II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 2008

relativa all'aiuto di Stato concesso dall'Austria all'impresa *Postbus* nel distretto di *Lienz* C 16/07 (ex NN 55/06)

[notificata con il numero C(2008) 7034]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/845/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sul SEE, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli [1],

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettere del 2 agosto 2002 [2] e del 23 agosto 2003 [3], un'impresa privata di bus austriaca ha presentato una denuncia alla Commissione concernente il presunto aiuto di Stato concesso nel 2002 *dall'autorità di trasporto pubblico tirolese (Verkehrsverbund Tirol GmbH, di seguito Verkehrsverbund Tirol) alla sua concorrente, l'impresa pubblica Postbus AG (di seguito Postbus). Con lettera del 14 luglio 2005* [4] *la Commissione ha* chiesto informazioni alle autorità austriache in merito a tale denuncia. Con lettera del 3 ottobre 2005 [5] il governo austriaco ha fornito alla Commissione le informazioni richieste.

(2) Con lettera del 30 maggio 2007 [6] la Commissione ha informato l'Austria della propria decisione di avviare un procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, avente ad oggetto l'aiuto in questione.

(3) La decisione della Commissione è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha invitato i terzi interessati a presentare osservazioni [7].

(4) Con lettera del 18 luglio 2007 [8], l'Austria ha trasmesso alla Commissione le sue osservazioni.

(5) Con lettera del 24 luglio 2007 [9] il denunciante ha informato la Commissione che non era più interessato a dar seguito alla controversia.

(6) La Commissione non ha ricevuto osservazioni in merito da parte di altri soggetti interessati.

[1] GU C 162 del 14.7.2007, pag. 19.
[2] Protocollata con riferimento TREN(2002) A/63803.
[3] Protocollata con riferimento TREN(2002) A/68846.
[4] Protocollata con riferimento TREN(2005) A/113701.
[5] Protocollata con riferimento TREN(2006) A/15295.
[6] Protocollata con riferimento C(2007) 2209 definitivo.
[7] Cfr. nota 1.
[8] Protocollata con riferimento TREN(2007) A/38864.
[9] Protocollata con riferimento TREN(2007) A/39395.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLA MISURA

2.1. Misura oggetto dell'inchiesta

2.1.1. *Contesto*

(7) Il Verkehrsverbund Tirol è un'impresa pubblica con statuto privato. Enti analoghi, che esistono in tutte le altre regioni, sono comunemente chiamati Verkehrsverbundgesellschaften. Tali organismi sono responsabili della programmazione e del coordinamento del trasporto con autobus nella rispettiva regione. Secondo la Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (legge federale sull'organizzazione del trasporto pubblico di passeggeri, di seguito ÖPNRV-G), tali enti ottengono concessioni annuali dal rispettivo Bundesland, per assicurare un adeguato trasporto pubblico di passeggeri nella regione.

(8) Il 12 luglio 2002 il Verkehrsverbund Tirol e la Postbus hanno concluso un contratto di servizio pubblico per il trasporto pubblico di passeggeri sulle linee di autobus numeri 5002, 5008, 5010, 5012, 5014, 5050 e 5052 nel distretto di Lienz.

(9) In base al diritto amministrativo austriaco, un operatore di bus deve detenere una licenza per essere autorizzato a operare su una linea di bus. L'assegnazione della licenza è indipendente dalla conclusione di un contratto di servizio pubblico.

(10) La Postbus deteneva già le relative licenze per operare sulle sette linee previste contrattualmente prima della conclusione di tale contratto di servizio pubblico. La Postbus aveva richiesto le licenze di propria iniziativa, senza essere sicura di ricevere una compensazione. Pertanto, le linee in questione sono considerate disciplinate dalla normativa austriaca poiché vengono gestite «eigenwirtschaftlich» (a scopo di lucro). La distinzione tra eigenwirtschaftlich (interesse commerciale) e gemeinwirtschaftlich (nell'interesse pubblico) è importante alla luce delle norme austriache in materia di appalti pubblici, in quanto soltanto i contratti di servizio pubblico per linee che operano come gemeinwirtschaftlich sono soggette alle norme in materia di appalti pubblici. Pertanto, il contratto di servizio pubblico oggetto della presente decisione è stato assegnato senza una procedura di appalto pubblico.

2.1.2. *Descrizione dettagliata del contratto di servizio pubblico in esame*

(11) Il contratto ha come oggetto la fornitura a titolo oneroso dei servizi di trasporto con autobus da parte della Postbus. Il contratto ha prodotto i suoi effetti dal 1º gennaio 2002, in modo retroattivo. Si tratta di un contratto a tempo indeterminato e ciascuna delle parti, a partire dal dicembre 2006, ha diritto di recesso previo preavviso comunicato sei mesi prima.

(12) Per il calcolo della remunerazione, il contratto distingue tra le Bestelleistungen e le Bestandsleistungen.

(13) Quanto alle Bestelleistungen, il contratto comprende essenzialmente prestazioni di servizi di trasporto con bus per le quali viene versata una compensazione fissa. La parte IV (3) del contratto prevede che 204 807 km siano considerati come Bestelleistungen. La parte XIII del contratto prevede che la Postbus riceva ogni anno un importo di 527 000 EUR, oltre all'imposta sul volume d'affari. Il pagamento avviene in dodici rate ripartite nel corso dell'anno.

(14) Quanto alle Bestandsleistungen, il contratto comprende prestazioni di servizi di trasporto in bus per le quali viene versata una compensazione costituita dalla somma di tre componenti. La parte IV (3) del contratto prevede che 952 761 km siano considerati come Bestelleistungen. La parte X (2) stabilisce la remunerazione per le Bestandsleistungen in 1 690 000 EUR per il 2002. La parte X (3) prevede che tale remunerazione sia composta come segue:

a) la compensazione d'interconnessione (Verbundabgeltung), il cui importo è fissato ogni anno per ogni linea, in funzione del numero di persone trasportate;

b) le entrate derivanti dalla vendita dei biglietti, al netto dell'imposta sul volume d'affari restituite alla Postbus;

c) le entrate derivanti dalla compensazione concessa dal ministero federale della Sanità, della gioventù e della famiglia in base all'applicazione di tariffe ridotte riservate a studenti e apprendisti, ai sensi dell'articolo 29 ÖPNRV-G e dei contratti conclusi ai sensi degli articoli 30 f) e 30 j) della Familien Lasten Ausgleichs Gesetz (FLAG) — (legge relativa alla compensazione degli oneri familiari) tra il ministero e la Postbus.

(15) Per il primo anno di contratto, la Verbundabgeltung è fissata in 1 690 000 EUR, meno le entrate derivanti dalla vendita dei biglietti e meno le compensazioni per gli obblighi tariffari. Al momento della conclusione del contratto, le parti non conoscevano ancora le entrate derivanti dalle compensazioni per gli obblighi tariffari. Pertanto, nel contratto non è fissato l'importo complessivo della Verbundabgeltung.

(16) In sintesi, il prezzo pagato dal Verkehrsverbund Tirol alla Postbus per il 2002 era di 2 217 000 EUR (comprese le entrate derivanti dalla vendita dei biglietti restituiti). Come controprestazione la Postbus aveva l'obbligo di fornire 1 157 568 km di servizio di bus secondo gli orari e sulle linee previste dal contratto. Il prezzo pagato per km era in media di 1,92 EUR.

2.1.3. *Evoluzione storica del sistema austriaco*

(17) La distinzione tra Bestellleistungen e Bestandsleistungen si spiega soprattutto sulla base di considerazioni storiche, in particolare con l'evoluzione della Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G) che stabilisce l'organizzazione e il finanziamento del trasporto pubblico nelle zone rurali austriache.

(18) L'articolo 10, paragrafo 1, dell'ÖPNRV-G prevede che le imprese di trasporto pubblico austriache con autobus, come la Postbus, hanno il diritto di ottenere dallo Stato federale una compensazione per le perdite di gestione relative al trasporto pubblico fino al 1º giugno 1999 (Alteinnahmegarantie).

(19) Per il periodo dal 1º giugno 1999, è previsto che lo Stato federale versi un importo corrispondente alla somma pagata annualmente, in base alla Alteinnahmegarantie, agli enti regionali incaricati dell'organizzazione del trasporto pubblico, le già citate Verkehrsverbundgesellschaften. Queste ultime utilizzano tali importi per commissionare servizi di trasporto per bus da parte delle imprese di autobus. Prima dell'aggiudicazione di questi servizi, le Verkehrsverbundgesellschaften devono pianificare i servizi di trasporto nella propria regione, in conformità degli articoli 11, 20 e 31 dell'ÖPNRV-G (articolo 10, comma 2, dell'ÖPNRV-G). Dette disposizioni definiscono i parametri economici e i parametri di qualità da rispettare nel trasporto pubblico.

(20) A partire dal 2001, lo Stato federale ridurrà annualmente di un quinto gli importi che versa alle Verkehrsverbundgesellschaften (articolo 10, paragrafo 3, dell'ÖPNRV-G).

(21) Gli articoli 14 e seguenti dell'ÖPNRV-G definiscono le condizioni per la creazione e l'organizzazione delle Verkehrsverbundgesellschaften. In particolare, l'articolo 19, paragrafo 1, dell'ÖPNRV-G stabilisce l'obbligo, per le Verkehrsverbundgesellschaften, di sostituire il sistema dell'Alteinnahmegarantie, entro 5 anni a partire dal 1999, con un sistema di contratti di servizio pubblico.

2.1.4. *Giustificazione del prezzo previsto nel contratto di servizio pubblico*

(22) Prima di firmare il contratto di servizio pubblico, il Verkehrsverbund Tirol ha utilizzato tre diversi metodi per verificare se la compensazione del servizio pubblico prevista nel contratto fosse giustificata, vale a dire: i costi per chilometro (Prüfung nach Kilometersätzen), i costi per voce di costo (Prüfung nach Kostensätzen) e i costi in funzione delle diverse categorie di costo (Prüfung nach Einzelkostenpositionen).

2.2. **Valutazione iniziale della Commissione**

(23) Nella decisione che ha avviato il procedimento, la Commissione ha sollevato dubbi sulla questione se il contratto di servizio pubblico concluso tra Verkehrsverbund Tirol e Postbus rispettasse il secondo dei cosiddetti criteri Altmark ([10]). Poiché i quattro criteri Altmark sono cumulativi, essa non ha valutato nel dettaglio se il terzo e il quarto criterio fossero soddisfatti, concludendo comunque che l'esistenza di un aiuto di Stato non poteva essere esclusa.

(24) Rispetto alla possibile compatibilità di tale aiuto di Stato con il mercato comune, nella decisione di avviare il procedimento non si esclude che l'aiuto possa essere compatibile con il mercato comune in base all'articolo 73 del trattato CE e all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, 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 ([11]). In particolare, la Commissione ha considerato che l'importo della compensazione pagata a *Postbus* non superava quanto era necessario per coprire i costi sostenuti per adempiere agli obblighi contrattuali, tenendo conto delle relative entrate e di un ragionevole profitto per adempiere agli obblighi.

(25) Tuttavia, la Commissione ha ritenuto che, poiché non era stata bandita una gara d'appalto, e poiché un diretto concorrente di *Postbus* sosteneva che questa avrebbe ricevuto una sovracompensazione, occorresse dare a tale concorrente e ad altri terzi interessati la possibilità di presentare osservazioni sui metodi utilizzati dall'Austria per verificare i costi ed evitare sovracompensazioni, prima di stabilire in maniera definitiva se Postbus avesse effettivamente ricevuto una sovracompensazione o no. Per questi motivi la Commissione ha sollevato dubbi sulla questione se la Postbus abbia ricevuto una sovracompensazione per fornire un servizio pubblico in base a un contratto di servizio pubblico.

3. **OSSERVAZIONI DELL'AUSTRIA**

(26) Le osservazioni dell'Austria riguardano:

a) la relazione tra i criteri Altmark e il regolamento (CEE) n. 1191/69;

b) l'applicazione del secondo criterio Altmark nel presente caso;

c) l'applicazione del terzo e del quarto criterio Altmark nel presente caso, in particolare i metodi utilizzati per verificare i costi ed evitare una sovracompensazione;

d) la compatibilità del contratto di servizio pubblico con il regolamento (CEE) n. 1191/69.

Rapporto tra i criteri Altmark e il regolamento (CEE) n. 1191/69

(27) L'Austria ritiene che l'articolo 73 del trattato CE e il regolamento (CEE) n. 1191/69, adottato sulla sua base, costituiscano una lex specialis rispetto all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Pertanto, ogni volta che un contratto di servizio pubblico soddisfa i criteri di cui all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, non esiste un aiuto di Stato e pertanto non occorre valutare il contratto di pubblico servizio in questione ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e dei criteri Altmark. L'Austria basa tale interpretazione sul punto 37 della sentenza *Altmark*, che così statuisce:

([10]) Tali criteri sono stati stabiliti dalla Corte di giustizia e nella sentenza del 24 luglio 2003, *Altmark*, causa C-280/00, Racc. I-7747, per valutare se la compensazione di un servizio pubblico costituisca o meno un aiuto di Stato.

([11]) GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1.

«Di conseguenza, occorre subito esaminare se il regolamento (CEE) n. 1191/69 sia applicabile ai servizi di trasporto di cui trattasi nella causa principale. Solo in caso negativo occorrerà verificare l'applicazione delle disposizioni generali del trattato riguardanti gli aiuti di Stato alle sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale.»

3.1. **Applicazione del secondo criterio Altmark nel presente caso**

(28) L'Austria sostiene che anche se il regolamento (CEE) n. 1191/69 non riguarda l'esistenza degli aiuti di Stato, ma soltanto la compatibilità con il mercato comune, il contratto di servizio pubblico concluso tra il Verkehrsverbund Tirol e la Postbus soddisfa comunque i quattro criteri Altmark.

(29) Per quanto riguarda il secondo criterio Altmark, l'Austria spiega che tanto la remunerazione per le Bestellleistungen, quanto quella per le Bestandsleistungen sono state stabilite in anticipo in modo oggettivo e trasparente. Rispetto alle Bestelleistungen, l'Austria spiega che si tratta di un contratto netto, in quanto Postbus riceve un prezzo fisso per ciascun km percorso dall'autobus pari a 2,57 EUR/km ([12]). Pertanto, il prezzo era stato fissato in anticipo, utilizzando il criterio obiettivo e trasparente «prezzo per km percorso».

(30) Rispetto alle Bestandsleistungen, l'Austria spiega che il prezzo era stato concordato in anticipo dalle parti come somma fissa, cioè 1,69 milioni di EUR per percorrere 952 761 km. Peraltro, non era stato fissato con esattezza l'importo distinto dei tre componenti del pagamento, cioè gli introiti per la vendita dei biglietti, la compensazione per gli obblighi tariffari e la compensazione per il sistema di traffico integrato. L'Austria chiarisce che la spiegazione sta nella natura stessa delle tre componenti, due delle quali dipendono dal numero di passeggeri trasportati e la terza dalla differenza tra il prezzo totale concordato e la somma dei primi due elementi.

(31) Anche sotto questo profilo, l'Austria conclude che il contratto è un contratto netto, in quanto Postbus riceve un prezzo fisso di 1,77 EUR per ogni km percorso dall'autobus e che il prezzo, pertanto, era stato fissato anticipatamente, utilizzando il criterio oggettivo e trasparente «prezzo per km percorso».

([12]) 527 000 EUR: 204 807 km = 2,57 EUR/km.

3.2. **Applicazione del terzo e del quarto criterio Altmark nel presente caso, in particolare metodi per verificare i costi ed evitare la sovracompensazione**

(32) L'Austria sostiene che il Verkehrsverbund Tirol ha escluso la sovracompensazione per Postbus verificando il prezzo pagato a Postbus per km in base alla media del settore, utilizzando tre diversi metodi: i costi per chilometro, i costi per voce di costo e i costi in funzione delle diverse categorie di costo.

(33) Nella loro risposta alla decisione di avviare il procedimento, l'Austria ha fornito alla Commissione ulteriori informazioni concernenti due dei metodi usati per verificare i costi relativi ai servizi di trasporto ed evitare sovracompensazioni, cioè la verifica dei costi in funzione dei costi per voce di costo e la verifica dei costi in base alle diverse categorie dei costi. Le autorità austriache ritengono che non siano necessarie spiegazioni ulteriori rispetto alla verifica del costo per chilometro ([13]).

(34) Le autorità austriache ritengono che queste verifiche dei costi assicurino l'osservanza del terzo e quarto criterio Altmark (rispettivamente insussistenza di sovracompensazione e impresa media, gestita in modo efficiente).

3.2.1. *Verifica dei costi per voce di costo*

(35) Mediante il metodo «verifica dei costi di riferimento», il Verkehrsverbund Tirol ha confrontato i costi di riferimento di Postbus con i costi medi del settore in questione.

(36) In base ai costi medi del settore, occorre che Postbus risponda ai seguenti obiettivi di costi per il contratto di pubblico servizio nel distretto di Lienz:

Voce di costo	Costo
Costi del personale	[…] (*) EUR
Costi per carburante e manutenzione	[…] EUR
Costi del veicolo (ammortamento)	[…] EUR
Costi amministrativi	[…] EUR
Totale	[…] EUR

(*) Informazione confidenziale.

(37) L'Austria fornisce le seguenti spiegazioni dettagliate per tali voci di costo.

([13]) Per le spiegazioni fornite dall'Austria rispetto alla fase della valutazione preliminare, cfr. punti 98 e 99 della decisione di avviare il procedimento.

3.2.1.1. Costi del personale

(38) L'Austria ha basato il calcolo del costo del personale su 54 290 ore di guida («Lenkerstunden») per linea operata. L'Austria ha chiarito che questo importo è basato sui km necessari per operare in base al programma, compreso il tempo di sosta, ma escludendo i viaggi andata e ritorno fino ai capolinea/garage dei bus, i periodi di riposo ecc. Secondo l'Austria, il Verkehrsverbund Tirol ha fornito un servizio di livello relativamente alto con 21 km all'ora ([14]), considerato che la media per l'Austria è di 16-18 km all'ora.

(39) Le autorità austriache hanno affermato che la tariffa oraria lorda per un'ora di guida è pari a […] EUR (compresi tutti i costi relativi a diritti, tasse, garage, manutenzione, nonché costi amministrativi e personale supplementare). Tale importo è composto come segue: l'accordo collettivo del 2002 per impiegati delle imprese del settore privato prevede una tariffa media netta di 7,55 EUR. A questo importo occorre aggiungere in una prima fase gli oneri per il lavoro la domenica e i giorni festivi il pagamento degli straordinari, le tasse e la previdenza sociale. Una volta presi in considerazione tali costi supplementari la tariffa oraria media è pari a 16,30 EUR.

(40) Oltre a questa tariffa oraria, c'è un onere supplementare di circa […] % per i costi del personale addetto al garage, allo smistamento e all'amministrazione. Tenendo conto di queste spese generali, un'ora di trasporto con bus genera costi pari a […] EUR.

(41) Moltiplicando il numero annuo di ore di guida per la tariffa media si ottengono costi complessivi per il personale pari a […] EUR ([15]).

3.2.1.2. Costi per carburante e manutenzione

(42) Per quanto riguarda i costi del carburante e della manutenzione, il Verkehrsverbund Tirol sostiene un costo pari a […] EUR per ogni km previsto (1 157 568 km), per un totale di […] EUR. Tale importo include tutti i costi relativi ai veicoli, eccetto i costi per il finanziamento, ammortamento e controlli

(43) L'Austria spiega dettagliatamente le modalità del calcolo. L'ipotesi è che per le linee nel distretto di Lienz occorrono 4 bus lunghi 15 m e un consumo di carburante di 45 litri per 100 km e 21 bus lunghi 12 m con un consumo di carburante di 36 litri per 100 km. Il consumo complessivo di carburante di tale parco veicoli è valutato in 478 000 litri. In base al prezzo del diesel di […] EUR/litro, i costi totali per il carburante sono pertanto pari a […] EUR.

(44) I costi di manutenzione sono valutati in […] EUR per bus (costi per il personale e per il materiale), in totale […] EUR per 25 bus. I costi per il carburante e la manutenzione ammontano complessivamente a […] EUR.

(45) Tale cifra è già superiore a […] EUR che era stata presa come punto di riferimento. Pertanto, le autorità austriache concludono che la voce di costo «carburante e manutenzione» è valutata in modo molto contenuto.

3.2.1.3. Costi per l'acquisto e per il deprezzamento dei veicoli

(46) I costi per l'acquisto e il deprezzamento dei veicoli pari a […] EUR si basano sui seguenti presupposti:

a) le linee del bus devono operare con 4 bus di 15 m di lunghezza e 21 bus di 12 m di lunghezza;

b) il contratto di servizio pubblico stabilisce che l'età media del parco veicoli non deve superare 6 anni, e che ogni anno almeno il 10 % del parco veicoli dev'essere rinnovato;

c) il prezzo d'acquisto di un bus di 12 m è di […] EUR; il rendimento annuo del capitale è del 5 % e il periodo di ammortamento è di 8 anni. Pertanto, la rendita per veicolo è pari a […] EUR;

d) tuttavia, poiché il contratto prevede l'uso dei veicoli per un periodo di 12 anni, 1/3 del parco viene usato malgrado il fatto che sia pienamente ammortizzato. Pertanto, i costi per l'acquisto e la svalutazione dei veicoli riguardano soltanto 2/3 del parco veicoli, vale a dire 16 veicoli.

(47) Sulla base di queste ipotesi, i costi annuali per l'acquisto e l'ammortamento di veicoli ammontano a […] EUR ([16]).

3.2.1.4. Costi amministrativi

(48) Nel calcolo dei costi il Verkehrsverbund Tirol ha fissato i costi amministrativi, pari a […] EUR, al […] % di tutti gli altri costi ([17]). Tale importo copre il canone di locazione degli uffici e le apparecchiature da ufficio.

([14]) Il risultato di 21 km può essere ottenuto dividendo il numero totale di chilometri per il numero di ore di guida: 1 157 568 km: 54 290 ore = 21,32 km/ora.

([15]) 54 290 ore × […] EUR/ora = […] EUR.

([16]) […] EUR.

([17]) […] EUR (costi per voce) × […] % = […] EUR

3.2.2. *Verifica dei costi in base alle diverse categorie di costo*

(49) La verifica dei costi in base alle diverse categorie di costo consiste in un calcolo di plausibilità delle diverse categorie di costo. Verkehrsverbund Tirol ha stabilito i seguenti costi come parametri di riferimento:

Categorie di costo	Costo
Costi di guida	[…] EUR
Costi del personale (eccetto i costi del conducente)	[…] EUR
Costi del veicolo (ammortamento)	[…] EUR
Costi del carburante	[…] EUR
Costi dei pneumatici	[…] EUR
Altri costi (riparazione, manutenzione, ecc.)	[…] EUR
Costi amministrativi	[…] EUR
Totale	[…] EUR

(50) Anche questi parametri di riferimento sono spiegati in maggior dettaglio.

3.2.2.1. Costi di guida

(51) Il Verkehrsverbund Tirol ha basato il calcolo dei costi di guida relativamente a 28 autisti, che, secondo l'Austria, è una cifra bassa a fronte di 25 bus, se si tiene conto di vacanze, assenze per malattia ecc. Sebbene il contratto collettivo per i lavoratori subordinati soggetti al diritto privato delle imprese di bus preveda uno stipendio lordo di […] EUR (senza oneri o imposte), il Verkehrsverbund Tirol ha sostenuto soltanto […] EUR. Perciò i costi del personale ammontano a […] EUR.

3.2.2.2. Costi del personale

(52) Per quanto riguarda gli altri costi del personale per quanto riguarda l'amministrazione, lo smistamento e i servizi di garage, il Verkehrsverbund Tirol ha sostenuto uno stipendio lordo annuale di […] EUR per impiegato. Vi erano 8 impiegati. Pertanto, gli altri costi del personale ammontano a […] EUR.

3.2.2.3. Costi dei veicoli

(53) I costi dei veicoli sono basati sullo stesso presupposto utilizzato per la verifica dei costi per voce.

3.2.2.4. Costi del carburante

(54) Per quanto riguarda i costi del carburante, il Verkehrsverbund Tirol si è basato su un consumo di carburante di 465 000 litri. Il prezzo medio pagato per il carburante era di […] EUR al litro. Pertanto i costi globali per il carburante ammontano a […] EUR ([17]).

3.2.2.5. Costi dei pneumatici

(55) Rispetto ai costi degli pneumatici, il Verkehrsverbund Tirol ha sostenuto un prezzo di acquisto pari a […] EUR per due paia di pneumatici ogni anno per 25 bus, che ammontano a […] EUR di spese.

3.2.2.6. Costi vari

(56) I costi del materiale per veicoli, manutenzione, assicurazione, tasse ecc., sono valutati in circa […] EUR all'anno. È compresa l'assicurazione per ogni veicolo, pari a […] EUR all'anno e costi del materiale pari a […] EUR per chilometro percorso. La manutenzione per 25 bus ammonta a […] EUR all'anno. Il canone di locazione per lo spazio del garage con una superficie di 1 500 m^2 è pari a […] EUR all'anno.

3.2.2.7. Costi amministrativi

(57) I costi amministrativi sono valutati in circa […] EUR al mese, cioè […] all'anno.

3.2.3. *Conclusioni dell'Austria sul terzo e quarto criterio Altmark*

(58) L'Austria conclude che il Verkehrsverbund Tirol ha valutato il prezzo pagato a Postbus sulla base di una stima adeguata, realistica e prudente di quanto un'impresa media di bus avrebbe speso per eseguire un contratto del genere. Essa sottolinea che il prezzo pagato a Postbus, cioè 2 217 000 EUR, ricade nella gamma dei due valori emersi dal controllo dei costi, e cioè rispettivamente 2 224 965 e 2 205 619.

(59) Pertanto, l'Austria ritiene che si possa escludere l'esistenza di una sovracompensazione a favore di Postbus, e che il prezzo pagato a Postbus corrisponda al prezzo che un'impresa media, efficiente e adeguatamente attrezzata con mezzi di trasporto avrebbe chiesto per eseguire i servizi di trasporto in questione.

3.3. **Compatibilità del contratto di servizio pubblico con il regolamento (CEE) n. 1191/69**

(60) Per le ragioni esposte nella sezione 3.3 precedente, l'Austria ritiene che anche il contratto di pubblico servizio sia pienamente conforme all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69.

4. **VALUTAZIONE GIURIDICA**

(61) Innanzitutto la Commissione deve essere confutata l'argomentazione dell'Austria, in base alla quale l'articolo 87, paragrafo 1, non sarebbe applicabile a un contratto di servizio pubblico contemplato dal regolamento (CEE) n. 1191/69.

(62) Infatti, il regolamento (CEE) n. 1191/69 è un regolamento che permette in particolare di dichiarare compatibili con il mercato comune determinati aiuti concessi dagli Stati membri sotto forma di compensazioni per l'imposizione di un obbligo di servizio pubblico e che esenta gli Stati membri dall'obbligo di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE di notificare gli aiuti prima della loro attuazione alla Commissione.

(63) Tuttavia, le norme relative agli aiuti di Stato di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 si applicano soltanto alle misure che costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. In altre parole, il regolamento (CEE) n. 1191/69 è un regolamento sulla compatibilità.

(64) Pertanto, occorre in primo luogo analizzare se i pagamenti previsti dal contratto tra la Postbus e il Verkehrsverbund Tirol costituiscano o no aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. In tal caso occorre analizzare in un secondo tempo se essi siano compatibili con il mercato comune.

4.1. **Esistenza di un aiuto**

(65) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, «salvo deroghe contemplate dal presente trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino i minaccino di falsare la concorrenza».

(66) Gli operatori del settore degli autobus, come Postbus, esercitano un'attività economica, cioè il trasporto di persone in cambio di una remunerazione; si tratta pertanto di imprese ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(67) Il pagamento delle sovvenzioni a favore della Postbus viene eseguito dal Verkehrsverbund Tirol, che è finanziato dal Land del Tirolo e dal governo federale. Il pagamento di tali somme pertanto viene effettuato per mezzo di risorse statali.

(68) Inoltre, si pone la questione se la Postbus benefici, attraverso il contratto di servizio pubblico che è oggetto della presente decisione, di un vantaggio economico selettivo. La Corte ha precisato i criteri da applicare per valutare se si sia in presenza o meno di una compensazione per un servizio pubblico nella sentenza «Altmark Trans» ([18]):

«sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione qualora debbano essere considerate una compensazione atta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. […]».

Secondo la Corte, si ravvisa tale fattispecie se vengono soddisfatti i quattro criteri seguenti:

«— in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro,

— in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente,

— in terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento,

— in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.»

4.1.1. *Impresa beneficiaria effettivamente incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti*

(69) L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dà la seguente definizione degli obblighi di servizio pubblico: «Per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.»

([18]) Sentenza della Corte nella causa C-280/00, *Altmark Trans* [2003] Racc. I-7747, come citata.

(70) Il contratto concluso tra la Postbus e il Verkehrsverbund Tirol formalizza esigenze specifiche, imposte al fornitore di servizi, per garantire la realizzazione di una rete di trasporti equilibrata in vista del carattere rurale e della scarsa densità della popolazione nonché delle caratteristiche geografiche delle zone servite. Tali elementi sono tali da dissuadere un operatore di siffatti servizi dal proporre questi ultimi su base puramente commerciale. L'impresa Postbus ha l'obbligo di offrire tali servizi e gli orari da rispettare, così come le linee sulle quali questi ultimi devono essere proposti sono chiaramente stabiliti nell'ambito contrattuale, come precisato al punto 2 del contratto.

(71) Pertanto, emerge dal contratto concluso tra la Postbus e il Verkehrsverbund Tirol che la Postbus è effettivamente incaricata di un servizio pubblico di trasporto nel distretto di Lienz. Di conseguenza, il primo criterio Altmark è soddisfatto.

4.1.2. *Parametri in base ai quali è calcolata la compensazione stabiliti preventivamente in modo obiettivo e trasparente*

(72) In secondo luogo, occorre stabilire se i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione sono stati preventivamente stabiliti in modo obiettivo e trasparente.

(73) Il contratto distingue tra il pagamento per le Bestellleistungen e i pagamenti per le Bestandsleistungen. Come chiarito dall'Austria nella sua risposta alla decisione di aprire il procedimento formale d'esame, il contratto prevede per le due categorie di servizio di trasporto di corrispondere una remunerazione per chilometro di trasporto effettuato. Il prezzo per chilometro è di 2,57 EUR/km per le Bestellleistungen e di 1,77 EUR/km per le Bestandsleistungen. Le Bestandsleistungen si distinguono dalle Bestellleistungen solo per il fatto che una delle componenti della compensazione viene corretta, in modo tale che l'importo di 1,77 EUR/km sia sistematicamente rispettato.

(74) Deve essere rilevato che la fissazione della compensazione in base a un prezzo per chilometro da corrispondere e del numero totale dei chilometri da effettuare costituisce una prassi corrente per i contratti di trasporto con autobus, e ciò è vero in particolare se è l'autorità pubblica incaricata dell'organizzazione del trasporto pubblico che assume il rischio per le entrate provenienti dalla vendita dei biglietti. Dopo aver riesaminato il contenuto dei contratti, in base a ulteriori spiegazioni dell'Austria, la Commissione constata che, contrariamente al risultato della sua analisi preliminare ai punti 64-71 della decisione di avviare il procedimento, il contratto concluso tra la Postbus e il Verkehrsverbund Tirol costituisce un contratto di questo tipo.

(75) La fissazione della compensazione in base a un prezzo per chilometro da corrispondere e del numero totale dei chilometri da effettuare soddisfa il secondo criterio Altmark, poiché il prezzo per chilometro e il numero totale dei chilometri da effettuare sono stabiliti preventivamente e in modo obiettivo e trasparente.

(76) Pertanto il secondo criterio Altmark è soddisfatto.

4.1.3. *Insussistenza di sovracompensazione*

(77) Emerge dai punti da 96 a 102 della decisione di avviare il procedimento che la Commissione ritiene che il metodo scelto dal Verkehrsverbund Tirol per assicurare una mancanza di sovracompensazione, cioè la verifica del prezzo chiesto dall'impresa di auto utilizzando tre metodi diversi di raffronto con i valori medi osservati nel settore di cui trattasi, può essere accettato come prova dell'insussistenza di una sovracompensazione.

(78) Nella presente fattispecie, la Commissione aveva tuttavia considerato che, visto il fatto che non è stato pubblicato un bando di gara, e che un concorrente diretto della Postbus sosteneva che la Postbus aveva ricevuto una sovracompensazione, era opportuno dare sia a tale concorrente che a tutti i terzi interessati la possibilità di pronunciarsi sui metodi di verifica dei costi da parte dell'Austria, prima di poter concludere con certezza che la Postbus non riceve una sovracompensazione.

(79) Occorre innanzitutto rilevare che il denunciante ha informato la Commissione di non essere più interessato alla presente controversia. In secondo luogo va constatato che nessun terzo ha contestato l'insussistenza di sovracompensazione.

(80) La Commissione ritiene inoltre che l'Austria abbia fornito ulteriori spiegazioni che dimostrano che il prezzo pagato dal Verkehrsverbund Tirol alla Postbus costituisce un prezzo plausibile e adeguato per i costi medi osservati nel settore dell'industria in questione e le esperienze dell'amministrazione pubblica. Le sezioni da 3.3.1 a 3.3.3 supra ricapitolano i metodi di calcolo e di confronto e le conclusioni che ne derivano. Più in generale, un metodo come quello dello spazio che raffronta sistematicamente a posteriori in tre maniere diverse la compensazione con i costi del settore permette di assicurare l'insussistenza di sovracompensazione. Nell'ipotesi in cui tale confronto portasse a ravvisare una sovracompensazione, l'Austria dovrebbe attivarsi per ottenerne la restituzione.

(81) La Commissione conclude su tale base che la Postbus non riceve sovracompensazione per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico che costituisce l'oggetto della presente decisione e che il terzo criterio Altmark è pertanto soddisfatto.

4.1.4. *Prezzo corrispondente al costo di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto*

(82) Occorre ancora verificare se il prezzo pagato dal Verkehrsverbund Tirol alla Postbus corrisponde al costo di una impresa media gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto. Per verificare se questo criterio è soddisfatto occorre analizzare le tre componenti in modo separato.

4.1.4.1. Costo di un'impresa media

(83) A questo proposito, va constatato anzitutto che per i suoi calcoli di verifica l'Austria si è basata su parametri standard osservati in media nel settore dell'industria in questione. Pertanto, si può ritenere che tali parametri riflettano la suddetta media.

(84) Di conseguenza, il costo della Postbus corrisponde al costo di un'impresa media austriaca.

4.1.4.2. Costo di un'impresa gestita in modo efficiente

(85) Inoltre, si pone la questione se il costo della *Postbus* corrisponda altresì al costo di un'impresa gestita in modo efficiente. Nel settore del trasporto con autobus, che per molto tempo è stato dominato da monopoli e dall'assegnazione di appalti senza gare, non tutte le imprese attive sul mercato sono necessariamente imprese gestite in modo efficiente.

(86) Anzitutto occorre constatare che l'Austria non ha fornito spiegazioni circa il modo con cui questi parametri riflettono la media di un'impresa gestita in modo efficiente. Ad esempio, la Commissione ritiene che l'Austria avrebbe potuto basarsi sui costi medi delle imprese che, negli ultimi anni, sono riuscite ad aggiudicarsi un numero significativo di appalti nel settore.

(87) Inoltre va osservato che vi è una differenza di 0,80 EUR/km tra il prezzo per chilometro per le Bestellleistungen e il prezzo per chilometro per le Bestandleistungen. Ciò sembra indicare che la Postbus dispone di un certo margine per migliorare la propria efficienza per quanto riguarda le Bestellleistungen.

(88) Si deve quindi concludere che l'Austria non ha dimostrato che il prezzo pagato dal Verkehrsverbund Tirol alla Postbus corrisponde al costo di una impresa gestita in modo efficiente e che, di conseguenza, il quarto criterio Altmark non è soddisfatto. Pertanto il quarto criterio Altmark non è soddisfatto.

4.1.4.3. Conclusioni sul rispetto dei criteri Altmark

(89) Poiché i quattro criteri sono cumulativi, il fatto che uno dei quattro criteri non è soddisfatto induce la Commissione automaticamente a concludere che i pagamenti in oggetto devono essere considerati nel senso che concedono un vantaggio economico selettivo all'impresa Postbus.

4.1.5. *Distorsione di concorrenza e impatti sugli scambi*

(90) L'impresa Postbus è attiva sul mercato del trasporto con autobus in tutta l'Austria, e detiene una quota importante del mercato. La concessione di un vantaggio economico a tale impresa può pertanto creare una distorsione di concorrenza.

(91) Nella presente fattispecie, in particolare, si può ravvisare una distorsione di concorrenza dal fatto che il finanziamento pubblico viene concesso all'impresa che detiene la licenza per il trasporto con autobus nel distretto in questione. Pertanto, tale finanziamento pubblico potenziale impedisce ad altre imprese di ottenere le licenze per lo sfruttamento per le linee di trasporto pubblico, poiché rafforza la posizione delle imprese beneficiarie e permette loro di offrire condizioni dal punto di vista commerciale più favorevoli al momento del rinnovo delle licenze.

(92) Per quanto riguarda il potenziale della misura in oggetto di incidere sugli scambi tra gli Stati membri, va anzitutto sottolineato che il mercato dei trasporti locale o regionale del trasporto pubblico è un mercato aperto alla concorrenza in Austria e in altri Stati membri, nel senso che non esiste un monopolio nazionale di una o più imprese su tale mercato.

(93) In tale contesto occorre rammentare i punti 77 e seguenti della sentenza Altmark Trans, nella quale la Corte ha così statuito:

«[…] non è affatto escluso che una sovvenzione pubblica concessa a un'impresa attiva solo nella gestione di servizi di trasporto locale o regionale e non di servizi di trasporto al di fuori del suo Stato d'origine possa, tuttavia, incidere sugli scambi tra Stati membri.

Infatti, quando uno Stato membro concede una sovvenzione pubblica a un'impresa, la fornitura di servizi di trasporto da parte della suddetta impresa può risultarne invariata o incrementata, con la conseguenza che le possibilità delle imprese aventi sede in altri Stati membri di fornire i loro servizi di trasporto sul mercato di tale Stato membro ne risultano diminuite (v., in tal senso, sentenze 13 luglio 1988, causa 102/87, Francia/Commissione, Racc. pag. 4067, punto 19; 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione, Racc. pag. I-1603, punto 26, e Spagna/Commissione, cit., punto 40).

[…]

Pertanto, la seconda condizione per l'applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato, in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.»

(94) Pertanto, non si può escludere che le possibilità delle imprese stabilite in altri Stati membri di fornire i loro servizi di trasporto sul mercato austriaco siano diminuite per la misura in oggetto.

(95) Di conseguenza, il finanziamento pubblico concesso alla Postbus dal Verkehrsverbund Tirol ha un potenziale tale da creare distorsioni di concorrenza e da incidere sugli scambi tra Stati membri.

4.1.6. *Conclusioni*

(96) Poiché il quarto criterio Altmark non è soddisfatto e tutte le altre condizioni di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono soddisfatte, va stabilito che i pagamenti in oggetto costituiscano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(97) Occorre pertanto valutare se tale aiuto possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune.

4.2. **Compatibilità dell'aiuto**

(98) L'articolo 73 del trattato CE prevede che per il trasporto terrestre «sono compatibili con il presente trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio».

4.2.1. *La giurisprudenza Altmark sull'applicabilità dell'articolo 73*

(99) La Corte ha statuito che «l'articolo 77 (ora articolo 73 del trattato CE) del trattato prevede che gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il trattato. A seguito dell'emanazione del regolamento (CEE) n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, gli Stati membri non sono più autorizzati a invocare l'applicazione dell'articolo 77 del trattato (divenuto articolo 73 CE) — a tenore del quale gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il trattato — al di fuori dei casi previsti dal diritto comunitario derivato. Così, nei casi in cui il regolamento (CEE) n. 1191/69, 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, non sia applicabile e le sovvenzioni di cui trattasi ricadano nella sfera dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato (divenuto, in seguito a modifica, articolo 87, paragrafo 1, CE), il regolamento (CEE) n. 1107/70 enuncia, in modo esaustivo, le condizioni in base alle quali le autorità degli Stati membri possono concedere aiuti ai sensi dell'articolo 77 del trattato» ([19]).

(100) Pertanto, si pone la questione se il regolamento (CEE) n. 1191/69 o il regolamento (CEE) n. 1107/70 contengano regole di compatibilità per gli aiuti di Stato applicabili nella presente fattispecie.

4.2.2. *Compatibilità in base al regolamento (CEE) n. 1191/69*

4.2.2.1. Ambito d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69

(101) L'ambito d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 è definito come segue all'articolo 1, paragrafi 1 e 2:

«1. Il presente regolamento si applica alle imprese di trasporto che forniscono servizi nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. Gli Stati membri possono escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali.

2. Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

— "servizi urbani ed extraurbani", servizi di trasporto che soddisfano le esigenze di un centro o di un agglomerato urbano e quelle del trasporto fra detto centro o agglomerato e la rispettiva periferia,

— "servizi regionali", servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze di trasporto di una regione.»

(102) L'Austria si è avvalsa della facoltà di escludere talune imprese dall'ambito d'applicazione del regolamento: in base all'articolo 2 del Privatbahnunterstützungsgesetz 1998 ([20]), le imprese attive esclusivamente nell'ambito dei servizi urbani ed extraurbani sono escluse dall'ambito d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(103) Tuttavia, nella presente fattispecie, i servizi in questione sono servizi regionali e pertanto il regolamento (CEE) n. 1191/69 si applica a questi ultimi.

4.2.2.2. Regime scelto dall'Austria

(104) L'articolo 1, paragrafi da 3 a 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69 descrive i due diversi regimi, cioè il regime dell'imposizione degli obblighi di servizio pubblico e il regime contrattuale tra i quali gli Stati membri possono scegliere l'organizzazione e il finanziamento del trasporto pubblico.

([19]) Sentenza della Corte nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH* [2003] Racc. I-7747, punti 101, 106, 107. Regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio (GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1).

([20]) Bundesgesetzblatt I 1994/519.

«3. Le competenti autorità degli Stati membri sopprimono gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, definiti dal presente regolamento, imposti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

4. Per garantire servizi di trasporto sufficienti tenendo conto segnatamente dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio o per offrire particolari condizioni tariffarie a favore di determinate categorie di passeggeri le competenti autorità degli Stati membri possono concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto. Le condizioni e le modalità di tali contratti sono definite nella sezione V.

5. Tuttavia, le competenti autorità degli Stati membri possono mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2 per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri. Le condizioni e le modalità, compresi i metodi di compensazione, sono definiti nelle sezioni II, III e IV. Quando un'impresa di trasporto svolge contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, i servizi pubblici devono formare oggetto di sezioni distinte che rispondano come minimo ai seguenti requisiti:

a) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti;

b) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa.»

(105) L'Austria ha scelto un regime contrattuale (articolo 19 dell'ÖPNRV-G). Di conseguenza, le norme applicabili per le misure in oggetto si trovano nella sezione V del regolamento (CEE) n. 1191/69.

4.2.2.3. Applicazione della sezione V del regolamento (CEE) n. 1191/69

(106) La sezione V del regolamento (CEE) n. 1191/69 consiste in un unico articolo, cioè l'articolo 14, che così recita:

«1. Per "contratto di servizio pubblico" s'intende un contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro e un'impresa di trasporto allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti.

In particolare il contratto di servizio pubblico può comprendere:

— servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità,

— servizi di trasporto complementari,

— servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi,

— adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

2. Il contratto di servizio pubblico comprende tra l'altro i seguenti punti:

a) le caratteristiche dei servizi offerti, segnatamente le norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;

b) il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto, che si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate, come pure le modalità delle relazioni finanziarie tra le due parti;

c) le norme relative alle clausole addizionali e alle modifiche del contratto, segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili;

d) il periodo di validità del contratto;

e) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.

3. I mezzi finanziari utilizzati per la fornitura di servizi di trasporto che formano oggetto di un contratto di servizio pubblico possono appartenere all'impresa o essere messi a sua disposizione.

4. L'impresa che desidera metter fine o apportare modifiche sostanziali ad un servizio di trasporto che essa fornisce alla collettività in modo continuo e regolare e che non è coperto dal contratto o dall'obbligo di servizio pubblico ne informa le autorità competenti dello Stato membro con un preavviso di almeno tre mesi. Questa disposizione non pregiudica le altre procedure nazionali che disciplinano il diritto di metter fine o di apportare modifiche ad un servizio di trasporto.

5. Dopo aver ricevuto l'informazione di cui al paragrafo 4 le autorità competenti possono imporre il mantenimento del servizio ancora per un anno al massimo dalla data del preavviso e notificano tale decisione all'impresa almeno un mese prima della scadenza del preavviso. Esse possono pure prendere l'iniziativa di negoziare l'istituzione o la modifica di un servizio di trasporto.

6. Gli oneri derivanti alle imprese di trasporto dagli obblighi previsti al paragrafo 5 formano oggetto di compensazioni secondo i metodi comuni enunciati alle sezione II, III e IV.»

(107) Il contratto concluso tra la Postbus e il Verkehrsverbund Tirol è un contratto concluso tra un'autorità competente di uno Stato membro e un'impresa di trasporti con lo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti.

(108) Tale contratto comporta in particolare: servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità; servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri; adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

(109) Pertanto, tale contratto può essere qualificato come contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(110) Va rilevato che sia la finalità («fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti») sia il contenuto dei contratti di servizio pubblico («norme di continuità, regolarità, capacità e qualità», a determinate tariffe e condizioni «per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi», «adeguamenti dei servizi alle reali esigenze» ecc.) non sono diversi da quelli che costituiscono l'oggetto degli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato o dagli enti pubblici. È stato tuttavia già chiarito supra che la compensazione per tali prestazioni è un aiuto a favore del prestatore.

(111) In tal senso, si osserva anzitutto che l'obiettivo del legislatore al momento dell'emanazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 era di definire a quali condizioni «gli aiuti […] corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico» menzionati all'articolo 73 del trattato CE sono compatibili con il mercato comune. L'applicazione dell'articolo 73, e quindi anche l'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69, presuppone la presenza di un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Ebbene, pur se il contenuto dei contratti può essere contemplato dalla nozione dell'articolo 73 «servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico», la forma dello strumento, il contratto e l'insussistenza di obbligo imposto unilateralmente, non dovrebbero in sé e per sé costituire un ostacolo alla possibile dichiarazione di compatibilità degli aiuti contenuti eventualmente nelle tariffe. Infatti, per qualificare una prestazione, che sia imposta dallo Stato o che sia stabilita consensualmente dalle parti in un contratto, quale obbligo di servizio pubblico, il fattore decisivo si individua nel contenuto della prestazione stessa e non nella forma con la quale si esprime [21]. La Commissione ne trae la conclusione che nulla osta giuridicamente a che un aiuto contenuto nelle tariffe delle prestazioni previste da un contratto di servizio pubblico possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune. Si sottolinea che tale soluzione è stata altresì scelta dai colegislatori nel nuovo regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia [22]. Tuttavia, in base all'articolo 12, tale regolamento entrerà in vigore soltanto il 1º dicembre 2009. Pertanto, non è applicabile al contratto in questione, che è stato concluso prima dell'entrata in vigore di tale regolamento.

(112) In mancanza di condizioni precise per la compatibilità nel regolamento (CEE) n. 1191/69, la Commissione considera che i principi generali del trattato CE, della giurisprudenza e della sua prassi decisionale in altri settori possono risultare applicabili per determinare la compatibilità di tali aiuti.

(113) Tali principi sono stati sintetizzati dalla Commissione in modo generico nella parte 2.4 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico [23]. Per quanto riguarda la compatibilità degli aiuti contenuti nelle tariffe pagate da un'autorità pubblica a un prestatore di un servizio pubblico, tale disciplina prevede al punto 14 quanto segue:

«L'importo della compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi, nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. L'importo della compensazione comprende tutti i vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma.»

(114) I pagamenti del Verkehrsverbund Tirol alla Postbus devono pertanto essere dichiarati compatibili con il mercato comune qualora soddisfino tali condizioni.

(115) Tali condizioni corrispondono esattamente al terzo criterio Altmark; in tal senso, si è concluso supra che tale criterio è soddisfatto nel caso di specie.

---

[21] Cfr. in tal senso la sentenza della Corte del 24 luglio 2003, causa C-280/00, *Altmark Trans*, che riguardava un contratto di servizio pubblico tedesco [2003] Racc. I-7747; il che non ha impedito alla Corte di effettuare un'analisi aiuto-non aiuto basata sul contenuto e non sulla forma dello strumento; cfr. altresì l'articolo 4 della decisione 2005/842/CE della Commissione, del 28 novembre 2005, riguardante l'applicazione dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale, GU L 312 del 29.11.2005, pagina 67, che non fa riferimento alla forma dello strumento.

[22] GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

[23] GU L 297 del 29.11.2005, pag. 4.

(116) Si deve di conseguenza concludere che l'aiuto pubblico concesso dal Verkehrsverbund Tirol alla Postbus nell'ambito del contratto di servizio pubblico è compatibile con il mercato comune in base all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69.

4.3. **Insussistenza della dispensa dall'obbligo di notifica**

(117) L'Austria sostiene che in base all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 il contratto di servizio pubblico tra il Verkehrsverbund Tirol e la Postbus è dispensato dall'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

(118) L'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 stabilisce quanto segue: «Le compensazioni risultanti dall'applicazione del presente regolamento sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea».

(119) Pertanto si pone la questione se i pagamenti che il Verkehrsverbund Tirol effettua in base al contratto di servizio pubblico con la Postbus costituiscano compensazioni ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69.

Nella citata sentenza Danske Busvognmænd, il Tribunale di primo grado ha statuito 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'articolo 14, paragrafi 1 e 2, del detto regolamento, un regime di finanziamento specifico che non lascia spazio a compensazioni secondo i metodi fissati alle sezioni II, III e IV di tale regolamento ([24]).

(120) Emerge da tale sentenza che la nozione «compensazione di servizio pubblico» ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dev'essere interpretata in modo molto restrittivo. Essa contempla soltanto le compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico imposti in modo unilaterale a un'impresa in base all'articolo 2 del regolamento, calcolate secondo il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 del regolamento e che non devono essere notificati alla Commissione in base alla procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

(121) Per contro, i pagamenti previsti da un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, non costituiscono compensazioni ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del medesimo regolamento.

(122) Di conseguenza, i pagamenti previsti da un contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, come il contratto concluso tra il Verkehrsverbund Tirol e la Postbus, non sono dispensati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE. La loro compatibilità dev'essere quindi valutata dalla Commissione.

5. **CONCLUSIONI**

(123) Si constata che l'Austria ha illegittimamente dato corso al contratto di servizio pubblico tra il Verkehrsverbund Tirol e la Postbus — che costituisce l'oggetto della presente decisione — in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, l'aiuto di Stato previsto da tale contratto può essere dichiarato compatibile in base all'articolo 73 del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto pubblico concesso dall'Austria a favore della Postbus, mediante il contratto concluso il 12 luglio 2002 con il Verkehrsverbund Tirol, è compatibile con il mercato comune, fatte salve le condizioni e gli obblighi di cui all'articolo 2.

Articolo 2

L'Austria provvede ogni anno al raffronto della compensazione corrisposta al beneficiario con i costi medi osservati nel settore con l'ausilio dei tre metodi di cui alla sezione 3.3 della presente decisione e chiede il rimborso di qualsiasi eventuale sovracompensazione che ne risulti.

Articolo 3

La Repubblica federale d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 2008.

Per la Commissione
Antonio TAJANI
Vicepresidente

([24]) Sentenza del tribunale del 16 marzo 2004 nella causa T-157/01 *Danske Busvognmænd*, Racc. II-917, punti 77-79.