida åtgärden skall anses utgöra statligt stöd och den om huruvida den statliga åtgärden är motive-rad.

77. Artikel 92 syftar till att förhindra att handeln mellan medlemsstaterna påverkas av förmåner som beviljats av offentliga myndigheter och som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen.⁶⁰ Beträffande detta syfte har domstolen ansett att artikel 92.1 inte skiljer på skälen för eller målen med de statliga ingripandena utan att de enbart definieras i förhållande till verkningarna.⁶¹ Följaktligen kan varken en åtgärds skattemässiga karaktär,⁶² sociala målsättning⁶³ eller allmänna syfte⁶⁴ utgöra skäl för att den skall undgå att anses som stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

Därav följer att begreppet stöd är ett objektivt begrepp. Såsom förstainstansrätten har betonat i målet SIC mot kommissionen⁶⁵ skall en åtgärd betecknas som

60 — Se bland annat dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Italien mot kommissionen (REG 1974, s. 709; svensk specialutgåva, volym 2, s. 321), punkt 26.

61 — Se särskilt ovannämnda mål Italien mot kommissionen, punkt 27, dom av den 24 februari 1987 i mål 310/83, Deufil mot kommissionen (REG 1987, s. 901; svensk specialutgåva, volym 9), punkt 8, dom av den 29 februari 1996 i mål C-56/93, Belgien mot kommissionen (REG 1996, s. I-723), punkt 79, samt dom av den 26 september 1996 i mål C-241/94, Frankrike mot kommissionen (REG 1996, s. I-4551), punkt 20.

62 — Se särskilt ovannämnda dom i målet Italien mot kommissionen, punkt 28.

63 — Se särskilt ovannämnda dom av den 26 september 1996, Frankrike mot kommissionen, punkt 21, och dom av den 5 oktober 1999 i mål C-251/97, Frankrike mot kommissionen (REG 1999, s. I-6639), punkt 37.

64 — Se särskilt ovannämnda dom i målet Deufil mot kommissionen, punkt 8.

65 — Se ovan, punkt 83.

stöd enbart beroende på huruvida den medför förmåner för ett eller flera företag. I vart fall kan det statliga ingripandet inte bedömas med hänsyn till sådana mål av de offentliga myndigheterna.⁶⁶ Sådana mål kan endast beaktas i ett senare skede av undersökningen för att ta ställning till huruvida den statliga åtgärden kan vara berättigad med hänsyn till undantagsbestämmelserna i fördraget.

78. I föreliggande fall förefaller det som om det i domen målet Ferring skett en sammanblandning av dessa två frågor. Det faktum att det i domen utvecklas ett resonemang i två steg tycks i detta hänseende vara kännetecknande. Först konstaterade nämligen domstolen att det omtvistade undantaget från skatteplikt kunde utgöra ett sådant statligt stöd som faller under det förbud som föreskrivs i artikel 92.1.⁶⁷ Därefter fastställde domstolen att det var uteslutet att beteckna åtgärden som stöd "på grund av de särskilda allmännyttiga skyldigheter som parthandlarna åläggs".⁶⁸ Domstolen prövade således frågan huruvida den omtvistade åtgärden omfattades av förbudet mot stöd, och huruvida den kunde anses motiverad med hänsyn till de mål som eftersträvas.⁶⁹

79. För det andra anser jag att domen i målet Ferring medför att artikel 90.2 i fördraget fräntas en stor del av sin ändamålsenlighet.

80. Artikel 90.2 i fördraget utgör den centrala bestämmelsen i fördraget när det gäller att förena gemenskapens mål.⁷⁰ Såsom domstolen har fastställt syftar denna bestämmelse till att förena medlemsstaternas intresse att använda vissa företag som redskap för sin ekonomi-, skatte- eller socialpolitik med gemenskapsintresset att säkerställa efterlevnaden av konkurrensreglerna och att bevara den gemensamma marknadens enhet.⁷¹

81. Enligt domen i målet Ferring gäller emellertid följande:

— När värdet av den förmån som beviljats av myndigheterna i en medlemsstat *understiger* eller *motsvarar* kostnaderna för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna, utgör förmånen inte stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.⁷²

66 — Se i detta hänseende Lehman, H., "Les aides accordées par les États", *Union européenne, Communauté européenne, Commentaire article par article des traités UE et CE*, i redaktion av Léger, P., Helbing & Lichtenhahn, Dalloz, Bruylant, Basel, Paris, Bryssel, 2000 (s. 802 och 803).

67 — Dom i målet Ferring, punkterna 18—22.

68 — Ibidem, punkterna 23—27.

69 — Se dessutom generaladvokaten Tizzanos förslag till avgörande i målet Ferring, som undersökte "huruvida den omtvistade åtgärden kan rättfärdigas, eftersom den avses kompensera för de oskäliga kostnader som grossisterna måste bära" (punkt 50, kursiverad av mig).

70 — Meddelande 2001/C 17/04 från kommissionen angående tjänster i allmänhetens intresse i Europa (EGT C 17, 2001, s. 4), punkt 19.

71 — Se särskilt dom av den 19 mars 1991 i mål C-202/88, Frankrike mot kommissionen (REG 1991, s. I-1223; svensk specialutgåva, volym 11, s. 97), punkt 12, och av den 21 september 1999 i mål C-67/96, Albany (REG 1999, s. I-5751), punkt 103.

72 — Dom i målet Ferring, punkt 27.

— Om emellertid värdet av den förmån som beviljats av myndigheterna i en medlemsstat *överstiger* kostnaderna för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna, kan den del som överstiger dessa kostnader "i vart fall inte anses vara nödvändig för att... aktörer[na] skall kunna fullgöra sin särskilda uppgift".⁷³

82. Detta innebär att artikel 90.2 i fördraget inte är tillämplig i det första fallet eftersom den omtvistade åtgärden inte faller under det förbud som föreskrivs i artikel 92.1. Emellertid är artikel 90.2 inte heller tillämplig i det andra fallet, eftersom den del av stödet som överstiger kostnaderna för fullgörandet av de allmännyttiga skyldigheterna inte omfattas av tillämpningsområdet för detta undantag. Under dessa omständigheter tycks det som om domen i målet Ferring medför att artikel 90.2 i fördraget fräntas sin ändamålsenlighet på området för statligt stöd.

83. Samma överväganden gäller för bestämmelserna i artikel 77 i fördraget och de förordningar som antagits med stöd av denna artikel.

84. Artikel 77 i fördraget utgör ett undantag till artikel 92.1 i fördraget.⁷⁴ Den till-

låter medlemsstaterna att bevilja stöd för att ersätta kostnader som uppkommer på grund av allmän trafikplikt vid landtransporter.⁷⁵ I förordning nr 1191/69 fastställs vidare de villkor enligt vilka medlemsstaterna kan bevilja stöd som kompensation för sådana skyldigheter. Ett av de mål som enligt denna förordning eftersträvas är att säkerställa att staterna inte företar någon "överkompensation" för kostnader som uppkommer på grund av allmännyttiga skyldigheter. Detta är anledningen till att det i artiklarna 10—13 i förordningen föreskrivs gemensamma metoder för kompensation.

I rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar⁷⁶ fastställs de villkor enligt vilka medlemsstaterna är behöriga att ålägga skyldigheter

73 — Ibidem (punkt 32).

74 — I detta hänseende, se dessutom Aussant, J., Fornasier, R., Louis, J.-V., Séché, J.-C., Van Raepenbusch, S., *Commentaire J. Mégret, Le droit de la CEE, volume 3, Libre circulation des personnes, des services et des capitaux*, Transport, utgiven av l'université de Bruxelles, Bryssel, 1990, 2:a upplagan (s. 226), liksom ovannämnda meddelande 2001/C 17/04 (punkt 26).

75 — I artikel 77 i fördraget föreskrivs att "stödet" är "förenligt med detta fördrag,... om det innebär ersättning för allmän trafikplikt". Redan på detta stadium kan det konstateras att domen i målet Ferring är svår att förena med lydelsen av denna bestämmelse. Om gemenskapslagstiftaren hade ansett att subventioner för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter inte utgjorde stöd i den mening som avses i artikel 92.1, skulle det nämligen förmodligen inte ansetts vara nödvändigt att infoga en uttrycklig bestämmelse för att förklara dem förenliga med fördraget. I motsats till den princip som slås fast i domen i målet Ferring verkar det således som om avsikten hos fördragets upphovsmän var att stöd för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter skall omfattas av förbudet i artikel 92.1 i fördraget, även när dessa stöd inte överstiger kostnaderna för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna.

76 — EGT L 130, 1970, s. 1.

som ingår i begreppet allmän trafikplikt, som medför beviljande av stöd enligt artikel 77 i fördraget och som inte omfattas av förordning nr 1191/69.⁷⁷

bestämmelser. I detta hänseende kan det vara lämpligt att i korthet jämföra de villkor som uppställs i artikel 90.2 med de villkor som följer av domen i målet Ferring.

85. Om man följer det resonemang som utvecklas i domen i målet Ferring, måste det anses att subventioner som endast kompenserar kostnader för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter inte utgör stöd i den mening som avses i artikel 92.1. Detta innebär att det inom området för landtransporter blir praktiskt taget meningslöst att tillämpa de bestämmelser som föreskrivs i artikel 77 i fördraget och i förordningarna nr 1191/69 och nr 1107/70. De villkor som uppställs i domen i målet Ferring tycks nämligen vara tillräckliga för att bedöma huruvida stöd som beviljats företag som ålagts att bedriva kollektivtrafik är förenligt med fördraget. Med andra ord framstår det som om domen i målet Ferring innebär att bestämmelserna som föreskrivs i artikel 77 i fördraget och i förordningarna nr 1191/69 och nr 1107/70 blir överflödiga.

87. I artikel 90.2 i fördraget uppställs sex villkor.⁷⁹ I huvudsak syftar dessa villkor till att säkerställa att

— det berörda företaget faktiskt har ålagts att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom ett uttryckligt beslut av offentlig myndighet,⁸⁰

— företagets verksamhet faktiskt utgör ett allmännyttigt uppdrag i den mening att den har "ett allmänt ekonomiskt intresse som utmärker sig i förhållande till det som är förenat med andra ekonomiska verksamheter",⁸¹

86. Det följer av dessa överväganden att den tolkning som gjorts i domen i målet Ferring kan medföra att artiklarna 90.2 och 77 i fördraget fräntas en stor del av deras ändamålsenlighet.⁷⁸ Man frågar sig om inte domen i målet Ferring har infört ett mer flexibelt system i stället för dessa

79 — För en mer detaljerad beskrivning av dessa villkor se mitt förslag till avgörande i målet Wouters m.fl. (dom av den 19 februari 2002 i mål C-309/99 (REG 2002, s. I-1577, s. I-1582), punkterna 157–166.

80 — Dom av den 21 mars 1974 i mål 127/73, BRT och SABAM, kallat BRT-II (REG 1974, s. 313; svensk specialutgåva, volym 2, s. 201), punkt 20, och av den 11 april 1989 i mål 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen och Silver Line Reisebüro (REG 1989, s. 803; svensk specialutgåva, volym 10, s. 9), punkt 55. I detta hänseende, se även ovan nämnda meddelande 2001/C 17/04 (punkt 22).

81 — Dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova* (REG 1991, s. I-5889; svensk specialutgåva, volym 11), punkt 27, av den 17 juli 1997 i mål C-242/95, *GT-Link* (REG 1997, s. I-4449) punkterna 52 och 53, och av den 18 juni 1998 i mål C-266/96, *Corsica Ferries France* (REG 1998, s. I-3949), punkt 45.

77 — Femte skälet i förordning nr 1107/70.

78 — Samma slutsats kan i tillämpliga delar dras beträffande den undantagsregel som föreskrivs i artikel 92.3 i fördraget.

- tillämpning av reglerna i fördraget medför att företaget hindras från att fullgöra sina särskilda uppgifter,⁸²
- företagets särskilda uppgifter inte kan fullgöras genom åtgärder som är mindre konkurrensbegränsande,⁸³
- den omtvistade åtgärden inte påverkar handeln inom gemenskapen i väsentlig omfattning.⁸⁴

88. Det framgår av domen i målet Ferring att en statlig åtgärd kan undgå att omfattas av artikel 92.1 i fördraget om den uppfyller två villkor. Det är nödvändigt att: 1) det mottagande företaget den nationella lagstiftningen åläggs att fullgöra allmännyttiga skyldigheter⁸⁵ och: 2) stödbeloppet inte överstiger kostnaderna för att fullgöra de allmännyttiga skyldigheterna.⁸⁶

82 — Se mitt förslag till avgörande i det ovannämnda målet Wouters m.fl., punkt 164.

83 — Dom av den 19 maj 1993 i mål C-320/91, Corbeau (REG 1993, s. I-2533; svensk specialutgåva, volym 14), punkt 14, och av den 27 april 1994 i mål C-393/92, Almelo (REG 1994, s. I-1477; svensk specialutgåva, volym 15, s. 89), punkt 49.

84 — Se i detta hänseende förslag till avgörande av generaladvokaten Rozès i målet kommissionen mot Italien (dom av den 7 juni 1983 i mål 78/82, REG 1983, s. 1955; svensk specialutgåva, volym 7), punkt VI-C, av generaladvokaten Cosmas i målet kommissionen mot Nederländerna, kommissionen mot Italien, kommissionen mot Frankrike och kommissionen mot Spanien (dom av den 23 oktober 1997, C-157/94, REG 1997, s. I-5699; C-158/94, REG 1997, s. I-5789; C-159/94, REG 1997, s. I-5815 och C-160/94, REG 1997, s. I-5851), punkt 126.

85 — Dom i målet Ferring, punkt 23.

86 — Ibidem (punkt 27).

89. I synnerhet är det med detta system inte möjligt att fastställa, i enlighet med domstolens rättspraxis,⁸⁷ huruvida de skyldigheter som har ålagts företagen har ett tillräckligt samband med föremålet för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse och om de direkt avser att bidra till att tillfredsställa detta intresse. På samma sätt kan det inte säkerställas att dessa skyldigheter är specifika för det berörda företaget och tillräckligt tydligt definierade.⁸⁸

Dessutom är det inte säkert att "villkoret om motsvarighet" i domen i målet Ferring⁸⁹ är jämförbart med kravet på att bestämmelserna i fördraget skall "hindra" att de uppgifter som tilldelats företaget fullgörs och med proportionalitetstestet i artikel 90.2. I vart fall innehåller inte domen i målet Ferring något villkor angående påverkan av handeln mellan medlemsstaterna. Ett sådant villkor är emellertid viktigt, eftersom det kan leda till att förmånen i artikel 90.2 inte skall beviljas på grund av att den omtvistade åtgärden påverkar handeln inom gemenskapen i en omfattning som strider mot gemenskapens intressen.⁹⁰

87 — Ovannämnda dom av den 23 oktober 1997 i målet kommissionen mot Frankrike, punkt 68.

88 — Ibidem (punkterna 69 och 70).

89 — Punkt 27.

90 — Se till exempel kommissionens beslut 2001/892/EG av den 25 juli 2001 i ett förfarande enligt artikel 82 i EG-fördraget (COMP/C-1/36,915 — Deutsche Post AG — innehållande av internationella postförsändelser) (EGT L 331, s. 40, punkt 186).

90. Som en följd härav anser jag att de villkor som uppställs i domen i målet Ferring inte utgör en lämplig ram för att kontrollera de stöd som medlemsstaterna beviljar företag som har ålagts uppdrag av allmänintresse. Denna kontroll skall utföras inom ramen för de bestämmelser som föreskrivs för detta ändamål i fördraget, nämligen artiklarna 77, 90.2 och 92.3 i fördraget.

91. Den sista svårigheten beror på det att det resonemang som har utvecklats i domen i målet Ferring leder till att åtgärder för att finansiera offentliga tjänster undandras från kommissionens kontroll.

92. Kommissionen spelar en "central roll"⁹¹ vid genomförandet av fördragets bestämmelser om statligt stöd. Den kontrollerar nya stöd i förebyggande syfte och granskar fortlöpande befintliga stöd. Kommissionen har dessutom exklusiv behörighet att förklara ett stöd förenligt eller oförenligt med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 92 och 93 i fördraget.⁹²

I domen i målet Banco Exterior de España⁹³ fastställde domstolen att kommissio-

nens behörighet även omfattar stöd som beviljats företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 90.2. Dessutom fastställde domstolen i domen av den 22 juni 2000, Frankrike mot kommissionen,⁹⁴ att stöd till företag som har ett allmännyttigt uppdrag omfattas av det krav på föregående underrättelse som föreskrivs i artikel 93.3 i fördraget. Domstolen har således tillbakavisat uppfattningen att stöd av detta slag skulle kunna genomföras av medlemsstaterna utan att invänta kommissionens beslut om förenlighet med den gemensamma marknaden.⁹⁵

Det kan även erinras om att kommissionen enligt artikel 90.3 i fördraget har en "övervakningsskyldighet" när det gäller medlemsstaternas relationer med offentliga företag.⁹⁶ I detta syfte är kommissionen behörig att utfärda beslut och direktiv för att precisera de skyldigheter som följer av artikel 90.1.⁹⁷ Domstolen har fastställt att denna övervakningsskyldighet är "nödvändig" för att göra det möjligt för kommissionen att "säkerställa att konkurrensreglerna tillämpas och att bidra till att genomföra ett system där konkurrensen

91 — Dom av den 21 november 1991 i mål C-354/90, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires och Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon (REG 1991, s. I-5505; svensk specialutgåva, volym 11, s. 43), punkt 14, och av den 9 april 1994 i mål C-44/93, Namur-Les assurances du crédit (REG 1994, s. I-3829; svensk specialutgåva, volym 16), punkt 17.

92 — Dom av den 22 mars 1977 i mål 78/76, Steinike & Weinlig (REG 1977, s. 395; svensk specialutgåva, volym 3, s. 329), punkt 9.

93 — Dom av den 15 mars 1994 i mål C-387/92 (REG 1994, s. I-877; svensk specialutgåva, volym 15).

94 — Mål C-332/98 (REG 2000, s. I-4833).

95 — Ibidem (punkterna 27—32).

96 — Dom av den 6 juli 1982 i de förenade målen 188/80—190/80, Frankrike m.fl. (REG 1982, s. 2545; svensk specialutgåva, volym 6, s. 457), punkterna 12 och 13.

97 — De "beslut" och "direktiv" som åsyftas i artikel 90.3 i fördraget faller under den allmänna kategori av beslut och direktiv som föreskrivs i artikel 189 i fördraget. De är således bindande för medlemsstaterna (dom av den 30 juni 1988 i mål 226/87, kommissionen mot Grekland, REG 1988, s. 3611, svensk specialutgåva, volym 9, punkterna 11 och 12).

inte snedvrids på den gemensamma marknaden".⁹⁸

93. Domen i målet Ferring leder till att åtgärder för att finansiera offentliga tjänster undandras den kontroll som kommissionen enligt de ovannämnda bestämmelserna utövar.

Åtgärder för att ersätta kostnader för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter är nämligen inte längre underställda den under rättelseskyldighet som föreskrivs i artikel 93.3, eftersom de inte utgör stöd i den mening som avses i artikel 92.1. Av samma orsak är befintligt stöd inte längre underställda kommissionens fortlöpande granskning enligt artikel 93.1 och 93.2. Dessutom undgår dessa åtgärder den kontroll som införts genom artikel 90.3, eftersom dessa åtgärder inte faller under tillämpningsområdet för fördragets konkurrensregler.⁹⁹

94. Om detta är innebörden av domen i målet Ferring, anser jag att det kommer att få avsevärda återverkningar på kommissionens politik när det gäller statligt stöd.

95. Det bör erinras om att kommissionen sedan några år tillbaka har företagit en omfattande översyn av politiken för tjänster av allmänt intresse.¹⁰⁰ I detta sammanhang begärde Europeiska rådet i Nice i december 2000 att kommissionen skulle sammanställa en rapport för att besvara vissa problemfrågor.

Enligt Europeiska rådet "[bör] tillämpningen av bestämmelserna för den inre marknaden och för konkurrensen ge möjlighet att utföra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse under rättssäkra förhållanden och med en ekonomisk livskraft... I detta avseende bör bland annat organisationen av finansieringssätten för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställas med tillämpning av bestämmelserna för statligt stöd. I synnerhet bör överenskommelsen mellan stöd för att kompensera extrakostnader för utförande av uppgifter av allmänt ekonomiskt intresse erkännas, med beaktande av artikel 86.2."¹⁰¹

96. Kommissionen överlämnade sin rapport vid Europeiska rådets möte i Laeken.¹⁰² Den anförde att ekonomisk kompensation till leverantörer av tjänster i

98 — Dom av den 12 februari 1992 i de förenade målen C-48/90 och C-66/90, Nederländerna m.fl. mot kommissionen (REG 1992, s. I-565; svensk specialutgåva, volym 12), punkt 29.

99 — Det är riktigt att kommissionen enligt domen i målet Ferring skall underrättas om sådana åtgärder som "överkompenserar" kostnader för allmännyttiga skyldigheter. Emellertid tycks det som om denna skyldighet snarare är teoretisk, eftersom den del av stödet som överstiger merkostnaderna för allmännyttiga skyldigheter enligt domen i målet Ferring inte i något fall kan vara berättigat med hänsyn till artikel 90.2 i fördraget.

100 — Se till exempel kommissionens meddelande 66/C 281/03 angående tjänster i allmänhetens intresse i Europa (EGT C 281, 1996, s. 3) liksom det ovannämnda meddelandet 2001/C 17/04.

101 — Kommissionens rapport till rådets möte i Laeken av den 17 oktober 2001 angående tjänster i allmänhetens intresse (KOM(2001) 598 slutlig, punkt 59). I enlighet med andan i Europeiska rådets möte i Nice kan man notera att det är tydligt att statliga åtgärder för att kompensera företag för merkostnader för allmännyttiga skyldigheter utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, som kan vara berättigat med hänsyn till artikel 90.2 i fördraget.

102 — Idem.

allmänhetens intresse utgör en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 87.1 EG.¹⁰³ Sådant stöd kan emellertid beviljas undantag enligt artikel 87.2 och 87.3 eller enligt artiklarna 73 och 86.2 EG.¹⁰⁴

Dessutom åtog sig kommissionen att fortsätta undersöka hur man kan öka rätts-säkerheten inom området för tjänster i allmänhetens intresse.¹⁰⁵ I detta syfte har kommissionen i nära samarbete med medlemsstaterna börjat undersöka möjligheten att anta en gruppundantagsförordning för statligt stöd när det gäller tjänster i allmänhetens intresse. Kommissionen åtog sig också att anta en rad andra åtgärder för att öka öppenheten.

97. Det resonemang som har utvecklats i domen i målet Ferring kan äventyra de åtgärder som kommissionen och medlemsstaterna försöker genomföra på området för tjänster i allmänhetens intresse. Genom att anse att stöd för att ersätta kostnader för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter inte faller under fördragets regler om statligt stöd, framstår det nämligen som om domstolens sjätte avdelning har gjort de

behöriga myndigheternas ansträngningar att fastställa en gemenskapspolitik för finansiering av den offentliga sektorn överflödiga.

98. Under dessa omständigheter ber jag domstolen att ändra den tolkning som gjorts i domen i målet Ferring. Jag föreslår att domstolen följer förstainstansrättens resonemang i domen i det ovannämnda målet SIC mot kommissionen, och att den fastställer att en ekonomisk kompensation som beviljas ett företag för att ersätta kostnader för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter utgör stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, utan att detta påverkar möjligheten att undanta denna åtgärd enligt undantagsbestämmelserna i fördraget, i synnerhet artiklarna 77 och 90.2.

C — De faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen

99. Eftersom jag föreslår att den tolkning som gjorts i domen i målet Ferring inte skall följas, återstår det att undersöka huruvida de subventioner som beviljats Landkreis Stendal faller under förbudet i artikel 92.1 i fördraget. I detta syfte är det nödvändigt att fastställa huruvida de omtvistade subventionerna uppfyller de fyra villkor som uppställs i denna artikel.

103 — Ibidem (punkt 14).

104 — Ibidem (punkt 15).

105 — Ibidem (punkt 27).

100. För det första framgår det av fast rättspraxis att begreppet stöd omfattar de fördelar som beviljas av offentliga myndigheter och som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företags budget.¹⁰⁶ För att bedöma om en statlig åtgärd utgör ett stöd, måste det således avgöras om det mottagande företaget får ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsvillkor.¹⁰⁷

101. I föreliggande fall framgår det av handlingarna i målet¹⁰⁸ att de omtvistade subventionerna uppgår till ett belopp av 0,75 DEM per körd kilometer på linjerna inom regionen Stendal. Dessutom framgår det av handlingarna att Altmark uppbär dessa subventioner utöver sina intäkter och lagreglerade ersättningar inom taxe- och tidtabellområdet.¹⁰⁹

Under dessa omständigheter utgör de omtvistade subventionerna en förmån som Altmark inte skulle ha erhållit under normala marknadsvillkor, och som minskar de kostnader som belastar företags budget. Parterna i målet vid den nationella domstolen ansåg för övrigt att "det är uppenbart att de subventioner som har beviljats

av Landkreis Stendal utgör stöd i den mening som avses i gemenskapsrätten och att det inte är nödvändigt att gå djupare in på denna del av frågan".¹¹⁰

Dessutom utgör de omtvistade subventionerna en "sektiv" förmån i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget,¹¹¹ eftersom endast innehavaren av tillståndet att bedriva den berörda linjetrafiken erhåller sådana subventioner.

102. För det andra gavs de omtvistade subventionerna med hjälp av statliga medel i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.¹¹² Domstolen har nämligen fastställt att "stöd som beviljas av medlemsstaternas regionala eller lokala myndigheter — oavsett vilken ställning de har och hur de betecknas", utgör stöd med hjälp av statliga medel.¹¹³ Så förhåller det sig i föreliggande fall, eftersom Landkreis Stendal är en lokal myndighet i Förbundsrepubliken Tyskland.

106 — Se bland annat dom av den 23 februari 1961 i mål 30/59, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg mot Höga myndigheten* (REG 1961, s. 1 och s. 39; svensk specialutgåva, volym 1, s. 69), den ovannämnda domen i målet *Banco Exterior de España*, punkt 13, dom av den 26 september 1996 i det ovannämnda målet *Frankrike mot kommissionen*, punkt 34, och dom av den 29 juni 1999 i mål C-256/97, *DM Transport* (REG 1999, s. I-3913), punkt 19.

107 — Dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94, *SFEI m.fl.* (REG 1996, s. I-3547), punkt 60, dom av den 29 april 1999 i mål C-342/96, *Spanien mot kommissionen* (REG 1999, s. I-2459), punkt 41, och domen i det ovannämnda målet *DM Transport*, punkt 22.

108 — Skriftligt yttrande av NVGA (fransk översättning, s. 2).

109 — Idem.

110 — Se skriftligt yttrande av *Regierungspräsidium* (fransk översättning, s. 3) liksom *Altmarks* skriftliga yttrande (punkt 35).

111 — Angående detta villkor, se särskilt ovannämnda dom av den 26 september 1996, *Frankrike mot kommissionen*, punkt 24, dom av den 1 december 1998 i mål C-200/97, *Écotrade* (REG 1998, s. I-7907), punkterna 40 och 41, och dom av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, *Belgien mot kommissionen* (REG 1999, s. I-3671), punkt 26.

112 — Angående begreppet statligt stöd, se särskilt dom av den 24 januari 1978 i mål 82/77, *Van Tiggele* (REG 1978, s. 25; svensk specialutgåva, volym 4, s. 1), punkterna 23–25, dom av den 13 oktober 1982 i förenade målen 213/81–215/81, *Norddeutsches Vieh- und Fleischkontor Will m.fl.* (REG 1982, s. 3583; svensk specialutgåva, volym 14, s. 47), punkt 22, dom av den 17 mars 1993 i förenade målen C-72/91 och C-73/91, *Slooman Neptun* (REG 1993, s. I-887), punkterna 19 och 21, dom av den 30 november 1993 i mål C-189/91, *Kirsammer-Hack* (REG 1993, s. I-6185), punkt 16, och dom av den 7 maj 1998 i de förenade målen C-52/97–C-54/97, *Viscido m.fl.* (REG 1998, s. I-2629), punkt 13.

113 — Dom av den 14 oktober 1987 i mål 248/84, *Frankrike mot Tyskland* (REG 1987, s. 4013), punkt 17.

103. För det tredje anser jag att de omtvistade subventionerna kan snedvrída konkurrensen på lokaltrafikmarknaden.

kreis Stendal till följd att konkurrerande företag hindras från att erbjuda sina tjänster på marknaden.

Begreppet "snedvridning av konkurrensen" har getts en mycket extensiv tolkning i artikel 92.1.¹¹⁴ Domstolen anser att konkurrensen snedvrída om det statliga finansiella stödet stärker det mottagande företags konkurrensställning i förhållande till konkurrerande företag.¹¹⁵ I allmänhet kan man förutsätta att alla former av offentligt stöd snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen.¹¹⁶

104. Det sista villkoret i artikel 92.1 är föremål för en uttrycklig fråga från Bundesverwaltungsgericht. Den frågar huruvida det följer av de berörda transporttjänsternas regionala karaktär att de subventioner som har beviljats av Landkreis Stendal kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.¹¹⁸ Dessutom frågar Bundesverwaltungsgericht huruvida man måste beakta det aktuella lokaltrafikområdets läge och storlek för att besvara denna fråga.¹¹⁹

I föreliggande fall medför de subventioner som beviljats av Landkreis Stendal Altmarks konkurrensställning stärks i förhållande till andra företag som önskar erbjuda tjänster för passagerarbefordran i distriktet Stendal. De faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen visar att Altmark förmodligen inte skulle vara i stånd att fortsätta att bedriva den omtvistade trafiken utan offentliga subventioner.¹¹⁷ Under dessa förhållanden får de subventioner som beviljats av Land-

105. I sina skriftliga yttranden hävdade Altmark¹²⁰ och Regierungspräsidium¹²¹ att det omtvistade stödet inte alls påverkade handeln mellan medlemsstaterna. De förklarade att enligt tysk rätt får företag som är innehavare av ett tillstånd inte erbjuda transporttjänster utanför tillståndsområdet. Härav följer att subventioner som beviljas ett företag som bedriver verksamhet i regionen Stendal på intet sätt påverkar ställningen för de företag som ligger i närliggande regioner eller i grannländerna. I alla händelser anser parterna vid den

114 — Keppenne, J.-P., *Guide des aides d'État en droit communautaire*, Bruylant, Bryssel, 1999, punkt 150.

115 — Dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris Holland mot kommissionen (REG 1980, s. 2671; svensk specialutgåva, volym 5, s. 303), punkt 11, och dom av den 11 november 1987 i mål 259/85, Frankrike mot kommissionen (REG 1987, s. 4393; svensk specialutgåva, volym 9), punkt 24.

116 — Förslag till avgörande av generaladvokaten Capotorti i det ovan nämnda målet Philip Morris Holland mot kommissionen (s. 2698).

117 — Se begäran om förhandsavgörande (fransk översättning, s. 4 och 5).

118 — Första meningen i första delfrågan i begäran om förhandsavgörande.

119 — Andra meningen i första delfrågan i begäran om förhandsavgörande.

120 — Punkterna 36 och 37.

121 — Fransk översättning, s. 5—7.

nationella domstolen att stödet inte märkbart påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

handeln inom gemenskapen om uppkomsten av sådan handel kan förutses.¹²⁵

106. Det framgår av rättspraxis att det inte fordras mycket för att villkoret att handeln mellan medlemsstaterna påverkas skall vara uppfyllt.¹²² Domstolen anser att handeln inom gemenskapen skall anses påverkas av ett statligt finansiellt stöd, när stödet stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i denna handel.¹²³

107. I föreliggande fall framgår det av handlingarna i målet att handel mellan medlemsstaterna inte endast kan förutses utan även i viss mån redan existerar.

Den omständigheten att det mottagande företaget inte har någon export utesluter inte att handeln mellan medlemsstater påverkas. När en medlemsstat beviljar stöd till ett företag kan nämligen den inhemska produktionen upprätthållas eller öka på grund av detta, vilket leder till att möjligheterna för företag i andra medlemsstater att exportera sina varor till eller erbjuda sina tjänster på denna medlemsstats marknad minskar.¹²⁴ Enbart den omständigheten att det inte finns någon handel mellan medlemsstaterna när stödet beviljas innebär inte att stödet inte omfattas av artikel 92.1. Ett stöd anses kunna påverka

I sitt skriftliga yttrande framhåller kommissionen att även om kollektivtrafiksektorn ännu inte hade avreglerats formellt hade åtskilliga medlemsstater från och med år 1995 börjat öppna sina marknader för företag som är etablerade i andra medlemsstater.¹²⁶ Så är fallet i Konungariket Belgien, Konungariket Danmark, Republiken Finland, Republiken Frankrike, Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, Republiken Portugal, Konungariket Spanien och Konungariket Sverige. Så är också fallet i Förbundsrepubliken Tyskland när det gäller kollektiva transporter, eftersom dessa transporter sedan år 1996 faller under förordning nr 1191/69. Kommissionen ger även ett flertal exempel på företag som erbjuder lokal eller regional person-

122 — Förslag till avgörande av generaladvokaten Jacobs i målet Spanien mot kommissionen (dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92—C-280/92, REG 1994, s. I-4103, svensk specialutgåva, volym 16, punkt 33).

123 — Dom i det ovannämnda målet Philip Morris Holland mot kommissionen, punkt 11.

124 — Domstolens dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike mot kommissionen (REG 1988, s. 4067), punkt 19, av den 21 mars 1991 i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen, punkt 27, domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 40, och dom av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen (REG 1999, s. I-3671), punkterna 47—49.

125 — Förstainstansrättens dom av den 6 juli 1995 i de förenade målen T-447/93—T-449/93, AITEC m.fl. mot kommissionen (REG 1995, s. II-1971), punkterna 139—141.

126 — Punkterna 4—9.

trafik i andra medlemsstater än deras hemländer.¹²⁷

108. Under dessa omständigheter anser jag att den omständigheten att den trafik som är i fråga i målet vid den nationella domstolen är lokal eller regional inte innebär att de omtvistade subventionerna kan undantas från tillämpningsområdet för artikel 92.1.

109. Det saknas även anledning att godta parternas argument att det stöd som beviljats av Landkreis Stendal inte märkbart kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.

För det första skall det erinras om att det framgår av domstolens fasta rättspraxis sedan domen i målet Tubemeuse¹²⁸ att "det förhållandet att ett stöd är av relativt ringa storlek eller att det mottagande företaget är relativt litet [inte] utesluter...

att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas".¹²⁹ Dessutom har det i domstolens rättspraxis inte fastställts någon gräns eller procentsats under vilken det kan anses att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas.¹³⁰

För det andra skall det påpekas att kommissionens meddelande 96/C 68/06 om försumbart stöd¹³¹ inte är tillämpligt på transportsektorn.¹³² Detta gäller även den nya förordningen om försumbart stöd.¹³³ Kommissionen ansåg följande: "Med beaktande av de särskilda regler som gäller för [transportsektorn] och risken för att även små stödbelopp skulle kunna uppfylla kriterierna i artikel 87.1 i fördraget inom dessa sektorer, bör denna förordning inte gälla för dessa sektorer."¹³⁴

110. Under dessa omständigheter föreslår jag att domstolen besvarar den andra tolkningsfrågan på så sätt att det är fråga om ett statligt stöd som kan omfattas av förbudet i artikel 92.1 i fördraget när myndigheterna i en medlemsstat beviljar subventioner för att kompensera kost-

127 — Denna omständighet bekräftas av ingressen till det ovannämnda förslaget till förordning 2000/C 365 E/10. Punkt 5 i motiveringen till denna text anger att "genom... tillämpning av gemenskapens regler om etableringsfrihet samt av gemenskapens regler om offentlig upphandling har betydande framsteg gjorts mot gemenskapen... omfattande marknadstillträde inom kollektivtrafikområdet. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och flera kollektivoperatörer erbjuder nu tjänster i fler än en medlemsstat".

128 — Dom av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, Belgien mot kommissionen, kallat målet Tubemeuse (REG 1990, s. I-959; svensk specialutgåva, volym 10, s. 369), punkt 43.

129 — Se även bland annat den ovannämnda domen av den 14 september 1994, Spanien mot kommissionen, punkt 42, liksom förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen (REG 1998, s. II-717), punkt 48.

130 — Domen i det ovannämnda målet Tubemeuse (punkterna 42 och 43).

131 — EGT C 68, 1996, s. 9 och s. 10.

132 — Ibidem, fjärde stycket.

133 — Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpning av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd av mindre betydelse (EGT L 10, s. 30).

134 — Ibidem (punkt 3 i motiveringen).

naderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter, som de ålägger ett företag med ansvar för lokal eller regional kollektivtrafik på väg.

att bevilja stöd utöver fall som uttryckligen omfattas av gemenskapens sekundärrätt. I sådant fall är medlemsstaterna skyldiga att ge förhandsinformation enligt artikel 93.3 i fördraget.¹³⁶

VII — Artikel 77 i fördraget

111. Den sista tolkningsfrågan gäller artikel 77 i fördraget. Den hänskjutande domstolen har frågat huruvida denna artikel tillåter myndigheterna i en medlemsstat att — utan att beakta bestämmelserna i förordning nr 1191/69 — bevilja subventioner för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter som ålagts ett företag som bedriver regional kollektivtrafik på väg.

112. Såsom har konstaterats ovan har¹³⁵ artikel 77 i fördraget genomförts genom specifika förordningar, såsom förordningarna nr 1191/69 och nr 1107/70.

113. Under förhandlingen hävdade kommissionen att artikel 77 i fördraget är tillräckligt tydlig för att kunna tillämpas självständigt. Kommissionen anser att denna bestämmelse i likhet med artikel 95 i EKSG-fördraget tillåter medlemsstaterna

114. Jag anser att det saknas anledning att godta kommissionens uppfattning.

115. I ingressen till rådets förordning nr 1107/70 erinrades det nämligen om att det i förordning (EEG) nr 1192/69¹³⁷ respektive förordning nr 1191/69¹³⁸ hade föreskrivits gemensamma regler för ersättning till följd av införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning och för ersättning för kostnader till följd av allmän trafikplikt på området för vägtransporter.

Rådet ansåg följande: "Det är därför nödvändigt att ange i vilka fall och under vilka förutsättningar medlemsstaterna får vidta samordningsåtgärder eller ålägga skyldigheter avseende allmän trafikplikt som enligt artikel 77 i fördraget medför rätt till

¹³⁶ — Parterna vid den nationella domstolen anser tvärtom att artikel 77 i fördraget är alltför vag för att kunna tillämpas utanför de fall som föreskrivs enligt lag. I detta hänseende grundar de sig på den allmänna uppfattningen i den tyska doktrinen (se Regeringspräsidiums skriftliga yttrande, fransk översättning, punkterna 8 och 9, liksom Åltmarks skriftliga yttrande, punkt 54).

¹³⁷ — Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (EGT L 156, 1969, s. 8).

¹³⁸ — Fjärde skälet i förordning nr 1107/70.

¹³⁵ — Se punkt 84 i detta förslag till avgörande.

stöd, som inte omfattas av ovannämnda förordningar.”¹³⁹

för vägtransporter av personer utan att följa gemenskapens sekundärrätt, i synnerhet förordningarna nr 1191/69 och nr 1107/70.

I artikel 3 i förordning nr 1107/70 föreskrivs dessutom följande: ”[Utan att det påverkar tillämpningen av]... förordning (EEG) nr 1192/69... och... förordning nr 1191/69... [får] medlemsstaterna varken vidta sådana samordningsåtgärder eller ålägga sådana skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt som medför rätt till stöd enligt artikel 77 i fördraget, *utom i följande fall och under följande omständigheter...*”¹⁴⁰.

118. Det framgår av beslutet om hänskjutande och tolkningsfrågorna att Bundesverwaltungsgericht i det föreliggande fallet vill veta huruvida gemenskapsrätten tillåter tyska myndigheter att bevilja ett företag som bedriver regional kollektiv persontrafik stöd utan att följa de villkor som fastställs i förordning nr 1191/69. För att ge den nationella domstolen ett användbart svar skall jag fullfölja mitt resonemang och undersöka huruvida det kan vara tillåtet enligt förordning nr 1107/70 att bevilja sådana subventioner.

116. I motsats till vad kommissionen hävdar leder detta till att det inte längre är tillåtet för medlemsstaterna att åberopa artikel 77 i fördraget utöver i de fall som omfattas av gemenskapens sekundärrätt. Förordning nr 1107/70 innehåller en uttömmande uppräkningslista av de villkor enligt vilka medlemsstaternas myndigheter kan bevilja stöd enligt artikel 77 i fördraget utöver i de fall som föreskrivs i förordningarna nr 1191/69 och nr 1192/69.

119. I detta avseende är det bestämmelserna i artikel 3 punkt 2 i förordning nr 1107/70 som är tillämpliga. Här föreskrivs följande:

117. Under dessa omständigheter föreslår jag att domstolen besvarar den sista tolkningsfrågan på så sätt att artikel 77 i fördraget utgör hinder mot att myndigheterna i en medlemsstat beviljar stöd för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter inom området

”[Utan att det påverkar tillämpningen av]... förordning (EEG) nr 1192/69... och... förordning (EEG) nr 1191/69... [får] medlemsstaterna [endast] vidta sådana samordningsåtgärder eller ålägga sådana skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt som medför rätt till stöd enligt artikel 77 i fördraget

...

139 — Ibidem, femte skälet.

140 — Min kursivering.

...

tills gemenskapsregler härom trätt i kraft, när ersättning betalas till företag som bedriver transporter på järnväg och inre vattenvägar för allmän trafikplikt som ålagts dem av staten eller myndigheter och som omfattar antingen

land omfattas inte självfinansierande regional trafik av tillämpningsområdet för förordning nr 1191/69. För det andra kan det konstateras att det, med undantag för den sistnämnda förordningen, för närvarande inte finns några gemenskapsrättsliga bestämmelser som specifikt rör kollektivtrafik på väg.

- sådana skyldigheter att följa taxebestämmelser som inte omfattas av artikel 2.5 i [förordning] (EEG) nr 1191/69, eller
- transportföretag eller verksamheter som inte omfattas av den förordningen.”

120. Artikel 3 punkt 2 i förordning nr 1107/70 tillåter således medlemsstaterna att utbetala stöd i enlighet med artikel 77 i fördraget dels när de mottagande företagen eller den berörda transportverksamheten inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 1191/69, dels när det ännu inte finns några gemenskapsrättsliga bestämmelser som specifikt rör sektorn i fråga.

121. Det förefaller som om dessa två tillämpningsvillkor är uppfyllda i föreliggande fall. För det första har det konstaterats ovan att i Förbundsrepubliken Tysk-

122. Under dessa omständigheter anser jag att förordning nr 1107/70 tillåter medlemsstaternas myndigheter att i enlighet med artikel 77 i fördraget bevilja stöd som ersättning för kostnader för allmän trafikplikt, som de ålägger företag som bedriver regional kollektivtrafik på väg.

123. Det är likväl lämpligt att göra den nationella domstolen uppmärksam på de krav som följer av artikel 5 i förordning nr 1107/70 och av domstolens praxis.

I artikel 5 i förordningen föreskrivs att medlemsstaterna, i enlighet med artikel 93.3 i fördraget, är skyldiga att underätta kommissionen om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder och att ”lämna den information som [kommissionen behöver] för att [fastställa] att sådant stöd är i överensstämmelse med denna förordning”.

Dessutom har domstolen fastställt att "artikel 77 i fördraget, enligt vilken stöd till transporter endast är förenliga med fördraget i klart fastställda fall samt under förutsättning att dessa stöd inte skadar gemenskapens allmänna intressen, inte [kan] leda till att stöd för transporter undantas från fördragets allmänna regelsystem om statligt stöd och från den kontroll och de förfaranden som föreskrivs enligt detta regelsystem".¹⁴¹

124. Härav följer att medlemsstaternas myndigheter endast kan bevilja stöd i enlighet med förordning nr 1107/70 om de i förväg har underrättat kommissionen om sina planer och från det att den erhållit ett beslut som förklarar stödet förenligt med den gemensamma marknaden.

125. I det föreliggande målet åligger det således Bundesverwaltungsgericht att undersöka huruvida de subventioner som beviljats av de behöriga myndigheterna uppfyller villkoren i artikel 92.1 i fördraget. Om svaret blir jakande skall den nationella domstolen även försäkra sig om att kommissionen har underrättats om stödåtgärderna i enlighet med artikel 93.3 i fördraget och att dessa inte har genomförts utan föregående tillstånd.

Om så inte är fallet skall den nationella domstolen i enlighet med domstolens prax-

is¹⁴² säkerställa att följderna av ett sådant åsidosättande beaktas fullt ut i enlighet med nationell rätt.¹⁴³ Detta innebär att den nationella domstolen vid behov kan

— besluta om återbetalning av det omtvistade stödet,¹⁴⁴

— slå fast att den rättsakt genom vilken de omtvistade stödåtgärderna har införts är rättsstridig samt att genomförandeåtgärderna för verkställighet är rättsstridiga,¹⁴⁵

— förplikta de behöriga offentliga myndigheterna att ersätta de skador som utbetalningen av stöd eventuellt har orsakat¹⁴⁶ mottagaren av stödet¹⁴⁷ och dennes konkurrenter.¹⁴⁸

142 — Ovannämnda domar, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, punkt 12, och SFEI m.fl., punkt 40.

143 — För en mer detaljerad beskrivning av dessa slutsatser, se förslag till avgörande som jag har föredragit den 6 december 2001 i mål C-197/99, Belgien mot kommissionen, anhängigt hos domstolen, punkt 74.

144 — Ovannämnda domar, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, punkterna 12 och 13, och SFEI m.fl., punkterna 40 och 43.

145 — Idem.

146 — Se i detta hänseende ovannämnda Keppene, J.-P. (punkt 408) och Frignani, A., *Commentaire J. Megret, Le droit de la CE, volume 4, Concurrence*, utgiven av l'université de Bruxelles, Bryssel, 1997, andra upplagan (punkt 319).

147 — Se generaladvokaten Tesauros förslag till avgörande i det ovannämnda målet Tubemeuse (s. I-985).

148 — Se generaladvokaten Jacobs förslag till avgörande i det ovannämnda målet SFEI m.fl., punkt 77.

141 — Dom av den 12 oktober 1978 i mål 156/77, Belgien mot kommissionen (REG 1978, s. 1881; svensk specialutgåva, volym 4, s. 179), punkt 10.

126. Följaktligen skall Bundesverwaltungsgerichts andra delfråga besvaras på så sätt att artikel 77 i fördraget utgör hinder för myndigheterna i en medlemsstat att bevilja subventioner för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter som de ålägger ett företag som bedriver regional kollektivtrafik på väg utan att följa de villkor som föreskrivs i förordning nr 1107/70.

VIII — Förslag till avgörande

127. Med hänsyn till vad som anförts ovan föreslår jag att domstolen besvarar de tre frågor som ställts av Bundesverwaltungsgericht enligt följande:

- 1) Artikel 1.1 i rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969, om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1893/91 av den 20 juni 1991, utgör inte hinder för en medlemsstat att efter denna förordnings ikraftträdande vidta en lagstiftningsåtgärd i syfte att begränsa undantaget från förordningen till att avse en bestämd kategori av regional kollektivtrafik på väg, som till exempel självfinansierande trafik i den mening som avses i §§ 8 fjärde stycket och 13 Personenbeförderungsgesetz (lag om persontransporter).

- 2) Det är fråga om ett statligt stöd som kan omfattas av förbudet i artikel 92.1 i fördraget (nu artikel 87.1 EG i ändrad lydelse) när myndigheterna i en medlemsstat beviljar subventioner för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter som de ålägger ett företag med ansvar för lokal eller regional kollektivtrafik på väg. Härvid innebär inte det förhållandet att subventionerna är av relativt ringa storlek eller att det mottagande företaget är relativt litet att det *a priori* är uteslutet att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas i den mening som avses i denna bestämmelse.

- 3) Artikel 77 i fördraget utgör hinder för myndigheterna i en medlemsstat att bevilja subventioner för att kompensera kostnaderna för att fullgöra allmännyttiga skyldigheter som de ålägger ett företag som bedriver regional kollektivtrafik på väg utan att beakta de villkor som föreskrivs i förordning nr 1191/69 eller, om dessa villkor inte följs, de villkor som föreskrivs i rådets förordning nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.