

## II

(Atti non legislativi)

## DECISIONI

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 24 febbraio 2010

**concernente i contratti di servizio di trasporto pubblico tra il ministero dei Trasporti danese e la Danske Statsbaner [aiuto C 41/08 (ex NN 35/08)]**

[notificata con il numero C(2010) 975]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/3/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma <sup>(1)</sup>,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato le parti interessate a presentare osservazioni conformemente a detti articoli <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

## 1. PROCEDIMENTO

- (1) In seguito a due denunce e a numerosi scambi tra la Commissione e i due denunciati da una parte, e la Commissione e le autorità danesi dall'altra, la Commissione ha deciso di avviare il procedimento formale d'indagine il 10 settembre 2008 sul caso in esame ed ha pertanto invitato la Danimarca e le parti interessate alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(3)</sup> a trasmetterle le proprie osservazioni.
- (2) La decisione della Commissione di avviare il procedimento formale d'indagine è stata in parte oggetto di un ricorso per annullamento presentato da uno dei denun-

cianti dinanzi al Tribunale dell'Unione europea. Detto ricorso è stato respinto come inammissibile con ordinanza del Tribunale del 25 novembre 2009 <sup>(4)</sup>.

- (3) Con lettera del 17 dicembre 2009, la Commissione ha invitato la Danimarca e le parti interessate a trasmettere le proprie osservazioni riguardanti la base giuridica appropriata per l'esame della compatibilità in detta causa, tenendo conto dell'entrata in vigore del 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 <sup>(5)</sup>.

## 2. PRESENTAZIONE DEL BENEFICIARIO E DEI DENUNCIANTI

2.1. IL BENEFICIARIO DELLE MISURE: DANSKE STATSBA-  
NER

## 2.1.1. L'AZIENDA FERROVIARIA STORICA DANESE

- (4) Danske Statsbaner SV (DSB) è l'azienda ferroviaria storica in Danimarca.
- (5) La DSB è detenuta interamente dallo Stato danese <sup>(6)</sup>. Attualmente la DSB effettua esclusivamente servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e servizi connessi <sup>(7)</sup>. La DSB è inoltre attiva attraverso le sue filiali in Svezia, Norvegia e nel Regno Unito.

<sup>(1)</sup> Con effetto dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE sono divenuti gli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Le due disposizioni sono in sostanza identiche alle precedenti. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 107 e 108 del TFUE devono essere intesi rispettivamente, se del caso, come riferimenti agli articoli 87 e 88 del trattato CE.

<sup>(2)</sup> GU C 309 del 4.12.2008, pag. 14.

<sup>(3)</sup> Cfr. nota 2.

<sup>(4)</sup> Ordinanza del 25 novembre 2009 nella causa T-87/09, *Jørgen Andersen* contro la Commissione.

<sup>(5)</sup> GU L 315, del 3.12.2007, pag. 1.

<sup>(6)</sup> Legge n. 485 del 1° luglio 1998 che istituisce l'azienda pubblica indipendente DSB SV e DSB Cargo il 1° gennaio 1999 («legge DSB»).

<sup>(7)</sup> Le attività di trasporto merci della DSB sono state cedute alla Deutsche Bahn nel 2001.

(6) Nel 1998 il Parlamento danese ha adottato una legge che separa l'infrastruttura ferroviaria dalle attività di trasporto ferroviario della DSB <sup>(8)</sup>.

(7) Nel 2008 la DSB annoverava circa 9 200 salariati. Il suo volume d'affari nel 2008 ammontava a circa 9,85 miliardi di DKK (1,32 miliardi di EUR).

#### 2.1.2. LA CREAZIONE DELLA DSB COME AZIENDA PUBBLICA INDIPENDENTE

(8) Nel 1999 la DSB è stata trasformata in azienda pubblica indipendente <sup>(9)</sup>.

(9) In tale occasione è stato adottato un nuovo modello di gestione finanziaria dell'azienda. Il bilancio di apertura dell'azienda è stato elaborato sulla base di una valutazione delle attività e delle passività. Le autorità danesi hanno indicato che per tutte le voci significative la DSB ha ottenuto una valutazione supplementare operata da esperti indipendenti.

(10) Le autorità danesi hanno spiegato che il patrimonio netto della DSB è stato determinato mediante comparazione con aziende simili che dispongono di importanti attivi fissi. Il bilancio definitivo d'apertura dell'azienda si è basato su un tasso di solvibilità del 36 % e su una dotazione di partenza.

(11) Peraltro, è opportuno rilevare che il quadro normativo applicabile alla DSB è stato completato da norme contabili e orientamenti nazionali in materia di concorrenza che obbligano l'azienda a tenere una contabilità separata delle sue attività più importanti ed a evitare qualsiasi forma di sovvenzione incrociata. I pagamenti contrattuali versati alla DSB sulla base dei contratti di servizio di trasporto pubblico sono quindi contabilizzati separatamente dalle altre attività realizzate su base puramente commerciale.

(12) I conti della DSB sono tenuti per ciascuna attività e si basano su una contabilità analitica dettagliata che utilizza dei criteri di ripartizione dei costi e dei ricavi <sup>(10)</sup>.

#### 2.1.3. IL GRUPPO DSB

##### i. DSB S-tog A/S

(13) Il gruppo DSB annovera inoltre la filiale DSB S-tog A/S, detenuta per il 100 % dalla DSB SV, e che gestisce i servizi ferroviari nell'area urbana di Copenhagen.

(14) La contabilità della DSB S-tog A/S è separata da quella della DSB SV dato che si tratta di una società indipendente. Inoltre, il regolamento contabile della DSB prevede

che le transazioni tra la DSB e la DSB S-tog A/S debbano avvenire alle condizioni di mercato.

(15) Il profitto generato dalla filiale DSB S-tog A/S viene inserito, al netto delle imposte, nel conto economico consolidato della DSB SV. La politica dello Stato danese in materia di dividendi è definita in funzione della casa madre DSB SV nel senso che i dividendi sono versati da quest'ultima.

##### ii. Altre partecipazioni

(16) DSB detiene il 100 % della DSB Sverige AB, della DSB Norge e della DSB UK Ltd AS la cui attività consiste, come citato in precedenza, nel fornire servizi di trasporto di passeggeri e di altre attività connesse, rispettivamente, in Svezia, in Norvegia e nel Regno Unito.

(17) La DSB detiene inoltre il 60 % della Roslagståg AB, che gestisce la linea Roslag nella regione di Stoccolma. La DSB detiene la società di diritto privato BSD ApS, incaricata della protezione dei diritti di proprietà intellettuale.

(18) Inoltre, la DSB e la DSB S-tog A/S detengono congiuntamente la holding DSB Rejsekort A/S, che possiede il 52 % della Rejsekort A/S, operatore di biglietteria elettronica per il trasporto pubblico.

(19) Infine, la DSB detiene il 100 % della Kort & Godt, catena di negozi nelle stazioni.

## 2.2. I DENUNCIANTI

### 2.2.1. IL PRIMO DENUNCIANTE

(20) Il primo denunciante è Gråhundbus, un'azienda privata di trasporti di passeggeri con autobus (d'ora in poi «Gråhundbus»).

### 2.2.2. IL SECONDO DENUNCIANTE

(21) Il secondo denunciante è Dansk Kollektiv Trafik, un'associazione professionale che rappresenta diversi operatori di trasporti danesi (d'ora in poi «DKT»).

## 3. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO TRA IL MINISTERO DANESE DEI TRASPORTI E LA DSB

### 3.1. IL QUADRO GIURIDICO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO IN DANIMARCA

(22) Fino al 1° gennaio 2000, la DSB disponeva del monopolio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su scala nazionale. Successivamente, il legislatore danese ha soppresso tale monopolio ed ha previsto due regimi alternativi per la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia <sup>(11)</sup>:

<sup>(8)</sup> L'infrastruttura ferroviaria è ormai gestita e la manutenzione assicurata dalla Banedanmark, che è un'azienda pubblica separata.

<sup>(9)</sup> Cfr. nota 5.

<sup>(10)</sup> Le autorità danesi hanno chiarito che i vari conti delle entrate sono stati preparati sulla base di una allocazione e non di un sistema di contabilità. Bilanci separati per ciascuna attività non potevano essere estratti dai conti.

<sup>(11)</sup> Lov om jernbanevirksomhed m.v. (legge sulle imprese dei trasporti ecc.), legge n. 289 del 18 maggio 1998 così come ulteriormente modificata. La legge consolidata più recente è la legge n. 1171 del 2 dicembre 2004.

- da una parte, il trasporto ferroviario di passeggeri gestito su base commerciale, senza alcuna compensazione ad opera delle autorità pubbliche («libero traffico»),
- dall'altra, il traffico gestito nell'ambito dei contratti di servizio di trasporto pubblico, con compensazione da parte delle autorità pubbliche («trasporto pubblico»).
- (23) Secondo le autorità danesi, attualmente non viene gestito in modo regolare alcun servizio di trasporto passeggeri in regime di libero traffico.
- (24) Per quanto riguarda i contratti di servizio di trasporto pubblico, il quadro regolamentare danese distingue due tipi di contratto:
- i contratti di servizio di trasporto pubblico negoziati direttamente tra le autorità pubbliche competenti e l'operatore senza ricorrere a una gara d'appalto preliminare. Il ministero dei Trasporti è l'autorità competente in Danimarca per la negoziazione di contratti di servizio di trasporto pubblico, eccetto i servizi gestiti da alcuni piccoli operatori regionali,
- i contratti di servizio di trasporto pubblico concessi in seguito a una procedura di appalto. L'autorità competente per tali contratti mediante appalto è la Trafikstyrelsen, autorità di regolamentazione istituita dal ministero dei Trasporti.
- (25) In tale contesto, la DSB gestisce servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su linee a lunga percorrenza, regionali e locali nel quadro dei contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi con il ministero dei Trasporti.
- (26) D'altro canto, il ricorso a procedure di appalto si è progressivamente sviluppato nel corso degli anni. Nel 2002, Arriva ha infatti ottenuto una parte del trasporto pubblico regionale nella Danimarca occidentale. Nel 2007, un'azienda comune tra la DSB e il First Group (DSB First) ha inoltre ottenuto una parte del servizio di trasporto pubblico regionale nella Danimarca orientale e nella Svezia meridionale, inclusi i collegamenti transnazionali regionali di trasporto pubblico.
- (27) Le autorità danesi hanno inoltre manifestato l'intenzione di sottoporre a procedura di appalto un maggior numero di contratti.

### 3.2. IL CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO PER IL PERIODO 2000-2004

- (28) Tale contratto riguarda il trasporto sulle linee di lunga percorrenza e su quelle regionali gestito come servizio di trasporto pubblico dalla DSB per il periodo 2000-2004.
- (29) Secondo la sezione 1, «l'obiettivo del presente contratto è quello di promuovere uno sviluppo positivo del trasporto ferroviario di passeggeri prendendo come punto di partenza la solida situazione finanziaria della DSB, l'azienda ferroviaria pubblica danese».

- (30) I considerando seguenti riassumono le disposizioni più pertinenti per l'analisi di tale contratto di servizio di trasporto pubblico.

#### 3.2.1. CONTENUTO DEL CONTRATTO <sup>(12)</sup>

- (31) L'articolo 3 definisce il campo di applicazione del contratto. Si riferisce alla prestazione di servizi di trasporto ferroviario e di servizi agli utenti. Il contratto non copre i servizi di trasporto pubblico concessi mediante gara d'appalto né il trasporto in regime di libero traffico, incluso il trasporto merci.
- (32) I servizi di trasporto prestati dalla DSB sono definiti in modo dettagliato nell'articolo 7 del contratto. La DSB ha l'obbligo di realizzare una certa quantità di servizi (misurata in produzione di treni/km) per la durata del contratto.

#### Produzione di treni/km per la durata del contratto

anno	2000	2001	2002	2003	2004
treni/km (milioni)	41,0	41,7	41,9	42,1	43,3

- (33) L'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), fissa l'obiettivo di una produzione di 51 milioni di treni/km a partire dal 1° gennaio 2006.
- (34) L'articolo 8 del contratto precisa tuttavia che il ministero danese dei Trasporti può decidere di indire una gara d'appalto per una determinata parte della produzione di treni/km, con conseguente risoluzione del contratto. Le disposizioni dell'articolo 8 descrivono dettagliatamente il regime giuridico applicabile alle gare d'appalto. Esse ne specificano inoltre le conseguenze, specialmente per quanto riguarda la riduzione delle compensazioni e il materiale rotabile.
- (35) L'articolo 7 stabilisce inoltre le regole relative agli orari e alle frequenze dei servizi di trasporto. Riguardo agli orari, l'articolo 9 prevede il coordinamento delle tabelle orarie. Diverse disposizioni sono intese a fare in modo che la DSB possa predisporre un sistema di trasporto pubblico coerente permettendo il coordinamento tra autobus e treni.
- (36) L'articolo 10 determina l'impiego e l'acquisizione di nuovo materiale rotabile per un importo totale di 5,6 miliardi di DKK fino al 2006. Questo nuovo materiale rotabile è un nuovo modello di treno diesel chiamato IC4. Le caratteristiche tecniche di questi nuovi treni in termini di velocità, numero di posti e livello di confort sono definite nell'articolo 10, così come le condizioni d'impiego di tali treni su alcuni collegamenti. Questi investimenti vengono compensati attraverso i pagamenti contrattuali descritti di seguito.

<sup>(12)</sup> Il contratto contiene un preambolo, 22 articoli e 5 allegati.

(37) Le altre disposizioni pertinenti che meritano di essere menzionate sono:

- l'articolo 11, che precisa le condizioni relative all'infrastruttura e definisce le relazioni con la Banedanmark,
- l'articolo 12, che contiene le disposizioni relative al servizio agli utenti,
- l'articolo 13, che definisce le sanzioni in caso di ritardi,
- l'articolo 14, che definisce le condizioni per stabilire i prezzi del trasporto.

### 3.2.2. I PAGAMENTI CONTRATTUALI

- (38) Le compensazioni finanziarie destinate alla DSB sono stabilite all'articolo 4 del contratto.
- (39) I proventi provenienti dalla vendita dei biglietti spettano alla DSB. Inoltre, la DSB riceve un pagamento contrattuale dal ministero dei Trasporti danese per i servizi previsti dal contratto.
- (40) I pagamenti contrattuali sono indicati nella tabella seguente:

**Pagamenti contrattuali 2000-2004**

anno	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (milioni)	2 884,9	2 945,7	2 953,7	3 039,4	3 057,9

- (41) Tali pagamenti sono indicizzati ogni anno in base all'aumento dei prezzi netti al dettaglio.
- (42) L'importo dei pagamenti contrattuali si basa sul bilancio di previsione a dieci anni della DSB, che è stato adottato l'11 giugno 1999 e che definisce la strategia finanziaria a lungo termine della DSB.
- (43) L'articolo 4 prevede inoltre alcuni adeguamenti in relazione all'attuazione dell'accordo quadro quinquennale del 26 novembre 1999 applicabile al settore del trasporto ferroviario. Tale accordo quadro ha portato all'adozione di diversi addendum specifici al contratto riguardanti:
- l'acquisizione e l'utilizzo di nuovo materiale rotabile (articolo 10 del contratto),
  - i pools di trasporto ferroviario leggero e la modernizzazione delle stazioni;
  - il miglioramento della qualità del collegamento ferroviario Odense-Svendborg,

— gli incentivi finanziari miranti a promuovere una produzione di traffico ragionevole sul piano socio-economico.

- (44) I pagamenti contrattuali coprono l'ammortamento e gli interessi relativi al materiale rotabile acquisito conformemente all'articolo 10 del contratto. Tuttavia, gli altri addendum possono comportare un aumento dei pagamenti contrattuali.
- (45) L'articolo 5 riguarda i diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I pagamenti contrattuali comprendono le spese della DSB per il pagamento dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dovuti per i treni coperti dal contratto. L'articolo 5 prevede inoltre un meccanismo di adeguamento annuale dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura.

### 3.2.3. IL TRASPORTO URBANO

- (46) È stato stipulato inoltre un contratto tra il ministro dei Trasporti danese e la DSB S-tog A/S riguardante la prestazione di servizi di trasporto pubblico sulla rete ferroviaria elettrificata nell'area urbana di Copenaghen per il periodo 2000-2004.
- (47) Tale contratto è costruito sullo stesso modello e contiene disposizioni simili a quelle del contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico per le linee di lunga percorrenza e le linee regionali. Esso descrive in dettaglio i servizi di trasporto pubblico nell'area urbana di Copenaghen che la DSB S-tog A/S deve fornire, stabilendo l'obbligo di realizzare una certa quantità di servizi (misurata in produzione di treni/km) per il periodo di durata del contratto. Esso contiene gli obblighi relativi ad orari e frequenze dei servizi di trasporto, così come le disposizioni riguardanti l'utilizzo e l'acquisizione di nuovo materiale rotabile.
- (48) Il sistema di compensazione previsto dal contratto è anch'esso identico a quello del contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali. I pagamenti contrattuali sono determinati sulle stesse basi di calcolo (rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto delle imposte).
- (49) I pagamenti contrattuali sono descritti nella tabella sottostante e applicati con le stesse modalità del contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali:

**Pagamenti contrattuali 2000-2004**

anno	2000	2001	2002	2003	2004
DKK (milioni)	547,2	701,9	855,7	1 016,6	1 127,3

### 3.3. IL CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO PER IL PERIODO 2005-2014

- (50) Il secondo contratto tra il ministero dei Trasporti danese e la DSB riguarda la prestazione di servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali nel periodo 2005-2014.
- (51) L'oggetto del contratto, descritto nell'introduzione, è il seguente: «Stabilire un quadro chiaro per le prestazioni in modo da garantire allo Stato il miglior risultato possibile in termini di trasporto passeggeri per ferrovia per le risorse finanziarie messe a disposizione del trasporto ferroviario e controllare che la DSB abbia una situazione finanziaria sana».
- #### 3.3.1. CONTENUTO DEL CONTRATTO <sup>(13)</sup>
- (52) L'articolo 1.1 definisce il campo di applicazione del contratto. Esso menziona le sezioni specifiche della rete sulle quali vengono prestati i servizi di trasporto pubblico relativi al contratto.
- (53) Va segnalato che su due collegamenti specifici la DSB non percepisce i proventi di biglietteria. Il contratto riguarda inoltre alcuni collegamenti ferroviari internazionali con la Germania e il collegamento Copenaghen-Ystad, che in precedenza era operato in regime di libero traffico.
- (54) I servizi di trasporto che la DSB deve garantire sono definiti in un piano del traffico (numero e intervallo di passaggio dei treni), un piano delle fermate (rete delle fermate) e un piano delle linee (fabbisogno di collegamenti). Questi tre piani sono descritti all'articolo 1, così come le norme relative alla capacità in termini di posti, frequenza, affidabilità, soddisfazione degli utenti, interruzioni di servizio e altre situazioni particolari.
- (55) L'articolo 2 riguarda tutte le modalità di fissazione dei prezzi, incluse le disposizioni specifiche che riguardano gli itinerari attraverso l'Øresund.
- (56) L'articolo 3 riguarda il campo di applicazione dei servizi di trasporto interessati rispetto a quelli operati in regime di libero traffico. In particolare, all'articolo 3, paragrafo 3, viene precisato che è possibile estendere i servizi di trasporto pubblico al di là del quadro attuale previsto dal contratto, ma senza aumento dei pagamenti contrattuali.
- (57) L'articolo 4 definisce regole, responsabilità ed obblighi riguardanti la modernizzazione delle stazioni. La DSB deve preparare i piani di modernizzazione delle stazioni, che vanno trasmessi al ministero danese dei Trasporti per informazione.
- (58) L'articolo 5 del contratto elenca gli obblighi specifici della DSB per la gestione delle attività di trasporto. Questi obblighi riguardano tra l'altro l'informazione, le ispezioni degli impianti, l'obbligo di mettere il materiale rotabile a disposizione degli operatori in caso di gara d'appalto su alcuni collegamenti nonché determinate condizioni per l'emissione dei biglietti o di carte gratuite per alcune categorie di passeggeri.
- (59) Infine, l'articolo 6 riguarda la possibilità e le condizioni di indire gare d'appalto per alcune tratte, nonché la conseguente riduzione dei pagamenti contrattuali relativi agli obblighi di servizio che ne derivano.
- #### 3.3.2. PAGAMENTI CONTRATTUALI
- (60) Le compensazioni finanziarie destinate alla DSB sono stabilite all'articolo 7 del contratto.
- (61) I proventi della vendita dei biglietti spettano in linea di principio alla DSB <sup>(14)</sup>. Inoltre, la DSB riceve un pagamento contrattuale dal ministero dei Trasporti danese per i servizi previsti dal contratto.
- (62) I pagamenti contrattuali sono indicati nella tabella seguente:

**Pagamenti contrattuali 2005-2014**

anno	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DKK (milioni)	2 985	3 021	2 803	2 669	2 523	2 480	2 486	2 433	2 475	2 470

- (63) Tali pagamenti sono fissi e non vengono sottoposti ad adeguamenti automatici salvo indicazione contraria nel contratto. Tuttavia, sono rivisti ogni anno sulla base dell'aumento dell'indice dei prezzi netti al consumo, conformemente alla legge finanziaria.
- (64) Il contratto non precisa come è stato calcolato l'importo dei pagamenti contrattuali. Il ministero danese dei Trasporti ha indicato che i pagamenti si basano su un bilancio decennale, calcolato sulle stime di costi e proventi.
- (65) I pagamenti contrattuali coprono, tra l'altro, l'ammortamento e gli interessi relativi al nuovo materiale rotabile, come descritto nella tabella seguente:

<sup>(13)</sup> Il contratto contiene un preambolo, 10 articoli e 9 allegati.

<sup>(14)</sup> Cfr. eccezioni di cui sopra.

**Ammortamento del nuovo materiale rotabile 2005-2014***(milioni di DKK)*

anno	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IC4	50	167	247	258	258	258	258	258	258	258
IC2	1	24	46	46	46	46	46	46	46	46
Treni locali						15	44	74	89	89

- (66) Il piano di consegna per gli investimenti annuali in nuovo materiale rotabile è riportato nella tabella seguente:

**Consegna del nuovo materiale rotabile**

anno	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Treni locali							14 (*)	14 (*)	14 (*)

(\*) Dati non disponibili al momento della conclusione del contratto.

- (67) Diverse disposizioni sono state inserite nel contratto per tener conto dei ritardi intercorsi nella consegna del materiale rotabile nell'ambito del contratto per il periodo 2000-2004.
- (68) L'articolo 7.1.2 prevede la possibilità di adeguare ogni anno i pagamenti contrattuali sulla base della consegna del nuovo materiale rotabile. Tali adeguamenti non dovrebbero portare a un aumento della compensazione a favore della DSB. Non si procede a tali adeguamenti qualora la riduzione sia inferiore a DKK 8 milioni.

**3.3.3. IL TRASPORTO URBANO**

- (69) Un secondo contratto tra il ministero dei Trasporti danese e la DSB S-tog A/S riguarda la prestazione di servizi di trasporto pubblico sulla rete ferroviaria elettrificata dell'area urbana di Copenaghen nel periodo 1° gennaio 2005-31 dicembre 2014.
- (70) Tale contratto si basa su un sistema di disposizioni simili al contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali. Esso prevede alcuni obblighi di prestazioni della DSB S-tog A/S relativamente alle linee in questione, i servizi di trasporto, le esigenze in termini di capacità, regolarità, affidabilità del servizio, così come il livello di soddisfazione degli utenti o le interruzioni di servizio. Il contratto precisa inoltre le condizioni di determinazione dei prezzi, della modernizzazione delle stazioni e della comunicazione di informazioni. Esso stabilisce sanzioni in caso di mancato rispetto del contratto stesso.
- (71) Il sistema di compensazione previsto dal contratto è anch'esso identico a quello del contratto relativo ai servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali. I pagamenti contrattuali sono determinati sulle stesse basi di calcolo (rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto delle imposte).
- (72) I pagamenti contrattuali sono indicati nella tabella seguente:

**Pagamenti contrattuali 2005-2014**

anno	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DKK (milioni)	1 340	1 370	1 265	1 160	1 077	1 021	965	918	876	831

- (73) Come per il contratto riguardante i servizi di trasporto pubblico per le linee a lunga percorrenza e regionali, il contratto stabilisce le condizioni di revisione di tali pagamenti nonché i pagamenti contrattuali per l'ammortamento del materiale rotabile.

#### 4. RAGIONI CHE HANNO CONDOTTO ALL'ADOZIONE DELLA DECISIONE RELATIVA ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

- (74) Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha espresso dubbi in merito alla compatibilità con il mercato interno delle compensazioni di servizio pubblico versate alla DSB. La Commissione ha indicato che il procedimento aveva lo scopo di determinare se i contratti di servizio di trasporto pubblico in questione prevedessero la concessione di aiuti di Stato alla DSB e se i pagamenti contrattuali versati conducevano a una sovracompensazione dei costi sostenuti dalla DSB per adempiere agli obblighi di servizio pubblico definiti nei contratti.
- (75) In primo luogo, la Commissione si è chiesta se esistesse un vantaggio economico in favore della DSB. A tal fine ha applicato i criteri enunciati dalla Corte nella sentenza *Altmark* <sup>(15)</sup>.
- (76) Benché la Commissione abbia ritenuto che l'azienda beneficiaria fosse effettivamente incaricata dell'esecuzione di obblighi di servizio di trasporto pubblico chiaramente definiti (punti da 69 a 76 della decisione di avvio del procedimento), essa ha comunque espresso dubbi sull'esistenza di parametri stabiliti preliminarmente in modo obiettivo e trasparente in base ai quali è stata calcolata la compensazione per il periodo 2009-2014 (punti da 77 a 80 della predetta decisione).
- (77) La Commissione ha inoltre espresso dubbi sul fatto che le compensazioni non superino l'importo necessario a coprire la totalità o parte dei costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto delle relative entrate e di un utile ragionevole per l'esecuzione di tali obblighi. Al riguardo, la Commissione ha inteso in particolare prendere in esame l'aumento di utili della DSB (considerando da 83 a 90 della decisione di avvio), i ritardi nella consegna del materiale rotabile (considerando da 91 a 100 della predetta decisione) e il caso specifico del collegamento Copenaghen-Ystad (considerando da 101 a 103 della predetta decisione).
- (78) Inoltre, la Commissione ha rilevato che i contratti di servizio di trasporto pubblico non sono stati attribuiti

secondo una procedura di gara d'appalto. Essa ha quindi espresso dubbi sul fatto che il livello della necessaria compensazione sia stato 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 sostenere per adempiere a tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi (considerando da 104 a 107 della predetta decisione).

- (79) Dato che le compensazioni di servizio pubblico costituiscono risorse di Stato e sono in grado di falsare la concorrenza e di incidere sugli scambi tra gli Stati membri, la Commissione ha espresso dubbi che i contratti di servizio di trasporto pubblico comportino aiuti di Stato in favore della DSB.
- (80) In seguito, la Commissione si è interrogata sulla compatibilità dei contratti di servizio di trasporto pubblico col mercato interno in base all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69 <sup>(16)</sup>.
- (81) La Commissione ha inoltre espresso dubbi in merito alle questioni se l'importo della compensazione, cioè il prezzo pagato dal governo danese, fosse limitato a quanto necessario a coprire i costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, per le ragioni illustrate precedentemente nella valutazione del rispetto del terzo criterio della sentenza *Altmark*. In particolare, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che la riscossione, da parte dello Stato danese, dei dividendi sugli utili della DSB così come la riduzione dei pagamenti contrattuali annuali abbiano permesso di evitare ogni rischio di sovracompensazione (punti da 129 a 131 della predetta decisione).

#### 5. ARGOMENTAZIONI DELLE AUTORITÀ DANESI IN SEGUITO ALL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO

##### *Osservazioni preliminari*

- (82) Nella loro lettera del 12 dicembre 2008, le autorità danesi ritengono di aver già fornito, nell'ambito della precedente richiesta d'informazioni da parte della Commissione, gli elementi di fatto e di diritto necessari alla Commissione per stabilire che i pagamenti contrattuali non costituiscono un aiuto di Stato o, perlomeno, che un eventuale aiuto di Stato è compatibile col trattato. Le autorità danesi hanno così ribadito gli elementi di fatto e

<sup>(15)</sup> Sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH («Altmark»)*, Raccolta 2003, pag. I-7747.

<sup>(16)</sup> 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 (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1), versione modificata GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1.

di diritto presentati alla Commissione. Inoltre, esse hanno fornito argomentazioni sugli elementi di fatto e di diritto che devono costituire oggetto di precisazioni in virtù di avvenimenti accaduti nel frattempo o alla luce delle osservazioni formulate dalla Commissione nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale.

(83) In linea di principio, le autorità danesi si dichiarano d'accordo con il ragionamento seguito dalla Commissione secondo il quale si tratta da una parte di verificare l'esistenza di un aiuto di Stato applicando i criteri della sentenza *Altmark* e dall'altra di verificare la base giuridica per valutare la compatibilità col trattato.

(84) Viceversa, le autorità danesi esprimono il loro disaccordo con l'interpretazione data dalla Commissione alla sentenza *Danske Busvognmænd* (nota anche come sentenza «Combus») <sup>(17)</sup>. La Commissione ha infatti rilevato che se il contratto di servizio di trasporto pubblico comporta un aiuto di Stato, questo avrebbe dovuto essere notificato. Al contrario, le autorità danesi ritengono che se il regolamento (CEE) n. 1191/69 è applicabile e se le compensazioni previste nel quadro del contratto di servizio di trasporto pubblico sono conformi al regolamento, allora tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(85) Infine, la Danimarca tiene a sottolineare che, nella giurisprudenza recente, in particolare nella sentenza T-289/03 *BUPA* del Tribunale dell'Unione europea, si precisa che i criteri formulati nella sentenza *Altmark* devono essere applicati tenendo conto della situazione nel settore in questione e che gli Stati membri dispongono di un ampio margine di valutazione.

#### ***Sul secondo criterio della sentenza Altmark***

(86) Le autorità danesi rilevano che la Commissione ha riconosciuto che il secondo criterio della sentenza *Altmark* è stato rispettato per quanto riguarda la compensazione versata per il periodo 1998-2008, ma che esprime dei dubbi per il periodo 2009-2014.

(87) Le autorità danesi ritengono che tali dubbi si basino su un malinteso materiale, dato che la compensazione, come nel caso del periodo precedente, è stata calcolata sulla base del bilancio decennale per il periodo 2005-2014.

(88) Esse hanno trasmesso tale bilancio alla Commissione e hanno presentato le previsioni e ipotesi adottate per definirlo, e più precisamente:

— un'inflazione annuale generale del 2,5 %,

— un aumento del prezzo dei biglietti del 2,5 %, corrispondente all'inflazione,

— un aumento medio della produttività del 2,5 % annuo,

— un tasso d'interesse annuo del 5,15 %,

— un rendimento del patrimonio netto al netto delle imposte del 6 %,

— la realizzazione d'investimenti in materiale rotabile per circa 10 miliardi di DKK,

— un aumento di circa il 20 % del numero dei chilometri percorsi,

— un aumento di circa il 20 % del numero dei viaggiatori,

— esenzione dall'imposta sui salari per quanto riguarda il personale della DSB.

(89) Inoltre, la Danimarca precisa che tale bilancio è stato formulato sulla base degli obblighi in materia di diritti sulle infrastrutture validi per il 2003. Le modifiche apportate a tali obblighi e la conseguente diminuzione delle compensazioni versate alla DSB sono state, nel frattempo, incorporate al contratto prima della firma di quest'ultimo. Il ministero dei Trasporti ha esposto il contenuto del contratto e il bilancio nell'atto n. 112 del 2004, e tali dati sono stati ripresi nella legge finanziaria.

#### ***Sul terzo criterio della sentenza Altmark***

(90) Le autorità danesi hanno recato argomenti ed elementi d'informazione sui tre aspetti sui quali la Commissione ha espresso dubbi in merito al rischio di sovracompenrazione.

<sup>(17)</sup> Sentenza del 16 marzo 2004 nella causa T-157/01, *Danske Busvognmænd*, punti da 77 a 79.



### i. L'aumento di utili della DSB

- (91) In primo luogo, le autorità danesi ritengono che l'aumento degli utili della DSB non sia dovuto a una sovracompensazione. Secondo la Danimarca, le basi di calcolo della compensazione sono corrette e l'aumento degli utili ottenuti non è perciò imputabile a un'eventuale sovracompensazione, ma è dovuto ad altre circostanze.

#### *Patrimonio netto*

- (92) La Danimarca fornisce un'analisi dettagliata dell'evoluzione del patrimonio netto della DSB, che nel periodo 1999-2004 è passato da 4,797 miliardi di DKK a 7,701 miliardi di DKK (con un aumento quindi di 2,852 miliardi di DKK). L'aumento del patrimonio netto è dovuto ad alcune circostanze che non erano state prese in considerazione al momento dell'elaborazione del bilancio, tra cui un forte e inatteso miglioramento dell'efficienza della DSB così come maggiori entrate straordinarie provenienti per esempio dalla vendita di beni immobiliari. Non si tratta di circostanze di cui il governo danese avrebbe potuto ragionevolmente tener conto per definire il bilancio e, pertanto, per stabilire l'importo della compensazione.
- (93) Le autorità danesi spiegano tuttavia che l'aumento del patrimonio netto non è dovuto ad eccessive sovvenzioni di funzionamento versate dallo Stato ma ad altri cinque fattori, essenzialmente imprevisti:

- in primo luogo, una parte cospicua dell'aumento del patrimonio netto della DSB costituiva un presupposto del bilancio di partenza (1,709 miliardi di DKK). Dall'atto 249/1999 risulta che esisteva un'ipotesi politica ed economica legata alla trasformazione della DSB in azienda pubblica indipendente sostenibile, secondo cui la DSB doveva giungere in qualche anno a un tasso di solvibilità di almeno il 30 %. Tale ipotesi si fondava su una valutazione economica dei tassi di solvibilità d'impresе del calibro della DSB in economia di mercato,
- sono stati versati allo Stato dei dividendi alla fine di tale periodo, ossia nel 2005 (736 milioni di DKK). Questo significa che la DSB non poteva disporre realmente del patrimonio netto alla fine del 2004,
- una parte dell'aumento del patrimonio netto è dovuta a modifiche delle prassi contabili nel 1999 e nel 2001 rispetto alle ipotesi formulate nel bilancio del 1999 (adeguamento al rialzo del patrimonio netto di 594 milioni di DKK). Tale modifica delle prassi contabili non ha avuto alcun valore commerciale reale per l'azienda e bisogna quindi procedere a una retti-

fica. Le autorità danesi sottolineano che nei dati rettificati di queste variazioni contabili si può constatare che l'evoluzione del patrimonio netto è stata in effetti negativa, con un ribasso di 135 milioni di DKK,

- l'aliquota dell'imposta sulle società che era, al momento del bilancio di partenza del 1999, del 32 %, è stata successivamente (nel corso degli anni 2002, 2003 e 2004) riportata al 30 %. La diminuzione dell'aliquota ha comportato proventi imprevisti di 43 milioni di DKK nel periodo. Senza questo effetto, si sarebbe registrato un impatto negativo sul patrimonio netto di 178 milioni di DKK,
- la revisione al ribasso del patrimonio netto nel bilancio di apertura per un importo di 36 milioni di DKK.

- (94) Secondo la Danimarca, tali elementi dimostrano che l'incremento del patrimonio netto della DSB non è dovuto a elevate sovvenzioni di funzionamento versate dallo Stato e che tale incremento va considerato alla luce degli elementi finanziari, contabili e fiscali summenzionati. La DSB non ha perciò utilizzato le sovvenzioni ricevute dallo Stato per accrescere il suo patrimonio netto in proporzioni superiori all'importo previsto nel bilancio di partenza.

#### *Risultato operativo*

- (95) Trattandosi di utili di esercizio oggettivi precedenti alla distribuzione dei dividendi, le autorità danesi sottolineano che l'aumento degli utili riscontrato non costituisce un'indicazione del fatto che la DSB abbia ricevuto una sovracompensazione. Tale miglioramento sarebbe dovuto piuttosto a numerosi fattori — che hanno incidenze positive o negative — che non era però possibile prendere in considerazione quando è stato stabilito il livello della compensazione.
- (96) La Danimarca ritiene che simili variazioni rispetto al bilancio iniziale sono inevitabili quando si tratta di contratti pluriennali relativi all'esecuzione di obblighi di servizio pubblico. In questi casi non è pertanto possibile stabilire l'importo della compensazione in modo tale da poter affermare, dopo un esame ex post, che esso corrispondeva esattamente ai costi reali, previa deduzione delle entrate e di un utile ragionevole.
- (97) Secondo le autorità danesi, anche nel caso in cui un obbligo di servizio pubblico risultasse dall'aggiudicazione di un appalto, possono intervenire cambiamenti sul mercato e nella situazione specifica dell'azienda in questione, così che l'utile effettivamente ottenuto non corrisponde a quello che l'azienda aggiudicataria aveva previsto al momento della conclusione del contratto.

- (98) La Danimarca ritiene dunque che l'incremento o il decremento di utili inattesi imputabili a questo tipo di fattori impreveduti non possono essere usati come argomentazioni per affermare che la compensazione è stata stabilita in modo da comportare la concessione di una sovracompenrazione o di una sottocompenrazione.
- (99) Nella fattispecie, l'incremento degli utili rilevati è dovuto all'azione simultanea di diversi fattori, quali l'evoluzione generale della congiuntura, gli sviluppi del mercato in questione, gli aumenti di produttività (per esempio attraverso riduzioni del costo del lavoro o di accesso all'infrastruttura in seguito alla cessione del ramo cargo, attraverso riduzioni dell'ammortamento o il miglioramento della gestione finanziaria).
- (100) La Danimarca aggiunge che i contratti conclusi con la DSB sono caratterizzati dal fatto che i partner contrattuali hanno concordato un pagamento sulla base di considerazioni abituali in un'economia di mercato e che il livello di pagamento è stato fissato in modo da coprire i costi della DSB tenuto conto delle entrate previste e di un utile ragionevole. Il fatto che la DSB abbia alla fine ottenuto risultati migliori di quelli previsti dal bilancio, a causa di circostanze imprevedute e dell'evoluzione dell'attività, non significa che l'importo della compensazione fissato nei contratti sia troppo elevato.
- Riduzione della compensazione e distribuzione dei dividendi*
- (101) Le autorità danesi fanno osservare che anche se, secondo loro, non vi è stata sovracompenrazione, il rischio di sovracompenrazione è in ogni caso eliminato dalla politica del governo danese in materia di dividendi enunciata nell'atto 249/1999 della legge finanziaria e mediante la conseguente riduzione della compensazione nell'accordo stabilito con la DSB.
- (102) La Danimarca ritiene infatti di avere garantito, con la sua politica sui dividendi, che la DSB non accresca il suo patrimonio netto al di là del livello necessario. Benché non sia stata fissata alcuna regola giuridica vincolante, tale politica dei dividendi ha cercato di conciliare due aspetti:
- le considerazioni abituali in un'economia di mercato intese a determinare ciò che è economicamente giustificabile tenuto conto della situazione economica dell'azienda,
  - le considerazioni generali di tipo socioeconomico o connesse alla concorrenza relative all'entità del patrimonio netto e delle sovvenzioni di funzionamento della DSB.
- (103) Le autorità danesi precisano che i pagamenti di dividendi allo Stato devono essere utilizzati come strumento di correzione dell'entità del patrimonio netto della DSB negli anni successivi alla costituzione e come un mezzo per restituire l'eccedenza di utili operativi qualora si riscontrasse che la DSB ha effettivamente ottenuto utili superiori a quelli previsti. Tale principio risulta dall'atto 249/1999 della legge finanziaria. Il pagamento di dividendi deve essere utilizzato per regolare in permanenza la struttura del capitale della DSB e, di conseguenza, la sovvenzione di funzionamento netta reale. La politica in materia di dividendi prevede inoltre che la DSB sia incentivata a migliorare la sua efficienza. Inizialmente, infatti, i dividendi dovevano corrispondere alla metà degli utili della DSB al netto dell'imposta. Tali miglioramenti dell'efficienza saranno così, in una certa misura, vantaggiosi per la DSB e non si tradurranno unicamente in una restituzione della sovvenzione di funzionamento.
- (104) Le autorità danesi ritengono che ciò sia pienamente conforme alle considerazioni generali in materia di economia di mercato, secondo le quali è possibile utilizzare degli incentivi per determinare ciò che si è convenuto chiamare un utile ragionevole, come auspicato dalla Commissione <sup>(18)</sup>.
- (105) La Danimarca rileva che l'applicazione di tale politica in materia di dividendi ha portato, per il periodo 1999-2006, relativamente alle missioni intraprese in esecuzione dei contratti, al versamento allo Stato di quasi 3 miliardi di DKK supplementari rispetto alla cifra prevista inizialmente.
- (106) Secondo le autorità danesi, la politica in materia di dividendi ha dunque funzionato, di fatto, come un «meccanismo di restituzione», che ha consentito di compensare un'eventuale sovracompenrazione. Esse sottolineano che la parte della compensazione della DSB restituita allo Stato sotto forma di dividendi è, oltre tutto, nettamente superiore alla differenza tra l'eccedenza prevista dal bilancio della DSB e quello che è stato effettivamente realizzato. La politica dei dividendi ha perciò contribuito, in tal modo, a garantire che la DSB non possa approfittare della sovvenzione di funzionamento dello Stato per ottenere un vantaggio concorrenziale — per esempio incrementando il patrimonio netto oltre il livello previsto o utilizzando l'eccedenza annuale.
- (107) Inoltre, le autorità danesi ritengono che sia molto difficile stabilire regole contrattuali relative ad una rettifica a posteriori della sovvenzione di funzionamento. In compenso, lo Stato è in grado — grazie alla politica dei dividendi, condotta conformemente al diritto societario danese — di garantire che la sovvenzione di funzionamento netta venga effettivamente corretta qualora il risultato dell'anno sia superiore a ciò che era atteso o previsto al momento della conclusione del contratto. Secondo le autorità danesi, le distribuzioni di dividendi rappresentano, nella pratica, uno strumento straordinariamente efficace per evitare sovracompenrazioni.

<sup>(18)</sup> 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); cfr. in particolare l'articolo 5, paragrafo 4.

(108) Le autorità danesi ricordano inoltre che il Tribunale ha stabilito che gli Stati membri possano disporre di un ampio margine di valutazione per determinare la compensazione quando quest'ultima dipende da condizioni economiche complesse<sup>(19)</sup>. Esse ricordano inoltre che non esiste, nel diritto comunitario, alcun obbligo che preveda che una revisione al ribasso della sovvenzione di funzionamento netta debba sempre avvenire in un certo modo, per esempio applicando regole contrattuali o misure equivalenti. Ciò che conta è, secondo i criteri della sentenza Altmark, che lo Stato si assicuri realmente che non ci sia sovracompensazione. Tuttavia, spetta agli Stati membri decidere in che modo procedere nella pratica.

## ii. Ritardi nella consegna del materiale rotabile

(109) Secondo le autorità danesi, il ritardo nella consegna dei treni IC4 e IC2 non ha recato vantaggi economici alla DSB.

(110) Esse confermano che la consegna dei nuovi treni IC4 e IC2, ordinati prima della conclusione del contratto di trasporto per il 2005-2014 e che avrebbero dovuto essere consegnati a partire dal 2003, è stata oggetto di ritardi imputabili al costruttore (AnsaldoBreda). Le autorità danesi sostengono che se la consegna avesse avuto luogo secondo il calendario previsto, la DSB avrebbe sostenuto i costi netti corrispondenti all'ammortamento dei treni e agli interessi, che erano coperti dai pagamenti contrattuali.

### *Contratto di trasporto 2005-2014*

(111) Dal momento in cui la DSB non ha sostenuto tali spese, i pagamenti contrattuali sono stati oggetto di una riduzione nel quadro del contratto di trasporto per il 2005-2014. L'ammontare esatto delle spese evitate è calcolato sulla base dei prestiti realmente contratti dalla DSB e di un periodo di ammortamento di 20 anni, conformemente alle prassi contabili della DSB (cioè 4 milioni di DKK economizzati per un ritardo di un anno sul treno IC4 e 2,7 milioni di DKK economizzati per un ritardo di un anno sul treno IC2).

(112) Di conseguenza, i pagamenti alla DSB sono stati ridotti, ai termini del contratto, di 645 milioni di DKK (252 milioni di DKK nel 2005 e 393 milioni di DKK nel 2006).

(113) Tenuto conto di tali elementi, la Danimarca ritiene che non si possa affermare che i ritardi nella consegna dei treni IC4 e IC2 abbiano, per quanto riguarda il contratto

di trasporto 2005-2014, comportato una sovracompensazione per la DSB.

### *Contratti complementari*

(114) Per disporre di materiale sufficientemente moderno, dal 2001 la DSB ricorre al noleggio mediante contratti complementari, di cui dopo il 2006 si è dovuto prolungare la durata a causa dei forti ritardi di AnsaldoBreda (estensione fino a 4 anni supplementari).

(115) Le autorità danesi precisano da una parte che il pagamento contrattuale versato alla DSB secondo il contratto negoziato non copriva le spese connesse all'immissione in servizio dei treni IC4 e IC2 (ammortamento e interessi) nel caso in cui tali treni non fossero effettivamente immessi in servizio, e, dall'altra, che il contratto negoziato non prevedeva alcun obbligo per la DSB di immettere in servizio materiale di sostituzione sulle linee summenzionate.

(116) Secondo le autorità danesi, i contratti complementari impongono dunque alla DSB degli obblighi di servizio pubblico supplementari (immissione in servizio di materiale sostitutivo moderno su alcune linee) accordandole una compensazione per i costi di noleggio.

### *Contratto di trasporto 2000-2004*

(117) Le autorità danesi ritengono che l'incidenza economica positiva netta dovuta al ritardo sia imputabile al fatto che il contratto iniziale di 5 anni, così come il contratto complementare per il periodo 2001-2004, non prevedeva disposizioni relative alla riduzione della compensazione in caso di ritardo nella consegna dei treni IC4. Viceversa, il contratto di trasporto 2005-2014 in vigore contiene appunto disposizioni relative alla riduzione della compensazione in caso di ritardo.

(118) Le autorità danesi valutano tale incidenza positiva netta nel periodo 2001-2004 a 104 milioni di DKK a causa del ritardo di consegna dei treni. Tuttavia, tale incidenza diretta non coprirebbe le conseguenze economiche reali del ritardo per la DSB, che non è stata in condizione di utilizzare i nuovi treni (manutenzione dei treni più vecchi, pregiudizio in termini d'immagine, minori entrate).

(119) La Danimarca precisa che le compensazioni ricevute dalla DSB da parte di AnsaldoBreda rappresentano unicamente una compensazione provvisoria per la perdita economica risultante dai ritardi di consegna dei treni. Alla consegna sarà determinato l'importo definitivo della perdita subita dalla DSB e potrà essere stabilito l'importo totale della compensazione da parte di AnsaldoBreda.

<sup>(19)</sup> Cfr. la sentenza del 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, BUPA/Commissione, Raccolta 2008, pag. II-81, punto 214.

(120) Le autorità danesi ritengono dunque che tale compensazione corrisponderà esattamente alla perdita economica della DSB e sarà dunque neutra per la contabilità della DSB. Per la stessa ragione, l'incidenza netta della compensazione da parte di AnsaldoBreda non costituisce una sovracompensazione per la DSB. I ritardi nella consegna dei treni non hanno dato e non daranno in futuro un vantaggio economico alla DSB.

(121) Infine, le autorità danesi ricordano che in ogni caso, la politica dei dividendi del governo danese fa sì che ogni eventuale incidenza positiva delle compensazioni ricevute dalla DSB sarebbe eliminata al momento del pagamento dei dividendi.

### iii. Caso specifico del collegamento Copenaghen-Ystad

#### *Compensazioni di servizio pubblico*

(122) Le autorità danesi precisano che è soltanto l'utilizzo della linea da parte della DSB nel periodo 2005-2014 che ha dato luogo a una compensazione.

(123) In effetti, per la gestione di detta linea vanno distinti tre periodi:

— fino al 2002, la linea è stata utilizzata come una attività di «libero traffico», cioè in condizioni di piena concorrenza, senza versamento di compensazione né obblighi imposti dallo Stato. La DSB doveva quindi tenere una contabilità separata per tale linea che doveva generare un'eccedenza su un periodo globale, considerando unicamente le entrate generate direttamente da essa,

— nel 2002 la DSB ha deciso di interrompere la gestione della linea in regime di «libero traffico» ed è stato siglato un contratto negoziato tra il ministero dei Trasporti e la DSB, per l'utilizzo della linea in regime di «trasporto pubblico» a partire dal 2002 fino al 31 dicembre 2004. In compenso, il contratto non prevedeva che un pagamento separato o supplementare fosse versato alla DSB per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico,

— al momento della conclusione del contratto di trasporto per il periodo 2005-2014, la compensazione versata alla DSB ha potuto essere applicata anche alla linea Copenaghen-Ystad.

(124) La Danimarca precisa che nessuna risorsa pubblica è stata versata per l'utilizzo della linea prima del 2005.

(125) Inoltre, le autorità danesi ricordano che tale linea era in deficit quando veniva utilizzata in regime di libero traffico e che non si può affermare che la DSB abbia ricevuto una sovracompensazione per il fatto che una minima parte delle entrate effettivamente riscosse possa essere dovuta alle conseguenze indirette dell'avvio dell'utilizzo

della linea Copenaghen-Ystad da parte della DSB. In ogni caso, la DSB ha naturalmente il diritto di ottenere un utile ragionevole sotto forma di remunerazione del capitale investito. Le autorità danesi ritengono che questo non sia sufficiente per affermare che le entrate effettivamente riscosse abbiano comportato una sovracompensazione per la DSB, se si tiene conto dell'ottenimento di un utile ragionevole.

#### *Traversata in traghetto*

(126) Per quanto riguarda la questione dei costi della DSB per la vendita di biglietti che includono la traversata in traghetto tra Ystad e Rønne, porto di arrivo sull'isola di Bornholm, le autorità danesi hanno comunicato le tariffe praticate dalla Bornholmstrafikken, società di gestione dei traghetti. Secondo le autorità danesi, non vi è stata applicazione di tariffe differenti per quanto riguarda la DSB e la Gråhundbus.

(127) Esse apportano alcuni elementi d'informazione sulle condizioni di utilizzo del collegamento con traghetto Rønne-Ystad ad opera della società Bornholmstrafikken A/S. Sulla base di un contratto concluso col governo in seguito a gara d'appalto:

— il contratto tra il governo e la Bornholmstrafikken prevede un obbligo generale secondo il quale la Bornholmstrafikken deve far coincidere i suoi orari di arrivo e di partenza con quelli dei gestori di linee di autobus o di treno che collegano Copenaghen a Ystad,

— esso contiene inoltre alcune clausole che obbligano la Bornholmstrafikken a sviluppare una cooperazione per quanto riguarda i biglietti con i gestori delle linee di autobus o di treno che, per tutta la durata del contratto, assicurano il collegamento Copenaghen-Ystad in treno o con autobus, in modo che i viaggiatori possano acquistare un biglietto combinato traghetto e bus/treno beneficiando di una riduzione,

— le tariffe massime che la Bornholmstrafikken ha il diritto di esigere sono stabilite dal contratto,

— il contratto non contiene disposizioni più precise relative a vincoli tariffari o alla creazione di riduzioni e il governo non ha motivo di fissare nuove esigenze al riguardo.

(128) Secondo le autorità danesi, ciò comporta che il governo non ha la possibilità di esercitare sulla gestione della Bornholmstrafikken alcuna influenza diversa da quella che consiste nel far rispettare le disposizioni del contratto. La Bornholmstrafikken applica — e ha sempre applicato per tutto il periodo in questione, a partire dal 2000 — prezzi identici per la DSB e la Gråhundbus. La DSB non ha pertanto beneficiato di alcun vantaggio.

- (129) Le autorità danesi informano nondimeno che l'unico prezzo applicabile specificamente alla DSB è il prezzo speciale per DSB Orange per la traversata del Grande Belt. Si tratta di un prezzo riguardante un tipo di biglietto DSB molto specifico, che può essere utilizzato solo dai clienti che acquistano un biglietto DSB Orange in partenza dallo Jutland per Bornholm. Secondo le autorità danesi, la Bornholmstrafikken accorda una riduzione su questo particolare tipo di biglietto perché desidera attirare a Bornholm più clienti provenienti dallo Jutland. Tale riduzione speciale non è imposta dal contratto tra lo Stato danese e il gestore del traghetto. Essa è il frutto di una volontà commerciale di sviluppare la clientela nello Jutland e di ampliare in tal modo l'insieme della clientela.
- (130) Al riguardo, le autorità danesi ritengono che si tratti di una misura commerciale generale che consiste nell'offrire riduzioni allo scopo di ampliare la clientela. Esse precisano che la Gråhundbus utilizza la linea Copenaghen-Ystad, e quindi non attraversa il Grande Belt. È pertanto oggettivamente evidente che la riduzione corrispondente a tale tratta non compaia nei prezzi applicati con la Gråhundbus.
- (131) Le autorità danesi precisano inoltre che tale offerta avrebbe interessato solo circa [...] (\*) passeggeri nel periodo 2003-2008. Trattandosi di un'iniziativa dell'operatore, tale offerta avrebbe potuto essere aperta alle compagnie di autobus desiderose di offrire lo stesso servizio. Esse segnalano inoltre che tale offerta commerciale non è più proposta dal 2009.
- (132) Di conseguenza, la Danimarca ritiene che la DSB non abbia beneficiato di un vantaggio connesso all'utilizzo della linea Copenaghen-Ystad, né sotto forma di una sovracompensazione né mediante prezzi particolarmente bassi per la traversata in traghetto Rønne-Ystad.

#### **Sul quarto criterio della sentenza Altmark**

- (133) Per quanto riguarda i dubbi sul fatto che la compensazione sia stata determinata sulla base di un'analisi dei costi che dovrebbero essere sostenuti da un'impresa media gestita in modo efficiente, le autorità danesi ritengono che, nel quadro della costituzione della DSB in impresa autonoma, tutte le analisi necessarie e fattibili nella pratica sono state realizzate.
- (134) Esse fanno inoltre osservare che alla base della separazione della DSB dallo Stato si trovava il rapporto Bernstein, che conteneva un'analisi dettagliata delle possibilità di aumentare l'efficienza della DSB <sup>(20)</sup> e che è stato attuato in un piano più ampio di ristrutturazione nel 1996. Tali misure hanno avuto per effetto quello di rafforzare l'efficienza commerciale della DSB e di accrescere la sua produttività del 32 %.
- (135) Nel contesto della costituzione della DSB, le autorità danesi hanno definito un bilancio su dieci anni fondato su diverse ipotesi di partenza, tra le quali un miglioramento della produttività, sulla base del quale è stata fissata la sovvenzione di funzionamento della DSB per il periodo 1999-2004.
- (136) Tale bilancio, che è stato inserito nell'atto n. 249 dell'11 giugno 1999, si basava sull'ipotesi di un rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto dell'imposta, valore che le autorità danesi avevano stimato che costituisse un utile ragionevole.
- (137) Secondo le autorità danesi, la sovvenzione di funzionamento era il risultato di una valutazione globale dei costi, delle entrate e di un utile ragionevole, effettuata sulla base degli elementi disponibili nel 1999 e conformemente ai principi dell'economia di mercato. La determinazione del bilancio decennale, così come il successivo calcolo dei pagamenti contrattuali versati alla DSB, sarebbero stati pertanto realizzati nel rispetto del quarto criterio della sentenza Altmark.
- (138) Le autorità danesi ricordano inoltre la giurisprudenza dell'Unione <sup>(21)</sup> e sottolineano le difficoltà, in questa causa, di realizzare una comparazione concreta con un altro operatore.

#### **Sulla compatibilità**

- (139) Anche se la Commissione pervenisse alla conclusione che alla DSB è stato accordato un aiuto di Stato, le autorità danesi sono del parere che tale compensazione sia in ogni caso compatibile con il mercato interno.
- (140) Dal loro punto di vista, nel quadro della conclusione dei contratti negoziati, le analisi e i calcoli più particolareggiati realizzabili nella pratica sono stati effettuati allo scopo di garantire un calcolo corretto della compensazione.
- (141) Le autorità danesi concordano col ragionamento seguito dalla Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento, secondo il quale, di fatto, la compensazione può essere ritenuta compatibile col mercato interno purché sia rispettato il terzo criterio della sentenza Altmark.
- (142) Come sopra indicato, le autorità danesi ritengono che tutto quello che poteva essere ragionevolmente richiesto per garantire che la DSB non ricevesse sovracompensazioni è stato fatto, e che è opportuno — per lo meno — concludere che il pagamento contrattuale percepito dalla DSB in applicazione dei contratti negoziati costituisce un aiuto compatibile col mercato interno.

(\*) Informazione riservata.

<sup>(20)</sup> Il rapporto Bernstein è stato realizzato nel 1993 in seguito a una richiesta di un parere di esperti inoltrata dal ministero danese dei Trasporti.

<sup>(21)</sup> In particolare, le sentenze del 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, *BUPA/Commissione*, Raccolta 2008, pag. II-81 e del 22 ottobre 2008 nelle cause congiunte T-309/04, T-317/04, T-329/04 e T-336/04, *TV 2/Danimarca/Commissione*, Raccolta 2007, pag. II-2935.

(143) Al contrario, come indicato in precedenza, le autorità danesi non condividono la posizione della Commissione circa la distinzione tra contratti di servizi di trasporto pubblico e obblighi di servizio pubblico per quanto riguarda la legalità dell'aiuto. Esse ritengono nella fattispecie che se la DSB ha ricevuto un aiuto di Stato, tale aiuto non è soggetto all'obbligo di essere notificato. Se la Commissione dovesse rimanere del suo avviso, ciò equivarrebbe a operare una distinzione sostanziale e ingiustificata a seconda che uno Stato membro che imponga l'obbligo di eseguire compiti di trasporto a un'impresa che gli appartiene al 100 % faccia figurare la descrizione della portata, della qualità e del prezzo delle prestazioni in un contratto oppure no.

(144) Alla luce di quanto precede, le autorità danesi ritengono che non ci sia alcuna ragione di esigere un rimborso dell'aiuto di Stato eventualmente ritenuto incompatibile con il mercato interno.

#### ***Sull'imposta sui salari***

(145) Le autorità danesi notano che, sulla base delle informazioni relative alla possibilità di soppressione dell'imposta sui salari, la Commissione non ha esaminato la questione di tale imposta nel presente procedimento.

(146) Ad ogni buon fine, le autorità danesi hanno precisato che le modifiche dell'imposta sui salari sono state introdotte dalla legge n. 526 del 25 giugno 2008 e che sono entrate in vigore il 1° gennaio 2009.

#### ***Sulla base giuridica per l'esame della compatibilità***

(147) Le autorità danesi hanno indicato con lettera dell'8 gennaio 2010 di non avere osservazioni sulla determinazione da parte della Commissione della base giuridica applicabile [regolamento (CEE) n. 1191/69 oppure (CE) n. 1370/2007].

### **6. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE A SEGUITO DELL'AVVIO DEL PROCEDIMENTO**

(148) Osservazioni sono state presentate dalla DSB, l'impresa beneficiaria delle misure in questione, e dalla DKT, il secondo denunciante. Si rileva che la Gråhundbus, il primo denunciante, non ha presentato osservazioni.

#### **6.1. OSSERVAZIONI TRAMESSE DALLA DSB**

(149) Con lettera del 30 dicembre 2008, la DSB ha trasmesso le sue osservazioni relative alla decisione della Commissione di avviare il procedimento.

(150) La DSB dichiara di condividere interamente le osservazioni delle autorità danesi e si limita ad esaminare se la Commissione possa esigere il recupero dell'aiuto qualora quest'ultima giungesse alla conclusione che i contratti di servizio di trasporto pubblico comportino un aiuto di Stato incompatibile col mercato interno.

(151) La DSB ritiene che il recupero di un simile aiuto, nella fattispecie, sarebbe contrario al principio del legittimo affidamento, ostacolando l'applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(22)</sup>.

(152) In primo luogo, la DSB ritiene che essa poteva legittimamente credere che i pagamenti contrattuali del governo danese relativi ai contratti di 5 anni e di 10 anni non costituissero un aiuto di Stato. Essa ritiene infatti che la situazione non fosse chiara per quanto riguarda il controllo che era necessario effettuare per verificare l'esistenza di un aiuto di Stato nel campo dei trasporti.

(153) La DSB ritiene che per valutare se il governo ha concesso un vantaggio alla DSB ci si debba collocare al momento in cui la transazione ha avuto luogo. Il fatto che possa esistere una qualche incertezza riguardante i costi dei servizi e le eventuali altre fonti di reddito non potrebbe impedire allo Stato di concludere un accordo a un prezzo che rifletta le condizioni del mercato. Ogni accordo comporta in generale un'incertezza e, in normali relazioni contrattuali, è l'impresa che si accolla tale rischio. Un simile sistema, in cui la sola DSB sostiene il rischio di fluttuazione imprevista della vendita dei biglietti o delle spese, è più motivante a incentivarla a migliorare i suoi servizi e ad attirare più viaggiatori <sup>(23)</sup>, cosa che permette allo Stato di valorizzare al meglio i pagamenti contrattuali che versa alla DSB e di scaricare su di essa le conseguenze di prestazioni negative, ad esempio per cattiva gestione o perdita di entrate. La DSB è quindi del parere che lo Stato, al momento della conclusione dei due contratti, ha agito in quanto investitore razionale che ottimizza le possibilità di ottenere il miglior rendimento possibile dei suddetti contratti.

(154) In secondo luogo, la DSB si ritiene legittimata a supporre che i pagamenti contrattuali rispettassero in ogni caso i criteri stabiliti dal regolamento (CEE) n. 1191/69 e beneficiassero di un'esenzione per categoria ai sensi di tale regolamento. Essa esprime i suoi dubbi rispetto all'interpretazione dell'articolo 14 da parte della Commissione.

(155) La DSB ricorda in effetti che la sezione V del regolamento — che non contiene disposizioni relative all'importo delle compensazioni — contrasta con le sezioni da II a IV dello stesso regolamento per quanto attiene agli obblighi di servizio pubblico. Secondo la DSB, il regolamento mirava a rispondere al desiderio di assicurare una compensazione ragionevole agli operatori. Trattandosi di impegni assunti volontariamente, i trasportatori legati da

<sup>(22)</sup> GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(23)</sup> Cfr. in particolare la decisione della Commissione del 25 gennaio 2006, N 604/2005 — Germania — Servizi per il trasporto pubblico mediante autobus a Wittenberg, GU C 209 del 31.8.2006, pag. 7, punti 78 e seguenti.

contratti di servizio pubblico si trovano in una situazione molto diversa da quella degli operatori cui lo Stato ha imposto degli obblighi di servizio pubblico in modo unilaterale, come si evince dal regolamento. In simili condizioni, la Commissione non può interpretare il regolamento (CEE) n. 1191/69 alla luce dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE <sup>(24)</sup>.

- (156) Infine, la DSB non condivide l'interpretazione dell'articolo 17 del regolamento operata dalla Commissione, secondo la quale la dispensa dalla notifica prevista si può applicare solamente alle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico e non ai contratti di servizio di trasporto pubblico.

#### **Sulla base giuridica per l'esame della compatibilità**

- (157) La DSB ha trasmesso le sue osservazioni con lettera dell'8 gennaio 2010. La DSB contesta nel principio il fatto che la Commissione applichi nella fattispecie il regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (158) La DSB ricorda che i contratti di trasporto in questione tra la DSB e lo Stato danese sono stati conclusi prima dell'adozione del regolamento e prima della sua entrata in vigore. Se il regolamento dovesse essere applicato, si tratterebbe di una legislazione con effetto retroattivo, che la DSB giudica contraria ai principi giuridici fondamentali, tra cui il principio di certezza del diritto e il principio di tutela del legittimo affidamento. La DSB nota inoltre che nulla permette di pensare che il legislatore dell'UE avrebbe auspicato di attribuire un effetto retroattivo al regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (159) Al contrario, la DSB nota che il regolamento prevede un'introduzione progressiva delle nuove norme, e che le disposizioni del regolamento non sono in generale valide per i contratti già conclusi, se la loro durata è limitata. Essendo la durata dei contratti in questione conforme a quella prescritta nelle disposizioni transitorie, la DSB ritiene che essi siano quindi disciplinati soltanto dalla legislazione in vigore al momento in cui sono stati conclusi, vale a dire i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.
- (160) La DSB si affida alla più recente prassi decisionale della Commissione, in cui la Commissione ha ritenuto che non fosse possibile applicare il regolamento (CE) n. 1370/2007 ai contratti conclusi prima dell'entrata in vigore del regolamento il 3 dicembre 2009 <sup>(25)</sup>.

<sup>(24)</sup> Con effetto dal 1° dicembre 2009, l'articolo 86 del trattato CE è divenuto l'articolo 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Le due disposizioni sono in sostanza identiche alle precedenti. Ai fini della presente decisione, i riferimenti all'articolo 106 del TFUE devono essere intesi, se del caso, come riferimenti all'articolo 86 del trattato CE.

<sup>(25)</sup> Cfr. al riguardo la decisione 2009/325/CE 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 (GU L 97 del 14.4.2009, pag. 14), considerando 111; e decisione 2009/845/CE 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) (GU L 306 del 20.11.2009, pag. 26), considerando 104.

- (161) Inoltre, la DSB ha presentato elementi a sostegno del fatto che i contratti di servizi di trasporto pubblico rispettano in ogni caso le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### **6.2. OSSERVAZIONI TRAMESSE DALLA DKT**

- (162) Con lettera del 16 febbraio 2009, la DKT ha trasmesso le sue osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento. Tali osservazioni sono riassunte qui di seguito.

#### **Osservazioni preliminari**

- (163) La DKT fa riferimento a tutti gli elementi trasmessi alla Commissione nel quadro della sua denuncia e dei contatti che hanno preceduto l'avvio del procedimento.
- (164) La DKT nota che la decisione di avviare il procedimento da parte della Commissione sembra fare riferimento solo ai contratti di servizi di trasporto pubblico della DSB riguardanti le sue attività di trasporto ferroviario classico e non le attività di trasporto urbano realizzate dalla filiale DSB S-tog A/S, nondimeno menzionate nella sua denuncia iniziale.
- (165) La DKT fa notare che i contratti relativi al trasporto urbano sono della stessa natura e sollevano le stesse questioni. In tali circostanze, la DKT insiste sul fatto che l'esame della Commissione deve riguardare anche i contratti di servizio pubblico di trasporto urbano.
- (166) In linea di massima, la DKT sostiene che nella fattispecie i criteri della sentenza *Altmark* non sono soddisfatti e che i contratti in questione implicano quindi la concessione di aiuti di Stato. La DKT ritiene che tali aiuti siano incompatibili e illegali e che la Commissione dovrebbe ordinarne il recupero.

#### **Sul primo criterio della sentenza *Altmark***

- (167) Anche se la Commissione non ha espresso dubbi sul rispetto del primo criterio della sentenza *Altmark*, la DKT ha nondimeno formulato osservazioni su tale punto.
- (168) La DKT ritiene che l'ampio margine di manovra di cui dispongono gli Stati membri per stabilire gli obblighi di servizio pubblico non dovrebbe portare a situazioni arbitrarie in cui i terzi non possano rimettere in questione il fatto che un'attività venga gestita nel quadro di un contratto di servizio di trasporto pubblico. Secondo la DKT, la Commissione ha l'obbligo di motivare la necessità d'imporre un obbligo di servizio pubblico.

(169) Sulla base della giurisprudenza della Corte e della prassi della Commissione, la DKT contesta l'analisi della Commissione, che constata l'assenza di errore manifesto di valutazione. La DKT ritiene in particolare che l'esistenza di obiettivi relativi alla puntualità, alla qualità e alla regolarità del servizio non è sufficiente a stabilire che un servizio s'inserisce in una missione di servizio pubblico.

(170) La Commissione dovrebbe piuttosto condurre tale analisi alla luce dei criteri enunciati nel regolamento (CEE) n. 1191/69 ed esaminare la proporzionalità delle missioni di servizio pubblico. Secondo la DKT, la Commissione dovrebbe in particolare valutare la redditività della gestione dei servizi di trasporto in questione conformemente agli obiettivi di puntualità, qualità e regolarità imposti.

(171) La DKT ritiene infatti che le compensazioni per il servizio pubblico sono giustificate solo quando i servizi non sono redditizi e quando una compensazione è indispensabile alla loro gestione. Ciò implica effettuare un esame separato per ciascuno dei collegamenti ferroviari in questione.

#### ***Sul secondo criterio della sentenza Altmark***

(172) La DKT contesta il ragionamento della Commissione secondo il quale i bilanci decennali sui quali si fonda il calcolo delle compensazioni della DSB permetterebbero di soddisfare il secondo criterio della sentenza Altmark. Essa ritiene infatti che tali bilanci non contengano né i parametri né un'analisi dettagliata dei costi che permettano di stabilire il livello delle compensazioni richieste per ciascuno dei collegamenti ferroviari in questione.

#### ***Sul terzo criterio della sentenza Altmark***

(173) La DKT ritiene che questo terzo criterio dovrebbe essere analizzato in relazione al quarto criterio della sentenza Altmark, in quanto se l'impresa non può essere considerata un'impresa media ben gestita, l'esame del terzo criterio diventa superfluo perché non potrebbe basarsi sull'analisi dei costi di tale impresa.

#### ***Sul quarto criterio della sentenza Altmark***

(174) La DKT ricorda che l'aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico in questione non è stata oggetto di gare d'appalto. La DKT condivide inoltre i dubbi della Commissione sul fatto che i bilanci decennali e la metodologia applicata dallo Stato danese possano permettere di soddisfare il quarto criterio della sentenza Altmark.

(175) Al riguardo, la DKT fa valere in particolare che gare d'appalto organizzate su alcuni collegamenti hanno dimostrato che alcuni concorrenti della DSB erano in grado

di gestire servizi a un costo inferiore del 27 % circa rispetto alla DSB. Parimenti, la DKT ricorda che il personale della DSB appartiene alla funzione pubblica, e questo esclude il rispetto del quarto criterio della sentenza Altmark.

#### ***Sull'incompatibilità della sovracompensazione***

(176) La DKT non condivide il ragionamento della Commissione relativo alla verifica della compatibilità dell'aiuto. Essa ritiene infatti che il regolamento (CEE) n. 1191/69 operi una distinzione tra, da una parte, un approccio fondato sui costi reali ripreso nelle sezioni II, III e IV del regolamento (CEE) n. 1191/69 e, dall'altra, un approccio fondato sul prezzo offerto da un prestatario rispetto a un concorrente per offrire lo stesso servizio, ripreso nella sezione V del regolamento (CEE) n. 1191/69. Secondo la DKT, tale distinzione si riflette nella differenza di natura tra gli obblighi di servizio pubblico e i contratti di servizi di trasporto pubblico, che si basano su esigenze procedurali diverse.

(177) Di conseguenza, il ragionamento della Commissione, fondato su un approccio di costi reali e sui principi connessi all'attuazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE non potrebbe essere applicato all'esame del prezzo fissato nei contratti di servizio di trasporto pubblico. La DKT ritiene che un simile approccio sia contrario alla giurisprudenza comunitaria (sentenza Combust), alla prassi della Commissione [inquadramento comunitario sugli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico <sup>(26)</sup>] e alla stessa decisione di avviare il procedimento che afferma il carattere di *lex specialis* dell'articolo 93 del TFUE.

(178) Partendo dalla constatazione che nella fattispecie la Commissione intende adottare un approccio fondato sui costi reali ai contratti di servizio di trasporto pubblico, la DKT ha in ogni caso formulato alcuni commenti su tale approccio.

(179) Infatti, la DKT ritiene che i dati presentati dalle autorità danesi per affermare l'assenza di sovracompensazione non siano corretti. La DKT invoca diversi argomenti:

— la DSB è stata in grado di ridurre i propri costi in modo significativo nel corso della partecipazione a gare d'appalto su alcune linee,

— inoltre, i contratti di servizio di trasporto pubblico impongono che la DSB goda di una situazione finanziaria sana, il che dimostra che i pagamenti contrattuali sono superiori a quanto strettamente necessario per compensare i costi relativi agli obblighi di servizio pubblico,

<sup>(26)</sup> GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4.



- il livello dei pagamenti contrattuali non è giustificato in maniera adeguata e il bilancio decennale è stato concepito in modo tale da garantire alla DSB determinati livelli di profitti, senza basarsi su un'analisi dettagliata dei costi e dei proventi della DSB per ciascuno dei collegamenti in questione,
  - il sistema di compensazione si basa su un obiettivo di ritorno sul patrimonio netto e non sulla mera compensazione dei costi supplementari,
  - secondo i calcoli presentati dalla DKT, il principale collegamento ferroviario tra Copenaghen e Århus è redditizio, se si considerano gli obblighi attualmente imposti alla DSB, e quindi non avrebbe dovuto costituire oggetto di un contratto di servizio pubblico,
  - inoltre, i presunti incrementi di produttività della DSB non sarebbero coerenti con i dati finanziari, che per il periodo in questione mostrano un aumento dell'indice del costo del personale rispetto alle entrate,
  - parimenti, la DKT mette in dubbio la realtà della riduzione dei pagamenti contrattuali di un miliardo di DKK, che stando ai conti annuali dell'impresa ammonterebbe piuttosto a 647 milioni di DKK,
  - la DKT sostiene che gli obiettivi della DSB (in treni/km) per il periodo 2000-2004 non sarebbero stati raggiunti — e ciò avrebbe giustificato una riduzione dei pagamenti contrattuali — e che la DSB ha ricevuto delle compensazioni per un materiale rotabile di cui non doveva sostenere i costi, tenuto conto dei ritardi di consegna,
  - infine, la DKT ritiene che la DSB, grazie ai suoi utili, avrebbe potuto essa stessa far fronte alle conseguenze finanziarie dei ritardi di consegna del materiale rotabile, soprattutto trattandosi di materiale di sostituzione. La DSB avrebbe ricevuto 225 milioni di DKK dall'AnsaldoBreda come compensazione per i ritardi, che avrebbero dovuto essere trasferiti allo Stato danese il quale, secondo la DKT, ha subito il danno. La DSB avrebbe così beneficiato di un'eccedenza di 104 milioni di DKK di pagamenti contrattuali per materiale che non è stato immesso in servizio.
- (180) I livelli elevati dei profitti della DSB sono secondo la DKT la prova che l'impresa è stata sovracompensata, per le seguenti ragioni:
- i risultati della DSB vanno al di là dei livelli di profitti che un'impresa esposta a un rischio simile, cioè un rischio debole, può ragionevolmente aspettarsi,
  - la DKT ricorda un'analisi condotta nel quadro della sua denuncia, che mostra che il profitto al lordo dell'imposta della DSB (12,3 % per il 1999-2004 e 12,77 % per il 1999-2007) sarebbe superiore a quello di altre imprese di trasporto ferroviario in Europa (2,21 %-4,47 % nel Regno Unito; 3,35 % in Svezia; 0,49-4,65 % in Germania o ancora 0,8-3,77 % per la SNCF) e al di là del livello citato dalla Commissione in un procedimento analogo <sup>(27)</sup>,
  - la DKT ritiene che i risultati della DSB sono anche sensibilmente superiori a quelli dei suoi concorrenti interni, per quanto riguarda i contratti di servizio di trasporto pubblico (DSB (12,77 %); DSB S-tog (10,45 %); Arriva (4,39 %); Metro Service (6,18 %),
  - la DKT sottolinea che i risultati della DSB superano nettamente il livello del 6 % di rendimento del patrimonio netto che lo Stato danese ha fissato come obiettivo per la DSB e che la DKT valuta corrispondenti a un'eccedenza di 3,678 miliardi di DKK.
- (181) Infine, la DKT ritiene che l'argomento secondo il quale la riscossione dei dividendi ha permesso di evitare ogni sovracompensazione vada respinto per le seguenti ragioni:
- i contratti di servizio di trasporto pubblico non contengono meccanismi di restituzione dei pagamenti contrattuali nell'ipotesi in cui essi superino il livello strettamente necessario per la mera compensazione degli obblighi di servizio pubblico,
  - lo Stato danese confonde nella fattispecie il suo ruolo d'investitore e azionista di un'azienda pubblica con il ruolo di potere pubblico, che permette di compensare obblighi di servizio pubblico,
  - la riscossione dei dividendi non è di per sé sufficiente a inficiare gli effetti economici di una sovracompensazione né le distorsioni di concorrenza, i cui effetti restano presenti sul mercato,
  - l'argomento della riscossione dei dividendi comporta una discriminazione tra le imprese pubbliche e le imprese private,
  - la disciplina della Commissione sugli aiuti di Stato sotto forma di compensazione di servizi pubblici prevede la sola possibilità di trasferire fino al 10 % di una sovracompensazione ogni anno,
  - non esistono legami diretti tra la sovracompensazione e l'ammontare dei dividendi riscossi dallo Stato danese, il cui principio era d'altro canto affermato nei bilanci decennali prima della constatazione di eventuali sovracompensazioni.
- <sup>(27)</sup> Decisione della Commissione del 23 ottobre 2007 — C47/07 — Contratto di servizio pubblico tra Deutsche Bahn Regio e i Länder Berlino e Brandeburgo, GU C 35 dell'8.2.2008, pag. 13.

**Sull'imposta sui salari**

- (182) La DKT dichiara che l'esenzione dall'imposta sui salari è stata soppressa dallo Stato danese nel 2008. Essa fa riferimento a un disegno di legge danese in cui il costo dell'assoggettamento della DSB a tale tassa è stato stimato a 80 milioni di DKK all'anno. Su tale base, la DKT ritiene che l'esenzione dall'imposta ha avuto un effetto negativo sulla concorrenza di circa 800 milioni di DKK in dieci anni, somma che lo Stato danese dovrebbe recuperare.
- (183) Inoltre, la DKT ha attirato l'attenzione della Commissione sul fatto che lo Stato danese avrebbe deciso di compensare l'assoggettamento della DSB all'imposta per il futuro aumentando i pagamenti contrattuali.
- (184) La DKT chiede che la Commissione tratti tale questione nel quadro del procedimento attuale, essendosi concluso il procedimento CP78/06 cui essa faceva riferimento nella decisione di apertura.

**Sulla base giuridica per l'esame della compatibilità**

- (185) Il 10 gennaio 2010, DKT ha trasmesso alla Commissione le sue osservazioni relative alla scelta della base giuridica adeguata tra i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CE) n. 1370/2007.
- (186) La DKT ritiene che essendo il regolamento (CE) n. 1370/2007 entrato in vigore solamente il 3 dicembre 2009, l'esame della compatibilità degli aiuti in questione in base a tale regolamento costituirebbe un errore di diritto. Dopo aver richiamato alcuni principi connessi all'applicazione *ratione temporis* delle norme UE in materia di aiuti di Stato, la DKT ritiene che vada operata una distinzione a seconda che si tratti di aiuti notificati o meno. La DKT ha fatto riferimento alla sentenza *SIDE* del Tribunale dell'Unione europea<sup>(28)</sup> per stabilire che nella fattispecie la Commissione dovrebbe esaminare la compatibilità sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (187) La conclusione della DKT si basa soprattutto sul fatto che i contratti di servizio pubblico in questione coprono i periodi 1999-2004 e 2005-2014 e che il momento in cui gli aiuti vengono concessi coincide con i pagamenti contrattuali mensili. Inoltre, la DKT fa notare che il regolamento (CE) n. 1370/2007 non prevede alcuna disposizione concernente gli aiuti di Stato già concessi o che sono oggetto di una procedura d'indagine. D'altro canto, la decisione del 10 settembre 2008 di avviare il procedimento non fa riferimento al nuovo regolamento anche se questo era stato già adottato. Infine, la DKT segnala inoltre una contraddizione con la comunicazione della Commissione sulla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegali<sup>(29)</sup>.
- (188) In ogni caso, la DKT ritiene che il regolamento (CE) n. 1370/2007 potrebbe costituire l'adeguata base giuridica

per l'esame della compatibilità per quanto riguarda gli effetti futuri dei contratti di servizio di trasporto pubblico, cioè i pagamenti contrattuali posteriori al 3 dicembre 2009.

**7. COMMENTI DELLA DANIMARCA SULLE OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE**

- (189) Secondo la Danimarca, le osservazioni della DKT non danno luogo a una valutazione diversa dei fatti in questione. La Danimarca ritiene infatti che nella fattispecie i quattro criteri della sentenza *Altmark* siano rispettati e che la DSB non abbia ricevuto sovracompensazione.

**Sull'ampiezza dell'esame della Commissione**

- (190) La Danimarca ritiene che i contratti relativi al trasporto nell'area urbana di Copenaghen non siano oggetto della procedura formale d'esame e che quindi non vi sia motivo di commentare il punto di vista della DKT riguardo a tali contratti.
- (191) La Danimarca aggiunge tuttavia che la DSB S-tog A/S è una controllata detenuta al 100 % dalla DSB SV e che i dati relativi alla DSB S-tog A/S sono inclusi nei conti consolidati del gruppo DSB e nei dati trasmessi dalle autorità danesi.
- (192) Le autorità danesi precisano che anche i pagamenti provvisori e contrattuali riguardanti il trasporto operato dalla S-tog sono stati determinati sulla base di un rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto delle imposte. Il risultato della DSB S-tog A/S è stato integrato al bilancio della DSB SV e i pagamenti contrattuali da versare alla società per il trasporto a lunga percorrenza e regionale sono stati calcolati di conseguenza. Inoltre, il risultato operativo generato dalla filiale DSB S-tog A/S è inserito nel risultato consolidato della DSB SV. Il risultato derivante dal traffico S-tog è quindi integrato nel risultato finanziario totale della DSB SV.

**Sui criteri della sentenza Altmark**

- (193) Secondo la Danimarca, le osservazioni della DKT non rimettono in questione il fatto che i quattro criteri della sentenza *Altmark* sono nella fattispecie rispettati.
- (194) Quanto al primo criterio, le autorità danesi ricordano che la Commissione non ha espresso dubbi su tale punto. La questione di sapere se la linea Copenaghen-Århus costituisce un obbligo di servizio pubblico è in ogni caso affrontata più avanti.
- (195) Rispetto al secondo criterio, le autorità danesi ricordano che la Commissione non ha espresso dubbi sul periodo fino al 2008 e precisano che per il periodo compreso tra il 2009 e il 2014 la compensazione versata alla DSB è stata inoltre calcolata sulla base di un bilancio decennale trasmesso alla Commissione.

<sup>(28)</sup> Sentenza del 15 aprile 2008 nella causa T-348/04, *Société internationale de diffusion et d'édition SA (SIDE)*, Raccolta 2008, pag. II-625.

<sup>(29)</sup> GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

- (196) Per quanto riguarda il terzo criterio, la DKT ritiene che esso dovrebbe essere esaminato soltanto se viene rispettato preliminarmente il quarto criterio. Le autorità danesi non condividono tale parere e ritengono che i criteri possono essere esaminati indipendentemente gli uni dagli altri e nell'ordine che la Corte ha seguito per la sentenza *Altmark*.
- (197) Riguardo al quarto criterio, le autorità danesi respingono gli argomenti della DKT che porterebbero a concludere che tale criterio non sia stato rispettato. Infatti, esse precisano che il bilancio decennale è stato elaborato sulla base di un insieme di dati disponibili e di un'analisi adeguata dei costi che ha valutato le prospettive di miglioramento a lungo termine. Inoltre, il bilancio è stato oggetto di una revisione al momento della negoziazione del secondo contratto e i pagamenti contrattuali sono stati diminuiti per tener conto degli incrementi di efficienza. Le autorità danesi aggiungono che il fatto che l'impresa sostenga, per ragioni storiche, degli oneri straordinari in relazione a salariati assunti come impiegati pubblici non ha nulla a che vedere con la buona o cattiva gestione. Esse ricordano inoltre che esistono differenze notevoli a livello di struttura del capitale, di profilo di rischio, ecc., tra le varie aziende ferroviarie, il che rende impossibili i paragoni con altre imprese. Inoltre, il fatto che la DSB First sia stata in grado di formulare un'offerta a un prezzo — a prima vista — inferiore per la linea *Kystbanen* non è il riflesso, e neanche un indizio, del fatto che i pagamenti versati alla DSB siano stati eccessivi, perché tale offerta è stata presentata da una società distinta e si basa su parametri differenti (soltanto personale a contratto, materiale più recente, personale a bordo meno numeroso).

#### **Sulla compatibilità**

- (198) La Danimarca rimanda al proprio dubbio sul ragionamento seguito dalla Commissione circa l'attuazione del regolamento (CEE) n. 1191/69, che essa considera caratterizzata da notevole incertezza giuridica, in particolare per quanto riguarda l'obbligo di notifica dei contratti di servizio di trasporto pubblico.
- (199) La Danimarca non condivide neanche l'interpretazione della DKT, specialmente rispetto all'uso della parola «prezzo» all'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), del regolamento e la non applicabilità delle norme relative agli aiuti di Stato nei casi in cui il regolamento (CEE) n. 1191/69 è applicabile.

#### **i. Considerazioni di carattere generale riguardanti l'analisi**

- (200) La Danimarca è assolutamente in disaccordo con l'argomento della DKT secondo il quale la compensazione dovrebbe essere determinata sulla base dei costi a livello di ogni linea in questione. Nessuna base giuridica permette di esigere che la compensazione versata in applicazione di un contratto globale di esecuzione di obblighi di servizio pubblico venga calcolata sulla base di analisi, a un «microlivello», di ciascuno degli obblighi che il prestatore di servizi ha accettato.
- (201) Le autorità danesi contestano anche l'interpretazione della sentenza *Fred Olsen* (causa T-17/02) data dalla DKT e

mettono in evidenza che nella fattispecie si tratta di una rete coerente, integrata e gestita nel quadro di un contratto negoziato globale. La determinazione dell'importo della compensazione sulla base di un'analisi linea per linea è pertanto superflua e potrebbe condurre a risultati fuorvianti. Essa comporterebbe incertezze maggiori riguardanti la ripartizione di oneri comuni di quanto non faccia un riepilogo di tutte le entrate e le uscite connesse all'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico imposti dal contratto.

- (202) Le autorità danesi ricordano invece che i dati contabili della DSB che si riferiscono alle prestazioni fornite in applicazione del contratto possono essere esaminati indipendentemente perché sono basati su contabilità distinte.

#### **ii. Collegamento Copenaghen-Århus**

- (203) Le autorità danesi non condividono il parere secondo il quale una prestazione di servizi che può essere effettuata senza aiuto finanziario non possa costituire un obbligo di servizio pubblico. Lo Stato può decidere liberamente d'includere tale prestazione in un servizio pubblico più ampio (esigenze in termini di orario di servizio, di capacità, di tariffe, ecc.), come avviene nella fattispecie perché tale linea è strettamente integrata al resto dei servizi della DSB grazie alle coincidenze a nord di Århus, al collegamento con altre linee nonché alla separazione o all'acorpamento dei convogli che vi transitano.
- (204) Inoltre, le autorità danesi rilevano che le compensazioni versate alla DSB sono calcolate sulla base delle entrate e degli oneri connessi a tutti gli obblighi di servizio pubblico. Se vi sono inclusi linee o servizi che possono avere un'eccedenza, le relative entrate vengono integrate nei conti consolidati. Pertanto, l'esclusione di certe linee che di per sé possono essere redditizie comporterebbe un aumento dell'aiuto totale versato alla DSB e l'inclusione di una linea non deficitaria non conduce necessariamente a una sovracompenrazione.

- (205) Le autorità danesi fanno notare che i calcoli della DKT riguardanti la linea Copenaghen-Århus sono inesatti, e apportano elementi di prova a supporto. Esse sottolineano che la DKT non spiega adeguatamente come i calcoli siano stati effettuati e affermano di non riconoscere le cifre indicate. Secondo la Danimarca, una stima ottimistica porta ad entrate inferiori di oltre [...] milioni di DKK su tale linea rispetto a quelle citate dalla DKT, [...].

#### **iii. Produttività**

- (206) Le autorità danesi respingono l'argomento secondo il quale la DSB non avrebbe registrato incrementi di produttività significativi nel periodo 1999-2007. Esse mettono in discussione il metodo di calcolo della DKT, basato sul rapporto oneri nominali per il personale/volume d'affari. Il fatturato della DSB è influenzato da un certo numero di fattori micro e macroeconomici che hanno per effetto che non vi sia correlazione proporzionale costante tra produzione e volume d'affari (fattori: concorrenza locale, evoluzione della congiuntura, priorità politiche, inflazione, evoluzione della composizione sociale dei viaggiatori, ecc.).

(207) Le autorità danesi propongono due metodi di valutazione della produttività delle attività della DSB:

- la produzione della DSB misurata sul numero di viaggiatori/km (aumento dell'1,8 % all'anno nel periodo 1999-2007) rispetto al numero di impiegati (Equivalenti a tempo pieno),
- la produzione della DSB rapportata agli oneri per il personale in termini reali (cioè rettificati per tener conto dell'inflazione dei salari).

(208) Questi due metodi mostrano un aumento della produttività rispettivamente dell'1,9 % e del 2 % all'anno.

#### iv. Riduzione dei pagamenti contrattuali

(209) Le autorità danesi affermano che le cifre indicate dalla DKT al riguardo sono inesatte. I «pagamenti contrattuali» che figurano nei conti della DSB e utilizzati dalla DKT riguardano al tempo stesso il contratto concluso con lo Stato cui si fa riferimento nella fattispecie e altri pagamenti relativi ad altri contratti (contratti conclusi dalla DSB in Svezia; contratto stipulato con Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) e contratto di trasporto temporaneo sulla linea Langå-Struer).

(210) Le autorità danesi chiariscono che la riduzione di un miliardo di DKK emerge chiaramente dalla legge finanziaria per il 2003 (articolo 28.61.01, paragrafo 10). Le leggi finanziarie del 2003 e del 2004 mostrano inoltre che si è proceduto a un adeguamento al rialzo degli importi che erano stati ridotti nel 2003 e nel 2004. La Danimarca trasmette una tabella riepilogativa da cui risulta che la riduzione totale alla fine ammonta a 1018 milioni di DKK.

#### v. Treni/km

(211) Le autorità danesi indicano che l'obbligo previsto nel contratto in termini di produzione di treni/km è inferiore alla cifra presentata dalla DKT, perché bisogna tener conto della gara d'appalto riguardante il servizio di trasporto dello Jutland centrale e occidentale del novembre 2003. Esse riportano le cifre esatte in una tabella, dalla quale risulta che in totale la DSB ha effettuato 1,5 milioni di treni/km in più rispetto a quanto previsto dal contratto. Non si può quindi affermare che la DSB abbia ricevuto una compensazione per servizi che non sono stati forniti. Inoltre, esse sottolineano che la DSB ha inviato trimestralmente al ministero dei Trasporti un rapporto sulla sua produzione contrattuale.

#### vi. Risultato della DSB

(212) La Danimarca ritiene che il bilancio di previsione della DSB — fondato su un tasso preventivato di margine operativo del 6 % — era ragionevole e realistico. La circostanza per cui il tasso di margine operativo si è rivelato superiore a quello del bilancio di previsione è imputabile a una serie di circostanze imprevedibili di cui il governo

ha eliminato l'effetto procedendo a una riduzione straordinaria dei pagamenti contrattuali e prelevando dividendi.

(213) Inoltre, le autorità danesi mettono in discussione la pertinenza dei dati sui risultati delle imprese europee di trasporto ferroviario di viaggiatori. Esse mettono altresì in evidenza la difficoltà di realizzare simili confronti (differenze nella struttura del capitale e nel livello di capitali investiti, condizioni di rischio di gestione, fattori macroeconomici e strutturali che influiscono sui dati contabili delle imprese) e citano un rapporto realizzato dalla Commissione europea, in cui la DSB non risulta più redditizia dei suoi concorrenti sul mercato europeo.

(214) La Danimarca non contesta che l'evoluzione dei risultati della DSB si sia rivelata più favorevole di quanto non prevedessero i bilanci iniziali. Le autorità danesi apporcano tuttavia alcuni chiarimenti sugli effetti dell'evoluzione delle aliquote d'imposta e presentano una tabella riepilogativa dei risultati della DSB.

(215) La Danimarca ha infine trasmesso alcuni dati più recenti relativi alla situazione finanziaria della DSB, precisando che i risultati al netto delle imposte per l'attività di servizio pubblico ammontavano rispettivamente a 670 milioni di DKK nel 2007 e a 542 milioni di DKK nel 2008.

#### vii. Politica in materia di dividendi

(216) La Danimarca ritiene che, associata a un bilancio dettagliato, la politica in materia di dividendi costituisca un mezzo molto efficace per evitare la sovracompensazione perché è uno strumento flessibile nei casi in cui le ipotesi di lavoro nell'ambito del bilancio si rivelino inesatte. La politica in materia di dividendi funge da complemento al bilancio dettagliato sul quale si basa il contratto di trasporto.

(217) Le autorità danesi ricordano che la compensazione viene definita preventivamente sulla base di una valutazione motivata di oneri e proventi e a condizione che non costituisca una risorsa di cui la DSB possa disporre senza limitazioni. Esse precisano inoltre che se le cifre reali segnano uno scarto negativo rispetto al bilancio di previsione — per esempio per un aumento dei costi (errori di gestione, aumento dei salari, degli oneri o degli acquisti) o una perdita di proventi associata a una diminuzione del traffico rispetto alle previsioni — la DSB non può ottenere una compensazione supplementare da parte dello Stato. La DSB si accolla pertanto una parte del rischio in caso di rendimento negativo.

(218) Di conseguenza, la politica in materia di dividendi svolge un ruolo reale di garanzia supplementare contro ogni sovracompensazione nel caso in cui il risultato segni uno scarto positivo rispetto al bilancio di previsione. Essa costituisce uno strumento flessibile attraverso il quale lo Stato può assicurarsi che un dato importo sia prelevato dalla società.

(219) La Danimarca precisa che la DSB non ha avuto la possibilità di approfittare di un eventuale vantaggio di liquidità per falsare la concorrenza sul mercato offrendo altri servizi ecc., in particolare attraverso una sovvenzione incrociata.

(220) Le autorità danesi precisano che, per gli esercizi 1999-2007, la DSB ha versato dividendi per un totale di 3469 milioni di DKK in più rispetto a quanto previsto dal bilancio. La DSB ha versato allo Stato danese dividendi per 607 milioni di DKK nel 2007 e per 359 milioni nel 2008.

(221) Secondo la Danimarca, anche se è vero che la distribuzione dei dividendi non è stata effettuata esclusivamente sulla base di un calcolo tendente a determinare un'eventuale sovracompensazione, l'ammontare dei dividendi prelevati supera nettamente lo scarto tra i risultati preventivati e i risultati reali. Nella misura in cui la DSB ha ottenuto risultati superiori agli importi preventivati, tali eccedenze sono state integralmente prelevate dalla società sotto forma di dividendi. Di conseguenza, la Danimarca ritiene che non vi sia stata alcuna sovracompensazione.

#### viii. Introduzione di un meccanismo di restituzione

(222) Nell'ambito della formulazione delle sue osservazioni e delle discussioni con la Commissione, la Danimarca ha dichiarato di prendere in considerazione l'introduzione di un meccanismo di restituzione nei contratti di servizio di trasporto pubblico con la DSB.

(223) Il meccanismo progettato risponde alle seguenti caratteristiche.

##### *Funzionamento del meccanismo di restituzione*

(224) Secondo le autorità danesi, nel caso in cui esse avessero a disposizione in anticipo un'informazione completa sul rendimento della DSB, il meccanismo di compensazione dovrebbe essere espresso secondo la seguente equazione:

$$\text{Proventi complessivi (passeggeri + pagamenti contrattuali)} - \text{utile ragionevole} - \text{totale delle spese} = 0$$

(225) Le autorità danesi fanno però notare che esse non possono disporre di un'informazione completa per tutta la durata dei contratti pluriennali e che di conseguenza tale equazione è in pratica raramente pari a zero.

(226) Nel sistema attuale, l'equazione viene, infatti, adeguata al risultato (lato destro dell'equazione) mediante il ricorso alla politica dei dividendi. Un'altra soluzione ipotizzata

dalle autorità danesi sarebbe quella di procedere ad adeguamenti sui proventi complessivi (lato sinistro dell'equazione), adeguando i pagamenti contrattuali con un meccanismo di restituzione annuale.

(227) L'entità dell'adeguamento dovrebbe corrispondere alla riduzione lorda espressa nell'equazione appresso riportata.

$$\text{Redditi complessivi} - \text{utile ragionevole} - \text{spese totali} = \text{riduzione lorda}$$

*Rettifiche riguardanti l'efficienza e i miglioramenti qualitativi (riduzione netta)*

(228) Allo scopo di garantire che la DSB continui ad essere incentivata a migliorare la propria efficienza e ad attirare nuovi passeggeri, la clausola di restituzione dovrebbe secondo le autorità danesi permettere di ricompensare i miglioramenti del rendimento dell'impresa rispetto a parametri predeterminati. La DSB dovrebbe così essere in grado di conservare una parte della riduzione lorda nella misura in cui quest'ultima (il che equivale a un utile ragionevole/rendimento sul patrimonio netto superiore a quello fissato nell'equazione) è dovuta a:

— una riduzione dei costi misurata in passeggeri/km, e/o

— un aumento del numero dei passeggeri misurato in passeggeri/km.

(229) Di conseguenza, le autorità danesi prevedono di modulare il meccanismo di restituzione nel modo seguente:

— se la DSB riduce i suoi costi (per passeggeri/km) rispetto al costo medio degli ultimi quattro anni, tale miglioramento sarà calcolato (differenziale di costo in percentuale moltiplicato per una base di costo totale), e

— se aumenta il numero di passeggeri, l'aumento del traffico di passeggeri misurato in passeggeri/km sarà moltiplicato per 0,80 DKK e la riduzione lorda sarà decurtata di tale importo <sup>(30)</sup>.

(230) Le autorità danesi hanno precisato che il totale delle riduzioni per miglioramenti della performance non può superare la riduzione lorda di un dato anno. Pertanto, la riduzione netta si situerà tra zero e la riduzione lorda.

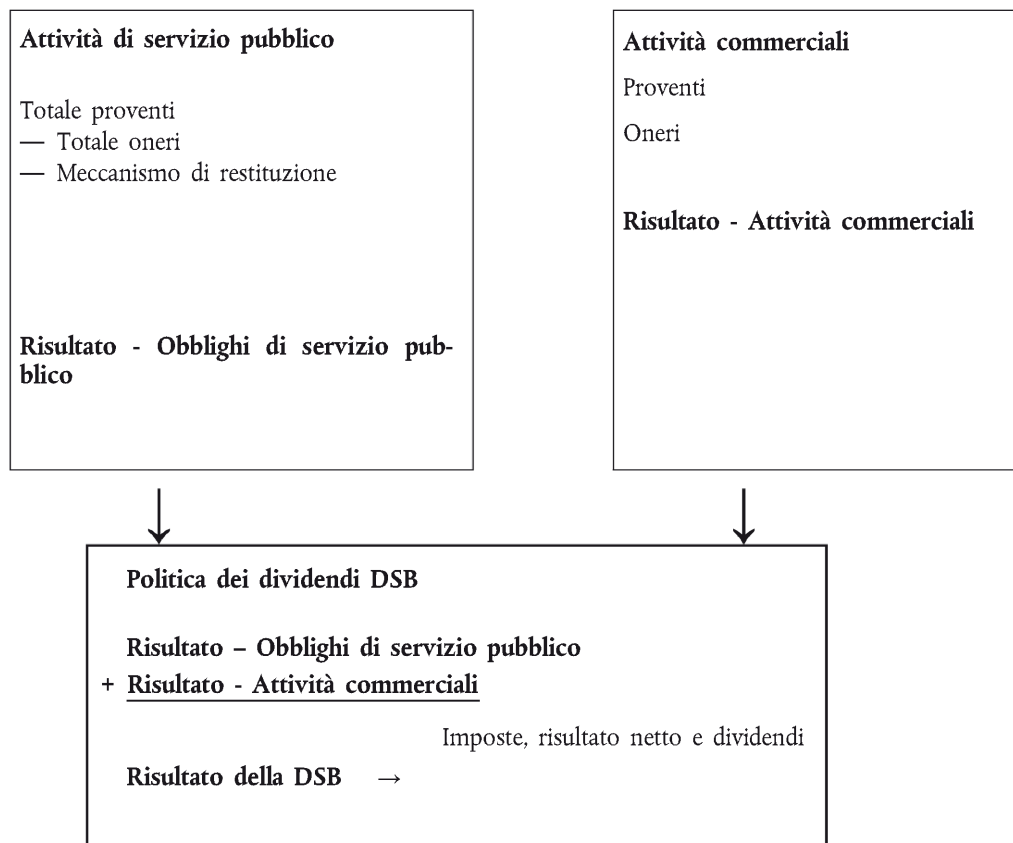
(231) Il meccanismo di restituzione dovrebbe quindi seguire l'equazione seguente:

$$\text{Meccanismo di restituzione} = \text{riduzione lorda} - \text{variabile } (\Delta + \text{Pas.km } \Delta) = \text{riduzione netta}$$

<sup>(30)</sup> L'importo di 0,80 DKK corrisponde approssimativamente all'entrata unitaria passeggero-chilometro nel trasporto ferroviario regionale e interregionale.

*Incidenza sulla politica dei dividendi*

- (232) Le autorità danesi hanno sottolineato che l'introduzione di un tale meccanismo di restituzione avrebbe un impatto significativo sulla politica dei dividendi dello Stato danese, come indicato nella tabella sottostante:

*Meccanismo di restituzione e livello massimo di utile ragionevole*

- (233) Le autorità danesi hanno inoltre dichiarato che tale meccanismo di restituzione verrebbe integrato dalla fissazione di un limite superiore che impedisca di concedere alla DSB un utile superiore a ciò che è considerato un livello ragionevole.
- (234) Le autorità danesi prevedono di stabilire questo limite superiore rispetto al rendimento sul patrimonio netto della DSB, che al di là del 6 % stabilito nei contratti terrebbe conto dei profitti supplementari generati dagli incrementi di efficienza o dall'aumento del numero dei passeggeri. Tale limite superiore sarebbe definito secondo l'equazione seguente:

$$\frac{\text{Utile ragionevole (6 \%)} + \text{variabile } (\Delta. + \text{Pas.km } \Delta)}{\text{Patrimonio netto}} < 12 \%$$

- (235) Gli incentivi del meccanismo di restituzione possono così apportare un utile supplementare per la DSB, se la società migliora la struttura dei costi o se il numero di passeggeri aumenta ( $\Delta. + \text{Pas.km } \Delta$ ).
- (236) Le autorità danesi hanno precisato che nel calcolo viene considerata soltanto la parte del patrimonio netto della DSB che corrisponde alla sua attività di servizio pubblico sulla base di una contabilità separata.

- (237) Secondo tale meccanismo, il limite superiore dell'utile ragionevole potrebbe corrispondere a un utile sul patrimonio netto del 12 %. Le autorità danesi precisano che il limite annuale non potrà superare il 10 % annuo scagionato in tre anni.

#### *Dimostrazione empirica*

- (238) Le autorità danesi hanno trasmesso alla Commissione un'analisi che dimostra empiricamente quale sarebbe stato l'impatto di un tale meccanismo di restituzione per il periodo 2004-2008, come indicato nella tabella sottostante:

Attività di servizio pubblico (in milioni di DKK)	Risultato al lordo delle imposte	Utile ragionevole (RPN del 6 % al lordo delle imposte)	Restituzione lorda	Valutazione del patrimonio netto	Passeggeri/km (mio)	Costo per passeggero/km (DKK/km.)	Differenza costo per passeggero/km (4 anni)	Incremento d'efficienza DSB	Aumento del numero di passeggeri/km	Totale guadagni della DSB	Restituzione — riduzione netta	Risultato della DSB	Rendimento del patrimonio netto dopo meccanismo di restituzione (%)	MEDIA RPN dopo restituzione (%)
2004	943	594	349	6 931	4 353	1,25	3 %	151	78,4	230	119	824	11,9	
2005	919	575	344	6 906	4 392	1,32	- 3 %	0	31,2	31,2	312	607	8,8	
2006	977	583	394	6 994	4 526	1,3	- 2 %	0	107	107	287	690	9,9	10,2
2007	724	569	155	7 108	4 635	1,31	2 %	115	87	202	0	724	10,2	9,6
2008	717	523	188	6 609	4 759	1,33	- 2 %	0	99	99	89	628	9,5	9,9

- (239) Nel periodo 2004-2008 l'applicazione del meccanismo di restituzione avrebbe portato a degli utili sul patrimonio netto della DSB variabili tra l'8,8 % e l'11,9 %.

- (240) In virtù della regola del 10 % in media su 3 anni, superata dello 0,2 % nel 2006, il meccanismo di restituzione avrebbe comportato un aggiustamento di 38 milioni di DKK per tale esercizio.

#### **Imposta sui salari**

- (241) La Danimarca ricorda che l'esenzione dall'imposta sui salari è ormai soppressa.

- (242) Secondo le autorità danesi, tale esenzione non ha recato alcun vantaggio economico alle imprese che ne hanno

beneficiato, tra cui la DSB. L'esenzione è stata presa in considerazione nel contratto, così come è stata presa in considerazione durante le gare d'appalto relative ai contratti di trasporto ecc., in modo tale che tutti i concorrenti si sono trovati in situazione di parità.

- (243) Per quanto riguarda un'eventuale compensazione della DSB dovuta all'assoggettamento all'imposta sui salari, le autorità danesi fanno notare che i pagamenti contrattuali versati alla DSB erano stati calcolati inizialmente in base al principio secondo il quale la DSB non doveva versare l'imposta sui salari. La compensazione era stata quindi «ridotta» di tale importo. Dal momento che la DSB è ormai assoggettata all'imposta sui salari, la base di calcolo della compensazione non era più valida e quindi è stata versata una compensazione alla DSB per tener conto di tale modifica dei parametri di calcolo. Tale compensazione ammonta approssimativamente a 80 milioni di DKK all'anno e riguarda soltanto le attività di servizio pubblico della DSB.

- (244) Secondo la Danimarca, l'esenzione dall'imposta sui salari e la successiva soppressione di tale esenzione hanno quindi avuto un effetto irrilevante sulle finanze della DSB.

## 8. VALUTAZIONE DELLE MISURE CONTENUTE NEI CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO

### 8.1. PORTATA DELLA DECISIONE

- (245) La presente decisione riguarda la compatibilità dei contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e la Danske Statsbaner con le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato.
- (246) L'avvio del procedimento del 10 settembre 2008 e, in particolare, le osservazioni delle autorità danesi e delle parti interessate hanno permesso alla Commissione di precisare la portata e il campo di applicazione dei vari contratti di servizio di trasporto pubblico in questione, le modalità di determinazione delle relative compensazioni così come tutte le circostanze che avrebbero potuto portare a sovracompensare la Danske Statsbaner.
- (247) La Commissione ha individuato quattro contratti di servizio di trasporto pubblico riguardanti i periodi 2000-2004 e 2005-2014 relativi a servizi di trasporto su linee a lunga percorrenza, regionali e locali, che potrebbero comportare elementi di aiuti di Stato (cfr. considerando 28, 46, 50 e 69 precedenti). A questi si aggiungono i contratti integrativi conclusi per far fronte ai ritardi di consegna del materiale rotabile (cfr. considerando 114).
- (248) La Commissione rileva al riguardo che le parti interessate hanno trasmesso le loro osservazioni sui vari punti in discussione e sui dubbi espressi dalla Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento, per la totalità dei contratti.
- (249) La Commissione esamina inoltre l'incidenza di altre misure di natura fiscale sulla compatibilità delle compensazioni per il servizio pubblico in questione <sup>(31)</sup>.

### 8.2. PRESENZA DI UN AIUTO?

- (250) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, «Salvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, 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».

<sup>(31)</sup> Inoltre, la Commissione ricorda la sua decisione di avviare il procedimento, cosa che ha permesso di constatare che la DSB non ha beneficiato di alcuna garanzia esplicita o implicita dello Stato danese che le permettesse di ottenere condizioni di credito più favorevoli di quelle offerte alle imprese private. Cfr. per una situazione analoga e una conclusione analoga, la sentenza del 26 giugno 2008 nella causa T-442/03, punti da 121 a 127.

### 8.2.1. RISORSE STATALI

- (251) Il contratto di servizio di trasporto pubblico prevede il pagamento a favore della DSB di una compensazione per l'esecuzione del contratto di servizio di trasporto pubblico, tramite il bilancio dello Stato danese. Tale compensazione è dunque effettuata mediante risorse statali.

### 8.2.2. SELETTIVITÀ

- (252) La DSB, che è un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, è l'unico beneficiario delle compensazioni di servizio pubblico previste nei contratti. La misura è quindi selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

### 8.2.3. VANTAGGIO ECONOMICO

- (253) Secondo la Corte di giustizia, un'impresa non riceve vantaggio economico quando la compensazione per un servizio pubblico rispetta i quattro criteri stabiliti nella sentenza Altmark. Occorre dunque esaminare se i contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi tra il governo danese e la DSB rispettano i quattro criteri.
- (254) Essendo i criteri di cui alla sentenza Altmark cumulativi, il mancato rispetto anche di uno solo di tali criteri è sufficiente per concludere che le misure in esame attribuiscono un vantaggio selettivo. Di conseguenza, per motivi di chiarezza e concretezza, la Commissione analizzerà in primo luogo se nella fattispecie si tratta effettivamente di un'impresa investita di obblighi di servizi pubblici che riceve a tal fine una compensazione stabilita su basi oggettive e trasparenti (primi due criteri Altmark), per esaminare in seguito se, nel caso concreto, la scelta di tale impresa sia stata compiuta nel quadro di una procedura di appalto pubblico oppure, in caso contrario, se la compensazione che le è stata accordata a tal fine si basa sull'analisi dei costi di un'impresa media gestita in modo efficiente (quarto criterio Altmark).

### **Primo criterio: l'impresa in questione è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico definiti in modo chiaro?**

- (255) Nella decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha constatato che la DSB è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico definiti in modo chiaro e che di conseguenza il primo criterio della sentenza Altmark è stato rispettato.

- (256) Anche se la Commissione non ha espresso dubbi a proposito di tale criterio, la DKT ha contestato il suo ragionamento, ritenendo che la Commissione avrebbe dovuto verificare la necessità e la proporzionalità delle funzioni del servizio pubblico.



- (257) La DKT è inoltre del parere che la necessità dovrebbe essere esaminata linea per linea e che la proporzionalità dovrebbe essere valutata rispetto alle potenzialità di redditività di ciascuna linea in questione, tenuto conto dei vincoli e delle esigenze imposte dall'autorità. Per giustificare il suo ragionamento, la DKT cita l'esempio della linea ferroviaria Copenaghen-Århus, che rientra nel contratto di servizio di trasporto pubblico, benché secondo l'analisi realizzata dalla stessa DKT sia redditizia.
- (258) Le autorità danesi hanno respinto tali argomentazioni così come i calcoli realizzati dalla DKT riguardanti la linea ferroviaria Copenaghen-Århus, precisando che questi non sono sufficientemente dettagliati e non corrispondono alle cifre di cui esse dispongono. Secondo le autorità danesi, anche la linea in questione sarebbe deficitaria.
- (259) La Commissione ricorda che nel settore del trasporto terrestre di passeggeri, la necessità di un servizio d'interesse economico generale deve essere valutato alla luce dell'articolo 93 del TFUE e della legislazione vigente, nella fattispecie il regolamento (CEE) n. 1191/69, fino al 3 dicembre 2009, e in seguito, il regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (260) L'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede che:
- «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».
- (261) L'articolo 14, paragrafo 1, del predetto regolamento definiva il contenuto e le caratteristiche dei contratti di servizio pubblico: norme di continuità, di regolarità, di capacità e di qualità, prezzi e condizioni.
- (262) Gli obblighi di servizio pubblico sono attualmente definiti all'articolo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 1370/2007 come:
- «l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso».
- (263) La Commissione rileva quindi che la legislazione specifica in vigore non limita assolutamente la possibilità di attribuire compiti di servizio pubblico su un sistema di linee per stabilire un sistema di trasporto coerente, soprattutto nell'intento di permettere una certa continuità dei trasporti. Nessun criterio viene enunciato riguardo alla redditività o meno delle singole linee in questione. Infine, tale possibilità non è neanche limitata dall'esistenza di servizi di trasporto paragonabili, come è stato sostenuto dal primo denunciante nel caso specifico della linea Copenaghen-Ystad.
- (264) La Commissione ritiene inoltre che gli argomenti invocati dalla DKT riguardanti altre modalità di trasporto non sono pertinenti perché il legislatore ha fissato regole diverse per ciascuna di tali modalità, che si spiegano soprattutto con un differente grado di apertura dei mercati alla concorrenza e con caratteristiche proprie diverse per l'utenza e per le autorità pubbliche.
- (265) Infine, il fatto che un servizio di trasporto riguardi un collegamento transfrontaliero o internazionale non è di natura tale da compromettere la possibilità di gestirlo come un servizio pubblico. La Commissione sottolinea al riguardo che anche nei settori pienamente aperti alla concorrenza esistono servizi d'interesse economico generale per delle linee internazionali <sup>(32)</sup>.
- (266) Di conseguenza, la Commissione ritiene che la Danimarca non commetta un errore manifesto di valutazione se include in un contratto di servizio di trasporto pubblico una o più linee redditizie, nella misura in cui tali linee s'inseriscono in un sistema di trasporto coerente, e questo senza pregiudizio dell'esistenza di tali linee, cosa che la Danimarca nella fattispecie respinge. La Commissione rileva inoltre che se una linea di questo sistema dovesse essere redditizia, tali entrate vanno prese in considerazione nel calcolo globale degli oneri e delle entrate connessi ai servizi in questione e per la determinazione del livello delle compensazioni. Ne consegue che i risultati di una linea redditizia condurrebbero alla fine a diminuire nella stessa misura la compensazione finanziaria necessaria alla gestione delle altre linee non redditizie del sistema. In assenza di precise norme contrarie, lo Stato membro resta libero di valutare la portata della missione di servizio di trasporto pubblico che desidera affidare a un'impresa per organizzare un sistema di trasporto adeguato.
- (267) La Commissione ritiene che le valutazioni che precedono sono confortate dalla giurisprudenza costante, secondo la quale:
- «Per quanto riguarda la competenza per stabilire la natura e la portata di una missione SIEG ai sensi del trattato, nonché il grado di controllo che le istituzioni comunitarie devono in questo contesto esercitare, [...] dalla giurisprudenza del Tribunale risulta che gli Stati membri hanno un ampio margine di potere discrezionale quanto alla definizione di ciò che essi considerano SIEG e che la definizione di tali servizi da parte dello Stato membro può essere messa in discussione dalla Commissione solo in caso di errore manifesto» <sup>(33)</sup>.

<sup>(32)</sup> Cfr. al riguardo il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, in particolare l'articolo 16 (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3); cfr. inoltre gli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, in particolare il punto 9, paragrafo 2 (GU C 13 del 17.1.2004, pag. 3).

<sup>(33)</sup> Cfr. la sentenza del 26 giugno 2008 nella causa T-442/03, *SIC/Commissione*, non ancora pubblicata, punti 195-196, ma anche la sentenza del 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, *BUPA/Commissione*, Raccolta 2008, punto 166 e la sentenza del 15 giugno 2005 nella causa T-7/02, *Olsen/Commissione*, Raccolta 2005, pag. II-2031, punto 216.

- (268) Il ruolo della Commissione si limita quindi a verificare che la Danimarca non abbia commesso un errore manifesto di valutazione nel determinare la portata dei servizi pubblici previsti dai contratti in questione.
- (269) Di conseguenza, la Commissione sostiene che dalla base giuridica nazionale del contratto, vale a dire la legge danese sul trasporto ferroviario, risulta che la DSB è incaricata dell'espletamento di un servizio pubblico sulla base di contratti negoziati col ministero danese dei Trasporti. Essa ricorda inoltre che i contratti definiscono nei dettagli gli obblighi della DSB per quanto riguarda le linee da gestire, la puntualità, la qualità e la frequenza dei servizi ferroviari da fornire, per una durata determinata (essendo i contratti conclusi rispettivamente per il periodo 2000-2004 e 2005-2014).
- (270) La Commissione rileva che la Danimarca ha indicato che l'obiettivo dei contratti di servizio di trasporto pubblico in questione era quello di realizzare un sistema di trasporto coerente e su larga scala che assicurasse un servizio di qualità ai passeggeri e rispondesse agli obiettivi di servizio di presenza sul territorio.
- (271) Circa il caso specifico del collegamento Copenaghen-Ystad, la Commissione nota che le autorità danesi hanno inoltre apportato alcuni chiarimenti sulle circostanze e sulle varie tappe che hanno condotto alla sua inclusione nel sistema di trasporti coperto dai contratti di servizio di trasporto pubblico. Infatti, le autorità danesi hanno spiegato come tale linea sia stata gestita in regime di «libero traffico» fino al 2002, e poi di «trasporto pubblico» ma senza compensazione supplementare fino al 31 dicembre 2004, per essere alla fine inclusa nel contratto di servizio di trasporto pubblico per il periodo 2005-2014 (cfr. al riguardo il considerando 122). Essa rileva che tale linea era deficitaria quando operava in regime di «libero traffico» e che nessuna risorsa pubblica è stata versata per l'utilizzo di tale linea prima del 2005.
- (272) La Commissione prende atto inoltre dell'obiettivo espresso dalle autorità danesi di collegare l'isola di Bornholm non soltanto a Copenaghen, ma anche al resto del territorio danese — come attestato dall'offerta tariffaria che incoraggiava soprattutto i collegamenti tra Jutland e Bornholm (DSB Orange). Inoltre, le autorità danesi hanno ritenuto che l'esistenza di un servizio ferroviario poteva tenere conto di alcune questioni specifiche alle quali il servizio di autobus esistente non poteva rispondere, come il servizio presso le vicine città svedesi sul percorso del treno, con tre fermate nelle città svedesi di Fösieby (Malmö), Svedala e Skurup. Tale servizio inoltre conferma la volontà di rafforzare le possibilità di accesso all'isola di Bornholm. Come indicato in precedenza al punto 263, la Commissione rileva che il fatto che tale collegamento attraversa e prevede fermate in un altro Stato membro non rimette in discussione l'esistenza di un obbligo di un servizio pubblico o di un SIEG. Al riguardo, occorre tener conto particolarmente dell'interesse che i cittadini danesi possono trovare a un migliore copertura delle città svedesi interessate.
- (273) Tali elementi completano quelli illustrati nella decisione di avviare il procedimento e confortano la Commissione nella sua conclusione che il governo danese non ha commesso un errore manifesto di valutazione inserendo la linea Copenaghen-Ystad nel regime dei contratti di servizio di trasporto pubblico.
- (274) In linea di massima, la Commissione conferma la sua conclusione iniziale e ritiene che il primo criterio definito dalla Corte nella sentenza Altmark sia rispettato.
- Secondo criterio: i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente?**
- (275) Nella decisione di avviare il procedimento la Commissione ha rilevato che il livello delle compensazioni della DSB per soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste era stato determinato sulla base di un bilancio di previsione decennale. La Commissione disponeva in quel momento soltanto del bilancio decennale per il periodo 1999-2008. Essa ha quindi espresso alcuni dubbi sul periodo 2009-2014, parimenti coperto dai contratti di servizio di trasporto pubblico.
- (276) Nelle loro osservazioni, le autorità danesi hanno chiarito i parametri applicabili a questo secondo periodo trasmettendo alla Commissione il bilancio decennale per il periodo 2005-2014, elaborato tenendo conto delle prospettive di sviluppo operativo della DSB nel corso del periodo in questione. Esse hanno così confermato che le compensazioni previste per ciascuno dei contratti di servizio pubblico si basavano su un bilancio di previsione decennale.
- (277) La DKT ha tuttavia contestato il fatto che tali bilanci di previsione possano bastare a rispondere alle esigenze fissate nella sentenza Altmark, sostenendo che essi non rendono conto in modo sufficientemente dettagliato dei parametri adottati e che le compensazioni avrebbero dovuto basarsi su un'analisi dei costi linea per linea.
- (278) Il primo bilancio 1999-2008 è stato predisposto sulla base di un'analisi dettagliata delle prospettive economiche della DSB. Esso è stato concepito come base per la preparazione della legge che costituiva la DSB in impresa pubblica indipendente (cfr. considerando 8). Nella primavera 1999 è stato aggiornato, presentato alla Commissione finanze del Parlamento danese e approvato nell'ambito dell'adozione dell'atto n. 249 dell'11 giugno 1999.
- (279) Esso si basava soprattutto sulle ipotesi seguenti:
- un aumento del prezzo dei biglietti corrispondente all'inflazione (indice dei prezzi al dettaglio netti),
  - un aumento medio della produttività del 2 % annuo,

- un tasso d'interesse annuo del 5 %,
  - un rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto delle imposte,
  - realizzazione di investimenti in materiale rotabile per circa 10 miliardi di DKK,
  - livelli di produzione (treni/km) e di vendite (passeggeri/km) precisati in diverse tabelle e che assumevano come punto di partenza il 1999: 41 milioni di treni/km e 4 023 miliardi di passeggeri/km per il trasporto regionale, intercity e internazionale; 15,6 milioni di treni/km e 1 208 miliardi di passeggeri/km per il trasporto locale.
- (280) Le autorità danesi hanno precisato che il secondo bilancio decennale di previsione per il 2005-2014 è stato realizzato sulla base dei dati e delle ipotesi seguenti:
- un'inflazione annuale generale del 2,5 %,
  - un aumento del prezzo dei biglietti del 2,5 %, corrispondente all'inflazione,
  - un aumento medio della produttività del 2,5 % annuo,
  - un tasso d'interesse annuo del 5,15 %,
  - un rendimento del patrimonio netto del 6 % al netto delle imposte,
  - realizzazione di investimenti in materiale rotabile per circa 10 miliardi di DKK,
  - un aumento di circa il 20 % del numero dei chilometri percorsi,
  - un aumento di circa il 20 % del numero dei viaggiatori,
  - esenzione dall'imposta sui salari per quanto riguarda il personale della DSB.
- (281) Sulla base di tali elementi, la Commissione ritiene che i bilanci di previsione si basino su dati ed ipotesi ragionevoli e sufficientemente dettagliati per stabilire i parametri di calcolo delle compensazioni. Inoltre, la Commissione nota che sono stati effettuati adeguamenti per tenere conto della revisione del livello dei diritti di utilizzo nel 2003 e che tutti questi parametri sono stati presentati dal ministero danese dei Trasporti nella legislazione pertinente<sup>(34)</sup>. La Commissione rileva inoltre che i pagamenti contrattuali sono stati stabiliti preliminarmente, dato che il loro importo è stato specificato nei contratti, su base annuale, per l'intero periodo dei contratti.
- (282) Come indicato in precedenza, la Commissione ritiene che, nel quadro di contratti di servizio di trasporto pubblico che prevedono un sistema di trasporti composto da diverse linee interdipendenti, lo Stato membro non deve necessariamente determinare l'ammontare delle compensazioni per ciascuna delle linee, prese in considerazione una per una. Il secondo criterio della sentenza Altmark richiede allo Stato membro di definire preliminarmente, in modo trasparente e obiettivo, i parametri che permettono di fissare l'importo globale dei pagamenti che hanno lo scopo di compensare gli obblighi che risultano dal contratto nel loro insieme.
- (283) Pertanto, la Commissione può concludere che i pagamenti contrattuali sono stati calcolati sulla base di parametri stabiliti preliminarmente in modo obiettivo e trasparente e che anche il secondo criterio della sentenza Altmark è rispettato.
- Quarto criterio: l'appalto pubblico o il livello della necessaria compensazione è stato determinato sulla base di un'analisi dei costi sostenuti da un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto?**
- (284) Il contratto di servizio di trasporto pubblico non è stato oggetto di appalto pubblico. È quindi necessario stabilire se il prezzo del contratto di servizio pubblico sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto per soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe sostenuto per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.
- (285) La Danimarca ritiene che tale criterio sia stato rispettato ed ha trasmesso alcune osservazioni per rimuovere i dubbi della Commissione rispetto alla metodologia utilizzata per determinare l'importo dei pagamenti contrattuali e della compensazione globale dei mandati di servizio pubblico.
- (286) Le autorità danesi hanno infatti fatto notare che la costituzione della DSB come impresa indipendente dallo Stato è stata accompagnata da un'analisi economica approfondita (rapporto Bernstein) e da azioni che hanno permesso di rafforzare l'efficienza e la produttività dell'impresa. Parimenti, sono stati inclusi obiettivi di aumento dell'efficienza nel bilancio di previsione decennale, sulla cui base sono stati calcolati i pagamenti contrattuali. Le autorità danesi sostengono che l'obiettivo di un ritorno sul patrimonio netto pari al 6 % costituisce un utile ragionevole. L'approccio adottato per determinare l'ammontare delle compensazioni si baserebbe a loro avviso su una valutazione generale dei dati disponibili e su un'anticipazione degli incrementi di efficienza, conformemente ai principi dell'economia di mercato.

<sup>(34)</sup> Atto n. 112 del 2004.

- (287) D'altra parte, le autorità danesi avevano in un primo momento presentato alcuni elementi di comparazione (indici) con altre aziende ferroviarie. Le osservazioni trasmesse dalla Danimarca nel quadro della procedura indicavano invece difficoltà nell'effettuare una comparazione tra i risultati finanziari degli operatori ferroviari, nazionali o europei. Tali difficoltà sono dovute alle caratteristiche specifiche di tali imprese e dei mercati interessati, nonché alla mancanza di comparabilità dei dati contabili e finanziari, particolarmente nel settore ferroviario.
- (288) Inoltre, la DKT ha fatto notare che una delle filiali della DSB ha potuto partecipare a gare d'appalto proponendo servizi a costi inferiori rispetto a quanto la DSB si è impegnata a fare nel quadro di contratti di servizio di trasporto pubblico. Le autorità danesi hanno insistito sul fatto che la DSB e la sua filiale DSB First non potevano essere paragonate, perché le due società presentavano caratteristiche e strutture di costi diverse (personale, materiale, prassi commerciali).
- (289) La Commissione riconosce che il ministero danese dei Trasporti ha adottato alcune misure — studi finanziari e misure strutturali di ristrutturazione — allo scopo di rendere la DSB un'impresa indipendente efficiente. Essa nota altresì gli obiettivi in materia di rendimento del patrimonio netto e d'incremento di produttività.
- (290) Tuttavia, la Commissione rileva anche la debole comparabilità delle imprese del settore, ammessa sia dalle autorità danesi che dalla DKT, la quale non permette di posizionare gli indicatori di performance della DSB rispetto a quelli di altri operatori.
- (291) Inoltre, la Commissione ritiene che l'esempio menzionato del rendimento della filiale DSB First sembra indicare che la DSB potrebbe realizzare ulteriori incrementi di produttività applicando tutte o parte delle misure adottate dalla DSB First per ridurre i propri costi.
- (292) Ne consegue che la Commissione non è in grado di trarre la conclusione definitiva che la compensazione concessa alla DSB sia stata effettivamente determinata sulla base di un'analisi dei costi reali di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto.
- (293) In tali circostanze, la Commissione constata che il quarto criterio della sentenza *Altmark* non è stato rispettato.
- (294) Dato che i criteri definiti dalla Corte nella sentenza *Altmark* devono essere valutati in modo cumulativo, non è necessario esaminare il terzo criterio e verificare, in questa fase del ragionamento, l'assenza di sovracompensazione. Di conseguenza, la Commissione ritiene che la compensazione ha potuto attribuire un vantaggio economico alla DSB.
- 8.2.4. DISTORSIONE DELLA CONCORRENZA E PREGIUDIZIO DEGLI SCAMBI TRA STATI MEMBRI
- (295) Il vantaggio economico è stato accordato a un'impresa di trasporti che opera nel trasporto ferroviario in Danimarca e nei paesi vicini. In Danimarca i mercati del trasporto passeggeri per ferrovia sono aperti alla concorrenza. Di conseguenza, il sostegno finanziario falsa o minaccia di falsare la concorrenza.
- (296) Come osservato dalla Corte nella sentenza *Altmark*, diversi Stati membri hanno aperto il loro mercato nazionale. Tra questi figurano alcuni paesi vicini della Danimarca, quali ad esempio la Svezia o la Germania. Gli operatori storici di questi paesi, ma anche nuovi partecipanti al mercato, svolgono attività in diversi Stati membri. Di conseguenza, un aiuto accordato a un'azienda ferroviaria danese rischia di pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri che hanno già aperto alla concorrenza il trasporto ferroviario di persone o le cui imprese sono presenti sui mercati nazionali aperti alla concorrenza.
- (297) D'altro canto, occorre tener conto della concorrenza tra le diverse modalità di trasporto, per esempio il trasporto di passeggeri con autobus.
- (298) Di conseguenza, le misure di sostegno in questione rischiano di pregiudicare gli scambi tra gli Stati membri.
- (299) In conclusione, la Commissione ritiene che le compensazioni di servizio pubblico costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- 8.3. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO
- 8.3.1. BASE GIURIDICA DELLA COMPATIBILITÀ
- (300) L'articolo 93 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce le condizioni della compatibilità con il trattato degli «aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.» Questo articolo è una *lex specialis* rispetto all'articolo 106, paragrafo 2<sup>(35)</sup> à), e all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.

<sup>(35)</sup> Considerando 17 della citata decisione della Commissione del 28 novembre 2005.

- (301) Secondo la Corte, i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile<sup>(36)</sup> costituiscono un'attuazione esaustiva dell'articolo 93 del TFUE, che non può quindi essere applicato direttamente<sup>(37)</sup>.
- (302) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione è giunta alla conclusione che le compensazioni in questione non possono essere considerate compatibili con il mercato interno sulla base del regolamento (CEE) n. 1107/70.
- (303) Nella medesima decisione, la Commissione ha ritenuto che i contratti conclusi tra il governo danese e la Danske Statsbaner costituissero dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69 e che la compatibilità degli aiuti in questione doveva essere esaminata sulla base di tale regolamento.
- (304) Tuttavia, la Commissione rileva che il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che ha contemporaneamente abrogato i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. La Commissione è dell'avviso che l'esame della compatibilità deve ormai basarsi sul regolamento (CE) n. 1370/2007, dato che si tratta della legislazione applicabile nel momento in cui la Commissione adotta la sua decisione.
- (305) Al riguardo, la Commissione nota che le autorità danesi non hanno presentato osservazioni su tale cambiamento di base giuridica. La DSB e la DKT hanno invece presentato argomenti secondo i quali la Commissione dovrebbe effettuare la propria valutazione sulla base delle norme in vigore al momento della conclusione dei contratti.
- (306) Dopo l'esame delle argomentazioni della DSB e della DKT, la Commissione ritiene tuttavia che le argomentazioni addotte non siano di natura tale da rimettere in discussione il suo approccio all'applicazione *ratione temporis* delle norme UE in materia di aiuti di Stato e questo porta a ritenere che la Commissione debba fondarsi sul diritto applicabile nel momento in cui adotta la sua decisione. La Commissione ritiene che i contratti di servizio di trasporto pubblico dovrebbero essere valutati in base al regolamento (CE) n. 1370/2007 e questo per le ragioni seguenti.
- (307) In primo luogo, la Commissione rileva che lo stesso regolamento (CE) n. 1370/2007 contiene disposizioni riguardanti la sua entrata in vigore e la sua applicazione *ratione temporis*. Conformemente al suo articolo 12, il regolamento (CE) n. 1370/2007 è entrato in vigore il 3 dicembre 2009. In virtù dell'articolo 10, paragrafo 1, il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato a partire dalla stessa data. Pertanto, non è più possibile per la Commissione basarsi sul regolamento (CEE) n. 1191/69, il quale non è più in vigore nel momento della decisione della Commissione; al contrario, la Commissione deve basare la propria valutazione sul regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (308) In secondo luogo, la Commissione constata che il regolamento (CE) n. 1370/2007 non contiene alcuna indicazione secondo cui il regolamento stesso non possa applicarsi ai contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi anteriormente alla sua entrata in vigore. Infatti, l'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007 contiene alcune norme transitorie per i contratti conclusi prima della sua entrata in vigore. Tale disposizione è in realtà una deroga all'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento, che riguarda il rispetto delle norme relative all'aggiudicazione dei contratti, esse stesse definite nell'articolo 5. Va notato che tali disposizioni transitorie eccezionali riguardanti l'aggiudicazione dei contratti non sarebbero state necessarie se i contratti di servizi di trasporto pubblico conclusi prima dell'entrata in vigore del regolamento fossero risultati esclusi dal suo campo di applicazione. Al contrario, l'articolo 8 conferma che le altre disposizioni del regolamento si applicano a tali contratti.
- (309) In terzo luogo, la Commissione precisa che la sua comunicazione sulla determinazione delle regole applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegali<sup>(38)</sup> non è applicabile nella fattispecie. Infatti, tale comunicazione indica esplicitamente che essa non pregiudica l'interpretazione dei regolamenti del Consiglio e della Commissione nell'ambito degli aiuti di Stato. Il regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede con precisione le norme relative alla sua applicazione provvisoria.
- (310) In quarto luogo, la Commissione fa notare che la Corte di giustizia ha inoltre confermato il principio secondo il quale una nuova norma si applica immediatamente per gli effetti futuri di una situazione creata quando era in vigore la norma precedente. Essa ha inoltre ritenuto che il principio di tutela del legittimo affidamento non può essere esteso al punto da impedire, in linea di massima, a una nuova norma di applicarsi agli effetti futuri di situazioni createsi quando era in vigore la norma precedente<sup>(39)</sup>.
- (311) In quinto luogo, la Corte ritiene che le norme UE di diritto sostanziale vadano interpretate in modo tale da far sì che esse si applichino a situazioni createsi anteriormente alla loro entrata in vigore soltanto nella misura in cui dalla lettera, dallo scopo o dallo spirito di tali norme risulti chiaramente che deve essere loro attribuita efficacia retroattiva<sup>(40)</sup>. Quest'ultima condizione è manifestamente soddisfatta nel caso del regolamento (CE) n. 1370/2007, come sopra indicato.

<sup>(36)</sup> GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

<sup>(37)</sup> Sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans*, punti 101, 106 e 107.

<sup>(38)</sup> GU C 119 del 22.5.2002, pag. 22.

<sup>(39)</sup> Cfr. sentenza dell'11 dicembre 2008 nella causa C-334/07, *Freistaat Sachsen*, punto 43.

<sup>(40)</sup> Sentenza *Freistaat Sachsen*, punto 44.

- (312) In sesto luogo, la Commissione nota inoltre che nella sentenza citata la Corte ha concluso che quando il regime giuridico in vigenza del quale uno Stato membro ha proceduto alla notifica di un aiuto progettato viene modificato prima che la Commissione prenda la sua decisione, quest'ultima deve pronunciarsi sulla base delle nuove norme<sup>(41)</sup>. La Corte ha inoltre precisato che la notifica di un progetto di regime di aiuto da parte di uno Stato membro non dà origine né ad una situazione giuridica consolidata né ad una situazione di legittimo affidamento in virtù della quale la Commissione deve pronunciarsi sulla compatibilità dell'aiuto o del regime con il mercato interno applicando le norme in vigore nel momento in cui tale notifica è stata effettuata. Sarebbe quindi in contrasto con questo ragionamento permettere a uno Stato membro che, al contrario, non avesse rispettato l'obbligo di notifica, di poter stabilire una situazione giuridica consolidata procedendo alla concessione di aiuti illegali.
- (313) Infine, la Commissione ritiene che, nella fattispecie, la sentenza *SIDE* non sia pertinente<sup>(42)</sup>. Tale sentenza riguarda la questione dell'applicazione di una disposizione di diritto primario, e cioè l'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato CE. Come il Tribunale ha stabilito in questa sentenza, il trattato CE non contiene alcuna disposizione transitoria per l'applicazione di tale articolo, né alcuna indicazione secondo la quale si ritiene doversi applicare a situazioni create prima della sua entrata in vigore<sup>(43)</sup>. Tale situazione non è dunque comparabile al caso in esame. Infatti, il regolamento (CE) n. 1370/2007 contiene disposizioni transitorie dalle quali la Commissione può dedurre che esso si applica ai contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi prima della sua entrata in vigore, ad eccezione delle norme relative all'aggiudicazione dei contratti.
- (314) Di conseguenza, il regolamento (CE) n. 1370/2007 è applicabile al caso in esame.

#### 8.3.2. COMPATIBILITÀ CON IL MERCATO INTERNO IN BASE AL REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007

- (315) L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede che «quando un'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico». Nella fattispecie, le missioni di servizio pubblico sono state affidate alla DSB attraverso diversi contratti di servizio di trasporto pubblico, come indicato al precedente considerando 247.

#### **Aggiudicazione di contratti di servizio di trasporto pubblico**

- (316) L'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pub-

blico. La Commissione esamina in successione i vari elementi descritti in tale disposizione del regolamento.

- (317) Secondo l'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), i contratti di servizio pubblico «definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate». Dalla valutazione dei contratti in questione compiuta dalla Commissione rispetto al primo criterio della sentenza *Altmark*, sia nella sua decisione di avviare il procedimento sia in precedenza (cfr. considerando 274), consegue che tale condizione è nella fattispecie soddisfatta.
- (318) Nella valutazione del secondo criterio della sentenza *Altmark* (cfr. considerando 269), la Commissione ha concluso che i pagamenti contrattuali sono stati calcolati sulla base di parametri stabiliti preliminarmente in modo obiettivo e trasparente, e ciò le consente di ritenere che anche l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 sia nella fattispecie soddisfatto. Tale disposizione prevede infatti che i contratti di servizio pubblico «stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente: i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi; in modo da impedire una compensazione eccessiva». La questione dell'esistenza di un'eventuale sovracompensozione nei contratti in esame sarà oggetto più avanti di un'analisi dettagliata. Inoltre, la Commissione rileva che tali contratti di servizio di trasporto pubblico definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi. Per quanto riguarda l'esistenza di un utile ragionevole, la Commissione rimanda al ragionamento più in basso.
- (319) La Commissione rileva che i contratti di servizio di trasporto pubblico in questione definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, conformemente al paragrafo 2 di tale articolo. I ricavi sono nella fattispecie trattenuti dalla DSB.
- (320) Inoltre, la durata dei contratti di servizio di trasporto pubblico, rispettivamente di 5 e 10 anni, è anche conforme alle prescrizioni dell'articolo 4, paragrafo 3, che fissa a 15 anni la durata massima dei contratti per i servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia o altri tipi di trasporto su rotaia.
- (321) Non essendo pertinenti in questo caso le altre disposizioni, la Commissione conclude che i contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi tra il ministero danese e la DSB sono conformi all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### **Aggiudicazione di contratti di servizio di trasporto pubblico**

- (322) L'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce le regole di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico. Tuttavia, l'articolo 8 di questo stesso regolamento prevede alcune regole transitorie al riguardo.

<sup>(41)</sup> Sentenza *Freiststaat Sachsen*, punto 53.

<sup>(42)</sup> Cfr. nota 28.

<sup>(43)</sup> T-348/04, *SIDE*, punto 56.

- (323) La Commissione rileva che l'insieme dei contratti di servizio di trasporto pubblico in esame riguardano servizi di trasporto viaggiatori per ferrovia e che tutti sono stati attribuiti direttamente dal ministero danese dei Trasporti alla DSB. Inoltre, tali contratti sono stati firmati o prima del 26 luglio 2000 o a partire dal 26 luglio 2000, ma prima del 3 dicembre 2009. Sono stati conclusi per una durata rispettivamente di 5 e 10 anni. La Commissione constata quindi che l'attribuzione dei contratti di servizio di trasporto pubblico è conforme alle disposizioni transitorie dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (324) In virtù dell'articolo 8, paragrafo 2, «fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019». Su tale base, i contratti di servizio di trasporto pubblico in questione potevano essere attribuiti direttamente.
- (325) Tale disposizione prevede inoltre che «durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto». È opportuno constatare che l'articolo 5, paragrafo 6, mantiene la possibilità per le autorità competenti di attribuire direttamente contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.
- (326) Di conseguenza, la Commissione ritiene che i contratti di servizio di trasporto pubblico in questione siano conformi alle norme di aggiudicazione stabilite dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### **Compensazioni di servizio pubblico**

- (327) L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che «tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato».
- (328) Pertanto, la compatibilità delle compensazioni di servizio pubblico deve essere valutata alla luce delle disposizioni dell'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007, dato che i contratti in questione sono stati attribuiti direttamente in conformità dell'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (329) L'allegato precisa che «La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico». Questo significa in sostanza che la Commissione deve verificare che i pagamenti contrattuali non abbiano dato luogo a una sovracompensazione, tenendo conto di un utile ragionevole per la DSB. In questo, essa si basa sui criteri definiti nell'allegato.
- (330) Nella fattispecie, la Commissione rileva che il calcolo dei costi e delle entrate viene effettuato in conformità con le norme contabili e fiscali in vigore. Essa ricorda che il quadro giuridico applicabile alla DSB in materia di norme contabili e di regole nazionali di concorrenza impone all'impresa di tenere una contabilità separata delle sue varie attività. I pagamenti contrattuali versati alla DSB sulla base dei contratti di servizio di trasporto pubblico sono quindi contabilizzati separatamente dalle altre attività realizzate su base commerciale. Tali norme permettono pertanto di evitare le sovvenzioni incrociate.
- (331) Sebbene i contratti di servizio di trasporto pubblico contengano disposizioni relative al controllo e alla revisione della compensazione, la Commissione rileva che tali meccanismi non permettono di evitare eventuali sovracompensazioni e che i contratti non contengono un meccanismo che consenta il loro rimborso.
- (332) La Commissione ritiene infatti che le eventuali sovracompensazioni possano essere evitate soltanto con l'introduzione di un meccanismo di restituzione. Pertanto, i contratti di servizio pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e la DSB devono essere modificati per conformarsi alle condizioni summenzionate, in particolare introducendo un meccanismo di restituzione.
- (333) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha espresso dubbi sul fatto che l'importo della compensazione fosse limitato a quanto necessario per coprire i costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico. Tali dubbi si basavano sulle ragioni esposte nella valutazione del rispetto del terzo criterio stabilito dalla sentenza *Altmark*, e cioè:
- i. *l'incremento di utili della DSB;*
  - ii. *ritardi nella consegna del materiale rotabile;*
  - iii. *il collegamento Copenaghen-Ystad.*
- (334) La Commissione esaminerà, nell'ordine, questi tre aspetti allo scopo di verificare l'esistenza di sovracompensazioni nell'ambito dell'esecuzione dei contratti di servizio di trasporto pubblico e le misure necessarie per evitare ogni sovracompensazione in futuro. Per questo, la Commissione tiene conto della definizione di utile ragionevole data al punto 6 dell'allegato, e cioè «un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica».

**i. L'incremento di utili della DSB**

- (335) La Commissione ha esaminato l'evoluzione del patrimonio netto e i risultati della DSB per quanto riguarda le sue attività di servizio pubblico per la durata dei contratti in questione. Tale esame si basa essenzialmente sull'analisi dettagliata della situazione economica della DSB per il periodo 1999-2006, realizzata dalla KPMG il 30 gennaio 2008 per conto dello Stato danese. Le autorità danesi hanno inoltre trasmesso elementi supplementari riguardanti gli esercizi 2007 e 2008, così come alcuni chiarimenti nel quadro della procedura formale di esame.
- (336) La Commissione prende atto in particolare delle informazioni fornite dalle autorità danesi per spiegare tali evoluzioni rispetto al bilancio decennale, soprattutto riguardo alla definizione del bilancio iniziale della DSB del 1999, della modifica di alcune norme contabili o del livello d'imposizione. Le spiegazioni riguardano anche l'evoluzione della quota di ammortamento, della gestione finanziaria o dei tassi d'interesse. Parimenti, le autorità danesi ammettono che la DSB abbia potuto realizzare incrementi di efficienza che le hanno consentito di migliorare i propri risultati e la propria situazione finanziaria.
- (337) La Commissione ritiene tuttavia che l'insieme di tali elementi fosse di natura tale da modificare il livello dei costi o degli oneri della DSB per la gestione dei servizi di trasporto previsti nei vari contratti di servizio di trasporto pubblico. Pertanto, il miglioramento della situazione finanziaria della DSB avrebbe dovuto comportare una diminuzione dell'onere per lo Stato danese per la gestione dei suddetti servizi rispetto alle previsioni dei bilanci decennali. Tale diminuzione implicava quindi una riduzione globale delle compensazioni di servizio pubblico.
- (338) In mancanza di un corrispondente adeguamento dei pagamenti contrattuali, secondo la Commissione questi fattori indicano che la DSB ha ricevuto compensazioni superiori ai costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico maggiorati di un utile ragionevole fissato al 6%. La Commissione nota che i pagamenti contrattuali sono stati oggetto di una riduzione soltanto per gli anni 2002, 2003 e 2004, per un totale di 1 018 miliardi di DKK.
- (339) Tuttavia, la Commissione nota che per le autorità danesi è fuori discussione il fatto che, tenuto conto di tutti tali elementi, la DSB abbia conosciuto livelli di redditività più elevati di quelli che aveva previsto in un primo momento nei bilanci decennali e che costituivano la base di calcolo delle compensazioni per il servizio pubblico. Tale constatazione emerge inoltre dalle osservazioni trasmesse dalle parti interessate, anche se la comparabilità dei risultati delle aziende ferroviarie in Danimarca e nel resto dell'Europa rimane debole, come indicato in precedenza (cfr. considerando 290-292).
- (340) La Commissione nota altresì che i risultati della DSB S-tog A/S, filiale al 100% della DSB SV, sono consolidati a livello della società madre e che il livello di utile ragionevole previsto è lo stesso per le due società. Di conseguenza, la Commissione esamina globalmente gli incrementi di utili a titolo dei vari contratti di servizio pubblico a livello della DSB.
- (341) La Commissione rileva quindi che i conti della DSB mostrano un aumento dell'utile al netto delle imposte per il periodo 1999-2006 di 2,715 miliardi di DKK rispetto al bilancio decennale di previsione. I dati trasmessi dalle autorità danesi mostrano che la DSB ha registrato un risultato al netto delle imposte di 670 milioni di DKK nel 2007 e di 542 milioni di DKK nel 2008, cioè rispettivamente 227 milioni e 97 milioni di DKK in più rispetto al bilancio di previsione di questi due anni<sup>(44)</sup>. Sull'intero periodo 1999-2008, la Commissione stima a quindi 3,039 miliardi di DKK gli incrementi di utili rispetto al bilancio iniziale per la DSB.
- (342) La Commissione ritiene che tali incrementi indichino che i pagamenti contrattuali sono stati superiori a quanto necessario per compensare i costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico maggiorati di un utile ragionevole.
- (343) La Commissione ricorda tuttavia che, secondo le autorità danesi, tali incrementi di utili non avrebbero condotto a un accumulo di capitale per la DSB al di là di quanto inizialmente previsto dal bilancio decennale di previsione. Le autorità danesi sostengono che una parte degli incrementi di utili è stata trasferita allo Stato danese sotto forma di dividendi.
- (344) La Commissione osserva che la DSB ha in effetti versato allo Stato danese 4,826 miliardi di DKK di dividendi tra il 1999 e il 2007. Tale importo corrisponde a quasi 3,5 miliardi di DKK in dividendi per il periodo 1999-2007 in più di quanto previsto dal bilancio decennale di previsione. Nel 2008, la DSB ha inoltre versato allo Stato danese 359 milioni di DKK, vale a dire circa 150 milioni in più di quanto previsto nel bilancio decennale di previsione<sup>(45)</sup>. In totale, la Commissione nota che tra il 1999 e il 2008, lo Stato danese ha prelevato circa 3,65 miliardi di DKK in dividendi supplementari.

<sup>(44)</sup> Calcoli realizzati sulla base del rapporto della KPMG trasmesso dalle autorità danesi alla Commissione (tabella 2.4 e tabelle 2.2, 2.3 e 2.28 aggiornate).

<sup>(45)</sup> Tale importo è valutato sulla base di un risultato al netto delle imposte stimato nel bilancio decennale di previsione a 399 milioni di DKK per l'anno 2008, nonché della regola di riscossione dei dividendi pari alla metà dell'eccedenza al netto delle imposte della DSB enunciata al considerando 102 della presente decisione.



(345) Contrariamente a quanto sostengono le autorità danesi, la Commissione ritiene che la politica dei dividendi non possa essere assimilata a una clausola di restituzione che permette di adattare le compensazioni legate all'esercizio di un obbligo di servizio pubblico e di evitare le sovracompensazioni. La riscossione di dividendi non risponde in modo strutturale alle esigenze definite nel regolamento (CE) n. 1370/2007 e in particolare nel suo allegato. Infatti, la riscossione di dividendi deriva da una decisione degli azionisti dell'impresa e non offre l'automatismo richiesto per evitare le sovracompensazioni. Inoltre, i dividendi sono generalmente riscossi più tardi nell'anno rispetto ai correttivi di compensazione che intervengono a fine esercizio.

(346) Nelle specifiche circostanze, la Commissione riconosce che lo Stato danese ha riscosso nel periodo 1999-2008 dei dividendi supplementari (rispetto a quello che era stato preventivato nel bilancio iniziale), per un importo

globale che supera nettamente quello dell'incremento di utili della DSB. La Commissione nota che i dividendi supplementari riscossi dalla Danimarca sono superiori di circa il 20 % all'incremento di utili della DSB.

(347) In linea di massima, la Commissione nota che, sul piano contabile, la riscossione dei dividendi interviene dopo la determinazione del risultato, cosa che non permette normalmente di evitare una sovracompensazione. La Commissione constata pertanto che, nei fatti, lo Stato danese ha, mediante la riscossione di dividendi sull'impresa che detiene al 100 %, corretto integralmente la situazione di eccedenza della DSB in modo tale che quest'ultima, in pratica, non è stata sovracompensata. Infatti, gli effetti economici degli incrementi di utili al di là del 6 % inizialmente previsto sono stati neutralizzati dalla distribuzione di dividendi e la DSB non ha avuto la possibilità di utilizzarli per aumentare il patrimonio netto o per arricchirsi.

(milioni di DKK)

Risultati della DSB SV	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totale
Proventi passeggeri	3 278	3 550	3 789	3 895	3 888	4 052	4 164	4 264	4 391	4 541	
Pagamenti contrattuali	3 296	3 460	3 820	3 642	4 147	3 968	4 326	4 342	4 247	4 130	
Costi reali	(6 728)	(6 869)	(6 304)	(6 362)	(7 362)	(7 182)	(7 647)	(7 792)	(7 940)	(8 326)	
Risultato di esercizio reale, al netto delle imposte	595	777	846	774	697	664	745	726	767	558	
Dividendi distribuiti	135	268	103	610	649	736	895	775	655	364	5 190
Dividendi inizialmente previsti	50	51	53	183	188	192	212	205	222	223	1 579
Dividendi supplementari reali	85	217	50	427	461	544	683	570	433	141	3 611

(348) La Commissione sottolinea che tale conclusione riguarda la DSB SV, nella misura in cui i risultati della DSB S-tog A/S sono consolidati a livello della società madre e che la politica di dividendi è determinata a livello di tale entità.

(349) Tuttavia, la Commissione sottolinea che tale ragionamento non permette di garantire la mancanza di sovracompensazione sul lungo periodo per tutta la durata dei contratti di servizio di trasporto pubblico. Esso si basa su un esame empirico e circostanziato dei conti della DSB per il periodo trascorso, ma non offre una soluzione strutturale rispetto ai necessari adeguamenti annuali del livello delle compensazioni di servizio pubblico.

(350) A tal fine, la Commissione rileva che le autorità danesi prevedono di modificare i contratti di servizio di trasporto pubblico in corso allo scopo d'instaurare un meccanismo di restituzione. Il meccanismo di restituzione descritto in precedenza (cfr. considerando 222-240)

deve permettere di correggere sulla base di un'equazione contabile l'importo dei pagamenti contrattuali. Secondo un simile meccanismo, eventuali sovracompensazioni sarebbero così trasferite allo Stato sulla base dei conti in chiusura di esercizio, allo scopo di controllare che il ritorno sul patrimonio netto della DSB rimanga entro i limiti stabiliti dallo Stato.

(351) Infatti, il meccanismo di restituzione corregge i pagamenti contrattuali a fine esercizio annuale (cfr. considerando 227). La sua applicazione conduce ad operare una riduzione lorda dei pagamenti contrattuali allo scopo di mantenere un livello di utile ragionevole fissato al 6 % di rendimento del patrimonio netto, conformemente alla seguente formula:

$$\text{Redditi complessivi} - \text{utile ragionevole} - \text{spese totali} = \text{riduzione lorda}$$

(352) La Commissione è dell'avviso che tale meccanismo di restituzione risponda alle esigenze definite nell'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007, ma anche nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato sotto forma di compensazioni di servizio pubblico <sup>(46)</sup>. Infatti, la Commissione nota che un simile sistema è, nella pratica, assimilabile ai controlli descritti nella sezione 3 di tale disciplina. Essa rileva inoltre che il livello di utile ragionevole resterebbe fissato al 6 % di rendimento del patrimonio netto, che essa considera come un livello ragionevole per questo tipo di attività, tenuto conto dei risultati raggiunti dai concorrenti interni attuali della DSB, come indicato dalla DKT.

(353) La Commissione nota inoltre che tale meccanismo include alcune rettifiche riguardanti l'efficienza e i miglioramenti qualitativi. Il meccanismo progettato prevede infatti una modulazione della riduzione lorda affinché la DSB possa conservarne una parte dovuta alla riduzione dei costi passeggeri/km e all'aumento del numero di passeggeri misurato in passeggeri/km (cfr. considerando 228). Tali rettifiche sono applicate secondo la formula seguente:

$$\text{Meccanismo di restituzione} = \text{riduzione lorda} - \text{rettifiche} \\ (\text{COST. } \Delta + \text{Pas.km } \Delta) = \text{riduzione netta}$$

(354) La Commissione nota inoltre che i parametri che permettono di determinare la riduzione netta e dunque la presa in considerazione di tali rettifiche sono predeterminati e quantificati (cfr. considerando 229). Infatti, il meccanismo di restituzione può essere modulato nel modo seguente:

— COST.  $\Delta$ : se la DSB riduce i suoi costi (per passeggeri/km) rispetto al costo medio degli ultimi quattro anni, tale miglioramento sarà calcolato come segue: differenziale di costo per passeggeri/km (in percentuale) rispetto al costo medio degli ultimi quattro anni moltiplicato per una base di costo totale; e

— Pas.km  $\Delta$ : se il numero di passeggeri aumenta, l'aumento del traffico di passeggeri misurato in passeggeri/km sarà moltiplicato per 0,80 DKK e la ridu-

zione lorda sarà decurtata di tale importo <sup>(47)</sup>.

(355) La Commissione rileva che tali rettifiche sono conformi al punto 7 dell'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007, che prevede che:

«Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato».

(356) Nella fattispecie, la rettifica prevista, basata sull'aumento del numero dei passeggeri e sulla diminuzione del costo unitario, riflette adeguatamente le nozioni di miglioramento di gestione efficace e di qualità del servizio fornito. Tuttavia, la Commissione ritiene che ciascuna di tali rettifiche possa essere effettuata soltanto a condizione che ciascuno dei parametri presi in considerazione indichi anche un miglioramento rispetto ai risultati ottenuti precedentemente su tali parametri. Questa limitazione è infatti necessaria allo scopo di evitare che in caso di aumento significativo di uno dei parametri, possa essere ottenuto un abbuono sull'altro parametro quando quest'ultimo evidenzia un miglioramento inferiore alla previsione.

(357) Infine, il meccanismo di restituzione è completato mediante la determinazione di un limite superiore destinato a fare in modo che il livello dell'utile non superi quello di un utile ragionevole secondo la formula seguente (cfr. punti 233-237):

$$\frac{\text{Utile ragionevole (6 \%)} + \text{rettifiche (COST. } \Delta + \text{Pas.km } \Delta)}{\text{Patrimonio netto}} < 12 \%$$

(358) Così, le rettifiche applicate per prendere in considerazione gli incrementi di efficienza e/o il miglioramento della qualità del servizio permetteranno di far variare l'utile ragionevole tra il 6 % e il 12 %, con un tetto annuo fissato al 10 % su tre anni, sulla base di criteri oggettivi (cfr. considerando 235-237).

(359) La Commissione ritiene che in tale forbice l'utile concesso dalla Danimarca alla DSB nell'ambito delle sue attività di servizio pubblico resti ragionevole, se resta limitato al 10 % su tre anni. La conclusione della Commissione si basa su un insieme di elementi relativi alle informazioni di cui essa dispone per valutare il carattere ragionevole del livello dell'utile.

<sup>(46)</sup> GU C 297 del 29.11.2005, pag. 4. Anche se questa disciplina non viene applicata normalmente al settore dei trasporti, i principi che essa contiene possono essere utilizzati per analogia, in particolare quando si tratta di precisare il regolamento (CE) n. 1370/2007. Cfr. al riguardo la decisione di avviare il procedimento precitato, così come la decisione 2009/325/CE; la decisione 2009/845/CE, la decisione della Commissione del 18 luglio 2007, 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); decisione della Commissione del 23 ottobre 2007, C 47/2007 — Germania — Contratto di servizio pubblico tra Deutsche Bahn Regio e i Länder Berlino e Brandeburgo (GU C 35 dell'8.2.2008, pag. 13).

<sup>(47)</sup> Cfr. nota 30.

- (360) La valutazione della Commissione si basa in modo particolare su uno studio della situazione delle aziende ferroviarie in Europa <sup>(48)</sup> che presenta tra l'altro un raffronto della redditività economica delle aziende ferroviarie nel 2004 <sup>(49)</sup>. Secondo tale analisi, la redditività del capitale proprio (ROE) della DSB nel 2004 (9 %) corrisponde a una redditività degli attivi (ROA) del 3 % per la società; va notato che questo valore del 9 % (ROE) corrisponde alla media della forbice concessa alla DSB a titolo del contratto. Tale analisi mostra inoltre che alcune aziende ferroviarie hanno avuto nel corso di questo periodo una redditività economica debole se non negativa (PKP, Eurostar, NSB). Secondo questo studio, diverse imprese hanno registrato, al contrario, redditività economiche vicine (SNCB: 2 %, SNCF 2 %, Trenitalia 3 %) se non molto superiori (Arriva Tog A/S 21,3 %, Chiltern Railways 16,1 %, Arriva Trains Wales 16 %, Great North Eastern Railway 12,2 %, DB Regio AG 12 %) al livello del ROA del 3 % registrato dalla DSB.
- (361) La Commissione si basa anche sulla sua prassi decisionale in materia di servizi d'interesse economico generale <sup>(50)</sup>.
- (362) Inoltre, la valutazione della Commissione tiene conto del fatto che la DSB assume una parte del rischio connesso a tale attività, dato che i pagamenti contrattuali sono fissati in anticipo e non possono essere aumentati in caso di scarto negativo rispetto alle previsioni a seguito di un peggioramento dei risultati della DSB causato per esempio da un aumento imprevisto dei costi o da una diminuzione delle entrate dell'impresa. La Commissione nota che poiché l'impresa è esposta a questo rischio negativo rispetto alla redditività, che non le garantisce che la redditività contrattuale del 6 % sarà raggiunta, appare opportuno incentivarla a ottenere incrementi di efficienza e, così facendo, permetterle di conservare una parte della redditività così prodotta, anche quando andasse al di là del livello contrattuale, nell'ambito della forbice illustrata in precedenza.
- (363) Infine, la Commissione rileva, in base alla dimostrazione empirica effettuata dalle autorità danesi, che l'applicazione di tale meccanismo di restituzione avrebbe condotto in passato a un rendimento del patrimonio netto della DSB variabile tra l'8,8 % e l'11,9 % nel periodo 2004-2008 e che avrebbe comportato la restituzione di 38 milioni di DKK nel 2006 tenuto conto della regola del 10 % su tre anni (cfr. considerando 238-240).
- (364) Di conseguenza, la Commissione conclude che gli incrementi di utili della DSB mostrano che i pagamenti contrattuali hanno superato quanto necessario per compensare i costi occasionati dall'esecuzione degli obblighi a titolo dell'insieme dei contratti di servizio pubblico aumentati di un utile ragionevole. In effetti, la Commissione ritiene che la riscossione di dividendi supplementari di importo nettamente superiore a quelli eccedenti ha permesso di evitare la sovracompensazione della DSB. La Commissione, pur concludendo che nel caso in esame non vi sia sovracompensazione, condiziona la sua conclusione all'introduzione di un meccanismo di restituzione così come descritto al punto 356 della presente decisione.
- ii. Ritardi nella consegna del materiale rotabile**
- (365) La Commissione fa notare che è innegabile che la consegna del materiale rotabile prevista a titolo dei contratti di servizio di trasporto pubblico da parte del fabbricante AnsaldoBreda sia avvenuta con forti ritardi. Per far fronte ai suoi obblighi, la DSB è dovuta ricorrere a materiale a noleggio, cosa che ha comportato contratti supplementari con il ministero danese dei Trasporti.
- (366) La Commissione ricorda che in virtù dei contratti di servizio pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e la DSB, quest'ultima doveva sopportare i costi corrispondenti all'ammortamento dei treni e agli interessi, e che tali costi erano coperti dai pagamenti contrattuali.
- (367) La Commissione nota tuttavia che le conseguenze finanziarie dei ritardi e il loro impatto sui pagamenti contrattuali non erano previsti nel contratto di servizio di trasporto pubblico per il 2000-2004. In compenso, esse sono state previste nel contratto di servizio pubblico per il 2005-2014.
- (368) Di conseguenza, la Commissione ritiene opportuno distinguere tre aspetti.
- (369) In primo luogo, nel quadro del contratto di servizio di trasporto pubblico per il 2000-2004, la Commissione rileva che le conseguenze dei ritardi non sono state interamente prese in conto nel calcolo dei pagamenti contrattuali. Le autorità danesi hanno ammesso che ne è risultata un'incidenza positiva di 154 milioni di DKK. Di tale somma, 50 milioni sono stati trasferiti allo Stato sotto forma di una riduzione volontaria dei pagamenti contrattuali. Di conseguenza, la Commissione ritiene che la DSB abbia percepito pagamenti contrattuali di 104 milioni di DKK corrispondenti ai costi non sostenuti.
- (370) Al riguardo, la Commissione ritiene che non si possa argomentare che tale somma compensava (parzialmente) la perdita economica della DSB connessa ai ritardi. Infatti, la questione della perdita subita dalla DSB è legata all'esecuzione del contratto di consegna tra la DSB e il suo fornitore, cosa che può essere oggetto di procedure di risoluzione delle controversie (amichevole, arbitrale o contenziosa). La Commissione nota che tale questione non è stata definitivamente risolta, anche se è stata versata una compensazione provvisoria.

<sup>(48)</sup> «Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union», effettuata da ECORYS per conto della Commissione europea, febbraio 2006, [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006\\_financial\\_situation\\_railway\\_undertakings.zip](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_financial_situation_railway_undertakings.zip)

<sup>(49)</sup> La Commissione effettua le sue comparazioni in particolare sulla base della redditività economica (ROA — return on assets) allo scopo di evitare i problemi di comparabilità connessi a strutture debito-patrimonio netto troppo diverse tra aziende ferroviarie.

<sup>(50)</sup> Decisione della Commissione del 28 novembre 2007, Aiuto di Stato N 388/07 — Regno Unito, Post Office Ltd (POL) transformation programme (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 19), in particolare il punto 53.

- (371) In secondo luogo, nel quadro del contratto di servizio di trasporto pubblico per il 2005-2014, la Commissione rileva che, al contrario, le conseguenze dei ritardi sono state prese in considerazione nel calcolo dei pagamenti contrattuali. Le autorità danesi hanno dimostrato come funzionava il meccanismo di adeguamento dei pagamenti contrattuali in funzione dei ritardi nella consegna e secondo il tipo di materiale in questione. La Commissione nota che i pagamenti contrattuali sono stati ridotti di 645 milioni di DKK sui primi due anni del contratto. Essa ritiene inoltre che i ritardi nella consegna del materiale rotabile non abbiano comportato sovracompensazione nel quadro di tale contratto di servizio di trasporto pubblico.
- (372) In terzo luogo, la Commissione constata che il materiale rotabile di sostituzione noleggiato è stato oggetto di contratti supplementari tra il ministero danese dei Trasporti e la DSB. Essa rileva che la DSB non era tenuta, a titolo dei contratti di servizio pubblico, a ricorrere a materiale di sostituzione. La Commissione nota che tali contratti supplementari rispondevano a una situazione nuova che non era stata presa in considerazione nei contratti, e cioè le conseguenze del ritardo nella consegna dei nuovi treni. Essa ritiene quindi che le compensazioni versate alla DSB rispondevano a tali nuovi obblighi dell'operatore ferroviario e, di conseguenza, non erano di natura tale da comportare una sovracompensazione nel quadro dei contratti di servizio di trasporto pubblico.
- (373) La Commissione precisa al riguardo che se le procedure di risoluzione delle controversie (amichevole, arbitrale o contenziosa) tra la DSB e l'AnsaldoBreda sui ritardi nella consegna portano ad ammettere che è stato recato un danno alla DSB, se tale danno riguarda il ricorso a materiale rotabile di sostituzione noleggiato e se vengono decise a tal fine delle compensazioni da parte dell'AnsaldoBreda, tali compensazioni dovranno essere allora trasferite allo Stato danese, che ne ha sostenuto il costo attraverso contratti supplementari. La Commissione ritiene necessario imporre una condizione in tal senso allo Stato danese.
- (374) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che la DSB ha ricevuto una sovracompensazione di 104 milioni di DKK dovuti al ritardo nella consegna del materiale rotabile previsto nei contratti di servizio di trasporto pubblico. La Commissione considera tuttavia che gli effetti di tale sovracompensazione siano stati evitati mediante la riscossione di dividendi come descritto in precedenza. Infatti, i dividendi supplementari riscossi dallo Stato danese restano nel complesso superiori all'insieme degli incrementi di utile maggiorati dell'importo relativo ai ritardi nella consegna del materiale rotabile. La Commissione constata quindi che, nei fatti, la DSB non ha ricevuto alcuna sovracompensazione.
- iii. Caso specifico del collegamento Copenaghen-Ystad**
- (375) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione aveva espresso dubbi sul fatto che la DSB avesse potuto vedersi conferire un vantaggio per la gestione di questa linea specifica. Al riguardo, la Commissione ha esaminato due aspetti.
- (376) Da una parte, la Commissione ha verificato che nel periodo 2000-2004 la DSB non ha ricevuto aiuti finanziari sotto forma di sovvenzioni in virtù del contratto di servizio di trasporto pubblico, benché il collegamento venisse gestito non in regime di servizio pubblico.
- (377) La Commissione nota al riguardo che le autorità danesi hanno chiarito le condizioni di gestione della linea Copenaghen-Ystad dal 2000. Esse hanno precisato in particolare che la linea è stata inclusa nel regime di «trasporto pubblico» soltanto dal 2002, mediante un contratto specifico, quando era apparso evidente che tale linea non poteva essere redditizia. Esse hanno inoltre indicato che il contratto specifico non conteneva disposizioni relative alla compensazione supplementare da parte dello Stato danese nei riguardi della DSB per la gestione di tale linea tra il 2002 e il 2004. Le autorità danesi hanno quindi stabilito che il collegamento ferroviario tra Copenaghen e Ystad non è stato oggetto di alcun finanziamento pubblico prima del 2005.
- (378) La Commissione rileva che l'inserimento di questa linea nel regime di «trasporto pubblico» tra il 2002 e il 2004, senza compensazione supplementare rispetto alle compensazioni versate nell'ambito del contratto di servizio di trasporto pubblico con la DSB per il periodo 2002-2004, non è di natura tale da generare una sovracompensazione. Infatti, la sua inclusione nel regime di traffico di trasporto pubblico ha avuto come conseguenza l'aumento degli obblighi imposti alla DSB, senza aumento dei pagamenti contrattuali. Tale inclusione comporta inoltre l'integrazione delle entrate di questa linea nel totale delle entrate della DSB a titolo delle sue attività di servizio pubblico. La Commissione osserva però che questa linea era deficitaria nel 2002 e che è appunto per questa ragione che è stata inserita nel regime di «trasporto pubblico». Tale integrazione non è di natura tale da comportare una sovracompensazione.
- (379) In ogni caso, se la linea fosse stata redditizia, la Commissione ritiene che le entrate specifiche di questa linea avrebbero incrementato le entrate della DSB per la sua attività di servizio pubblico. La valutazione di un'eventuale sovracompensazione sarebbe quindi coperta dall'esame globale di eventuali sovracompensazioni della DSB attraverso i suoi incrementi di utili nel quadro dell'esecuzione del contratto di servizio di trasporto pubblico per il periodo 2000-2004. La Commissione rimanda quindi al suo ragionamento ai punti 324-353 della presente decisione.
- (380) La Commissione ha poi esaminato i costi della DSB per l'intera tratta Copenaghen-Bornholm, precisando come i biglietti integrati per i passeggeri tengano conto del collegamento in traghetto tra Ystad e Rønne<sup>(51)</sup>.
- (381) La Commissione ricorda che il collegamento marittimo tra questi due porti è gestito dalla Bornholmtrafikken A/S, un'azienda pubblica, in base a un contratto concluso con lo Stato danese a seguito di un appalto pubblico. Le autorità danesi hanno precisato gli obblighi della Bornholmtrafikken A/S in virtù di tale contratto, specialmente in termini di coordinamento degli orari di partenza e di arrivo con i gestori di autobus o treni. Esse hanno inoltre precisato che non è stato stabilito alcun obbligo in materia di politica tariffaria, a parte la determinazione di tariffe minime.

<sup>(51)</sup> Porto di arrivo del traghetto a Bornholm.

- (382) Alla luce delle informazioni trasmesse dalle autorità danesi, la Commissione rileva che i prezzi praticati dalla Bornholmtrafikken A/S sono identici nei confronti della DSB e della Gråhundbus. L'unica tariffa applicabile soltanto alla DSB è il prezzo speciale per la DSB Orange per la traversata del Grande Belt. Tale tariffa risponde tuttavia ad obiettivi commerciali specifici della Bornholmtrafikken A/S, nella misura in cui il programma DSB Orange permette di attirare viaggiatori in partenza dallo Jutland e diretti a Bornholm. Questa tariffa specifica è subordinata a condizioni precise (solo alcuni treni sono interessati, sistema di prenotazione via Internet, numero di biglietti limitato, ecc.) e riguarda servizi diversi da quelli offerti dagli operatori di autobus su questa linea. La Commissione nota che tale offerta ha interessato solo un numero molto limitato di passeggeri e che non è più proposta dal 2009.
- (383) Pertanto, la Commissione ritiene che i prezzi fatturati dalla Bornholmtrafikken A/S per questo tragitto in traghetto non abbiano conferito alcun vantaggio alla DSB rispetto ai suoi concorrenti che propongono un collegamento con autobus e offrono anch'essi biglietti integrati. La Commissione è dunque dell'avviso che la fatturazione dei collegamenti con traghetto non ha comportato sovracompensazione per la DSB.
- (384) Nel complesso, la Commissione ritiene dunque che le compensazioni di servizio pubblico in questione siano state calcolate conformemente alle norme stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (385) Di conseguenza, la Commissione conclude che gli aiuti di Stato contenuti nei pagamenti contrattuali versati nel quadro dei contratti di servizio di trasporto pubblico tra il ministero danese dei Trasporti e la DSB siano compatibili con il mercato interno in base al regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'attuazione dell'articolo 93 del TFUE.
- 8.3.3. INCIDENZA DI ALCUNE MISURE FISCALI SULLA COMPATIBILITÀ DELLE COMPENSAZIONI DI SERVIZIO PUBBLICO
- (386) Nella sua decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha constatato che le imprese private danesi operanti nei settori esentati dal pagamento dell'IVA, come il settore dei trasporti pubblici, sono sottoposte ad un'imposta speciale sui salari («lønsumsafgift»). Essa ha tuttavia riscontrato che le imprese pubbliche come la DSB non erano soggette a tale imposta.
- (387) Benché la DKT, il secondo denunciante, sostenesse che l'esenzione della DSB da questa imposta sui salari poteva conferire a quest'ultima un vantaggio concorrenziale, la Commissione non ha esaminato la questione dell'imposta sui salari, dato che questa era oggetto di un esame globale della Commissione nel quadro di una procedura separata<sup>(52)</sup>. Il denunciante stesso aveva citato un'interrogazione parlamentare e la risposta data da Neelie Kroes a nome della Commissione<sup>(53)</sup>.
- (388) Con lettera del 9 giugno 2009, la Commissione ha informato la DKT che, dopo aver esaminato le misure in questione, aveva deciso di chiudere il procedimento summenzionato. La Commissione ha infatti indicato che tra la Commissione e le autorità danesi si hanno avuto luogo discussioni e scambi d'informazioni allo scopo di ottenere chiarimenti sui problemi potenziali e sulle ambiguità derivanti da tale esenzione riguardo alle norme in materia di aiuti di Stato. In tale contesto, le autorità danesi hanno accettato di modificare la loro legislazione.
- (389) La Commissione osserva quindi che la Danimarca ha adottato la legge n. 526 del 25 giugno 2008, che elimina ogni potenziale distorsione di concorrenza tra le imprese pubbliche e private rispetto all'applicazione dell'imposta sui salari. Essa osserva inoltre che tale legge è entrata in vigore il 1° gennaio 2009 e che a partire da quella data la DSB è soggetta all'imposta sui salari.
- (390) Ai fini del presente esame, la Commissione osserva che l'esenzione della DSB da tale imposta era inclusa tra i parametri che hanno portato a determinare il livello dei pagamenti contrattuali della DSB nel quadro dei contratti di servizio di trasporto pubblico, come indicato al considerando 88 della presente decisione. La Commissione nota che l'esenzione dall'imposta riduceva i costi operativi della DSB per la gestione dei servizi di trasporto previsti dai contratti di servizio di trasporto pubblico. Pertanto, essa constata che in assenza di esenzione, lo Stato danese avrebbe dovuto aumentare dello stesso importo l'ammontare dei suoi pagamenti contrattuali.
- (391) Di conseguenza, la Commissione ritiene che qualora l'esenzione della DSB dall'imposta sui salari dovesse implicare degli aiuti di Stato, questi dovrebbero essere assimilati a «pagamenti contrattuali supplementari» di un importo equivalente all'onere fiscale esonerato. In questa ipotesi, la Commissione constata che questi «pagamenti contrattuali supplementari» non avrebbero comportato sovracompensazione della DSB.
- (392) La Commissione nota d'altro canto che a partire dal 1° gennaio 2009 la DSB è soggetta all'imposta sui salari. Di conseguenza, la DSB vede aumentare i suoi oneri fiscali, e questo ha un impatto sui suoi costi operativi necessari alla gestione dei servizi di trasporto previsti nei contratti di servizio di trasporto pubblico. Le autorità danesi hanno indicato che il sovraccosto a carico della DSB sarà compensato per tener conto di tale cambiamento nei parametri di calcolo dei pagamenti contrattuali.
- (393) Al riguardo, la Commissione ritiene che la compensazione dei costi fiscali supplementari risultanti dal termine dell'esenzione fiscale della DSB s'inserisce nell'economia generale del sistema di compensazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico. La Commissione ha esaminato se questa compensazione corrisponda esclusivamente all'onere fiscale addizionale sostenuto dalla DSB a titolo delle sue attività di servizio pubblico.

<sup>(52)</sup> Una denuncia è stata registrata presso la Commissione. Il dossier reca il numero di ruolo CP78/2006.

<sup>(53)</sup> Lettera di Neelie Kroes a Karen Riis-Jørgensen del 19 gennaio 2009, D(09)6.

- (394) La Commissione conclude pertanto che la compensazione da parte dello Stato danese dell'imposta sui salari pagata dalla DSB non comporta sovracompensazione e deve quindi essere considerata compatibile con il mercato interno ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007.

## 9. CONCLUSIONE

- (395) La Commissione ritiene che i contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e la DSB comportano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (396) La Commissione conclude tuttavia che tali aiuti sono compatibili con il mercato interno ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, previa introduzione da parte della Danimarca nei contratti di servizio pubblico in vigore del meccanismo di restituzione descritto nella presente decisione ai considerando da 222 a 240 e 356. A queste condizioni, gli aiuti in questione sono compatibili fino alla scadenza dei contratti di servizio pubblico in vigore.
- (397) La valutazione della compatibilità degli aiuti oggetto della presente decisione è stata compiuta sulla base del regolamento (CE) n. 1370/2007, applicabile al momento in cui la Commissione prende la sua decisione.
- (398) La Commissione rileva che le regole di valutazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 sono nella sostanza simili a quelle del regolamento (CEE) n. 1191/69, così come espone e interpreta dalla Commissione nella sua decisione di avviare il procedimento. Essa constata infatti che, nel caso in esame, l'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 non avrebbe condotto a una conclusione differente.
- (399) Infine, gli aiuti in questione sono compatibili fino alla scadenza dei contratti di servizio pubblico in vigore. Infatti, si tratta di contratti conclusi nel 2004, cioè a partire dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara e di una durata di 10 anni. Gli aiuti rientrano quindi nel campo di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, primo comma, lettera d) e dell'articolo 8, paragrafo 3, penultimo e ultimo comma, del regolamento (CE) n. 1370/2007. La Commissione ricorda tuttavia che conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente alle norme di aggiudicazione di detti contratti, secondo le norme di cui all'articolo 5, prima del 3 dicembre 2019,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

### Articolo 1

I contratti di servizio di trasporto pubblico conclusi tra il ministero danese dei Trasporti e la Danske Statsbaner comportano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Questi aiuti di Stato sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del TFUE nella misura in cui sono rispettate le condizioni di cui all'articolo 2 e 3 della presente decisione.

### Articolo 2

La Danimarca introduce in tutti i contratti di servizio di trasporto pubblico della Danske Statsbaner in vigore il meccanismo di restituzione descritto nei considerando da 222 a 240 e 356 della presente decisione, le cui principali caratteristiche sono le seguenti:

- adeguamento dei pagamenti contrattuali a fine esercizio annuale tramite la determinazione di una riduzione lorda calcolata sulla base della seguente formula:

$$\text{Redditi complessivi} - \text{utile ragionevole} - \text{spese totali} = \text{riduzione lorda}$$

- modulazione della riduzione lorda per tener conto degli incrementi di efficienza e del miglioramento della qualità del servizio secondo la formula e i parametri seguenti:

$$\text{Meccanismo di restituzione} = \text{riduzione lorda} - \text{rettifiche (COST. } \Delta + \text{ Pas.km } \Delta) = \text{riduzione netta}$$

- COST.  $\Delta$ : riduzione dei costi (per passeggeri/km) rispetto al costo medio dei quattro ultimi anni secondo il calcolo: differenziale di costo per passeggeri/km (in percentuale) rispetto al costo medio degli ultimi quattro anni moltiplicato per una base di costo totale, e
- Pas.km  $\Delta$ : aumento del traffico passeggeri misurato in passeggeri/km (0,80 DKK per passeggero-chilometro),
- il totale delle riduzioni in ragione dei miglioramenti dei risultati non può superare la riduzione lorda di un dato anno. La riduzione netta si situa dunque tra zero e la riduzione lorda;

- determinazione di un limite superiore al meccanismo di restituzione che permette di garantire il mantenimento dell'utile a un livello ragionevole, secondo la formula e le caratteristiche seguenti:

$$\frac{\text{Utile ragionevole (6 \%)} + \text{rettifiche (COST } \Delta \cdot + \text{ Pas.km } \Delta)}{\text{Patrimonio netto}} < 12 \%$$

- il calcolo prende in considerazione soltanto la parte del patrimonio netto corrispondente all'attività di servizio pubblico della DSB,
- il limite superiore dell'utile ragionevole è fissato a un rendimento del patrimonio netto del 12 %, per un massimo del 10 % su tre anni.

#### Articolo 3

Le compensazioni eventualmente dovute alla DSB dall'impresa AnsaldoBreda a titolo dei ritardi di consegna del materiale rotabile devono essere ritrasferite allo Stato danese.

#### Articolo 4

La Danimarca informa la Commissione delle misure adottate per conformarsi agli articoli 2 e 3 della presente decisione entro due mesi dalla sua notifica.

#### Articolo 5

Il Regno di Danimarca è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 febbraio 2010.

*Per la Commissione*

Joaquín ALMUNIA

*Vicepresidente*