SENTENZA DEL TRIBUNALE (Seconda Sezione ampliata)
16 marzo 2004 *

Nella causa T-157/01,

Danske Busvognmænd, con sede in Frederiksberg (Danimarca), rappresentata dagli avv.ti P. Dalskov e N. Symes,

ricorrente,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. H. Støvlbaek e D. Triantafyllou, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

* Lingua processuale: il danese.

sostenuta dal

Regno di Danimarca, rappresentato dal sig. J. Molde, in qualità di agente, dagli avv.ti P. Biering e K. Hansen, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniente,

avente ad oggetto una domanda di annullamento della decisione della Commissione 28 marzo 2001 (aiuto n. NN 127/2000), SG (2001) D/287297, che dichiara compatibile col mercato comune l'aiuto concesso dalle autorità danesi alla società Combus A/S sotto forma di conferimento di capitale effettuato nell'ambito della privatizzazione di tale società,

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Seconda Sezione ampliata),

composto dai sigg. N.J. Forwood, presidente, J. Pirrung, P. Mengozzi, A.W. H. Meij e M. Vilaras, giudici,

cancelliere: sig.ra D. Christensen, amministratore

visto il procedimento scritto e in seguito all'udienza del 21 ottobre 2003,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Fatti e procedimento

Antefatti della controversia

1 Il mercato danese del trasporto pubblico mediante autobus è diviso in due settori: il settore della capitale ed il resto del paese.

2 Quanto alla gestione degli autobus nel settore della capitale, i consigli generali e i comuni di Copenaghen e di Frederiksberg, rappresentati nel Consiglio per lo sviluppo della capitale, sono tenuti a pianificare le linee, a prevedere il volume del traffico, il tracciato della rete degli autobus, la frequenza degli orari, i terminali degli autobus, i tipi di veicoli e le tariffe nonché a garantire l'esercizio del trasporto pubblico mediante gare d'appalto.

3 Quanto alla gestione degli autobus fuori dal settore della capitale, i relativi incarichi sono assunti dai diversi consigli generali o comunali in ogni dipartimento. Laddove tali consigli hanno creato imprese di trasporto dipartimentali e pluricomunali, essi hanno l'obbligo di garantire l'esecuzione del trasporto mediante autobus conformemente ai piani elaborati. Tali imprese di

trasporto funzionano come «società di gestione» che, in seguito a gare d'appalto, cedono a imprese private e pubbliche l'esecuzione del trasporto mediante autobus. Queste ultime imprese sono tenute a garantire il trasporto conformemente al tracciato della rete nonché agli orari e alle tariffe stabilite dal dipartimento.

4 Secondo le norme che disciplinano le gare d'appalto, gli appalti sono aggiudicati all'«offerta più vantaggiosa sotto il profilo economico», senza che occorra tener conto della natura privata o pubblica dell'offerente. Le entrate derivanti dall'esecuzione del trasporto non spettano alle imprese di trasporto, ma ai dipartimenti, che versano a queste ultime una retribuzione sotto forma di un importo lordo per ora di trasporto e per autobus immesso in circolazione, maggiorato di un supplemento. L'importo di tale retribuzione è determinato mediante gara d'appalto.

5 In pratica, il prezzo versato dai passeggeri non copre tutte le spese. Nel 2000, i proventi derivanti dalla vendita dei biglietti di trasporto hanno coperto il 53 % del totale delle spese.

6 In Danimarca l'attività di trasporto pubblico mediante autobus era inizialmente esercitata, in particolare, dal De Danske Statsbaner (le ferrovie danesi, in prosieguo: le «DSB»). Con una legge del 1995, tale attività è stata trasferita alla DSB Busser A/S, che è stata costituita come impresa indipendente, ma che era sempre interamente detenuta dallo Stato. Ai sensi di una legge del 1996, tale società ha cambiato il suo nome in Combus A/S (in prosieguo: la «Combus»). L'obiettivo della creazione di tale società per azioni era di gestire l'attività di trasporto su una base commerciale e di operare sul mercato a condizioni di concorrenza paragonabili a quelle di società di autobus private.

7 Al momento della creazione della Combus, quasi 1 600 persone erano impiegate nell'attività di trasporto mediante autobus, di cui circa 750 agenti a contratto e 845 pubblici dipendenti. I pubblici dipendenti conservavano il loro rapporto di lavoro con lo Stato, pur mettendosi a disposizione della Combus nell'ambito di un regime di distacco da poco introdotto. Poiché i pubblici dipendenti lavoravano per la Combus, tale società era obbligata a risarcire lo Stato per i trattamenti e le pensioni che esso versava loro. Inoltre i pubblici dipendenti beneficiavano di una tutela specifica in caso di perdita del lavoro consistente nel diritto di percepire un trattamento di collocamento in disponibilità per tre anni, salvo il caso in cui fosse possibile alla loro amministrazione di trovar loro un altro posto adeguato come pubblico dipendente.

8 Il bilancio d'apertura della nuova società per azioni registrava, nel 1995, l'accantonamento di un importo di 140 milioni di corone danesi (DKK) versate dallo Stato danese per coprire gli oneri supplementari dovuti alle pensioni e ai trattamenti di collocamento in disponibilità dei pubblici dipendenti distaccati.

9 Con una legge del 1998, è stato consentito allo Stato di cedere tutte le azioni della Combus ai fini della sua privatizzazione. Inoltre, lo Stato è stato autorizzato a sostenere spese per procedere ad un versamento unico a beneficio di circa 550 pubblici dipendenti che risultavano impiegati dalla Combus il 1° ottobre 1998 e che hanno accettato di rinunciare al loro status di pubblico dipendente per passare allo status di agente a contratto nell'ambito della società. Infatti, l'impiego di pubblici dipendenti era più costoso di quello di agenti a contratto.

10 Per tale motivo lo Stato, nel settembre 1998, ha concluso con la Federazione delle DSB un accordo relativo alle condizioni di passaggio dallo status di pubblico dipendente a quello di agente a contratto per i pubblici dipendenti impiegati dalla Combus. L'accordo consisteva essenzialmente nel lasciare ai pubblici dipendenti la scelta, a decorrere dal 1° aprile 1999, tra un'assunzione in qualità di agente a contratto presso la Combus o la destinazione ad un altro impiego adeguato

nell'ambito delle ferrovie danesi. A titolo di compensazione della loro rinuncia ai diritti derivanti dal loro status di pubblici dipendenti nel passaggio allo status di agente a contratto presso la Combus, i pubblici dipendenti interessati avevano chiesto una retribuzione unica. L'importo totale delle spese per tale retribuzione unica è stato stimato in DKK 100 milioni. Tale somma è stata versata, nel 1998, ai pubblici dipendenti interessati.

11 In seguito, con riferimento alla situazione economica critica della Combus, lo Stato ha deciso, il 21 maggio 1999, di aumentare il capitale di questa società di DKK 300 milioni.

12 In tale contesto la ricorrente, una federazione professionale che raggruppa oltre il 90 % delle imprese di trasporto regionale pubblico mediante autobus in Danimarca, si è rivolta alla Commissione, con lettera 25 giugno 1999 ed una denuncia 11 novembre 1999, per contestare due aiuti di Stato accordati alla Combus e l'imminenza di un possibile terzo aiuto. Essa ha fatto in particolare riferimento all'accantonamento di DKK 140 milioni, costituito al momento della creazione della Combus e alla somma di DKK 100 milioni, versata nel 1998, entrambi diretti, asseritamente, a facilitare il passaggio dei pubblici impiegati dell'impresa allo status di agente a contratto, sebbene nulla garantisse che tali somme non venissero in realtà destinate alla semplice gestione della Combus. Inoltre essa ha denunciato il versamento della somma di DKK 300 milioni effettuato il 31 maggio 1999.

13 Nel novembre 2000, la Combus è stata privatizzata mediante la cessione delle sue azioni alla Arriva Danmark A/S (in prosieguo: la «Arriva»), società che fa parte di un gruppo britannico quotato alla Borsa di Londra. Con lettera 30 novembre 2000, le autorità danesi hanno informato la Commissione della loro intenzione di accordare un nuovo aiuto alla Combus, nell'ambito della sua cessione alla Arriva, per un importo pari a DKK 171,8 milioni.

14 Lo Stato danese aveva scelto la Arriva, mediante gara, tra diverse imprese interessate, ritenendo che l'offerta della Arriva fosse quella economicamente più vantaggiosa.

15 Con decisione 28 marzo 2001, la Commissione, al termine di un esame preliminare, ha deciso di non sollevare obiezioni contro, da una parte, l'aiuto concesso a titolo di compensazione per le perdite future della Combus relative al periodo 2001-2006 e, dall'altra, l'aiuto erogato a titolo di compensazione per le sue perdite precedenti (in prosieguo: la «decisione impugnata»).

Decisione impugnata

16 Nella decisione impugnata la Commissione presenta, innanzitutto, il mercato del trasporto pubblico mediante autobus in Danimarca, la cui liberalizzazione è iniziata negli anni 90 e che si caratterizza per la presenza di taluni grandi operatori e di un enorme numero di piccoli operatori locali. La Combus era stata la sola impresa a operare su tutto il territorio danese con una quota di mercato del 33 % nel 2000.

17 Quanto alla situazione della Combus, la Commissione osserva che la maggior parte dei suoi conducenti aveva precedentemente beneficiato di uno status di pubblico dipendente, circostanza che per la Combus rappresenterebbe un onere finanziario maggiore rispetto a quello derivante dall'impiego di conducenti aventi uno statuts di agenti a contatto. Sarebbe quindi stato chiesto ai conducenti della Combus di optare per uno status di agente a contratto. A quelli che accettavano tali nuove condizioni la DSB avrebbe accordato un abbuono.

18 La situazione finanziaria della Combus sarebbe notevolmente peggiorata a partire dal 1995, in quanto gli appalti da essa vinti nel 1997 si sono rivelati fortemente deficitari. Di conseguenza, lo Stato avrebbe effettuato apporti di capitale di un importo di DKK 300 milioni per permettere alla Combus di continuare la sua attività, pur accelerando il processo di cessione della stessa. A tale effetto sarebbe stato fatto uno studio di mercato che ha consentito di identificare diversi acquirenti potenziali. Nel novembre 2000, il Ministero dei Trasporti danese avrebbe firmato il contratto di cessione della Combus alla Arriva, la cui offerta era stata considerata come la più interessante dal punto di vista economico.

19 Nella sua valutazione giuridica, la Commissione ritiene che i DKK 300 milioni versati alla Combus nel 1999 debbano complessivamente essere considerati un aiuto di Stato in quanto non rispondono al criterio dell'investitore privato operante in condizioni normali di un'economia di mercato. Lo stesso accadrebbe per l'apporto supplementare di DKK 171,8 milioni concesso alla Combus nell'ambito della sua cessione alla Arriva.

20 Secondo la Commissione, il valore attuale netto di questo aiuto, su cui incide un tasso di attualizzazione del 6 %, si eleva a DKK [Z] [1]: DKK [X] potrebbero essere considerati un aiuto ai sensi dell'art. 73 CE, mentre DKK [Y] potrebbero essere assimilati ad un aiuto di Stato che occorre valutare con riferimento al regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 (GU L 169, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69»).

21 Per quanto riguarda la somma di DKK [Y], destinata a coprire perdite future imputabili ai contratti di trasporto conclusi dalla Combus, la Commissione

1 — Dati riservati omessi.

ricorda che, secondo il normale regime danese delle compensazioni, le collettività locali concludono contratti con le imprese di trasporto mediante autobus, a seguito di un bando di gara, per gestire talune linee. Le collettività locali verserebbero la somma convenuta all'impresa di trasporto, fisserebbero le tariffe e incasserebbero le entrate provenienti dalla vendita di biglietti.

22 La Commissione sostiene che tale modo di procedere è conforme al regolamento n. 1191/69 in quanto la procedura relativa alla gara d'appalto tiene conto dell'obbligo tariffario, dell'obbligo di esercizio e dell'obbligo di trasporto. I DKK [Y] sarebbero destinati ad essere impiegati durante il periodo 2001-2006 per coprire le perdite previsionali derivanti alla Combus dai contratti rilevati dalla Arriva. Questa somma costituirebbe, infatti, un aggiustamento della compensazione normale che le autorità danesi devono versare. La Commissione conclude che questa parte dell'aiuto è compatibile con il Trattato CE.

23 Quanto ai DKK [X], la Commissione esamina se l'art. 87, n. 3, lett. c), CE e gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU 1999, C 288, pag. 2; in prosieguo: gli «orientamenti») possano essere applicati, una volta precisato che l'attività di cui trattasi nella fattispecie consiste nella continuazione della gestione delle linee di trasporto servite dalla Combus fino alla scadenza dei contratti di trasporto per evitare perturbazioni nei trasporti pubblici locali. La Commissione ritiene che siano soddisfatte tutte le condizioni per l'esistenza di un aiuto alla ristrutturazione, tranne una: la redditività della Combus non soddisferebbe rigorosamente i requisiti degli orientamenti poiché essa dipende in parte da altri aiuti di Stato. Secondo la Commissione tale situazione può rendere del tutto teorica l'analisi effettuata con riferimento ad un aiuto alla ristrutturazione.

24 Nel caso in cui potrebbe esservi un dubbio, la Commissione sostiene che, con riferimento alle circostanze eccezionali della causa, questa parte dell'aiuto può essere valutata direttamente con riferimento all'art. 73 CE. Secondo la Commissione, l'aiuto in questione permette di adempiere agli obblighi contrattuali della Combus verso le autorità competenti e corrisponde quindi al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico ai sensi dell'art. 73 CE.

25 Applicando l'art. 86, n. 2, CE, per analogia, la Commissione verifica che tale parte dell'aiuto non incide sull'evoluzione degli scambi in modo contrario all'interesse della Comunità. Essa sostiene che, nella fattispecie, l'evoluzione degli scambi non verrà verosimilmente pregiudicata in modo significativo, dato che i contratti della Arriva sono di durata limitata e che le autorità competenti indiranno nuove gare d'appalto alla loro scadenza.

26 In conclusione, la Commissione considera che, da una parte, il versamento della somma di DKK [Y] è conforme al regolamento n. 1191/69 e che, dall'altra, il versamento della somma di DKK [X] può essere assimilato ad un aiuto alla ristrutturazione, compatibile con l'art. 87, n. 3, lett. c), CE o almeno con l'art. 73 CE che può essere applicato direttamente. La Commissione dichiara dunque l'aiuto di un importo di DKK [Z] compatibile con il Trattato CE.

27 La decisione impugnata è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* 5 maggio 2001 (GU C 133, pag. 21) mediante un rinvio al sito internet della Commissione.

28 Con lettera 8 maggio 2001 la Commissione ha informato la ricorrente che, in seguito alla sua denuncia, le autorità danesi avevano notificato alla Commissione gli apporti di capitale oggetto della decisione impugnata. Una copia della decisione impugnata è stata allegata alla detta lettera. Quest'ultima è stata ricevuta dalla ricorrente il 15 maggio 2001.

Procedimento

29 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale l'11 luglio 2001, la ricorrente ha proposto il presente ricorso.

30 Con ordinanza 9 gennaio 2002, il presidente della Seconda Sezione ampliata del Tribunale ha ammesso l'intervento del Regno di Danimarca, a sostegno delle conclusioni della Commissione.

31 Il 27 marzo 2002, il Regno di Danimarca ha depositato la sua memoria di intervento.

32 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Seconda Sezione ampliata) ha invitato la Commissione ed il Regno di Danimarca a depositare taluni documenti. I documenti sono stati prodotti entro il termine stabilito.

33 Con memoria 24 febbraio 2003 la ricorrente ha depositato osservazioni sulla memoria di intervento del Regno di Danimarca e sui documenti prodotti.

34 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale (Seconda Sezione ampliata) ha deciso di passare alla fase orale e di sottoporre alcuni quesiti alle parti. Le parti hanno risposto entro il termine stabilito. In tale occasione, la Commissione ed il Regno di Danimarca hanno preso posizione sulla memoria della ricorrente del 24 febbraio 2003.

35 Le difese orali delle parti e le loro risposte ai quesiti del Tribunale sono state sentite all'udienza pubblica del 21 ottobre 2003.

Conclusioni delle parti

36 La ricorrente chiede che il Tribunale voglia:

— in via principale, annullare la decisione impugnata;

— in via subordinata, annullare la decisione impugnata laddove essa autorizza la parte dell'aiuto di Stato erogato alla Combus il 31 maggio 1999;

— condannare la Commissione alle spese.

37 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

— dichiarare infondato il ricorso;

— condannare la ricorrente alle spese.

38 Il Regno di Danimarca si associa alle conclusioni della Commissione.

Sulla ricevibilità e sulla portata dei ricorsi

39 La Commissione mette in dubbio la legittimazione ad agire della ricorrente. A tal riguardo basta ricordare che la ricorrente, in quanto federazione professionale rappresentante gli interessi della maggior parte delle imprese di autobus danesi, si era rivolta alla Commissione il 25 giugno e l'11 novembre 1999 per denunciare l'esistenza degli aiuti di Stato di cui trattasi nella fattispecie, in applicazione dell'art. 2, n. 1, dei suoi statuti che le affida la difesa degli interessi nazionali e internazionali dei suoi membri. Con lettera 8 maggio 2001, la Commissione le ha risposto: «[a] seguito della vostra denuncia (...), gli apporti di capitale effettuati nel 1999 sono stati notificati come aiuto di Stato» (As a result of your complaint (...) the capital injections made in 1999 were notified as a State aid). Una copia della decisione impugnata è stata allegata a questa lettera. Inoltre, la decisione impugnata è stata adottata dalla Commissione al termine di un esame preliminare, vale a dire senza apertura del procedimento d'indagine formale di cui all'art. 88, n. 2, CE.

40 Ciò premesso, la ricorrente — nella sua qualità di denunciante che ha inoltre influenzato lo svolgimento del procedimento amministrativo dinanzi alla Commissione e di cui almeno talune imprese aderenti si trovavano in una posizione di concorrenza rispetto alla società beneficiaria degli aiuti contestati — beneficia delle garanzie procedurali previste dall'art. 88, n. 2, CE. Orbene, il rispetto di tali garanzie può essere ottenuto solo se la ricorrente ha la possibilità di contestare la decisione impugnata dinanzi al giudice comunitario ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE (v. sentenza della Corte 2 aprile 1998, causa C-367/95 P, Commissione/Sytraval e Brink's France, Racc. pag. I-1719, punti 40, 41 e 47, e giurisprudenza citata). Di conseguenza, il presente ricorso deve essere dichiarato ricevibile.

41 Quanto alla portata del presente ricorso, occorre respingere la tesi sostenuta in udienza dal governo danese secondo cui il controllo del Tribunale doveva essere

limitato alla questione se la Commissione avrebbe dovuto avviare il procedimento d'indagine formale previsto dall'art. 88, n. 2, CE. Infatti, se è vero che la ricorrente contesta alla Commissione di non aver avviato tale procedimento, essa solleva motivi supplementari relativi, in particolare, alla violazione di altri principi e disposizioni del diritto comunitario. Orbene, atteso che la ricorrente e i suoi membri che si trovavano in una situazione concorrenziale rispetto alla Combus beneficiano del ricorso di cui trattasi, alla ricorrente è consentito invocare uno qualsiasi dei motivi di illegittimità tra quelli elencati all'art. 230, secondo comma, CE, purché siano diretti all'annullamento totale o parziale della decisione impugnata (v., in tal senso, benché in fase di impugnazione, sentenza del Tribunale 5 dicembre 2002, causa T-114/00, Aktionsgemeischaft Recht und Eigentum/Commissione, Racc. pag. II-5121, punto 78), senza essere limitata a far valere la violazione dei diritti procedurali previsti dall'art. 88, n. 2, CE.

42 Ne consegue che il Tribunale, in linea di principio, non è limitato nell'esame dei motivi sollevati dalla ricorrente nell'ambito del presente ricorso.

Nel merito

43 A sostegno delle sue conclusioni per l'annullamento, la ricorrente solleva dieci motivi diretti contro l'autorizzazione dell'uno o dell'altro provvedimento finanziario denunciato o contro tutta la decisione impugnata. Nelle circostanze della fattispecie, si devono esaminare i diversi provvedimenti finanziari adottati dalle autorità danesi in ordine cronologico, così come sono stati autorizzati dalla decisione impugnata.

Sull'aiuto di un importo di DKK 140 milioni diretto a coprire gli oneri speciali legati allo status di pubblico dipendente degli impiegati della Combus

44 Occorre ricordare che la ricorrente ha fatto valere, nella sua lettera 25 giugno 1999 e nella sua denuncia 11 novembre 1999, che l'accantonamento di DKK 140 milioni contenuto nel bilancio d'apertura della Combus poteva costituire un aiuto di Stato illegittimo. Di conseguenza, la Commissione, in linea di principio, avrebbe dovuto effettuare un esame diligente ed imparziale delle censure sollevate dalla ricorrente e, nel caso in cui avesse dichiarato insussistente un aiuto di Stato, avrebbe dovuto esporre alla ricorrente le ragioni per le quali gli elementi di fatto e di diritto invocati non erano stati sufficienti a dimostrare la sussistenza di un aiuto di Stato, senza tuttavia dover prendere posizione su elementi manifestamente non pertinenti, privi di senso o chiaramente secondari (sentenza Commissione/Sytraval e Brink's France, cit., punti 62 e 64). Orbene, è un fatto che né la decisione impugnata né la lettera di trasmissione dell'8 maggio 2001 prendono posizione sulla qualificazione giuridica di tale accantonamento di DKK 140 milioni.

45 Occorre verificare, tuttavia, se la censura relativa all'accantonamento di DKK 140 milioni sia stata validamente sollevata nel ricorso stesso. Infatti, ai sensi del combinato disposto dell'art. 21, primo comma, dello Statuto della Corte di giustizia, applicabile al Tribunale ai sensi dell'art. 53, primo comma, del medesimo Statuto, nonché dell'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura del Tribunale, qualsiasi atto introduttivo di un ricorso deve indicare l'oggetto della controversia e contenere un'esposizione sommaria dei motivi dedotti. Tali indicazioni devono essere sufficientemente chiare e precise da consentire alla parte convenuta di preparare la sua difesa e al Tribunale di pronunciarsi sul ricorso, eventualmente senza altre informazioni a supporto. Al fine di garantire la certezza del diritto e una corretta amministrazione della giustizia, affinché un motivo sia considerato ricevibile, è necessario che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali è fondato emergano, seppure sommariamente, ma pur sempre in modo coerente e comprensibile, dall'atto introduttivo stesso (v. ordinanza del Tribunale 25 luglio 2000, causa T-110/98, RJB Mining/Commissione, Racc. pag. II-2971, punto 23, e giurisprudenza citata; sentenza del Tribunale 10 aprile 2003, causa

T-195/00, Travelex Global and Financial Services e Interpayment Services/Commissione, Racc. pag. II-1677, punto 26).

46 Orbene, l'analisi del ricorso rivela che l'accantonamento di DKK 140 milioni è menzionato solo una volta, e non in forma di censura, ma in termini puramente narrativi. Infatti, viene solo indicato che, al momento della costituzione della Combus, è stato costituito nel bilancio d'apertura un accantonamento destinato a coprire almeno una parte degli oneri speciali gravanti su tale impresa e dovuti al fatto che essa doveva continuare ad impiegare pubblici dipendenti. La problematica degli ex pubblici dipendenti della Combus è stata analizzata solo sotto l'aspetto dell'indennizzo di un importo di DKK 100 milioni, in quanto la ricorrente si limitava a contestare alla Commissione di non aver esaminato tale aiuto, ma di aver limitato il suo esame agli aiuti di un importo di DKK 300 milioni e 171,8 milioni.

47 Risulta quindi che il ricorso non contiene alcuna censura specificamente rivolta contro l'accantonamento di DKK 140 milioni. Orbene, per dichiarare ricevibile un motivo non basta che i documenti allegati al ricorso lo menzionino. Infatti, secondo la giurisprudenza citata sopra, il motivo deve emergere dal testo del ricorso stesso.

48 L'argomento dettagliato esposto per la prima volta nella replica a proposito di diverse frazioni dell'accantonamento di DKK 140 milioni potrebbe essere tuttavia ricevibile qualora costituisse un'estensione di un motivo precedentemente dedotto, direttamente o implicitamente, nel ricorso e qualora presentasse uno stretto legame con lo stesso (ordinanza RJB Mining/Commissione, cit., punto 24, e giurisprudenza citata), vale a dire, nella fattispecie, con il motivo relativo all'indennizzo di DKK 100 milioni diretto a finanziare l'abbandono dello status di pubblico dipendente degli impiegati della Combus. Tuttavia, l'indennizzo di DKK 100 milioni, come denunciato nel ricorso, non presentava uno stretto collegamento con l'accantonamento di DKK 140 milioni. Infatti, tali due provvedimenti finanziari dello Stato danese presentano differenze fondamentali.

49 A tal riguardo è giocoforza constatare che l'accantonamento di DKK 140 milioni figurava nel bilancio d'apertura della Combus al 1° gennaio 1995 ed era diretto a coprire gli oneri finanziari risultanti dal distacco, presso la Combus, di 845 pubblici dipendenti, che conservavano il loro rapporto di lavoro con lo Stato, pur essendo a disposizione della Combus. Poiché tali pubblici dipendenti lavoravano per la Combus, quest'ultima era obbligata a indennizzare lo Stato per i trattamenti e le pensioni che esso versava loro. Per quanto riguarda invece l'indennizzo di DKK 100 milioni, da una parte, esso è stato concesso nel 1998 direttamente ai pubblici dipendenti interessati e non alla Combus e, dall'altra, esso era diretto a compensare gli inconvenienti finanziari che dovevano subire gli impiegati che intendevano abbandonare il loro status di pubblici dipendenti in favore di uno status di agente a contratto.

50 Ne deriva che il motivo, dedotto nella replica, contro l'accantonamento di DKK 140 milioni deve essere qualificato come motivo nuovo ai sensi dell'art. 48, n. 2, primo comma, del regolamento di procedura. Poiché tale motivo non è basato su elementi emersi durante il procedimento in seguito a misure di organizzazione del procedimento decise dal Tribunale, esso deve essere dichiarato irricevibile.

51 Di conseguenza la decisione impugnata non può essere annullata nell'ambito del presente procedimento per il fatto che la Commissione si è astenuta dall'esaminare l'accantonamento di un importo di DKK 140 milioni, costituito a favore della Combus. Le conclusioni per l'annullamento della decisione impugnata devono dunque essere respinte nella parte in cui riguardano tale accantonamento.

Sull'aiuto di un importo di DKK 100 milioni diretto a finanziare il passaggio degli impiegati della Combus dallo status di pubblico dipendente a quello di agente a contratto

52 Nel suo ricorso, la ricorrente sostiene che la Commissione ha commesso un errore non esaminando, nella decisione impugnata, il versamento della somma di

DKK 100 milioni alla Combus diretto a finanziare l'abbandono dello status di pubblico dipendente dei suoi impiegati in favore di uno status di agente a contratto e non concludendo che tale modifica di status implicava un elemento di aiuto di Stato. Secondo la ricorrente il vantaggio accordato alla Combus doveva essere valutato tra i DKK 10 milioni e 15 milioni all'anno.

53 Nella replica, la ricorrente aggiunge che il fatto che la Combus sia stata assoggettata, al momento della sua creazione, a obblighi specifici nei confronti dei pubblici dipendenti messi a sua disposizione dallo Stato è stato compensato dal versamento dell'accantonamento di DKK 140 milioni citato sopra. Orbene, in seguito al pagamento dei DKK 100 milioni, la Combus sarebbe stata esonerata dagli obblighi per i quali essa aveva percepito un corrispettivo. La Combus avrebbe quindi usato irregolarmente DKK 21,3 milioni, sul totale di DKK 140 milioni, a fini diversi da quelli previsti. A causa dei DKK 100 milioni accordati dallo Stato danese, la Combus avrebbe beneficiato di un aiuto indiretto di un importo minimo di DKK 12,7 milioni.

54 Al riguardo, occorre ricordare che la ricorrente aveva invitato la Commissione, nella sua lettera 25 giugno 1999 e nella sua denuncia 11 novembre 1999, ad esaminare la compatibilità dell'erogazione della somma di DKK 100 milioni con le disposizioni dell'art. 87 CE. Ciò premesso, la Commissione, in linea di principio, era tenuta a procedere ad un esame diligente ed imparziale di tale invito e, qualora stimasse che il versamento di tale somma non costituisse un aiuto di Stato, ad esporre alla ricorrente le ragioni per le quali gli elementi di diritto e di fatto invocati non erano stati sufficienti a dimostrare la sussistenza di un aiuto di Stato senza, tuttavia, dover prendere posizione su elementi manifestamente non pertinenti, privi di senso o chiaramente secondari (v. supra, punto 44).

55 Per stabilire se, nella decisione impugnata, la Commissione si sia pronunciata sufficientemente sulla questione sollevata dalla ricorrente, occorre constatare che la valutazione giuridica della Commissione (v. punto 3 della decisione impugnata) si riferisce solo agli aiuti che ammontano rispettivamente a DKK 300 milioni e a

DKK 171,8 milioni, senza considerare quello di un importo di DKK 100 milioni. La problematica del cambiamento di status degli impiegati della Combus è menzionata solo al punto 2.2 della decisione impugnata (sotto i titoli «presentazione della causa», «Combus A/S») in cui la Commissione si limita a osservare che era stato accordato un abbuono gli impiegati della Combus che accettavano le nuove condizioni.

56 Il Tribunale afferma che quest'ultima indicazione, considerata nel contesto della decisione impugnata, deve essere interpretata nel senso che, ad avviso della Commissione, i beneficiari del versamento in questione erano i soli impiegati della Combus che avevano optato per uno status di agente a contratto e che tale versamento non costituiva un aiuto di Stato, ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE, in favore della Combus.

57 Orbene, tale conclusione era manifestamente corretta, dato che la misura in questione mirava a sostituire lo status privilegiato e costoso dei pubblici dipendenti impiegati dalla Combus con uno status di agente a contratto paragonabile a quello degli impiegati di altre imprese di trasporto mediante autobus concorrenti della Combus. Si trattava dunque di liberare la Combus da uno svantaggio strutturale rispetto ai suoi concorrenti privati. Orbene, l'art. 87, n. 1, CE ha come unico scopo di vietare i vantaggi che favoriscono talune imprese, in quanto la nozione di aiuto riguarda solo interventi che alleggeriscono gli oneri gravanti normalmente sul bilancio di un'impresa e che devono ritenersi un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (sentenze della Corte 2 luglio 1974, causa 173/73, Italia/Commissione, Racc. pag. 709, punto 26; 15 marzo 1994, causa C-387/92, Banco Exterior de España, Racc. pag. I-877, punti 12 e 13, e 24 luglio 2003, causa C-280/00, Altmark Trans e Regierungspräsdium Magdeburg, Racc. pag. I-7747, punto 84, e giurisprudenza citata). Peraltro, lo Stato danese, invece di versare la somma di DKK 100 milioni direttamente ai pubblici dipendenti impiegati dalla Combus, avrebbe potuto ottenere lo stesso risultato destinando di nuovo i detti pubblici dipendenti alla pubblica amministrazione, senza versamento di un abbuono specifico, circostanza che avrebbe consentito alla Combus di impiegare immediatamente agenti a contratto rientranti in un regime di diritto privato.

58 Tenuto conto del carattere manifesto di tale qualificazione giuridica, la Commissione non era tenuta a fornire una motivazione specifica alla decisione impugnata sulla questione del versamento della somma di DKK 100 milioni. In ogni caso, la ricorrente non ha validamente dimostrato, nel suo ricorso, che il versamento di tale somma avrebbe dovuto essere considerato come un aiuto di Stato illegittimo accordato alla Combus.

59 Per quanto riguarda la censura relativa ad un uso irregolare da parte della Combus dei DKK 21,3 milioni, circostanza che le avrebbe procurato un aiuto di almeno DKK 12,7 milioni, basta ricordare che è stata sollevata per la prima volta nella replica e che è diretta a collegare l'uso dei DKK 100 milioni a quello dell'accantonamento dei DKK 140 milioni. Di conseguenza, tale censura va considerata tardiva ai sensi dell'art. 48, n. 2, primo comma, del regolamento di procedura e deve essere dichiarata irricevibile (v. supra punto 50).

60 Ne consegue che la decisione impugnata non può essere annullata nell'ambito del presente procedimento per il fatto che la Commissione si è astenuta dal considerare che il versamento dell'indennizzo di DKK 100 milioni implicava un elemento di aiuto di Stato a favore della Combus. Le conclusioni per l'annullamento della decisione impugnata devono quindi essere respinte nella parte in cui riguardano il versamento di tale indennizzo.

Sull'aiuto di un importo di DKK [Y] diretto a coprire le perdite future della Combus

61 La ricorrente solleva diversi motivi contro l'aiuto di un importo di DKK [Y] diretto a coprire le perdite future della Combus, tra cui figura un motivo relativo ad un'erronea applicazione del regolamento n. 1191/69.

Argomenti delle parti

62 La ricorrente sostiene che la Combus non svolgeva un servizio pubblico, bensí compiti di trasporto sulla base di contratti di diritto civile. Alla Combus non sarebbe imposto alcun obbligo di servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 1191/69. Gli obblighi di servizio pubblico corrispondenti peserebbero sulle autorità pubbliche competenti per i trasporti, che possono poi farli assumere da una qualsiasi impresa. Il prezzo pagato da tali autorità alla Combus per le prestazioni che quest'ultima assicura risulterebbe dai contratti conclusi; esso dovrebbe normalmente assicurare all'impresa proventi sufficienti.

63 A tal riguardo, la ricorrente precisa che il trasporto garantito dalle imprese di autobus non è finanziato dai biglietti di trasporto pagati dai passeggeri. Le somme versate da questi ultimi non andrebbero alle imprese di autobus, ma alle autorità pubbliche competenti per i trasporti. L'impresa di autobus avrebbe una sola controparte contrattuale: l'autorità pubblica competente per i trasporti. Non vi sarebbe dunque un obbligo tariffario ai sensi del regolamento n. 1191/69, in quanto l'impresa di autobus si limita ad incassare il prezzo dei biglietti e a versarlo all'autorità pubblica competente per i trasporti. Inoltre, il contratto di trasporto sarebbe concluso non tra il passeggero e l'impresa di autobus, ma tra il passeggero e questa autorità. Di conseguenza, lo Stato danese verserebbe sovvenzioni non alle imprese di autobus, ma alle autorità pubbliche competenti per i trasporti e quindi ai passeggeri.

64 Poiché le autorità danesi hanno deciso che il prezzo pagato dagli utenti del trasporto pubblico non deve rappresentare il costo reale dello stesso, una parte delle spese delle imprese di autobus sarebbe quindi finanziata dal contribuente danese. In ciò non vi sarebbe alcuna differenza col caso in cui un'autorità pubblica acquista un bene o un servizio a condizioni di mercato.

65 La ricorrente aggiunge che il governo danese non intendeva minimamente garantire l'equilibrio finanziario della Combus per il periodo 2001-2006 a titolo di compensazione delle spese inerenti ad un obbligo di servizio pubblico. Il governo avrebbe piuttosto accordato l'aiuto di DKK 300 milioni per evitare una paralisi dei trasporti pubblici mediante autobus a danno dei passeggeri, delle autorità pubbliche competenti per i trasporti e degli impiegati della Combus e per coprire i contratti in perdita dell'impresa. Al riguardo, la ricorrente ricorda che la Combus ha condotto una politica di espansione insensata, in particolare partecipando ad un gran numero di gare d'appalto con offerte di prezzi troppo basse e procedendo all'acquisizione di altre imprese.

66 Secondo la ricorrente, l'aiuto di Stato concesso nell'aprile 2001, per un importo di DKK 171,8 milioni, non aveva per oggetto nemmeno la copertura di perdite future sui contratti della Combus relativi al periodo 2001-2006. Infatti, gli accantonamenti costituiti nei conti annuali della Combus per i contratti in perdita del 1999 sino al loro termine sarebbero stati sufficienti. Così, quando essa ha chiuso i conti per il 2000, la nuova direzione nominata dalla Arriva dopo l'acquisizione della Combus non avrebbe ritenuto necessario costituire altri accantonamenti.

67 La Commissione ribatte che il finanziamento pubblico della Combus per un importo di DKK [Y] è coperto dal regolamento n. 1191/69. Infatti, la Combus garantirebbe un servizio di trasporto comportante obblighi di servizio pubblico finanziati dalle compensazioni convenute. Ciò non significherebbe che la Combus sia il solo operatore al quale può essere applicato tale regolamento. La tesi della ricorrente, secondo cui il regolamento si applica solo agli enti pubblici responsabili dell'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto e non alle imprese di autobus stesse, si baserebbe su un'interpretazione erronea del regolamento. Questo sarebbe diretto a facilitare il finanziamento delle imprese di autobus mediante la concessione di compensazioni corrispondenti al loro obbligo di servizio pubblico. L'esistenza di enti intermedi tra lo Stato e la Combus non priverebbe la Combus della sua qualità di concessionaria di un servizio pubblico.

68 La Commissione precisa che una missione di interesse economico generale (servizio pubblico) può essere affidata ad un'impresa sia unilateralmente sia contrattualmente (sentenza della Corte 23 ottobre 1997, causa C-159/94, Commissione/Francia, Racc. pag. I-5815, punti 65 e segg.), circostanza confermata dal regolamento n. 1191/69 che contiene un'intera sezione (Sezione V) relativa ai contratti di servizio pubblico. L'art. 1, n. 4, di tale regolamento prevedrebbe, a proposito di tale sezione, che gli Stati membri possono concludere contratti qualificati espressamente come contratti di servizio pubblico per «garantire servizi di trasporto sufficienti».

69 Quanto alla decisione impugnata, la Commissione ed il governo danese ricordano che essa dichiara correttamente che sono le autorità danesi che determinano, a livello dipartimentale e comunale, le linee, gli orari, e le tariffe praticate dalle imprese di autobus e, in particolare, le linee che tali imprese devono gestire per garantire servizi di trasporto sufficienti. Lo scopo delle gare d'appalto indette a tale effetto sarebbe di ottenere le prestazioni richieste al miglior prezzo e di trovare l'operatore che avrà bisogno dell'aiuto finanziario minore. Nella fattispecie, il finanziamento della Combus si aggiungerebbe dunque a quello proposto dalla Combus in risposta alle gare d'appalto.

70 La normativa danese rilevante, del 1995, imporrebbe alle autorità regionali un obbligo di servizio pubblico consistente nell'elaborare, mediante imprese di trasporto dipartimentali o pluricomunali, piani relativi al volume e alla previsione del traffico, nonché a fissare le tariffe ed il sistema di vendita dei titoli di trasporto. Tali imprese di trasporto potrebbero scegliere tra il garantire esse stesse il trasporto — cosa che non è mai avvenuta — o affidare tale incarico a imprese di autobus quali la Combus. L'obbligo di servizio pubblico incombente alla Combus deriverebbe quindi dai contratti che tale società ha concluso con i poteri pubblici e le imprese di trasporto.

71 Poiché la ricorrente intende equiparare le pubbliche autorità a trasportatori che «subappaltano» i loro obblighi alle imprese di autobus, la Commissione sottolinea che la responsabilità delle pubbliche autorità per l'organizzazione dei

trasporti rientra nell'organizzazione interna di ogni Stato, mentre l'effettiva attuazione dell'attività di trasporto da parte di imprese aventi mezzi di trasporto e personale è un'altra cosa. Orbene, la responsabilità delle pubbliche autorità per garantire servizi di trasporto sarebbe di natura diversa da quella delle imprese che eseguono effettivamente i trasporti. In ogni caso, anche se vi fosse un «subappalto» dei servizi di trasporto, ciò non implicherebbe che i subappaltatori non abbiano obblighi di servizio pubblico da rispettare.

72 La Commissione conclude che è a causa delle compensazioni concesse dalle pubbliche autorità agli operatori quali la Combus, incontestabilmente superiori ai proventi derivanti dalla vendita dei biglietti, che si tratta di obblighi di servizio pubblico e, pertanto, di obblighi che le imprese di autobus non assumerebbero nella stessa misura se prendessero in considerazione il loro interesse commerciale. Le prestazioni di servizio pubblico si distinguerebbero così dalle attività puramente commerciali.

Giudizio del Tribunale

73 Va ricordato che la Commissione, nella decisione impugnata (punto 3.7), considera che il versamento della somma di DKK [Y] costituiva una compensazione per le perdite future legate agli obblighi di servizio pubblico per il periodo 2001-2006 ed era quindi conforme al regolamento n. 1191/69. La Commissione ritiene, in particolare, che il regime contrattuale danese sia conforme a tale regolamento in quanto la gara d'appalto indetta dalle collettività locali «tiene conto, contemporaneamente, dei fattori costi e proventi dell'obbligo tariffario, dell'obbligo di esercizio e dell'obbligo di trasporto ai sensi degli artt. 10-13 del regolamento». A suo avviso, tale regime «soddisfa, inoltre, quanto stabilito all'art. 14 del regolamento [n. 1191/69] per quanto riguarda i contratti di servizio pubblico». L'erogazione della somma di DKK [Y] costituirebbe, infatti, «un aggiustamento della compensazione normale che la Danimarca deve versare».

L'aiuto sarebbe conforme anche a quanto stabilito dal regolamento n. 1191/69 «in quanto tiene conto dell'ampiezza dei vincoli di ordine economico relativi agli obblighi di servizio pubblico» (v. punto 3.2 della decisione impugnata). La Commissione conclude che l'aiuto all'esercizio per le linee di autobus della Combus nel periodo 2001-2006 è compatibile con il Trattato CE.

74 Tale iter logico della Commissione non regge ad un successivo esame.

75 Occorre infatti osservare, innanzitutto, che l'art. 2 del regolamento n. 1191/69 definisce, al suo n. 1, gli «obblighi di servizio pubblico» come «obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni» e precisa, al suo n. 2, che gli obblighi di servizio pubblico ai sensi del n. 1 comprendono «l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario». In tale contesto, gli artt. 10 e 11, che figurano alla Sezione IV di tale regolamento, prevedono «metodi comuni di compensazione» nel caso di un obbligo d'esercizio o di trasporto e nel caso di un obbligo di natura tariffaria.

76 È giocoforza rilevare che il regime danese del trasporto pubblico mediante autobus e, in particolare, il ruolo che la Combus ha svolto nell'attuazione di tale regime non sono coperti dalle dette disposizioni del regolamento n. 1191/69.

77 Infatti, il tenore letterale dell'art. 1 del regolamento n. 1191/69 introduce una netta distinzione tra «obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico» che le autorità competenti sono tenute a sopprimere (n. 3) e i «servizi di trasporto» che tali autorità sono autorizzate a garantire mediante «contratti di servizio pubblico» (n. 4), precisando che le stesse autorità possono «tuttavia (...) mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2» (n. 5). Solo in quest'ultimo caso devono essere applicati i metodi comuni di compensazione

previsti in particolare alla Sezione IV del regolamento n. 1191/69, vale a dire ai suoi artt. 10-13. Al riguardo, se la versione tedesca dell'art. 1, n. 4, del regolamento n. 1191/69 autorizza le autorità competenti a concludere contratti relativi a servizi di trasporto «sulla base di obblighi di servizio pubblico», si tratta di un manifesto errore di redazione, contrario al nuovo regime contrattuale, poiché tale menzione non figura in nessun'altra versione linguistica.

78 Quanto all'art. 14 del regolamento n. 1191/69, esso definisce il «contratto di servizio pubblico» come un contratto concluso allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti, laddove tale contratto prevede, oltre alla sua durata, tutti i dettagli del servizio di trasporto, incluso «il prezzo delle prestazioni (...) che si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate, come pure le modalità delle relazioni finanziarie tra le due parti» [art. 14, n. 1, e n. 2, lett.b)]. Tale regime puramente contrattuale non prevede dunque né una compensazione per il compimento di una missione imposta né un obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'art. 2 del regolamento n. 1191/69.

79 L'art. 14, nn. 4-6 del regolamento n. 1191/69 precisa, a tal riguardo, che se un'impresa desidera metter fine ad un servizio di trasporto che non è coperto dal contratto «o» dall'obbligo di servizio pubblico, le autorità competenti possono imporre il mantenimento del servizio di cui trattasi, nel quale caso gli oneri derivanti da tale obbligo formano oggetto di «compensazioni secondo i metodi comuni enunciati alle sezion[i] II, III e IV». Ne consegue necessariamente che i rapporti contrattuali stabiliti in esito ad un procedimento di gara d'appalto tra l'impresa di trasporto e l'autorità competente comportano, ai sensi dell'art. 14, nn. 1 e 2, del regolamento n. 1191/69, un regime di finanziamento specifico che non lascia spazio a compensazioni secondo i metodi fissati alle sezioni II, III e IV di tale regolamento.

80 Nella fattispecie, gli obblighi di esercizio, di trasporto e di incasso delle tariffe fissate non sono stati imposti unilateralmente alla Combus e quest'ultima non era obbligata ad eseguire i suoi compiti di trasporto a condizioni non redditizie,

contrarie al suo interesse commerciale. La Combus, al contrario, ha assunto volontariamente tali obblighi dopo aver vinto talune gare d'appalto che non prevedevano alcuna sovvenzione statale alle quali era libera, in funzione dei suoi interessi economici, di partecipare oppure no. Le prestazioni di trasporto fornite dalla Combus sono state remunerate con il prezzo che essa stessa aveva proposto nelle sue offerte per dette gare e che era stato riprodotto nei contatti conclusi in seguito alle stesse. Non si può dunque concludere che la Combus abbia dovuto sopportare obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 2, n. 1, del regolamento n. 1191/69.

81 Gli obblighi reciproci della Combus e dell'autorità competente erano integralmente determinati dai contratti conclusi a tale effetto. In tal modo la Combus aveva diritto al pagamento del prezzo contrattuale che essa aveva indicato nella sua offerta, in cambio del quale essa era tenuta, per la durata di tali contratti, a fornire le prestazioni di esercizio, trasporto e incasso delle tariffe fissate dall'autorità competente nonché a versare a quest'ultima le entrate derivanti dalla vendita dei biglietti. In particolare, la Combus non doveva sopportare alcun rischio tariffario, giacché il prezzo contrattuale non era pregiudicato da eventuali cambiamenti nel numero dei passeggeri o nelle entrate provenienti dalla vendita dei biglietti. Nell'ambito di tale regime contrattuale, non occorreva più, dunque, accordare alla Combus una compensazione oltre alla retribuzione convenuta.

82 Contrariamente a quanto sostiene la Commissione, non è dunque a causa delle «compensazioni» concesse dalle pubbliche autorità, superiori alle entrate derivanti dalla vendita dei biglietti, che la Combus ha effettivamente assunto obblighi di servizio pubblico. Infatti, la Combus ha ottenuto solo la remunerazione finanziaria prevista nei contratti di trasporto che essa aveva volontariamente concluso con le autorità competenti dopo aver vinto talune gare d'appalto.

83 La decisione impugnata è quindi viziata da un errore nella parte in cui considera il versamento della somma di DKK [Y] come una compensazione di obblighi di servizio pubblico ai sensi degli artt. 2 e 10-13 del regolamento n. 1191/69.

84 In ogni caso, anche se la Combus, nell'esercizio dei suoi compiti di trasporto, avesse potuto considerarsi soggetta a obblighi di servizio pubblico — in quanto tali compiti, dal punto di vista degli utenti, rivestivano «un interesse economico generale che presenta caratteristiche specifiche rispetto a quello che rivestono altre attività economiche» (sentenza della Corte 18 giugno 1998, causa C-266/96, Corsica Ferries/Francia, Racc. pag I-3949, punto 45) — il versamento della somma di DKK [Y] autorizzato dalla decisione impugnata non sarebbe stato conforme alle disposizioni rilevanti del regolamento n. 1191/69.

85 A tal riguardo, occorre ricordare che il regolamento n. 1191/69 autorizza le autorità nazionali competenti ad adottare, nel campo dei trasporti stradali, tutte le misure coperte da tale regolamento, incluse le misure di finanziamento necessarie a tale effetto, e il suo art. 17, n. 2, le dispensa anche dall'obbligo di previa notifica previsto all'art. 88, n. 3, CE. Il regolamento n. 1191/68 apporta quindi una deroga settoriale al divieto di aiuti di Stato il cui principio è sancito dall'art. 87, n. 1, CE e non lascia alla Commissione alcun margine discrezionale per quanto riguarda l'autorizzazione di aiuti coperti da tale deroga. Ne consegue che tale regolamento instaura un regime di autorizzazione particolarmente favorevole che richiede, di conseguenza, un'interpretazione restrittiva (v., per analogia, sentenza Commissione/Francia, cit., punto 53, e sentenza del Tribunale 15 dicembre 1999, cause riunite T-132/96 e T-143/96, Freistaat Sachsen e a./Commissione, Racc. pag. II. 3663, punto 132, relative agli artt. 86, n. 2 e 87, n. 2, CE).

86 Tale regime di autorizzazione particolarmente favorevole deve dunque essere limitato agli aiuti direttamente ed esclusivamente necessari allo svolgimento del servizio pubblico di trasporto in quanto tale, ad esclusione delle sovvenzioni destinate a coprire disavanzi causati all'impresa di trasporto mediante autobus da circostanze estranee ai suoi compiti in materia di trasporti, come le conseguenze di una cattiva gestione finanziaria generale non inerente al settore dei trasporti. Il finanziamento pubblico di questi ultimi disavanzi non specificamente settoriali può essere autorizzato solo in applicazione delle disposizioni generali dell'art. 87, nn. 2 e 3, CE.

87 Orbene, va considerato che le perdite accumulate dalla Combus non sono state causate direttamente ed esclusivamente dal servizio di trasporto in quanto tale, ma risultano essenzialmente dalla gestione generale dell'impresa, in particolare dalla presentazione di offerte di prezzo troppo basso per vincere le gare d'appalto.

88 Occorre aggiungere che i contratti che la Combus ha concluso con le autorità competenti in esito alle gare d'appalto prevedevano già la retribuzione — proposta dalla Combus stessa nelle sue offerte — che era, in via di principio, sufficiente per la fornitura di servizi di trasporto, senza che essa percepisse una compensazione statale. Ai sensi del regime contrattuale introdotto dal regolamento n. 1893/91, che ha modificato le disposizioni del regolamento n. 1191/69, occorreva dunque riferirsi a tali contratti, soli punti di collegamento validi, per determinare i pagamenti idonei ad essere autorizzati in quanto finanziamento del servizio di trasporto mediante autobus. A tale effetto, l'art. 14, n. 2, lett. c), del regolamento n. 1191/69 prevede esplicitamente la possibilità di inserire nei detti contratti clausole addizionali e modifiche «segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili».

89 Orbene, la decisione impugnata, lungi dal menzionare tali mutamenti imprevedibili nel caso della Combus e dall'analizzare le perdite causate dai contratti di trasporto individuali, si riferisce alla situazione finanziaria globale della Combus (v. la tabella 7 che figura al punto 3.1 della decisione impugnata) ed elenca diversi importi ripartiti tra gli anni 1998-2008 (aiuti di Stato, annullamento di debiti, spese di ristrutturazione, investimenti, ecc.) per giungere alla conclusione (v. punto 3.1 della decisione impugnata in fine) che il «il saldo, vale a dire DKK [Y] (valore del 2001), è assimilato ad un aiuto di Stato che deve essere esaminato conformemente al regolamento n. 1191/89». Tale impostazione globale e forfettaria della Commissione è incompatibile con il regime contrattuale, avente ad oggetto contratti di trasporto individuali, introdotto dall'art. 14 del regolamento citato.

90 Dinanzi al Tribunale, la Commissione ha fatto riferimento alla sentenza del Tribunale 27 febbraio 1997, causa T-106/95, FFSA e a./Commissione, (Racc.

pag. II-229, pag. 178) che ha ammesso la compensazione del costo supplementare generato dall'adempimento della missione particolare incombente ad un'impresa incaricata della gestione di un servizio di interesse economico generale quando la concessione dell'aiuto si riveli necessaria affinché la suddetta impresa possa garantire il rispetto degli obblighi di servizio pubblico ad essa imposti in condizioni di equilibrio economico. Secondo la Commissione, l'aiuto di cui trattasi nel caso di specie ha consentito alla Combus proprio di assumere in condizioni di equilibrio economico gli obblighi di servizio pubblico ad essa incombenti su tutte le sue linee di autobus.

91 Tuttavia, questa giurisprudenza non può essere applicata nella fattispecie. Infatti, l'impresa di cui trattasi nella sentenza FFSA e a./Commissione, citata, vale a dire La Poste, aveva svolto compiti di servizio pubblico rientranti in un settore riservato che, in quanto tale, non era esposto a concorrenza: l'impresa La Poste era obbligata a fornire un servizio postale universale su tutto il territorio nazionale, a tariffe uniformi e a condizioni di qualità simili, senza riferimento alle situazioni particolari ed al grado di redditività economica di ogni operazione individuale. A tal fine, l'impresa La Poste si era dovuta dotare di infrastrutture i cui costi non erano coperti dalle tariffe, circostanza che spiegava le compensazioni statali che le sono state versate.

92 Nella fattispecie, invece, tutte le attività di trasporto esercitate dalla Combus e da tutte le altre imprese di trasporto mediante autobus attive sul mercato danese del trasporto pubblico stradale erano aperte alla concorrenza; non si trattava di un settore riservato ad una sola impresa i cui costi specifici risultanti dallo svolgimento di un servizio pubblico dovevano essere compensati per eliminare gli svantaggi finanziari gravanti sull'impresa rispetto ad imprese che le facevano concorrenza in altri settori. Tutte le imprese di trasporto attive su tale mercato si trovavano in una stessa situazione: erano libere di partecipare alle gare d'appalto e di offrire alle autorità di trasporto il prezzo contrattuale che corrispondeva al loro interesse economico, pur essendo obbligate a rispettare i loro impegni contrattuali dopo la conclusione di un contratto di trasporto.

93 Tale analisi non è contraddetta dal fatto che la Combus doveva effettivamente eseguire i contratti che la legavano alle autorità competenti. Si tratta in tal caso di un obbligo inerente a qualsiasi contratto bilaterale che non può, di per sé, giustificare una compensazione sotto la forma dell'aiuto di cui trattasi nel caso di specie. Anche se ogni contratto di cui la Combus era titolare implicava l'esecuzione di un servizio pubblico e la Combus era l'unica impresa chiamata a svolgere tale servizio sulle linee ad essa assegnate, non può essere trascurato che la Combus aveva già beneficiato, sul piano contrattuale, dell'applicazione del regolamento n. 1191/69 quanto alla retribuzione prevista nei suoi contratti di servizio pubblico.

94 Inoltre, non è stato dimostrato, nella decisione impugnata, che solo il salvataggio finanziario della Combus fosse idoneo a garantire il funzionamento del regime concorrenziale esistente sul mercato danese del trasporto pubblico mediante autobus. La Commissione ed il governo danese si sono limitati ad affermare che il fallimento della Combus avrebbe implicato un grave rischio di perturbazione del servizio di trasporto che tale impresa assicurava, poiché i suoi concorrenti non sarebbero stati in grado di rilevare le sue attività da un giorno all'altro. Contrariamente a tali presunzioni e affermazioni vaghe, la ricorrente ha osservato nel suo ricorso, senza essere contraddetta dalla Commissione e dal governo danese, che il mercato danese del trasporto mediante autobus è capace di adattarsi rapidamente alle richieste delle autorità competenti in materia di trasporti e che, in caso di liquidazione di un'impresa aggiudicataria, si può facilmente fare ricorso ad altre imprese finché non venga indetta una nuova gara d'appalto. Di conseguenza, altri operatori avrebbero potuto rilevare i contratti di trasporto assicurati dalla Combus nel caso di una liquidazione di quest'ultima.

95 Occorre aggiungere che il regime danese delle gare d'appalto prevede il rinnovo quinquennale di ogni contratto di servizio pubblico mediante linea di autobus (v. punto 2.1 della decisione impugnata). Poiché la possibilità di un rinnovo dei titolari di contratto era inerente a tale regime, non si può affatto sostenere che il rilevamento delle attività della Combus da parte di altre imprese di autobus prima della scadenza quinquennale dei contratti della Combus sarebbe stata idonea a perturbare lo svolgimento del servizio di trasporto sulle linee interessate.

96 Dato che la Commissione ed il governo danese fanno valere una deroga al principio di divieto degli aiuti di Stato, essi avrebbero dovuto dimostrare che erano soddisfatte tutte le condizioni di applicazione di tale deroga. Orbene, essi non hanno esposto in modo circostanziato le ragioni per le quali, in caso di fallimento della Combus, lo svolgimento del servizio di trasporto sulle linee servite da quest'ultima non sarebbe più stato possibile a condizioni economicamente accettabili (v., in analogia, sentenza Commissione/Francia, cit., punto 101).

97 In risposta ad un quesito del Tribunale, la Commissione ha inoltre sostenuto che il versamento della somma di DKK [Y] soddisfaceva le condizioni elencate al punto 95 della sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, citata, e non poteva più quindi essere considerato un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87, n. 1, CE.

98 A tal riguardo, è sufficiente constatare che contrariamente a quanto sostiene la Commissione, il versamento di DKK [Y] non soddisfa tutte le condizioni elencate dalla sentenza citata. Infatti, come è stato esposto sopra ai punti 75-83, la Combus non è stata effettivamente incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, come richiesto dal punto 89 della sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, citata. In ogni caso, dalla decisione impugnata, in particolare dalla presentazione della tabella 7 e dal calcolo della somma di DKK [Y] (v. punto 3.1 della decisione impugnata in fine), non emerge che gli elementi in base ai quali è stata calcolata la compensazione controversa siano stati stabiliti preventivamente in modo oggettivo e trasparente, come richiesto dai punti 90 e 91 della detta sentenza.

99 Da quanto precede risulta che il motivo relativo ad una erronea applicazione del regolamento n. 1191/69 deve essere accolto. Si deve di conseguenza annullare la decisione impugnata nella parte in cui essa ha autorizzato l'erogazione di una somma di DKK [Y] in base a tale regolamento, senza che occorra pronunciarsi sugli altri motivi sollevati su tale punto.

Sull'aiuto di un importo di DKK [X] diretto a coprire le perdite passate accumulate dalla Combus

Sul motivo relativo ad un'erronea applicazione dell'art. 73 CE

100 Come rilevato correttamente dalla ricorrente, gli Stati membri non sono più autorizzati ad invocare direttamente il beneficio dell'art 73 CE fuori dai casi a cui fa riferimento il diritto comunitario derivato. Infatti, dal momento che il regolamento n. 1191/69 non è applicabile e che il versamento di DKK [X] ricade nell'ambito di applicazione dell'art. 87, n. 1, CE, è il regolamento (CEE) del Consiglio 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130, pag. 1), che enuncia, in modo esaustivo, le condizioni in base alle quali le autorità degli Stati membri possono concedere aiuti ai sensi dell'art. 73 CE (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, citata, punti 107 e 108).

101 Di conseguenza, va accolto il motivo diretto contro la decisione impugnata nella parte in cui autorizza il versamento di DKK [X] in base all'art. 73 CE.

Sui motivi relativi ad una violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE e ad un'applicazione erronea degli orientamenti

— Argomenti delle parti

102 La ricorrente sostiene che l'aiuto accordato alla Combus per un importo di DKK [X] non è coperto né dall'art. 87, n. 3, lett. c), CE né dagli orientamenti in

quanto esso non può in alcun caso essere considerato come un aiuto alla ristrutturazione. A tal riguardo, essa sottolinea l'assenza di un piano di ristrutturazione e fa valere che la Danimarca non ha mai considerato i primi aiuti versati come idonei a rientrare nell'art. 87, n. 3, lett. c), CE, ma ha concluso che essi non rientravano nell'ambito di applicazione dell'art. 87, n. 1, CE. Per tale ragione non sarebbe stato presentato alcun piano di ristrutturazione.

103 La ricorrente afferma che la Combus conduceva una politica di crescita aggressiva concludendo appalti in perdita. Tale politica sarebbe stata all'origine dei suoi esercizi deficitari, in particolare nel 1998, nel 1999 e nel 2000. Gli aiuti accordati alla Combus avrebbero avuto l'unico scopo di coprire tali perdite e di garantire la sopravvivenza di un'impresa detenuta dallo Stato. Potrebbe dunque trattarsi solo di aiuti al salvataggio o al funzionamento. Orbene, l'art. 87, n. 3, lett. c), CE non autorizzerebbe gli aiuti al funzionamento Quanto alle disposizioni relative agli aiuti al salvataggio, esse non sarebbero state ritenute pertinenti nella decisione impugnata. Di conseguenza, nessun fondamento giuridico permetterebbe la loro autorizzazione.

104 Secondo la Commissione, l'argomento della ricorrente è inoperante. Infatti, la decisione impugnata sarebbe stata basata a titolo principale sull'art. 73 CE per quanto riguarda l'aiuto relativo alle perdite del passato. Essa si baserebbe sull'idea che tale aiuto è una compensazione per il compimento di una missione di servizio pubblico in materia di trasporto.

105 La Commissione precisa che sono state adottate misure di razionalizzazione in base ad un piano di ristrutturazione che prevedeva, in particolare, l'acquisto di nuovi autobus, il licenziamento di una parte del personale, la vendita di taluni attivi e la realizzazione di alcuni risparmi. La presentazione di tali misure avrebbe portato la Commissione ad esaminare se il finanziamento pubblico potesse essere autorizzato in quanto aiuto alla ristrutturazione. Tuttavia essa avrebbe preso in considerazione il fatto che un aiuto alla ristrutturazione deve rendere l'impresa

beneficiaria capace di produrre utili di modo che essa non dipenda più da sovvenzioni pubbliche. Orbene, il trasporto regionale mediante autobus sarebbe un'attività esercitata in condizioni non redditizie, poiché richiede la concessione di sovvenzioni pubbliche.

106 Non si potrebbe tuttavia escludere che l'aiuto in questione contribuisca allo sviluppo del settore interessato ai sensi dell'art. 87, n. 3, CE. Infatti, le misure adottate dalle autorità danesi, in particolare l'aggiudicazione mediante gare d'appalto, contribuirebbero al rafforzamento della concorrenza in quanto offrono a diversi operatori privati la possibilità di parteciparvi. L'adeguamento della Combus, ex impresa pubblica, ai suoi concorrenti privati si inserirebbe in tale ottica, tanto più che la Combus doveva realizzare risparmi, ridurre il suo personale e rinnovare il suo parco autobus per poter svolgere meglio i suoi compiti. A parere della Commissione, questa razionalizzazione dell'ex impresa pubblica contribuisce al miglioramento delle condizioni di concorrenza sul mercato in questione, in quanto una restrizione del settore pubblico contribuisce in generale a promuovere il libero scambio.

107 La Commissione sostiene anche che la decisione impugnata può essere intesa nel senso che essa menziona una ristrutturazione «sui generis» che porta ad una redditività parimenti «sui generis» di un'impresa incaricata di una missione di servizio pubblico. Infatti, se si ammette che la ristrutturazione di un'impresa di servizio pubblico è diretta solo alla razionalizzazione intrinseca di questa — che diventa redditizia, di per sé, se si fa astrazione dagli obblighi di servizio pubblico– gli aiuti accordati per coprire le perdite del passato potrebbero essere qualificati come aiuti alla ristrutturazione, benché la Combus debba ancora ricevere sovvenzioni per l'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico.

108 La Commissione ripropone, tuttavia, la sua tesi secondo cui gli argomenti sollevati dalla ricorrente in tale contesto sono, in ogni caso, di rilevanza ridotta, poiché la decisione impugnata non è in definitiva basata sull'art. 87, n. 3, lett. c), CE. Nello stesso ordine di idee, la Commissione considera privi di pertinenza gli

argomenti sollevati dalla ricorrente per far valere che l'aiuto in questione costituisce un aiuto al funzionamento. Dato che non si tratta di un aiuto alla ristrutturazione nel senso stretto del termine, non sarebbe stato necessario un previo piano di ristrutturazione.

109 Pur ammettendo che gli orientamenti richiedono un collegamento con un piano di ristrutturazione, la Commissione sostiene che le diverse misure di razionalizzazione adottate dalle autorità danesi — vale a dire la riforma dello statuto del personale che faceva parte del piano di privatizzazione a partire dal 1998 e la privatizzazione stessa intervenuta nel 2000 — hanno perseguito un medesimo scopo: il passaggio della Combus ad un esercizio commerciale. Tali misure sarebbero intervenute in un solo e medesimo ambito comprendente diverse iniziative finanziarie ed operative. Il fatto che il piano di privatizzazione sia stato portato a termine solo nel 2000 non escluderebbe che esso possa essere considerato un piano predeterminato nelle sue grandi linee. Tale piano sarebbe stato finalizzato in corso d'opera, con l'aiuto di un investitore privato, vale a dire la Arriva.

110 Nella sua controreplica, la Commissione aggiunge che le autorità danesi le hanno sottoposto un piano commerciale («business plan») per la Combus in cui esse hanno presentato il loro intervento di ristrutturazione in relazione alla privatizzazione della Combus. La nozione di processo di razionalizzazione sarebbe già esistita nel momento in cui la modifica dello status del personale è stata decisa. In tale contesto, la Commissione si riferisce ai lavori preparatori di due leggi sottoposte al Parlamento danese nel 1995 e nel 1998. Secondo la Commissione non è necessario che un piano di ristrutturazione di tale tipo sia finalizzato in anticipo, ma basta che gli aiuti da esaminare derivino dall'attuazione di tale piano, cosa che sarebbe avvenuta nella fattispecie.

— Giudizio del Tribunale

111 Occorre ricordare che, nella decisione impugnata, la Commissione, dopo aver constatato il soddisfacimento delle condizioni di esistenza di un aiuto alla

ristrutturazione, sottolinea (punto 3.4.7 della decisione impugnata) che la «redditività della Combus deve ancora essere esaminata dato che la società cesserà di essere una persona giuridica distinta [dopo la sua cessione alla Arriva] e che tale redditività dipende anche dall'aiuto concesso ai sensi del regolamento n. 1191/69. Tale stato dei fatti può rendere del tutto teorica l'analisi di cui sopra». La Commissione conclude (punto 3.7 della decisione impugnata) che il versamento della somma di DKK [X] «può essere eventualmente considerato compatibile con l'art. 87, n. 3, lett. c), CE o almeno con l'art. 73 CE, [(...) esso] può essere assimilato ad un aiuto alla ristrutturazione diretto a ridurre l'indebitamento, legato a perdite anteriori, e a contribuire alla realizzazione del piano di ristrutturazione e costituisce, in ogni caso, una compensazione per le perdite ai sensi dell'art. 73 CE che può essere applicato direttamente».

112 Nelle sue memorie, la Commissione ha tentato di spiegare questo ragionamento incerto ed ambiguo precisando che, nella decisione impugnata, essa ha in primo luogo affrontato l'aspetto «aiuto alla ristrutturazione» e, in secondo luogo, completato, per sicurezza, la sua analisi riferendosi alle disposizioni relative alle attività di servizio pubblico. I motivi della ricorrente diretti contro l'autorizzazione di un «aiuto alla ristrutturazione» sono stati qualificati dalla Commissione come inoperanti perché la decisione impugnata era basata sull'art. 73 CE in quanto fondamento normativo principale. Le considerazioni relative alla «ristrutturazione» non sarebbero state determinanti, poiché la Combus non era veramente redditizia.

113 Al contempo la Commissione sembra aver modificato la sua analisi relativa alla redditività della Combus ritenendo che si potrebbe parlare di una ristrutturazione «sui generis» che porta ad una redditività «sui generis». Ammettendo che la ristrutturazione di un'impresa a cui sia affidata l'esecuzione di un servizio pubblico sia diretta solo alla razionalizzazione intrinseca di questa, l'aiuto accordato per coprire le perdite del passato potrebbe essere qualificato come aiuto alla ristrutturazione, benché la Combus debba ancora ricevere compensazioni per l'adempimento dei suoi obblighi di servizio pubblico.

114 Di fronte a questa presa di posizione della Commissione, occorre constatare che la decisione impugnata non può essere interpretata nel senso che il collegio dei membri della Commissione ha accordato un'autorizzazione chiara, incondizionata e definitiva dell'erogazione dell'importo di DKK [X], basata sull'art. 87, n. 3, lett. c), CE e sugli orientamenti. La tesi della Commissione deve essere considerata, al contrario, come l'espressione di un serio dubbio sulla redditività della Combus ai sensi della disposizione citata e degli orientamenti, dubbio che tuttavia la Commissione non si sentiva obbligata a chiarire poiché l'art. 73 CE le sembrava costituire un fondamento normativo sufficiente per l'autorizzazione dell'aiuto in questione. Orbene, poiché quest'ultima disposizione non può essere invocata a tale effetto (v. punti 100 e 101 sopra), il versamento di DKK [X] non trova più una valida autorizzazione nella decisione impugnata.

115 Anche a voler ritenere — contrariamente a quanto emerge dalla sentenza del Tribunale 25 giugno 1998, cause riunite T-371/94 e T-394/94, British Airways e a./Commissione (Racc. pag. II-2405, punti 116 e 117) — che la decisione impugnata possa essere validamente completata dalla nuova nozione di redditività che gli agenti della Commissione hanno esposto dinanzi al Tribunale, la questione della redditività della Combus non sarebbe risolta. Infatti, la Commissione ha espressamente dichiarato, in risposta ad un quesito del Tribunale, che la valutazione della redditività della Combus doveva tener conto del fatto che una parte dell'aiuto costituiva «la compensazione di obblighi di servizio pubblico rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69», aggiungendo che, «senza tale compensazione, l'impresa non sarebbe redditizia». Orbene, come è stato esposto sopra ai punti 75-99, alla Combus non è stata affidata l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico e, in ogni caso, l'erogazione della somma di DKK [Y] autorizzata ai sensi del regolamento n. 1191/69 non soddisfa le condizioni previste da tale regolamento. Di conseguenza, la redditività della Combus non può essere in alcun caso considerata acquisita.

116 Di conseguenza, vanno accolti i motivi diretti contro la decisione impugnata in quanto essa autorizza l'erogazione di DKK [X] in base all'art. 87, n. 3, lett. c), CE e agli orientamenti, senza che vi sia bisogno di esaminare se le altre condizioni di esistenza di un aiuto alla ristrutturazione siano soddisfatte, in particolare quella relativa all'esistenza di un piano di ristrutturazione conforme ai requisiti degli orientamenti.

117 Da quanto precede risulta che l'autorizzazione all'erogazione di DKK [X] deve essere integralmente annullata, senza che sia necessario pronunciarsi sugli altri motivi sollevati su tale punto.

Sulle spese

118 Ai sensi dell'art. 87, n. 3, primo comma, del regolamento di procedura, il Tribunale può ripartire le spese se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi. Nella fattispecie, poiché la Commissione è risultata soccombente nella parte essenziale delle sue conclusioni, sarà fatta una giusta valutazione delle circostanze della causa decidendo che essa sopporterà tutte le spese ad eccezione di quelle sostenute dal Regno di Danimarca che sopporterà le proprie spese conformemente all'art. 87, n. 4, primo comma, del medesimo regolamento.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Seconda Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

1) La decisione della Commissione 28 marzo 2001 (aiuto n. NN 127/2000), SG (2001) D/287297, è annullata in quanto dichiara compatibile con il mercato

comune gli aiuti accordati dalle autorità danesi alla Combus A/S sotto forma di conferimenti di capitali di un importo di DKK [Y] e di DKK [X].

2) **Il ricorso, per il resto, è respinto.**

3) **La Commissione sopporterà le proprie spese, nonché quelle sostenute dalla ricorrente.**

4) **Il Regno di Danimarca sopporterà le proprie spese.**

Forwood Pirrung Mengozzi

Meij Vilaras

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 16 marzo 2004.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

J. Pirrung

Indice

Fatti e procedimento ..... II - 925

Antefatti della controversia ..... II - 925

Decisione impugnata ..... II - 929

Procedimento ..... II - 932

Conclusioni delle parti ..... II - 934

Sulla ricevibilità e sulla portata dei ricorsi ..... II - 935

Nel merito ..... II - 936

Sull'aiuto di un importo di DKK 140 milioni diretto a coprire gli oneri speciali legati allo status di pubblico dipendente degli impiegati della Combus ..... II - 937

Sull'aiuto di un importo di DKK 100 milioni diretto a finanziare il passaggio degli impiegati della Combus dallo status di pubblico dipendente a quello di agente a contratto ..... II - 939

Sull'aiuto di un importo di DKK [Y] diretto a coprire le perdite future della Combus II - 942

Argomenti delle parti ..... II - 943

Giudizio del Tribunale ..... II - 946

Sull'aiuto di un importo di DKK [X] diretto a coprire le perdite passate accumulate dalla Combus ..... II - 955

Sul motivo relativo ad un'erronea applicazione dell'art. 73 CE ..... II - 955

Sui motivi relativi ad una violazione dell'art. 87, n. 3, lett. c), CE e ad un'applicazione erronea degli orientamenti ..... II - 955

— Argomenti delle parti ..... II - 955

— Giudizio del Tribunale ..... II - 958

Sulle spese ..... II - 961