

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 C 3/08 (ex NN 102/05) — Repubblica ceca riguardante le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico per società di autobus della Moravia meridionale

[notificata con il numero C(2008) 7032]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/325/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 sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

visto il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 14,

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a dette disposizioni ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 28 giugno è pervenuta alla Commissione una denuncia della società ceca ČAS — SERVICE a.s. (di

seguito «l'autore della denuncia»). La denuncia riguardava presunti aiuti di Stato concessi dalle autorità regionali fra il 2003 e il 2005 a diversi concorrenti dell'autore della denuncia.

(2) Con lettere del 20 luglio 2005, 14 marzo 2006 e 7 dicembre 2006, la Commissione ha chiesto alle autorità ceche ulteriori informazioni riguardo a questioni sollevate dall'autore della denuncia.

(3) Le autorità ceche hanno risposto il 14 settembre 2005, 2 giugno 2006, 6 febbraio 2007 e 18 ottobre 2007.

(4) Con lettera del 15 gennaio 2008, la Commissione ha informato le autorità ceche della decisione di avviare il procedimento previsto dall'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione all'aiuto. Le autorità ceche hanno fornito le loro osservazioni sull'aiuto con lettera del 18 febbraio 2008.

(5) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* il 16 febbraio 2008 ⁽³⁾. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni sull'aiuto.

⁽¹⁾ GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 43 del 16.2.2008, pag. 19.

⁽³⁾ Cfr. nota 2.

- (6) Il 14 marzo 2008 la Commissione ha ricevuto commenti dall'autore della denuncia in qualità di terzo. Il 17 aprile 2008 questi commenti sono stati trasmessi alle autorità ceche, che sono state invitate a formulare osservazioni sulle considerazioni espresse dal terzo. Il 13 maggio 2008 le autorità ceche hanno richiesto una proroga del termine per la presentazione dei loro commenti, concessa dalla Commissione. Il 17 giugno 2008 le autorità ceche hanno presentato le loro osservazioni sui commenti del terzo.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA

- (7) L'autore della denuncia è una società per azioni attiva nel settore dei servizi regolari di trasporto mediante pullman, autoservizi a noleggio, trasporto autobus urbano nel territorio di Znojmo e di trasporti internazionali.
- (8) Fino al settembre 2004 l'erogazione di autoservizi per il trasporto pubblico regionale nella Moravia meridionale costituiva l'attività principale dell'autore della denuncia, soprattutto sulla base dei contratti conclusi con le autorità regionali. I servizi sono stati prestati nella regione della Moravia meridionale (distretti di Znojmo e Moravsky Krumlov).
- (9) L'autore della denuncia sostiene che le autorità della Moravia meridionale abbiano concesso, nel periodo compreso fra il 2003 e il 2005, un aiuto di Stato illegittimo alle imprese Bítešská Dopravní Společnost s.r.o. («Bítešská»), BK Bus s.r.o. («BK Bus»), Břežanská dopravní společnost s.r.o. («Břežanská společnost»), Znojemská dopravní společnost — PSOTA s.r.o. («PSOTA») e TREDOS spol. s.r.o. («TREDOS»). Ciò sarebbe avvenuto in seguito a una concessione di licenze né trasparente né obiettiva.
- (10) Secondo le autorità ceche la licenza costituisce un permesso accordato dalle autorità di effettuare un servizio regolare di trasporto pubblico. Lo scopo della licenza è di garantire che il servizio di trasporto mediante autobus sia effettuato solo da vettori che soddisfino determinati requisiti qualitativi. A questo riguardo, ai sensi del paragrafo 18 della legge ceca n. 111/1994 Coll. relativa ai trasporti su strada (di seguito la «legge relativa ai trasporti su strada») ⁽⁴⁾ tali requisiti comprendono in particolare l'obbligo di erogare i servizi conformemente agli orari approvati, di assicurare un determinato livello di sicurezza per i passeggeri e di pubblicare gli orari ed evidenziare sugli autobus i nomi delle linee.
- (11) Il dispositivo del paragrafo 19 della legge relativa ai trasporti su strada sancisce che per obbligo di servizio pubblico si intende «l'obbligo che il vettore adempie nell'interesse pubblico e che esso altrimenti non accetterebbe in tutto o in parte in ragione dello svantaggio economico connesso. Il governo concorda con il vettore l'obbligo di

servizio pubblico e stabilisce altresì la perdita dimostrabile per il vettore derivante dal suo adempimento. L'obbligo di servizio pubblico consiste nell'obbligo di prestare il servizio [...], nell'obbligo di trasporto [...], nell'obbligo in materia tariffaria [...]. L'obbligo di servizio pubblico nel trasporto pubblico di linea è assunto sulla base di un contratto scritto» (concluso fra le autorità competenti e il gestore) ⁽⁵⁾.

- (12) In aggiunta, le disposizioni del paragrafo 19 bis, punti 2 e 4, della legge relativa ai trasporti su strada stabilisce che «la perizia di stima preliminare della perdita dimostrata per l'intero periodo per cui si impone l'obbligo di servizio pubblico è parte integrante vincolante del contratto che istituisce l'obbligo di servizio pubblico». Le autorità competenti «stabiliscono la perdita dimostrata al livello più elevato di questa perizia di stima preliminare cui vanno aggiunti esclusivamente i costi imprevisti. [...] Se il vettore eroga anche servizi di trasporto pubblico diversi dagli obblighi di servizio pubblico o esercita altre attività, dovrà tenere una contabilità separata per gli obblighi di servizio pubblico.»
- (13) Ai sensi del paragrafo 19 bis, punto 5, della legge relativa ai trasporti su strada, «la determinazione della perdita dimostrabile, il metodo di calcolo della perizia di stima preliminare della perdita dimostrabile, le norme per l'assegnazione dei fondi dai bilanci pertinenti, i documenti necessari a supporto dei calcoli della perdita dimostrabile e il metodo di esercizio della sorveglianza governativa professionale sul finanziamento dei servizi di traffico sono fissati dal regolamento di esecuzione». Detto regolamento (ovvero il regolamento n. 50/1998 del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del 13 marzo 1998 sulla perdita dimostrabile nel settore del trasporto passeggeri su linea pubblica (di seguito «il regolamento») definisce la perdita dimostrabile nel trasporto passeggeri su linea pubblica come: «la differenza fra i costi comprovati economicamente, sommati a un margine di profitto adeguato, e l'ammontare di incassi e proventi» (di seguito «perdite»).
- (14) Nel regolamento per margine di profitto adeguato si intende «l'ammontare che, al netto delle imposte [...], non supera 1/8 del prezzo degli autobus normalmente utilizzati per il trasporto passeggeri su linea pubblica con cui si assicurano i servizi di traffico per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, ridotto dell'importo dell'ammortamento complessivo in termini reali degli stessi veicoli e della somma spesa per investimenti connessi all'espletamento del servizio di trasporto passeggeri di linea, purché l'autorità competente abbia approvato gli investimenti ai fini del loro incorporamento nel calcolo della perdita dimostrabile.»

⁽⁴⁾ Ai fini della presente decisione, si fa riferimento alle disposizioni della legge nella versione applicata al caso in esame.

⁽⁵⁾ Secondo il diritto ceco, la compensazione per i contratti di servizio pubblico corrisponde a un concetto di perdita dimostrabile. Per un caso analogo, cfr. anche la decisione della Commissione N 495/07 — Repubblica ceca — Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel (GU C 152 del 18.6.2008, pag. 21).

- (15) Con decorrenza dal 1° gennaio 2003 le autorità regionali, comprese le autorità della Moravia meridionale, sono state investite nella Repubblica ceca della responsabilità di concludere i contratti con i trasportatori perché forniscano servizi di trasporto pubblico. Le autorità della Moravia meridionale hanno confrontato i costi di fornitura del trasporto pubblico sostenuti dall'autore della denuncia con il costo medio di esercizio dei servizi di trasporto mediante autobus nella Repubblica ceca ricavato da indagini statistiche. Esse hanno concluso che i costi dell'autore della denuncia erano superiori al costo medio.
- (16) Il 24 marzo 2003, data la valutazione sopra riportata e dopo una trattativa infruttuosa con l'autore della denuncia, le autorità regionali della Moravia meridionale hanno deciso di intavolare trattative per la fornitura di servizi di trasporto con altri gestori. Esse hanno presentato ai vettori conosciuti attivi nella regione della Moravia meridionale una richiesta di presentare offerte per la fornitura di servizi di trasporto pubblico nel territorio di Znojmo. L'invito a presentare offerte è stato trasmesso a 41 vettori fra cui l'autore della denuncia. Esso prospettava che le autorità regionali fossero disposte a corrispondere ai gestori un prezzo non superiore a 26 CZK/km per la fornitura del servizio. Inoltre, contemplava un requisito per cui i gestori dovevano disporre di un sistema di trattamento elettronico ed essere in regola da un punto di vista amministrativo.
- (17) Le autorità regionali hanno ricevuto una risposta da 9 vettori che successivamente sono stati invitati a un incontro con l'autorità regionale. Una commissione giudicatrice nominata dal Consiglio regionale della Moravia meridionale ha valutato e classificato le offerte. Essa ha raccomandato che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto fossero conclusi con 6 vettori, compreso l'autore della denuncia, ovvero: Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS e l'autore della denuncia (ČAS-Service a.s.).
- (18) I criteri adottati dalla commissione giudicatrice nel valutare le offerte sono stati la chiarezza e la completezza. Inoltre, le autorità della Moravia meridionale hanno considerato, fra l'altro, il criterio di minimizzare il numero dei chilometri operativi tecnici e la coesione del territorio selezionato.
- (19) Secondo le autorità ceche, è stato reputato che l'autore della denuncia soddisfacesse i criteri di selezione solo in via condizionata, in quanto non aveva specificato chiaramente il prezzo della sua gestione dei trasporti. Durante riunioni successive, l'autore della denuncia ha poi asserito che non poteva accettare una compensazione al tasso proposto dalle autorità della Moravia meridionale nell'invito a presentare offerte.
- (20) Di conseguenza, le autorità regionali hanno stabilito che l'autore della denuncia non soddisfaceva le condizioni della procedura di selezione e che il contratto per la fornitura dei servizi di trasporto pubblico non poteva essere concluso con tale società.
- (21) I contratti sono stati stipulati con i gestori che hanno accettato che il prezzo massimo da corrispondersi per la fornitura dei servizi di trasporto pubblico sarebbe ammontato a 26 CZK/km. Secondo le autorità ceche, ciò significava che una società gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi con costi pari a 23 959 CZK/km avrebbe percepito un utile pari a 2 041 CZK/km. Il costo di 23 959 CZK/km è stato ricavato da indagini statistiche condotte ai sensi del decreto n. 89/1995 Coll. sul servizio statistico statale. Queste indagini riguardavano la fornitura di servizi di trasporto pubblico mediante autobus sul territorio della Repubblica ceca per il periodo del 2002.
- (22) Il prezzo stimato per km (non superiore a 26 CZK/km) è stato specificato nel contratto con ciascun gestore. Ciò è servito a stabilire un ammontare complessivo di proventi (prezzo al chilometro moltiplicato per il numero di chilometri) che sarebbe stato corrisposto a un gestore per la fornitura dei servizi. Da questo ammontare venivano dedotti gli incassi effettivi al fine di definire le perdite⁽⁶⁾.
- (23) Il gestore doveva fornire all'autorità le prove documentali delle entrate effettive derivanti dalla fornitura dei servizi. Solo allora si sarebbe stabilito l'ammontare finale delle perdite e avrebbe avuto luogo il pagamento della compensazione.
- (24) Oltre ai requisiti generali richiesti dalla legge relativa ai trasporti su strada per i vettori e derivanti dal fatto che tali gestori detenevano licenze, ciascun contratto stabiliva obblighi più specifici per ciascun gestore, in particolare l'obbligo di fornire servizi di trasporto su linee specifiche e con orari definiti nonché le condizioni per la modifica dei contratti e le penali in caso di inosservanza dei contratti.
- (25) Le autorità ceche hanno informato la Commissione del fatto che dopo il 2003 le autorità della Moravia meridionale avevano deciso di stipulare ulteriori contratti per la fornitura di servizi di trasporto con gli stessi gestori per il 2004 e il 2005.
- (26) Le autorità ceche hanno riconosciuto che non era stata condotta alcuna procedura specifica al fine di selezionare i gestori che avrebbero fornito i servizi di trasporto nel 2004 e nel 2005.

⁽⁶⁾ Secondo la legislazione ceca, le perdite corrispondono alla differenza fra la somma dei costi economicamente comprovati e il margine di profitto adeguato, da un lato, e quella di incassi e proventi, dall'altro.

- (27) La seguente tabella riporta i dati riguardanti gli importi delle compensazioni previste nei contratti per il 2004 (tabella 1):

Denominazione del gestore	Data del contratto	Importo massimo della compensazione previsto dal contratto
TREDOS	21.1.2004	CZK 7 364 733
	Modificato il: 31.8.2004	CZK 7 399 733
BK Bus	22.1.2004	CZK 4 349 779
Bítešská	21.1.2004	CZK 4 780 000
PSOTA	20.1.2004	CZK 18 924 849
	Modificato il: 31.8.2004	CZK 18 956 769
	17.9.2004	CZK 18 979 733
Břežanská společnost	26.1.2004	CZK 10 615 611

- (28) Inoltre, i contratti stipulati per il 2004 sono stati prorogati al 2005 (tabella 2):

Denominazione del gestore	Data del contratto	Importo massimo della compensazione previsto dal contratto
TREDOS	4.3.2005	CZK 11 457 527
	Modificato il: 31.3.2005	CZK 11 593 799
BK Bus	4.3.2005	CZK 5 244 124
Bítešská	4.3.2005	CZK 6 000 000
PSOTA	4.3.2005	CZK 20 999 640
Břežanská společnost	4.3.2005	CZK 11 953 423

- (29) Secondo le autorità ceche, per quanto concerne i servizi di trasporto nella regione della Moravia meridionale, le summenzionate imprese non hanno ottenuto nel corso del periodo 2004-2005 nessun altro finanziamento dallo Stato o mediante risorse statali.

3. MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (30) La Commissione ha deciso di avviare il procedimento sulla base delle motivazioni riportate nei considerando da 31 a 38.

3.1. Presenza dell'aiuto

- (31) La Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la terza condizione stabilita nella sentenza Altmark⁽⁷⁾ fosse soddisfatta.
- (32) Dal momento che la compensazione è stata effettuata sulla base del parametro previamente fissato (26 CZK/km) e dal momento che la remunerazione finale si fondava sulle prove delle perdite effettivamente sostenute, senza superare quanto stabilito anticipatamente nei contratti, la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che l'ammontare della compensazione non potesse superare le perdite effettive. Inoltre, la Commissione ha considerato ragionevole il margine di profitto compreso nell'importo di 26 CZK/km.
- (33) Tuttavia, la Commissione ha espresso dubbi sul concetto di costi imprevedibili nella legislazione ceca, che potrebbe servire da giustificazione per un incremento straordinario del limite massimo della compensazione.
- (34) Inoltre, la Commissione ha concluso che neanche la quarta condizione stabilita nella sentenza Altmark era soddisfatta. La Commissione ha reputato che la procedura applicata dalle autorità ceche non potesse essere considerata una procedura di appalto pubblico né una procedura in grado di assicurare che il livello della compensazione fosse determinato sulla base di un'analisi dei costi che avrebbe sostenuto un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, come richiesto dalla sentenza Altmark.
- (35) Di conseguenza, la Commissione ha considerato che non vi fossero chiare prove a dimostrazione del fatto che la compensazione non avesse concesso un vantaggio selettivo e, pertanto, dal momento che erano soddisfatte le altre condizioni di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, un aiuto di Stato ai sensi di tale disposizione.

3.2. Compatibilità

- (36) La Commissione ha osservato che la compatibilità di tale aiuto di Stato con il mercato comune andava valutata alla luce dei principi generali desunti dal trattato CE, dalla giurisprudenza della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado nonché dalla prassi decisionale della Commissione in altri ambiti del trasporto pubblico⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ Sentenza della Corte del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, in presenza di Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, punti da 88 a 93, Raccolta 2003 pag. I-7747.

⁽⁸⁾ Cfr. decisioni della Commissione: C 16/07 — Austria — Sovvenzione pubblica per Postbus nel distretto di Lienz (GU C 162 del 14.7.2007, pag. 19); C 31/07 — Irlanda — Aiuto di Stato a Società di autobus di Córas Iompair Éireann (Dublin Bus e Irish Bus) (GU C 217 del 15.9.2007, pag. 44); C 47/07 — Germania — Contratto di servizio pubblico tra Deutsche Bahn Regio e i Länder Berlino e Brandeburgo (GU C 35 dell'8.2.2008, pag. 13); C 41/08 — Danimarca — Contratto di servizio pubblico tra il ministero dei trasporti e Danske Statsbaner (non ancora pubblicata).

(37) Dopo aver esaminato le informazioni disponibili, la Commissione ha ritenuto che i principi generali che regolamentano la valutazione della compatibilità dell'aiuto fossero rispettati nel caso di specie. La fissazione a priori nella procedura di selezione di un prezzo massimo per la compensazione sulla base di un'analisi statistica nazionale ha garantito l'assenza di compensazioni eccessive per i gestori.

(38) Tuttavia, poiché nel caso di specie non vi è stata procedura di appalto pubblico e l'autore della denuncia sostiene che Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS abbiano ricevuto un aiuto di Stato illegale, la Commissione ha ritenuto di dover offrire l'opportunità all'autore della denuncia e a terzi di commentare la metodologia applicata per stabilire l'ammontare della compensazione da parte delle autorità della Moravia meridionale, prima di essere in grado di concludere con sicurezza che l'aiuto sia compatibile con l'articolo 73 del trattato CE in virtù dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999.

4. COMMENTI DELLE AUTORITÀ CECHE

(39) Le autorità ceche hanno asserito che il concetto di costi imprevedibili è regolamentato dalla legge relativa ai trasporti su strada per quanto riguarda la perizia di stima preliminare della perdita dimostrabile per l'intero periodo per cui è concluso il contratto riguardante l'obbligo di servizio pubblico. Questa stima, presentata dal vettore, costituisce una parte obbligatoria del contratto per il servizio pubblico.

(40) Il paragrafo 19 bis, punto 3, di detta legge stabilisce che la regione deve successivamente rimborsare la perdita dimostrabile fino a un ammontare che non superi la stima dell'esperto, aumentato solo dei costi dimostrabili imprevedibili. Tuttavia, la legge relativa ai trasporti su strada non enuncia una definizione più dettagliata di questo concetto, che è lasciata ai singoli acquirenti dei servizi di trasporto.

(41) La Repubblica ceca ha ricordato che i contratti di servizio pubblico conclusi dalla Regione della Moravia meridionale stabilivano una stima preliminare delle perdite. Qualora l'ammontare della perdita dimostrabile effettiva per il periodo in esame fosse stato superiore alla perizia di stima preliminare della perdita dimostrabile, la regione della Moravia meridionale avrebbe rimborsato la perdita dimostrabile solo fino a concorrenza dell'ammontare della perizia di stima preliminare. In questo contesto, il rischio di costi effettivi superiori e introiti effettivi inferiori rispetto alla stima preliminare della perdita dimostrabile era a carico dei gestori, fatti salvi i costi comprovati imprevedibili.

(42) La nozione di costi imprevedibili è stata stabilita in maggiore dettaglio nei contratti di servizio pubblico conclusi dalla regione della Moravia meridionale con i singoli

trasportatori. I costi imprevedibili riguardano situazioni che non dipendono dalla gestione delle società quali calamità naturali, interventi sui prezzi da parte dello Stato, alterazioni o variazioni delle accise, dell'IVA, ecc. La Repubblica ceca ha fornito alla Commissione i passi pertinenti dei contratti di servizio pubblico.

5. COMMENTI DA PARTE DI TERZI E OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ CECHE

(43) L'autore della denuncia è stata l'unico terzo a presentare commenti a seguito della decisione della Commissione di avviare il procedimento.

(44) I commenti dell'autore della denuncia vertevano sui seguenti aspetti:

— la tesi che i servizi di trasporto in questione non fossero stati commissionati come appalti di servizi pubblici bensì nel quadro del concetto di obblighi di servizio pubblico derivanti dalla legge relativa ai trasporti su strada,

— la tesi che la sentenza Altmark non fosse applicabile al caso di specie,

— l'opposizione a considerare l'importo di 26 CZK/km quale prezzo massimo della gestione dei servizi di trasporto per la determinazione della compensazione. L'autore della denuncia riteneva infatti che questo importo costituisse invece solo una parte della perizia di stima preliminare conformemente alla quale la perdita dimostrabile doveva essere compensata al vettore ai sensi della legge relativa ai trasporti su strada,

— la tesi che le condizioni locali della gestione del trasporto programmato pubblico non fossero state prese in considerazione nel fissare il prezzo corrisposto per la fornitura di servizi di trasporto pari a 26 CZK/km. Se tali condizioni fossero state prese in considerazione, l'importo sarebbe risultato superiore,

— la tesi che la compensazione per servizi pubblici fosse stato un mezzo per gli altri vettori per sostituire il loro parco veicoli,

— la tesi che la Commissione avrebbe dovuto valutare la denuncia anche per il periodo precedente al 1° maggio 2004,

— la tesi che i contratti di servizio pubblico avessero indotto una situazione di concorrenza fra trasporti sovvenzionati e non sovvenzionati, con una conseguente distorsione della concorrenza stessa.

- (45) Tuttavia, l'autore della denuncia non ha formulato commenti sul concetto di costi imprevedibili. L'autore della denuncia non ha nemmeno commentato il fatto che la fissazione preliminare di un prezzo massimo per la compensazione sulla base dell'analisi statistica nazionale poteva garantire l'assenza di eccessiva compensazione per i gestori. Al contrario, l'autore della denuncia ha argomentato che questo importo di riferimento pari a 26 CZK/km non avrebbe dovuto essere considerato dalle autorità ceche come un prezzo massimo di trasporto.
- (46) Pertanto, i commenti dell'autore della denuncia non hanno riguardato specificatamente i dubbi espressi dalla Commissione nella decisione di avviare il procedimento. Inoltre, la Repubblica ceca ha presentato alla Commissione le sue osservazioni sui commenti dell'autore della denuncia. Queste osservazioni hanno corroborato la valutazione della Commissione riguardo alle questioni specifiche sollevate dall'autore della denuncia.
- (47) Di conseguenza, i commenti dell'autore della denuncia non modificano la valutazione giuridica formulata dalla Commissione nella decisione di avviare il procedimento.

6. VALUTAZIONE GIURIDICA

6.1. Competenza della Commissione ad esaminare le misure concesse dai paesi che sono entrati a far parte dell'Unione europea il 1° maggio 2004

- (48) Le disposizioni di cui all'allegato IV, capitolo 3 dell'atto di adesione del 2003 costituiscono un quadro giuridico per la valutazione delle misure che sono poste in essere dagli Stati membri aderenti prima del loro ingresso nell'UE e che sono ancora applicabili dopo l'adesione.
- (49) Con particolare riferimento al settore dei trasporti le disposizioni di cui all'allegato IV stabiliscono che «i regimi di aiuti e gli aiuti individuali *istituiti* in un nuovo Stato membro *prima* della data di adesione e *ancora applicabili successivamente* a detta data sono considerati come aiuti esistenti ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, del trattato CE [...], purché siano comunicati entro quattro mesi dalla data di adesione».
- (50) Secondo la prassi decisionale consolidata ⁽⁹⁾, «le misure di aiuto concesse prima dell'adesione e non applicabili successivamente non possono essere esaminate dalla Commissione né ai sensi delle procedure di cui all'articolo 88 del trattato CE né nel quadro del meccanismo provvisorio. Solo le misure ancora atte a dar luogo, dopo l'adesione, alla concessione di aiuti aggiuntivi o all'aumento dell'importo dell'aiuto già erogato, possono essere definiti

aiuti esistenti in virtù del meccanismo provvisorio, se soddisfano le relative condizioni, e quindi sono ad esso soggette. D'altro canto, il meccanismo provvisorio non si applica nei confronti delle misure di aiuto che sono già state definitivamente e incondizionatamente concesse per un determinato ammontare prima dell'adesione. [...] Al fine di determinare se è questo il caso, il relativo criterio è l'atto giuridicamente vincolante con cui le autorità nazionali competenti si impegnano a concedere aiuti. Se non sussiste l'atto, la misura non è stata concessa prima dell'adesione e costituisce un nuovo aiuto la cui compatibilità con il mercato comune è valutata dalla Commissione in base agli articoli 87 e 88 del trattato CE. Una nuova misura deve essere valutata nel momento in cui l'aiuto è concesso; è l'impegno giuridico dello Stato che corrisponde alla concessione dell'aiuto e non la mera corresponsione dello stesso. Qualunque pagamento, presente o futuro, ai sensi di un impegno giuridico è un atto di semplice attuazione e non può essere considerato un aiuto nuovo o aggiuntivo. Pertanto, la Commissione ritiene che, per considerare una misura applicabile dopo l'adesione, vada dimostrato che essa produce un vantaggio aggiuntivo che non era noto, o non lo era precisamente, quando l'aiuto è stato concesso.»

- (51) La Commissione osserva in primo luogo che le autorità ceche non hanno comunicato i contratti elencati nella tabella 1 (tutti entrati in vigore prima del 1° maggio 2004) alla Commissione nel quadro della procedura stabilita dall'allegato IV, capitolo 3, dell'atto di adesione del 2003.
- (52) Inoltre, la Commissione osserva che, data la definizione di costi imprevedibili, spiegata a seguito della decisione di avviare il procedimento, le misure sono atte a produrre un vantaggio aggiuntivo non precisamente noto al momento dell'erogazione dell'aiuto.
- (53) Di conseguenza, tutti i contratti elencati nella tabella 1, nella misura in cui comportano aiuti di Stato, riguardano aiuti di Stato applicabili dopo l'adesione che non sono aiuti esistenti e per cui la Commissione è competente.
- (54) Per quanto concerne i contratti riportati nella tabella 2, conclusi dopo il 1° maggio 2004, la Commissione è l'istanza competente per effettuare l'indagine.

6.2. Presenza dell'aiuto

- (55) Secondo l'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, salvo deroghe contemplate dal trattato stesso, 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 o minaccino di falsare la concorrenza.

⁽⁹⁾ Decisione della Commissione C 3/05 — Polonia — Aiuto alla ristrutturazione in favore di Fabryka Samochodow Osobowych (ex. DAEWOO-FSO Motor SA) (GU C 100 del 26.4.2005, pag. 2, punti da 40 a 43).

6.2.1. *Risorse statali*

(56) La Commissione osserva che le compensazioni sono state pagate dalle autorità della Moravia meridionale con il bilancio pubblico. Pertanto, sono state concesse mediante risorse statali.

6.2.2. *Vantaggio economico selettivo*

(57) Occorre stabilire se la misura attribuisce un vantaggio economico selettivo.

(58) Dalla sentenza *Altmark* discende che «nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato come una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocarle in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricade nell'ambito di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1, del trattato. Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere taluni presupposti»⁽¹⁰⁾.

(59) In primo luogo, secondo la sentenza citata, occorre appurare che «l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e [che] detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro».

(60) La Commissione non ha sollevato dubbi per quanto riguarda il rispetto di questa condizione nella sua decisione di avviare il procedimento.

(61) Riguardo a questo requisito, la Commissione osserva che la legge relativa ai trasporti su strada fornisce una definizione dell'obbligo di servizio pubblico e stabilisce che l'obbligo di servizio pubblico nel trasporto pubblico di linea discende dal contratto stipulato per iscritto fra le autorità e il vettore. Le autorità ceche hanno fornito alla Commissione copia dei contratti e dei successivi allegati conclusi con i trasportatori.

(62) La Commissione ha osservato altresì che l'obbligo di servizio pubblico è stato chiaramente e specificatamente definito nei contratti; in particolare, i collegamenti e i periodi per cui i servizi di trasporto dovevano essere forniti erano definiti in modo chiaro per gestori specifici.

(63) In secondo luogo, va dimostrato che «i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente».

(64) La Commissione non ha sollevato dubbi per quanto riguarda il rispetto di questa condizione nella sua decisione di avviare il procedimento.

(65) La Commissione ha osservato che il prezzo massimo per i servizi di trasporto è stato fissato dalle autorità sulla base dei criteri contemplati nel paragrafo 19 *bis* della legge relativa ai trasporti su strada e del regolamento al livello di 26 CZK/km. Questo prezzo era riportato nell'invito a presentare offerte trasmesso a tutti i gestori potenzialmente interessati nel 2003. La Commissione ha osservato che il prezzo è stato stabilito sulla base di dati statistici.

(66) Il prezzo era pertanto stabilito previamente, ovvero prima che avvenisse la selezione dei gestori, in modo obiettivo e trasparente. Il parametro non è stato modificato negli allegati concordati dopo l'adesione della Repubblica ceca all'Unione europea.

(67) La terza condizione elencata nella sentenza *Altmark* è che «la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento».

(68) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha osservato che le autorità regionali hanno dichiarato nell'invito a presentare offerte che il prezzo massimo di 26 CZK/km era il prezzo che erano disposte a corrispondere ai vettori per la fornitura di servizi di trasporto.

(69) Inoltre, ha notato altresì che tutti i contratti contemplano una stima delle perdite che lo specifico gestore di autoservizi avrebbe sostenuto nel fornire i servizi di trasporto previsti dal contratto. La stima delle perdite è effettuata nel modo seguente. In primo luogo, sono calcolate le perdite nell'ipotesi in cui la società riceva 26 CZK/km più gli incassi di biglietteria dei passeggeri. Poi le perdite sono calcolate considerando solo gli incassi di biglietteria dei passeggeri. Il prezzo di 26 CZK/km comprende anche un margine di utile ragionevole, sulla base di parametri obiettivi stabiliti nel regolamento con riferimento al valore degli attivi delle imprese. I pagamenti e le corrispondenze finali della compensazione hanno luogo solo una volta che lo specifico gestore di autoservizi ha fornito la prova documentale delle perdite effettive. Se le perdite effettive sono state inferiori alle previsioni, solo le perdite effettive sono compensate. Se le perdite effettive sono state superiori alle previsioni, il livello massimo di compensazione è il livello della stima preliminare. Un aumento di questo limite massimo è possibile solo nel caso si abbiano costi imprevedibili.

⁽¹⁰⁾ Sentenza C-280/00 *Altmark*, punti 87 e 88.

- (70) Per quanto riguarda quest'ultimo concetto su cui la Commissione ha espresso dubbi nella sua decisione di avviare il procedimento, va menzionato il fatto che la nozione di costi imprevedibili è disciplinata dalla legge relativa ai trasporti su strada. Essa è stata stabilita in maggiore dettaglio nei contratti di servizio pubblico conclusi dalla regione della Moravia meridionale con i singoli gestori di servizi di trasporto. I costi imprevedibili riguardano situazioni che non dipendono dalla gestione delle imprese quali calamità naturali, interventi sui prezzi da parte dello Stato, alterazioni o variazioni delle accise, dell'IVA, ecc. I gestori devono dimostrare l'effettivo verificarsi di questi costi imprevedibili. L'esistenza di questa eccezione al prezzo massimo di trasporto non compromette la capacità del meccanismo di compensazione di assicurare che la compensazione non superi le perdite effettive ⁽¹⁾.
- (71) Pertanto, dal momento che la compensazione è stata effettuata sulla base del parametro previamente fissato (26 CZK/km) e che la remunerazione finale si fondava sulle prove delle perdite e, quindi, sui costi effettivamente sostenuti, compresi i costi imprevedibili, la Commissione ritiene che l'ammontare della compensazione non abbia potuto superare le perdite effettive e, quindi, i costi effettivi. Inoltre, la Commissione considera ragionevole l'utile di 2 041 CZK/km compreso nell'importo di 26 CZK/km, in quanto rappresenta un margine pari al 7,85 %.
- (72) Di conseguenza, la Commissione giunge alla conclusione che la terza condizione Altmark è soddisfatta.
- (73) Infine, la sentenza Altmark prevede che quando «la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico [...], il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che 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, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi».
- (74) La Commissione deve in primo luogo stabilire se la procedura applicata dalle autorità ceche avrebbe potuto essere considerata una procedura di appalto pubblico. Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha osservato che la regione della Moravia meridionale ha distribuito ai vettori noti (41) della regione un invito a presentare offerte per la fornitura di servizi di trasporto nel distretto di Znojmo.
- (75) Pertanto, la procedura ha escluso la possibilità che gestori di altre regioni o distretti fossero informati della stessa e avessero la facoltà di presentare le loro offerte. Inoltre, questa procedura ha negato la possibilità ad altri vettori di altri Stati membri di essere considerati nella scelta del gestore che avrebbe fornito i servizi. La Commissione ha osservato anche che le autorità ceche non hanno previsto alcuna procedura per la selezione dei vettori per gli anni 2004-2005, ma hanno semplicemente prorogato i contratti con i vettori scelti per la fornitura dei servizi nel 2003.
- (76) Questi fatti restano incontestabili. La Commissione può quindi concludere che la procedura applicata dalle autorità ceche non può essere considerata una procedura di gara d'appalto pubblica come richiesto dalla sentenza Altmark.
- (77) Tale conclusione non pregiudica la posizione che la Commissione potrebbe assumere sulla compatibilità delle misure in esame con le norme che disciplinano le gare d'appalto pubbliche.
- (78) Di conseguenza, la Commissione deve esaminare la seconda alternativa stabilita nella quarta condizione Altmark.
- (79) Il livello di compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi, il che dovrebbe costituire un'alternativa all'analisi del livello di compensazione stabilita mediante la gara d'appalto. Come riportato nella decisione di avviare il procedimento, secondo le autorità ceche, il prezzo contrattuale per i servizi è stato stabilito sulla base di costi statistici in base ai quali si è rilevato che un'impresa gestita in maniera efficiente e dotata di mezzi adeguati sostenendo costi per 23 959 CZK (0,87 EUR) al chilometro avrebbe ottenuto un utile di 2 041 CZK (0,08 EUR) al chilometro.
- (80) In questo contesto, la Commissione ha osservato in primo luogo che l'impiego di dati statistici si proponeva di assicurare che il prezzo fosse stabilito in riferimento ai costi di un'impresa media.
- (81) In secondo luogo, considerando che tutti i gestori che hanno preso parte alla procedura dovevano essere in possesso di una licenza per condurre la loro attività e che dovevano aver soddisfatto alcuni requisiti imposti loro nell'invito a presentare offerte, essi dovevano disporre in maniera adeguata di mezzi di trasporto per soddisfare i requisiti qualitativi richiesti.
- (82) Tuttavia, come riportato nella decisione di avviare il procedimento, il ricorso al costo dei trasporti in termini statistici non può di per sé portare alla conclusione che i gestori che hanno accettato di fornire i servizi a 26 CZK/km vadano considerati vettori gestiti in modo efficiente. I dati statistici che sono serviti da base per stabilire questo importo riguardavano solo i costi effettivi dei servizi di trasporto nella Repubblica ceca per il periodo del 2002. Pertanto, non vi sono prove che una media di questi costi rappresenti i costi di un'impresa efficiente. Le autorità ceche non hanno fornito informazioni sufficienti su questo punto, neanche dopo la decisione di avviare il procedimento.

⁽¹⁾ Va ricordato che le perdite corrispondono alla differenza fra la somma dei costi economicamente comprovati e il margine di profitto adeguato, da un lato, e quella di incassi e proventi, dall'altro.

- (83) Quindi, dal momento che non tutti i requisiti della seconda alternativa della quarta condizione Altmark sono soddisfatti, la Commissione non può concludere che la procedura applicata dalle autorità regionali possa essere considerata una procedura tale da assicurare che il livello della compensazione sia pari al livello che si sarebbe ottenuto mediante gara d'appalto pubblica aperta.
- (84) In altre parole, la Commissione non può escludere che mediante una gara d'appalto pubblica aperta le autorità regionali avrebbero potuto essere in grado di reperire gestori che rappresentassero costi inferiori e, di conseguenza, offrissero la fornitura dei servizi richiedendo una remunerazione inferiore. Inoltre, la Commissione non può concludere che l'importo della compensazione sia stato stabilito a un livello atto a garantire che non sia stato conferito alcun vantaggio a determinati gestori.
- (85) La Commissione ritiene quindi che la compensazione abbia offerto un vantaggio a certi gestori di servizi di trasporto pubblico. Di conseguenza, nel caso di specie è soddisfatta la seconda condizione per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

6.2.3. *Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi tra Stati membri*

- (86) Per quanto concerne questa condizione, occorre verificare se il vantaggio concesso dalle risorse statali possa provocare una distorsione della concorrenza tale da incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (87) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha osservato a questo riguardo che la sentenza Altmark stabilisce che: «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 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, Raccolta [1988] pag. 4067, punto 19; 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione, Raccolta [1991] pag. I-1603, punto 26, e Spagna/Commissione, citata, punto 40). Nella fattispecie, tale constatazione non è soltanto di natura ipotetica in quanto, come emerge in particolare dalle osservazioni della Commissione, diversi Stati membri a partire dal 1995 hanno iniziato ad aprire alcuni mercati di trasporto alla concorrenza di imprese stabilite in altri Stati membri, cosicché più di un'impresa offre già i propri servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali in Stati membri diversi da [l] suo Stato di origine. [...] Infine, secondo la giurisprudenza della Corte, non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri non siano stati pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esi-

gua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste di un'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (v. citate sentenze Tubemeuse, punto 43, e Spagna/Commissione, punto 42). Pertanto, la seconda condizione per l'applicazione dell'articolo 92, n. 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»⁽¹²⁾.

- (88) La Commissione, pertanto, giunge alla conclusione che la condizione che l'aiuto debba provocare una distorsione della concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri è soddisfatta nel caso di specie.
- (89) Tenendo conto delle considerazioni che precedono, la Commissione conclude che anche le misure messe a esecuzione costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

6.3. **Compatibilità dell'aiuto**

- (90) L'articolo 73 del trattato CE contempla condizioni di compatibilità degli aiuti concessi nell'ambito del coordinamento dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti. Tale articolo costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 86, paragrafo 2, e all'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato CE.
- (91) Secondo la sentenza Altmark⁽¹³⁾, l'articolo 73 del trattato CE non può essere applicato direttamente ma solo in virtù dei regolamenti del Consiglio, in particolare il 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⁽¹⁴⁾.
- (92) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69 questo può essere applicato solo in relazione agli aiuti di Stato concessi alle imprese di trasporto che forniscono servizi nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.
- (93) Gli Stati membri possono tuttavia escludere dal campo di applicazione di tale regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali.
- (94) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha già osservato che le autorità ceche non hanno fatto ricorso a tale esenzione. Pertanto, sono applicabili le disposizioni pertinenti del regolamento (CEE) n. 1191/69.

⁽¹²⁾ Sentenza C-280/00 Altmark, punti da 77 a 82.

⁽¹³⁾ Causa C-280/00, Altmark, citata.

⁽¹⁴⁾ GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1.

- (95) Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 1191/69, per garantire servizi di trasporto adeguati le autorità competenti degli Stati membri possono concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto.
- (96) L'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69 stabilisce che per contratto di servizio pubblico si 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.
- (97) Secondo l'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, 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.
- (98) In primo luogo, come già menzionato nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione osserva che secondo il paragrafo 19 della legge relativa ai trasporti su strada, «l'obbligo di servizio pubblico nel trasporto pubblico di linea discende dal contratto scritto» fra le autorità competenti e i gestori. Inoltre, la Commissione osserva che le condizioni per la fornitura dei servizi di trasporto non sono state imposte dalle autorità bensì negoziate e concordate fra i gestori e le autorità regionali. Pertanto, la Commissione giunge alla conclusione che, nonostante i termini impiegati nella legge relativa ai trasporti su strada («obbligo di servizio pubblico») sono applicabili le disposizioni di cui alla Sezione V — «Contratti di servizio pubblico» del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (99) In secondo luogo, la Commissione osserva che le caratteristiche del servizio sono state definite nei contratti sia *expressis verbis* sia mediante il riferimento al fatto che i gestori erano in possesso di licenza per la prestazione di servizi di trasporto pubblico.
- (100) In terzo luogo, i contratti comprendevano il prezzo al chilometro e la remunerazione complessiva da corrispondere per l'erogazione del servizio.
- (101) In quarto luogo, i contratti prevedevano le condizioni e la procedura per la loro modifica, il periodo di validità e le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.
- (102) Pertanto, la Commissione giunge alla conclusione che gli elementi fondamentali elencati nelle disposizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 sono stati coperti nei contratti conclusi con Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA, TREDOS.
- (103) Inoltre, la Commissione osserva in primo luogo che l'obiettivo del legislatore, nell'adottare il regolamento (CEE) n. 1191/69, era di definire le condizioni in cui «gli aiuti [...] corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio» di cui all'articolo 73 del trattato sono compatibili con il mercato comune. Sia l'applicazione dell'articolo 73 del trattato sia quella del regolamento (CEE) n. 1191/69 presuppongono l'esistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Se il contenuto dei contratti può essere coperto dal concetto di cui all'articolo 73 «servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio», la forma dello strumento, che sia un contratto o un obbligo imposto unilateralmente, non dovrebbe costituire, di per sé, un ostacolo a dichiarare compatibile con il mercato comune un aiuto potenziale di Stato inerente al contratto. In effetti, l'elemento decisivo per la classificazione di un servizio, che sia imposto da uno Stato membro o concordato in un contratto, come obbligo di servizio pubblico nell'accezione di cui all'articolo 73 deve essere la sostanza del servizio, non la forma in cui è organizzato ⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Analogamente, 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, pag. 67), ricorre alla nozione di «atto di incarico», la cui forma è lasciata alla discrezione degli Stati membri. Cfr. anche il 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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

- (104) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione conclude che da un punto di vista giuridico non vi sono motivi per cui un aiuto di Stato inerente al prezzo corrisposto in virtù di un contratto di servizio pubblico non possa essere compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 73. La Commissione osserva che questa soluzione è stata scelta dai colegislatori nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Questo regolamento tuttavia, secondo l'articolo 12 dello stesso, entrerà in vigore soltanto il 3 dicembre 2009. Dal momento che i contratti in esame sono stati sottoscritti prima di tale data, il regolamento (CE) n. 1370/2007 non è pertanto a questi applicabile.
- (105) Poiché l'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69 non contempla condizioni precise per dichiarare compatibile con il mercato comune un aiuto di Stato inerente al prezzo pagato in virtù di un contratto di servizio pubblico, la Commissione ritiene che, per decidere se tale aiuto di Stato sia compatibile con il mercato comune, si debbano applicare i principi generali desunti dal trattato, la giurisprudenza degli organi giudiziari comunitari e la prassi decisionale della Commissione in altri settori diversi dai trasporti pubblici ⁽¹⁶⁾.
- (106) Questi principi sono stati ricordati dalla Commissione in maniera generale nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ⁽¹⁷⁾. Riguardo alla compatibilità degli aiuti di Stato inerenti al prezzo corrisposto in virtù di un contratto di servizio pubblico, questa 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.»
- (107) La Commissione osserva che stabilendo a priori nella procedura di selezione, come riportato nei considerando da 12 a 20, che il prezzo che le autorità erano disposte a corrispondere non era superiore a 26 CZK/km, e successivamente applicando questo parametro e aggiungendo i costi imprevedibili per calcolare le entrate dei vettori, le autorità della Moravia meridionale hanno assicurato che la compensazione non potesse eccedere i costi sostenuti dai gestori.
- (108) La Commissione osserva che, sebbene l'autore della denuncia abbia contestato il parametro per calcolare la compensazione, non ha addotto alcun elemento a dimostrazione del fatto che la compensazione poteva eccedere i costi sostenuti dai gestori. Al contrario, l'autore della denuncia ha argomentato che l'importo considerato era piuttosto solo una parte della perizia di stima preliminare secondo cui la perdita dimostrabile doveva essere compensata al vettore e che avrebbe dovuto essere fissato addirittura su un livello più alto.
- (109) Inoltre, per quanto riguarda i servizi forniti nella regione della Moravia meridionale, la Commissione osserva che, fatte salve le compensazioni da parte delle autorità regionali, i gestori non hanno ricevuto alcun altro vantaggio dallo Stato o mediante risorse statali nel periodo 2004-2005.
- (110) Pertanto, la Commissione considera che i principi generali che disciplinano la valutazione della compatibilità dell'aiuto, sopra riportati, sono soddisfatti nel caso di specie.
- (111) Di conseguenza, la Commissione conclude che l'aiuto è compatibile con l'articolo 73 del trattato.

7. CONCLUSIONI

- (112) Alla luce della valutazione giuridica, la Commissione riscontra che la Repubblica ceca ha agito in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e che pertanto ha concesso aiuti illegalmente nel quadro dei regimi di aiuto in questione.
- (113) La Commissione ritiene che l'aiuto concesso alle imprese Bítešská, BK Bus, Břežanská společnost, PSOTA e TREDOS attraverso i contratti di servizio pubblico per i trasporti nella Moravia meridionale sia compatibile con l'articolo 73 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato che la Repubblica ceca ha attuato attraverso i contratti di servizio pubblico per il trasporto su strada nella Moravia meridionale con le imprese Bítešská dopravní společnost spol. s r.o., BK BUS s.r.o., Břežanská dopravní společnost spol. s r.o., Znojemská dopravní společnost — PSOTA, s.r.o. e TREDOS, spol. s. r.o. è compatibile con il mercato comune.

⁽¹⁶⁾ Cfr. decisioni della Commissione: C 16/07 — Austria — Sovvenzione pubblica per Postbus nel distretto di Lienz; C 31/07 — Irlanda — Aiuto di Stato a società di autobus di Córas Iompair Éireann (Dublin Bus e Irish Bus); C 47/07 — Germania — Contratto di servizio pubblico tra Deutsche Bahn Regio e i Länder Berlino e Brandeburgo; C 41/08 — Danimarca — Contratto di servizio pubblico tra il ministero dei Trasporti e Danske Statsbaner.

⁽¹⁷⁾ GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4.

Articolo 2

La Repubblica ceca è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 2008.

Per la Commissione
Antonio TAJANI
Vicepresidente
