



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtioandra årgången

23 maj 2014

Innehållsförteckning

II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2014/C 156/01	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget — Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar ⁽¹⁾	1
2014/C 156/02	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget — Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar ⁽²⁾	12

IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2014/C 156/03	Uppgifter från medlemsstaterna om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) ⁽¹⁾	29
2014/C 156/04	Medlemsstaternas uppgifter om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 1857/2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag som är verksamma inom produktion av jordbruksprodukter och om ändring av förordning (EG) nr 70/2001.	35

V Yttranden

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

2014/C 156/05	Statligt stöd — Italien — Statligt stöd SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN) — Ersättning till CSTP för utövande av allmän trafikplikt — Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter. ⁽¹⁾	39
---------------	---	----

SV

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

⁽²⁾ Text av betydelse för EES, utom när det gäller produkter som omfattas av bilaga I till fördraget

2014/C 156/06	Statligt stöd — Italien — Statligt stöd SA.35843 (2014/C) (ex 2012/NN) — Ersättning till Buonotourist för utövande av allmän trafikplikt — Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	51
2014/C 156/07	Statligt stöd — Slovenien — Statligt stöd SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N) – Omstruktureringsprogram för Cimos d.d. — Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	63
2014/C 156/08	Statligt stöd — Italien — Statligt stöd nr SA.32953 (2014/C) (ex 2014/NN — ex 2011/CP) — Stödåtgärder till förmån för Trenitalia S.p.A. — Statligt stöd nr SA.32179 (2014/C) (ex 2014/NN — ex 2010/CP) — Stödåtgärder till förmån för Trenitalia S.p.A. och FS Logistica S.p.A. — Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	77

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget

Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/01)

Datum för antagande av beslutet	09.04.2014	
Stöd nr	SA.32808 (2011/N)	
Medlemsstat	Danmark	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Föranstaltningar til fordel for store energiforbrugere	
Rättslig grund	Lov om statstilskud til dækning af udgifter til kuldioxidafgift i visse virksomheder med et stort energiforbrug, jf. lovbekendtgørelse nr. 846 af 17. november 1997, som senest ændret ved lov nr. 1606 af 22. december 2010.	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Energisparande, Miljöskydd	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: DKK 1 (i miljoner)	
Stödnivå	37,6 %	
Varaktighet	till den 06.06.2021	
Ekonomisk sektor	Fiske och vattenbruk	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Energistyrelsen Amaliegade 44, 1256 København K	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	04.12.2013	
Stöd nr	SA.35861 (2013/N)	
Medlemsstat	Frankrike	
Region	—	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Aide de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie à SOITEC pour le projet «GUÉPARD»	
Rättslig grund	Articles L.131-3 à L.131-7 et R.131-1 à R.131-26 du Code de l'environnement; Article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010; Convention du 3 août 2010 entre l'Etat et l'ADEME relative à l'action «démonstrateurs en énergies renouvelables et chimie verte» du programme «démonstrateurs et plateformes technologiques en énergies renouvelables et décarbonées et chimie verte»	
Typ av stödåtgärd	enskilt stöd	Soitec
Syfte	Forskning och utveckling, Miljöskydd	
Stödform	Bidrag, Återbetalningsbart bidrag	
Budget	Total budget: EUR 21,314 (i miljoner)	
Stödnivå	40 %	
Varaktighet	Från och med den 04.12.2013	
Ekonomisk sektor	Tillverkning av datorer, elektronikvaror och optik	
Den beviljande myndighetens namn och adress	ADEME 20, avenue du Grésillé BP 90406 49004 Angers Cedex 01	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	09.04.2014	
Stöd nr	SA.36806 (2013/N)	
Medlemsstat	Polen	
Region	Slaskie	Artikel 107.3 a
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Pomoc na restrukturyzację dla Classen-Pol S.A.	
Rättslig grund	1. Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji — art. 56 ust. 5	
Typ av stödåtgärd	Stöd för särskilda ändamål	Classen-Pol S.A.

Syfte	Omstrukturerings av företag i svårigheter
Stödform	Mjukt lån
Budget	Total budget: PLN 29,3 (i miljoner)
Stödnivå	56,3 %
Varaktighet	—
Ekonomisk sektor	Tillverkning av andra byggnads- och inredningsnickerier
Den beviljande myndighetens namn och adress	Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	18.12.2013	
Stöd nr	SA.37168 (2013/N)	
Medlemsstat	Grekland	
Region	ATTIKI	Artikel 107.3 a
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	SCHOOL UNITS IN ATTICA (PPP — JESSICA)	
Rättslig grund	<ul style="list-style-type: none"> — The Funding Agreement signed on 1 July 2010 between the representatives of the Hellenic Republic and the European Investment Bank. — The Funding Agreement signed between the JHFG NBG Urban Development Fund. — NBG Invitation for submission of proposals for the financing of projects in Attica through JESSICA (May 2012) 	
Typ av stödåtgärd	enskilt stöd	ATESE SA — DOMIKI KRITIS SA Joint Venture.
Syfte	Hållbar stadsutveckling	
Stödform	Mjukt lån	
Budget	Total budget: EUR 19,375 (i miljoner)	
Stödnivå	%	

Varaktighet	Från och med den 18.12.2013
Ekonomisk sektor	BYGGVERKSAMHET
Den beviljande myndighetens namn och adress	SPECIAL COORDINATION SERVICE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE O. P.s, MINISTRY OF DEVELOPMENT & COMPETITIVENESS NIKIS 10, 10180 ATHENS GREECE
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	12.12.2013
Stöd nr	SA.37748 (2013/N)
Medlemsstat	Österrike
Region	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Verlängerung einer Bürgschaftsregelung zur Umstrukturierung von KMU im Tourismussektor in Österreich
Rättslig grund	Richtlinie des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit für die Übernahme von Haftungen für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft 2007-2013
Typ av stödåtgärd	Stödordning
Syfte	Omstrukturering av företag i svårigheter
Stödform	Garanti
Budget	Total budget: EUR 12 (i miljoner)
Stödnivå	%
Varaktighet	01.01.2013 — 31.12.2014
Ekonomisk sektor	HOTELL- OCH RESTAURANGVERKSAMHET
Den beviljande myndighetens namn och adress	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend Stubenring 1, 1010 Wien
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	13.12.2013	
Stöd nr	SA.37750 (2013/N)	
Medlemsstat	Österrike	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Verlängerung der Umstrukturierungsregelung TOP Tourismus Förderung, Teil D (TOP-Restrukturierung)	
Rättslig grund	Richtlinien des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit für die TOP-Tourismus-Förderung 2007-2013 (Teil D: TOP-Restrukturierung)	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Omstrukturering av företag i svårigheter	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 1,35 (i miljoner)	
Stödnivå	%	
Varaktighet	10.10.2012 — 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	HOTELL- OCH RESTAURANGVERKSAMHET	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend Stubenring 1, 1010 Wien	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	27.03.2014	
Stöd nr	SA.37932 (2013/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	SCHLESWIG-HOLSTEIN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	(Schleswig-Holstein) Zuwendungen aus der Fischereiabgabe zur Förderung der Fischbestände, der Gewässer und der Fischerei	
Rättslig grund	1. Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen aus den Mitteln der Fischereiabgabe durch das Land Schleswig-Holstein vom 21.10.2011 2. Fischereigesetz für das Land Schleswig-Holstein vom 10.02.1996 (zul. geändert am 26.10.2011) — LFischG	

Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Sektorutveckling	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 2,7 (i miljoner) Årlig budget: EUR 0,9 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 30.11.2016	
Ekonomisk sektor	Saltvattensfiske, Sötvattensfiske	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	27.03.2014	
Stöd nr	SA.37954 (2013/N)	
Medlemsstat	Grekland	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	PRIVATISATION OF LARCO GENERAL MINING AND METALLURGICAL COMPANY S.A.	
Rättslig grund	Law 210_1973_Mining Code (Gov Gazzette 277 A, 5/10/1973)	
Typ av stödåtgärd	Stöd för särskilda ändamål	LARCO GENERAL MINING AND METALLURGICAL COMPANY S.A.
Syfte	—	
Stödform	—	
Budget	—	
Stödnivå	0 % — Åtgärd som inte utgör stöd	
Varaktighet	—	

Ekonomisk sektor	Utvinning av metallmalmer, Stödtjänster till annan utvinning
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministry of Environment, Energy and Climate Change 119 Mesogeion Ave., GR — 101 92 Athens, Greece
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	04.02.2014	
Stöd nr	SA.38080 (2013/N)	
Medlemsstat	Österrike	
Region	SALZBURG	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Verlängerung der Bürgschaftsrichtlinien des Landes Salzburg für KMU	
Rättslig grund	Richtlinie für die Übernahme von Bürgschaften durch die Bürgschaftsbank Salzburg GmbH, Punkt 3. Bürgschaften für Betriebsfestigungskredite	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Omstrukturering av företag i svårigheter	
Stödform	Garanti	
Budget	Total budget: EUR 6 (i miljoner) Årlig budget: EUR 2 (i miljoner)	
Stödnivå	80 %	
Varaktighet	02.07.2008 — 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Bürgschaftsbank Salzburg GmbH Faberstraße 18,5027 Salzburg	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	04.02.2014	
Stöd nr	SA.38117 (2014/N)	
Medlemsstat	Österrike	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Verlängerung der Richtlinien des Landes Burgenland über die Gewährung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen an KMUs	
Rättslig grund	Gesetz vom 24. März 1994 über Maßnahmen zur Gewährleistung der wirtschaftlichen Entwicklung im Burgenland (Landes-Wirtschaftsförderungsgesetz 1994 — WiföG), LGBl. Nr. 33, in der Fassung des Gesetzes LBGL. Nr. 22/2008	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Undsättning av företag i svårheter	
Stödform	Mjukt lån, Garanti, Bidrag	
Budget	Årlig budget: EUR 0,5 (i miljoner)	
Stödnivå	75 %	
Varaktighet	01.01.2014 — 30.06.2014	
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Wirtschaftsservice Burgenland AG (WiBAG) A — 7000 Eisenstadt, Technologiezentrum, Marktstraße 3	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	13.03.2014	
Stöd nr	SA.38234 (2014/N)	
Medlemsstat	Italien	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Aiuti alla ricerca e sviluppo nel settore aeronautico (N101/2008) — Proroga	
Rättslig grund	Legge del 24 dicembre 1985 n. 808 — Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico (in sostituzione della Deliberazione CIPE n. 75/2002 del 02 agosto 2002)	

Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Forskning och utveckling	
Stödform	Lån med återbetalningsskyldighet, Mjukt lån	
Budget	Total budget: EUR 720 (i miljoner)	
Stödnivå	80 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	Tillverkning av datorer, elektronikvaror och optik, Tillverkning av elapparatur, Tillverkning av luftfartyg, rymdfarkoster o.d.	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministero dello Sviluppo Economico Via Molise 2 — 00187 Roma I	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	13.03.2014	
Stöd nr	SA.38272 (2014/N)	
Medlemsstat	Slovakien	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Schéma podpory výskumu a vývoja Agentúrou na podporu výskumu a vývoja	
Rättslig grund	Zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov, Zákon č. 172/2005 Z. z. o organizácii štátnej podpory výskumu a vývoja a o doplnení zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie (2006/C 323/01)	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Forskning och utveckling	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 41,8 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	

Varaktighet	till den 30.06.2014
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer
Den beviljande myndighetens namn och adress	Agentúra na podporu výskumu a vývoja Mýtna 23, P.O.Box 839 04, 839 04 Bratislava 32
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	27.03.2014	
Stöd nr	SA.38302 (2014/N)	
Medlemsstat	Italien	
Region	CAMPANIA	Artikel 107.3 a
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Grande Progetto «Logistica e Porti. Sistema integrato portuale Salerno»	
Rättslig grund	Decisione di autorizzazione del POR Campania FESR 2007 2013: Decisione (CE) 2007 4265 dell'11 settembre 2007, come da ultimo modificata con Decisione C(2013)4196 del 5/7/2013.	
Typ av stödåtgärd	Stöd för särskilda ändamål	Autorità portuale di Salerno
Syfte	Sektorutveckling, Regional utveckling	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 71,0164 (i miljoner)	
Stödnivå	97,28 %	
Varaktighet	till den 31.12.2015	
Ekonomisk sektor	Havs- och kustsjöfart, godstrafik	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Regione Campania Via S.Lucia,81 Napoli	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	11.03.2014	
Stöd nr	SA.38317 (2014/N)	
Medlemsstat	Österrike	
Region	OBEROESTERREICH	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Verlängerung einer Rettungs- und Umstrukturierungsregelung für KMU in Oberösterreich	
Rättslig grund	Bürgschaftsrichtlinien für Konsolidierungskredite	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Omstrukturering av företag i svårigheter	
Stödform	Garanti	
Budget	Total budget: EUR 2,5 (i miljoner) Årlig budget: EUR 2,5 (i miljoner)	
Stödnivå	80 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
Den beviljande myndighetens namn och adress	OÖ Kreditgarantiegesellschaft m.b.H. Bethlehemstraße 3, 4020 Linz	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget

Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar

(Text av betydelse för EES, utom när det gäller produkter som omfattas av bilaga I till fördraget)

(2014/C 156/02)

Datum för antagande av beslutet	05.02.2014	
Stöd nr	SA.34370 (2012/N)	
Medlemsstat	Belgien	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Taux d'accise réduit en faveur des biocarburants-huile de colza	
Rättslig grund	Programmawet van 27 december 2004	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Miljöskydd	
Stödform	Annan typ av skatteförmån	
Budget	Total budget: EUR 0,19 (i miljoner) Årlig budget: EUR 0,03 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 28.02.2020	
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Federale Overheidsdienst, Minister van Financien Wetstraat 61 B-1040 Brussel	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	14.03.2014	
Stöd nr	SA.36599 (2013/N)	
Medlemsstat	Förenade kungariket	
Region	—	—

Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	English Woodland Grant Scheme	
Rättslig grund	Forestry Act 1979	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Skogsbruk	
Stödform	Bidrag	
Budget	Årlig budget: GBP 30 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	Skogsbruk	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Forestry Commission England 620 Bristol Business Park, Cold Harbour Lane, Bristol BS16 1EJ	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	25.02.2014	
Stöd nr	SA.37184 (2013/N)	
Medlemsstat	Spanien	
Region	CATALUNA	Icke stödområden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Ayudas a cooperativas y otras entidades asociativas agrarias.	
Rättslig grund	Proyecto de Orden AAM/xxx/2013, por el cual se aprueban las bases reguladoras de las ayudas para el fomento de la concentración, la ínter cooperación y la modernización de las cooperativas y otras entidades asociativas agrarias, y se convocan las ayudas correspondientes al año 2013.	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Sektorutveckling	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 49 (i miljoner) Årlig budget: EUR 7 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	

Varaktighet	till den 31.12.2020
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE
Den beviljande myndighetens namn och adress	Departamento de Agricultura, Ganadería, Alimentación y Medio Natural Gran Via de les Corts Catalanes 612-614, 08007 Barcelona
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	28.01.2014	
Stöd nr	SA.37334 (2013/N)	
Medlemsstat	Polen	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	zwolnienie od podatku akcyzowego dla czynności podlegających opodatkowaniu wyrobów gazowych używanych w pracach rolniczych i ogrodnich	
Rättslig grund	projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Befrielse från skatt enligt direktiv 2003/96/EG	
Stödform	Reducerad skattesats	
Budget	Total budget: PLN 395,4 (i miljoner) Årlig budget: PLN 66 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 31.10.2019	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Minister Finansów ul. Świętokrzyska 12; 00916 Warszawa	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	22.01.2014	
Stöd nr	SA.37388 (2013/NN)	
Medlemsstat	Cypern	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Πρόγραμμα Ελέγχου και Εκρίζωσης της επιδημίας Ψευδοπανώλους των Πτηνών (πρόγραμμα επιδότησης).	
Rättslig grund	1) Οι περί της Υγείας των Ζώων Νόμοι του 2001 έως 2012. 2) Το περί της Καταπολέμησης της Ψευδοπανώλους των Πτηνών Διάταγμα του 2001, Κ.Δ.Π. 508/2001. 4) Ο περί της Εφαρμογής Κοινοτικών Κανονισμών στον Τομέα της Κτηνιατρικής Νόμος του 2004 (Ν. 149(I)/2004).	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Djursjukdomar	
Stödform	Subventionerade tjänster	
Budget	Total budget: EUR 0,1631 (i miljoner) Årlig budget: EUR 0,1631 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	01.06.2013 — 31.12.2013	
Ekonomisk sektor	Äggproduktion och uppfödning av fjäderfä	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Κτηνιατρικές Υπηρεσίες 1417 Λευκωσία	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	14.03.2014	
Stöd nr	SA.37414 (2013/N)	
Medlemsstat	Belgien	
Region	—	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Adaptation des cotisations au Fonds pour la santé animale (secteur avicole)	

Rättslig grund	Wet van 23 maart 1998 betreffende de oprichting van een begrotingsfonds voor de gezondheid en de kwaliteit van de dieren en de dierlijke producten + Uitvoeringsbesluit Koninklijk besluit van 24 juni 1997 betreffende de verplichte bijdragen aan het Fonds voor de gezondheid en de productie van de dieren, vastgesteld voor de sector pluimvee	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Djursjukdomar	
Stödform	Subventionerade tjänster	
Budget	Total budget: EUR 10,136 (i miljoner) Årlig budget: EUR 1,448 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 31.12.2020	
Ekonomisk sektor	Äggproduktion och uppfödning av fjäderfä	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu Eurostation II, 7de verdieping, Victor Hortaplein 40 bus 10, 1060 Brussel	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	18.12.2013	
Stöd nr	SA.37466 (2013/N)	
Medlemsstat	Ungern	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Establishing agroforestry systems — EAFRD (Article 44 of Regulation (EC) 1698/2005)	
Rättslig grund	Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból az agrár-erdészeti rendszerek mezőgazdasági földterületeken történő első létrehozásához nyújtandó támogatás igénybevételének részletes szabályairól” szülő 46/2009. (IV. 16.) FVM rendelet [.../...(...)]VM rendelet az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból az agrár-erdészeti rendszerek mezőgazdasági földterületeken történő első létrehozásához nyújtandó támogatás igénybevételének részletes szabályairól szülő 46/2009 (IV.16) rendelet módosításáról	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—

Syfte	Landsbygdsutveckling (AGRI), Skogsbruk
Stödform	Bidrag
Budget	Total budget: HUF 413 (i miljoner)
Stödnivå	%
Varaktighet	01.01.2014 — 31.12.2015
Ekonomisk sektor	Skogshushållning och skogsskötsel
Den beviljande myndighetens namn och adress	Vidékfejlesztési Minisztérium 1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 11.
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	21.02.2014	
Stöd nr	SA.37636 (2013/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	BAYERN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Bayern: Bayerisches Vertragsnaturschutzprogramm Wald (VNP WaldR 2012) SA.33453 (2011/N)	
Rättslig grund	<ul style="list-style-type: none"> — Richtlinienänderung v. Sept. 2013 gegenüber VNP WaldR2012 v. 28.Dez. 2011, — Richtlinie VNP WaldR 2007 v. 30. März 2010, — Richtlinie VNP WaldR 2007 v. 24. Mai 2007 — Richtlinie VNP WaldR 2012 v. 28. Dez. 2011 — Art. 23 und 44 BayHO einschl. Verwaltungsvorschriften 	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Skogsbruk	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 1,1 (i miljoner) Årlig budget: EUR 1,1 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	

Varaktighet	till den 31.12.2014
Ekonomisk sektor	Skogsbruk
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in den Landkreisen Bayerns
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	17.12.2013	
Stöd nr	SA.37650 (2013/N)	
Medlemsstat	Tjeckien	
Region	—	Icke stödområden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Program 129 160 — Podpora konkurenceschopnosti Agrárně potravinářského komplexu — závlahy	
Rättslig grund	1) Dokumentace programu 129 160 Podpora konkurenceschopnosti Agrárně potravinářského komplexu — závlahy 2) Zákon č. 252/1997 Sb., o zemědělství 3) Vyhláška Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programu reprodukce majetku	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Investeringar i jordbruksföretag	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: CZK 150 (i miljoner) Årlig budget: CZK 50 (i miljoner)	
Stödnivå	60 %	
Varaktighet	01.01.2014 — 31.12.2016	
Ekonomisk sektor	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministerstvo zemědělství Těšnov 17, 117 05 Praha 1	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	17.12.2013	
Stöd nr	SA.37707 (2013/N)	
Medlemsstat	Polen	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Dopłaty do składek z tytułu ubezpieczenia upraw rolnych i zwierząt gospodarskich	
Rättslig grund	Act of 7 July 2005 on subsidies to crop and livestock insurance ustawa z dnia 7 lipca 2005r. o ubezpieczeniach upraw rolnych i zwierząt gospodarskich (Dz. U. Nr 150, poz. 1249, z późn. zm.)	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Försäkringspremier	
Stödform	Andra	
Budget	Total budget: PLN 1 400 (i miljoner) Årlig budget: PLN 200 (i miljoner)	
Stödnivå	50 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, ul. Wspólna 30, 00-930 Warszawa	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	06.03.2014	
Stöd nr	SA.37715 (2013/N)	
Medlemsstat	Österrike	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Qualitätssicherungs — & Marketingmaßnahmen für das AMA Biosiegel	
Rättslig grund	BUNDESGESETZ über die Errichtung der MARKTORDNUNGSSTELLE AMA 12. VO des VWR der Marktordnungsstelle AMA über die Aufbringung von Beiträgen zur Förderung des Agrarmarketings vom 19.10.2007	

Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Reklam (AGRI), Tekniskt stöd (AGRI)	
Stödform	Bidrag, Subventionerade tjänster	
Budget	—	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 31.12.2020	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE, Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtil	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Stubenring 1, 1010 Wien	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	20.02.2014	
Stöd nr	SA.37725 (2013/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	SACHSEN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Sachsen: Förderung von Maßnahmen zur Sicherung der natürlichen biologischen Vielfalt und des natürlichen Erbes im Freistaat Sachsen	
Rättslig grund	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft für die Förderung von Maßnahmen zur Sicherung der natürlichen biologischen Vielfalt und des natürlichen ländlichen Erbes im Freistaat Sachsen	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Miljöskydd	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 5,8 (i miljoner) Årlig budget: EUR 2,9 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	

Varaktighet	till den 31.12.2015
Ekonomisk sektor	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer
Den beviljande myndighetens namn och adress	Sächsisches Landesamt für umwelt, Landwirtschaft und Geologie; Abteilung 3 Zur Wetterwarte 11, 01109 Dresden
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	14.03.2014	
Stöd nr	SA.37740 (2013/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	BAYERN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Bayern: Durchführung des Aufbauhilfeprogramms Hochwasser 2013 (Ländliche Wege im Außenbereich von Gemeinden)	
Rättslig grund	<ul style="list-style-type: none"> — Richtlinie zur Durchführung des Aufbauhilfeprogramms Hochwasser 2013 (Ländliche Wege im Außenbereich von Gemeinden), — Bayerische Haushaltsordnung (BayHO) (Art. 23 und 44), — Allgem. Nebenbestimmungen ANBest — P und — K — Verwaltungsvorschriften zur BayHO, — Bund-Länder-Verwaltungsvereinbarung vom 02.08.2013, — Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz vom 15.07.2013, — Aufbauhilfeverordnung — Verwaltungsvereinbarung Soforthilfe (Bund/Länder) 	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Ersättning för skador som orsakats av naturkatastrofer, Landsbygdsutveckling (AGRI)	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 11 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 01.07.2016	
Ekonomisk sektor	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill	

Den beviljande myndighetens namn och adress	Ämter für Ländliche Entwicklung München, Landau, Tirschenreuth, Bamber, Ansbach, Würzburg, Krumbach
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	07.03.2014	
Stöd nr	SA.37758 (2013/N)	
Medlemsstat	Italien	
Region	BOLZANO-BOZEN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Investment aid for the irrigation of agricultural holdings (Bolzano)	
Rättslig grund	Legge provinciale 14 dicembre 1998, n. 11, e successive modifiche, articolo 4, comma 1, lett. a), pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige del 29.12.1998, n. 54	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Investeringar i jordbruksföretag	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 6,5 (i miljoner)	
Stödnivå	50 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	—	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	19.02.2014	
Stöd nr	SA.37771 (2013/N)	
Medlemsstat	Frankrike	

Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Aides à la constitution de retenues collinaires et aux équipements fixes d'irrigation associés en Bretagne	
Rättslig grund	— article L. 1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales — article L. 3231-2 et suivants du code général des collectivités territoriales	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Investeringar i jordbruksföretag	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: EUR 0,35 (i miljoner) Årlig budget: EUR 0,35 (i miljoner)	
Stödnivå	40 %	
Varaktighet	19.02.2014 — 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	conseil régional de Bretagne 283, avenue du Général Patton — CS 21 101, 35 711 Rennes Cedex	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	24.03.2014	
Stöd nr	SA.37818 (2013/N)	
Medlemsstat	Cypern	
Region	—	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Aid Scheme for the promotion and advertising of agricultural products	
Rättslig grund	Decision No 75.791 of 3.10.2013 of the Council of Ministers	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Främjande av export och internationalisering, Sektorutveckling	
Stödform	Bidrag, Subventionerade tjänster	
Budget	Total budget: EUR 0,1 (i miljoner) Årlig budget: EUR 0,1 (i miljoner)	

Stödnivå	100 %
Varaktighet	till den 31.12.2014
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministry of Energy, Commerce, Industry and Tourism 1421 Nicosia, Cyprus
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	12.02.2014	
Stöd nr	SA.37940 (2013/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	THUERINGEN	—
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Thüringen — Beseitigung von Falltieren	
Rättslig grund	Thüringer Tierkörperbeseitigungsgesetz (gültig bis 31.12.2004); ab 01.01.2005: Thüringer Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz (ThürTierNebG) vom 10.06.2005 (GVBl. 224), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 09.04.2013 (GVBl. S. 98)	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Djursjukdomar	
Stödform	Subventionerade tjänster	
Budget	Total budget: EUR 7,8 (i miljoner) Årlig budget: EUR 1,3 (i miljoner)	
Stödnivå	33,33 %	
Varaktighet	till den 31.12.2019	
Ekonomisk sektor	Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Zweckverband Tierkörperbeseitigung Thüringen Dr. -Rathenau-Platz 11, 07973 Greiz	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	13.03.2014	
Stöd nr	SA.38175 (2014/N)	
Medlemsstat	Tyskland	
Region	THUERINGEN	Icke stödområden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	<p>Freistaat Thüringen: Richtlinie des Thüringer Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Naturschutz über die Gewährung von staatlichen Zuwendungen aus dem Aufbauhilfefonds des Bundes und der Länder für ein Aufbauhilfeprogramm zur Beseitigung der Schäden infolge des Hochwassers vom 18. Mai bis zum 4. Juli 2013 in Thüringen an ländlicher Infrastruktur im Außenbereich von Gemeinden (ThürStAnz SD-Nr. 4/2013, S. 15-17)</p> <p>Die Beihilfeanmeldung bezieht sich ausschließlich auf den Fördergegenstand Nr. 2.2 der Richtlinie.</p>	
Rättslig grund	<p>§ 23 und 44 der Thüringer Landeshaushaltsordnung zuletzt geändert durch geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Januar 2013 (GVBl. S. 22, 23)</p> <p>Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Festlegung von einheitlichen Maßstäben zur Verwendung der Mittel des Fonds «Aufbauhilfe» für Maßnahmen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz in den vom Hochwasser betroffenen Ländern</p> <p>Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens «Aufbauhilfe» (Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz — AufbhG) vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2401)</p> <p>Verordnung über die Verteilung und Verwendung der Mittel des Fonds «Aufbauhilfe» (Aufbauhilfeverordnung — AufbhV) vom 16. August 2013 (BGBl. I S. 3233)</p>	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Ersättning för skador som orsakats av naturkatastrofer	
Stödform	Bidrag	
Budget	<p>Total budget: EUR 3,6 (i miljoner)</p> <p>Årlig budget: EUR 1,2 (i miljoner)</p>	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 30.06.2016	
Ekonomisk sektor	Blandat jordbruk, Skogshushållning och skogsskötsel	
Den beviljande myndighetens namn och adress	<p>Thüringer Aufbaubank</p> <p>99084, Erfurt, Gorkistraße 9</p>	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	27.03.2014	
Stöd nr	SA.38241 (2014/N)	
Medlemsstat	Förenade kungariket	
Region	—	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Agricultural and Horticultural Levy Board Technical Support Scheme	
Rättslig grund	Natural Environment and Rural Communities Act 2006 Agriculture and Horticulture Development Board Order 2008	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Tekniskt stöd (AGRI)	
Stödform	Subventionerade tjänster	
Budget	Total budget: GBP 240 (i miljoner) Årlig budget: GBP 40 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	01.04.2014 — 31.03.2020	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Agriculture and Horticulture Development Board Stoneleigh Park, Kenilworth, Warwickshire CV8 2TL	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	14.03.2014	
Stöd nr	SA.38293 (2014/N)	
Medlemsstat	Spanien	
Region	GALICIA, ASTURIAS, ANDALUCIA, CANARIAS, EXTREMADURA, ARAGON, RIOJA, MADRID	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Primera forestación de tierras no agrícolas (Medida 223 Desarrollo rural)	

Rättslig grund	— Programas de Desarrollo Rural de las Comunidades Autónomas aprobados por Decisión de la Comisión que se citan a continuación: Andalucía, Aragón, Asturias, Canarias, Extremadura, Galicia, Madrid y La Rioja — Marco Nacional de Desarrollo Rural 2007-2013 [C(2007)5937]	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Skogsbruk	
Stödform	Bidrag	
Budget	—	
Stödnivå	85 %	
Varaktighet	till den 31.12.2014	
Ekonomisk sektor	Skogsbruk	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente. Gran Vía de San Francisco, nº 4 28071 MADRID	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	26.03.2014	
Stöd nr	SA.38294 (2014/N)	
Medlemsstat	Spanien	
Region	ANDALUCIA, NOROESTE, NO-RESTE, MADRID, CENTRO (E), ESTE, MURCIA	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	Primera forestación de tierras agrícolas (Medida 221 Desarrollo rural)	
Rättslig grund	— Programas de Desarrollo Rural de las Comunidades Autónomas aprobados por Decisión de la Comisión que se citan a continuación: Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Extremadura, Galicia, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, La Rioja y Valencia — Marco Nacional de Desarrollo Rural 2007-2013 [C(2007)5937]	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Skogsbruk	
Stödform	Bidrag	

Budget	—
Stödnivå	80 %
Varaktighet	till den 31.12.2014
Ekonomisk sektor	Skogsbruk
Den beviljande myndighetens namn och adress	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Contact person: Ms. BEGOÑA NIETO GILARTE Gran via de San Francisco n° 4 28071 MADRID
Övriga upplysningar	—

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Datum för antagande av beslutet	28.03.2014	
Stöd nr	SA.38331 (2014/N)	
Medlemsstat	Förenade kungariket	
Region	SCOTLAND	Blandade områden
Benämning (och/eller stödmottagarens namn)	QMS Meat Generic Advertising Scheme (Scotland)	
Rättslig grund	Natural Environment and Rural Communities Act 2006 (sections 87,88, 06 and 97) The Quality Meat Scotland Order 2008	
Typ av stödåtgärd	Stödordning	—
Syfte	Reklam (AGRI)	
Stödform	Bidrag	
Budget	Total budget: GBP 0,2 (i miljoner) Årlig budget: GBP 0,1 (i miljoner)	
Stödnivå	100 %	
Varaktighet	till den 31.03.2016	
Ekonomisk sektor	JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE	
Den beviljande myndighetens namn och adress	Scottish Executive Scottish Executive Environment & Rural Affairs Division, Pentland House	
Övriga upplysningar	—	

Originalversionen av beslutet, från vilken all konfidentiell information har borttagits, finns på Internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Uppgifter från medlemsstaterna om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning)

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/03)

Stöd nummer	SA.38280 (2014/X)
Medlemsstat	Förenade kungariket
Medlemsstatens referensnummer	
Regionens namn (NUTS)	UNITED KINGDOM Artikel 107.3 a, Artikel 107.3 b, Icke stödområden, Blandade områden
Stödbeviljande myndighet	Creative Skillset Focus Point 21 Caledonian Road London N1 9GB www.creativeskillset.org
Stödåtgärdens titel	The Skills Investment Fund
Nationell rättslig grund (hänvisning till landets officiella kungörelseorgan)	The Skills Investment Fund has been set up in response to the Department for Culture, Media and Sport's policy «Making it easier for the media and creative industries to grow, while protecting the interests of citizens». The legislation supporting this overall policy is the Communications Act 2003, The Digital Economy Act 2010, the Live Music Act 2012 and the Enterprise Act 2002.
Åtgärdstyp	Stödordning
Ändring av en befintlig stödåtgärd	
Varaktighet	01.04.2013 — 31.03.2015
Berörda ekonomiska sektorer	KULTUR, NÖJE OCH FRITID
Typ av stödmottagare	Små och medelstora företag, Storföretag
Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen	GBP 8 (i miljoner)

För garantier	GBP 0,00 (i miljoner)	
Stödinstrument (artikel 5)	Bidrag	
Hänvisning till kommissionens beslut	—	
Vid medfinansiering från gemenskapsfonder		
Mål	Högsta tillåtna stödnivå i % eller högsta tillåtna stödbelopp i nationell valuta	Bonus för små och medelstora företag i %
Allmän utbildning (artikel 38.2)	60 %	20 %

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden

http://www.creativeskillset.org/funding/article_9456_1.asp

Homepage > Skills Investment Fund > About the new Skills Investment Fund > State aid

Stöd nummer	SA.38282 (2014/X)
Medlemsstat	Österrike
Medlemsstatens referensnummer	
Regionens namn (NUTS)	TIROL Artikel 107.3 b, Blandade områden
Stödbeviljande myndighet	Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Wirtschaft und Arbeit Amt der Tiroler Landesregierung Abt. Wirtschaft und Arbeit Heiligeiststraße 7-9 6020 Innsbruck www.tirol.gv.at
Stödåtgärdens titel	Ad-hoc Beihilfe, Tirol, Pitztaler Gletscherbahn Gesellschaft m.b.H. & Co. KG
Nationell rättslig grund (hänvisning till landets officiella kungörelseorgan)	Rahmenrichtlinie für die Wirtschaftsförderung des Landes Tirol — Ad hoc Beihilfe
Åtgärdstyp	Stöd för särskilda ändamål
Ändring av en befintlig stödåtgärd	
Dag då stödet beviljades	Från och med den 28.01.2014

Berörda ekonomiska sektorer	Annan landtransport, passagerartrafik	
Typ av stödmottagare	Små och medelstora företag — Pitztaler Gletscherbahn Gesellschaft m.b.H Co. KG	
Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget	EUR 0,5194 (i miljoner)	
För garantier	—	
Stödinstrument (artikel 5)	Bidrag	
Hänvisning till kommissionens beslut	—	
Vid medfinansiering från gemenskapsfonder		
Mål	Högsta tillåtna stödnivå i % eller högsta tillåtna stödbelopp i nationell valuta	Bonus för små och medelstora företag i %
Stöd till miljöinvesteringar för att främja energi från förnybara energikällor (artikel 23)	24 %	0 %

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden

<https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/aktuelles/>

Stöd nummer	SA.38310 (2014/X)
Medlemsstat	Ungern
Medlemsstatens referensnummer	
Regionens namn (NUTS)	Hungary Artikel 107.3 a, Artikel 107.3 b
Stödbeviljande myndighet	Országos Hulladékgazdálkodási Ügynökség Nonprofit Kft. 1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 11. 1380 Budapest Pf. 1172 http://www.szelektivinfo.hu/
Stödåtgärdens titel	2013. évi Iparfejlesztési pályázati felhívás OHU-IFPR-2013-001
Nationell rättslig grund (hänvisning till landets officiella kungörelseorgan)	A környezetvédelmi termékdíjról szóló 2011. évi LXXXV tv. 20. § . (1) f., Az OHÜ f) támogatja a termékdíjköteles termékekkel kapcsolatos hulladékgazdálkodás fejlesztését

Åtgärdstyp	Stödordning	
Ändring av en befintlig stödåtgärd		
Varaktighet	23.12.2013 — 30.04.2014	
Berörda ekonomiska sektorer	Tillverkning av trä och varor av trä, kork, rotting o.d. utom möbler, Tillverkning av läder, läder- och skinnvaror m.m., Pappers- och pappersvarutillverkning, Tillverkning av baskemikalier, gödselmedel och kväveprodukter, plaster och syntetgummi i obearbetad form, Tillverkning av gummi- och plastvaror, Tillverkning av andra icke-metalliska mineraliska produkter, Stål- och metallframställning, Annan metallvarutillverkning	
Typ av stödmottagare	Små och medelstora företag, Storföretag	
Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen	HUF 1 900 (i miljoner)	
För garantier	—	
Stödinstrument (artikel 5)	Bidrag	
Hänvisning till kommissionens beslut	—	
Vid medfinansiering från gemenskapsfonder		
Mål	Högsta tillåtna stödnivå i % eller högsta tillåtna stödbelopp i nationell valuta	Bonus för små och medelstora företag i %
Regionalstöd — ordning (Art. 13)	50 %	20 %

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden

<http://www.szelektivinfo.hu/iparfejlesztési-palyazatok-letoltheto-dokumentumok>

Stöd nummer	SA.38312 (2014/X)
Medlemsstat	Nederländerna
Medlemsstatens referensnummer	NL
Regionens namn (NUTS)	VELUWE Icke stödområden
Stödbeviljande myndighet	Gemeente Ermelo Raadhuisplein 2, Ermelo. (Postbus 500, 3850 AM, Ermelo) www.ermelo.nl

Stödåtgärdens titel	WKO-subsidieverlening De Verbinding Fase 2	
Nationell rättslig grund (hänvisning till landets officiella kungörelseorgan)	Eenmalige subsidie op basis van artikel 4, onder d, Algemene Subsidieverordening Ermelo. (http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Ermelo/55813.html)	
Åtgärdstyp	Stöd för särskilda ändamål	
Ändring av en befintlig stödåtgärd		
Dag då stödet beviljades	Från och med den 14.01.2014	
Berörda ekonomiska sektorer	Utformning av byggprojekt	
Typ av stödmottagare	Små och medelstora företag — Green Real Estate B.V., kvk 30208419	
Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget	EUR 0,376 (i miljoner)	
För garantier	—	
Stödinstrument (artikel 5)	Bidrag	
Hänvisning till kommissionens beslut	—	
Vid medfinansiering från gemenskapsfonder		
Mål	Högsta tillåtna stödnivå i % eller högsta tillåtna stödbelopp i nationell valuta	Bonus för små och medelstora företag i %
Stöd till miljöinvesteringar i högeffektiv kraftvärme (artikel 22)	45 %	20 %

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden

http://www.ermelo.nl/wonen-milieu/woningbouwprojecten_3161/item/de-verbinding_6941.html#titel6941

Het document wordt aan deze pagina gevoegd (besluit.pdf)

Stöd nummer	SA.38320 (2014/X)
Medlemsstat	Spanien
Medlemsstatens referensnummer	
Regionens namn (NUTS)	MELILLA Artikel 107.3 a

Stödbeviljande myndighet	Consejería de Economía y Hacienda (instrucción: sociedad pública Proyecto Melilla, S.A.) Consejería de Economía y Hacienda: Avda. Duquesa de la Victoria nº 21, 1ª planta, ala izquierda. 52001 Melilla. Proyecto Melilla, S.A.: calle La Dalia nº 26. 52005 Melilla. http://www.melilla.es	
Stödåtgärdens titel	Ayudas Financieras a Empresas Generadoras de Empleo Estable	
Nationell rättslig grund (hänvisning till landets officiella kungörelseorgan)	Bases Reguladoras del Régimen de Ayudas Financieras a Empresas Generadoras de Empleo Estable dentro del Programa Operativo FEDER de Melilla 2007/13. Publicadas en Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Melilla (BOME) nº 5100, de 31 de enero de 2014.	
Åtgärdstyp	Stödordning	
Ändring av en befintlig stödåtgärd	Ändring SA.36285	
Varaktighet	01.02.2014 — 31.12.2015	
Berörda ekonomiska sektorer	Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
Typ av stödmottagare	Små och medelstora företag	
Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen	EUR 6,23 (i miljoner)	
För garantier	—	
Stödinstrument (artikel 5)	Bidrag	
Hänvisning till kommissionens beslut	—	
Vid medfinansiering från gemenskapsfonder	Programa Operativo FEDER de Melilla 2007/13 (CCI nº 2007ES161PO002): Decisión de la Comisión C(2007) 5718 de 20 de noviembre de 2007, modificada por Decisión de la Comisión C(2012) 918 final de 14/02/12 — EUR 4,98 (i miljoner)	
Mål	Högsta tillåtna stödnivå i % eller högsta tillåtna stödbelopp i nationell valuta	Bonus för små och medelstora företag i %
Regionalstöd — ordning (Art. 13)	20 %	20 %

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden

http://www.melilla.es/melillaportal/contenedor.jsp?seccion=ficha_bome.jsp&dboidboletin=193169&codResi=1&language=es&codAdirecto=15

Botón de «Descargar» da acceso al boletín íntegro que contiene el texto

<http://promesa.net/index.php?menu=7&seccion=37>

Archivos en PDF descargables

Medlemsstaternas uppgifter om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 1857/2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag som är verksamma inom produktion av jordbruksprodukter och om ändring av förordning (EG) nr 70/2001

(2014/C 156/04)

Stödnummer: SA.38640 (2014/XA)

Medlemsstat: Italien

Region: VENETO

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): Sviluppo del potenziale umano nella ricerca e nell'innovazione — Azioni complementari agli assegni di ricerca

Rättslig grund: LR 10/90 ORDINAMENTO SISTEMA FORMAZIONE PROFESSIONALE E ORGANIZZAZIONE POLITICHE REGIONALI DEL LAVORO-L 240/10 NORME IN MATERIA DI ORGANIZZAZIONE DELLE UNIVERSITA'-DGR 1675/11 PIANO POLITICHE ATTIVE PER CONTRASTO CRISI VALORIZZAZIONE CAP UMANO-POLITICHE PER L'OCCUPAZIONE E L'OCCUPABILITA'-DGR 1148/13 — DDR 456/13 — DGR 100/14. DDR 164/14 LA DATA DI APPLIC DECORRE DALLA DATA DI PUBBLIC DEL N. DEL REGISTRO DELLA RICHIESTA DI ESENZIONE SUL SITO DG AGRICOLTURA E DELLO SVILUPPO RURALE DELLA COMMISSIONE

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: EUR 0,021 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 03.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Tekniskt stöd (artikel 15 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: JORDBRUK, SKOGSBRUK OCH FISKE

Den beviljande myndighetens namn och adress:

REGIONE DEL VENETO
PALAZZO BALBI DORSODURO 3901 30123 VENEZIA

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

<http://www.regione.veneto.it/web/istruzione/>

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38680 (2014/XA)

Medlemsstat: Bulgarien

Region: —

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): «Помощ за участие в киноложки изложби»

Rättslig grund: Чл.12, ал.1, т.10 от Закона за подпомагане на земеделските производители; Указания, приети с Решение на Управителния съвет на Държавен фонд «Земеделие» за приложение на схема на държавна помощ

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: BGN 0,015 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 13.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Tekniskt stöd (artikel 15 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Държавен фонд «Земеделие»
гр. София, бул. «Цар Борис» III №138

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

<http://dfz.bg/bg/darzhavni-pomoshti/darjavni-pomoshti-za-notificirane/>

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38681 (2014/XA)

Medlemsstat: Bulgarien

Region: —

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): «Помощ за участие в Национално говедовъдно изложение — гр. Сливен»

Rättslig grund: Чл.12, ал. 1, т. 10 от Закона за подпомагане на земеделските производители; Указания, приети с Решение на Управителния съвет на ДФ «Земеделие» за схема на държавна помощ

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: BGN 0,0408 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 13.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Tekniskt stöd (artikel 15 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Husdjursskötsel

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Държавен фонд «Земеделие»
гр. София 1618 бул. «Цар Борис III» №138

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

<http://dfz.bg/bg/darzhavni-pomoshti/darjavni-pomoshti-za-notificirane/>

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38682 (2014/XA)

Medlemsstat: Bulgarien

Region: —

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): «Помощ за участие в Национално изложение по млечно говедовъдство — Черношарена порода в гр. Сливен»

Rättslig grund: Чл. 12, ал.1, т.10 от Закона за подпомагане на земеделските производители; Указания, приети с Решение на Управителния съвет на ДФ «Земеделие»

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: BGN 0,035 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 13.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Tekniskt stöd (artikel 15 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Husdjursskötsel

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Държавен фонд «Земеделие»
гр.София 1618 бул. Цар Борис III №138

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

<http://dfz.bg/bg/darzhavni-pomoshti/darjavni-pomoshti-za-notificirane/>

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38687 (2014/XA)

Medlemsstat: Italien

Region: ABRUZZO

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): Programma di attività per la tenuta dei libri genealogici e per l'effettuazione dei controlli funzionali svolti dall'Associazione Regionale Allevatori d'Abruzzo — Anno 2014 — Legge regionale 18 dicembre 2012, n. 64 — (Legge europea regionale 2012) — Aiuti per Test di determinazione della qualità genetica o della resa del bestiame

Rättslig grund: Legge regionale 18 dicembre 2012, n. 64 (legge europea regionale 2012) Titolo IX — artt. 95 — 105

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: EUR 0,5214 (i miljoner)

Stödnivå: 70 %

Varaktighet: 06.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Animaliesektorn (artikel 16 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Husdjursskötsel

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Regione Abruzzo — Giunta regionale — Direzione Politiche Agricole — Servizio Produzioni agricole
via Catullo, 17 65127 Pescara

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38688 (2014/XA)

Medlemsstat: Italien

Region: ABRUZZO

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): Programma di attività per la tenuta dei libri genealogici e l'effettuazione dei controlli funzionali svolti dall'Associazione Regionale Allevatori d'Abruzzo — anno 2014 . Legge regionale 2012, n. 64 (Legge Regionale Europea 2012) — Aiuti per adozione e tenuta dei libri genealogici

Rättslig grund: Legge regionale del 18 dicembre 2012, n. 64 (Legge europea regionale 2012) Titolo IX — artt. 95 — 105

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: EUR 0,5005 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 06.05.2014 — 30.06.2014

Syfte: Animaliesektorn (artikel 16 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Husdjursskötsel

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Regione Abruzzo — Giunta regionale — Direzione Politiche Agricole — Servizio produzioni agricole
via Catullo, 17 65127 — Pescara

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

Övriga upplysningar: —

Stödnummer: SA.38725 (2014/XA)

Medlemsstat: Finland

Region: SUOMI/FINLAND

Benämning (och/eller stödmottagarens namn): Eläintautien esiintymiseen liittyvä tuki

Rättslig grund: Eläintäutilaki (441/2013)

Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen/Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget: Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: EUR 0,5 (i miljoner)

Stödnivå: 100 %

Varaktighet: 23.05.2014 — 31.12.2020

Syfte: Djursjukdomar (artikel 10 i förordning (EG) nr 1857/2006)

Ekonomisk sektor: Husdjursskötsel

Den beviljande myndighetens namn och adress:

Elintarviketurvallisuusvirasto
Elintarviketurvallisuusvirasto Evira, Mustialankatu 3, 00790 Helsinki

Webblänk till den fullständiga texten till stödåtgärden:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130441>

Övriga upplysningar: —

V

(Yttranden)

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

STATLIGT STÖD — ITALIEN

Statligt stöd SA.35842 (2014/C) (ex 2012/NN) — Ersättning till CSTP för utövande av allmän trafikplikt

Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter.

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/05)

Genom den skrivelse, daterad den 20 februari 2014, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovannämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax: + 32 22961242

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

CSTP SpA är ett privat företag som tillhandahåller passagerartransporter med buss på grundval av koncessioner som beviljats av den italienska regionen Kampanien. I synnerhet bedrevs trafik på nätverk av främst regionala förbindelser i regionen Kampanien.

Före 2007 försökte företaget få ytterligare ersättning för sitt utövande av allmän trafikplikt (utöver vad som redan hade betalats). Eftersom regionen Kampanien avslag denna ansökan väckte företaget talan i Italiens förvaltningsdomstol.

Under 2009 behandlades ärendet i Italiens högsta förvaltningsdomstol, som biföll företagets begäran och beordrade regionen Kampanien att betala ut ytterligare ersättning till CSTP för bedrivandet av allmän trafik under perioden 1997–2002. Regionen Kampanien betalade ut 4,9 miljoner euro till företaget i december 2012. Den italienska regeringen ansåg dock att villkoren i gällande EU-bestämmelser inte var uppfyllda.

I detta skede tvivlar kommissionen på att villkoren är uppfyllda för att den ytterligare offentliga ersättningen till CSTP ska anses vara förenlig med den inre marknaden av följande skäl:

- 1) Det är oklart om CSTP har ålagts allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning (EG) nr 1370/2007 och i så fall på grundval av vilken rättsakt.
- 2) Även om ett sådant åläggande kan konstateras är det mycket svårt att utesluta överkompensation då det saknas tillförlitlig information.
- 3) Även om kommissionen i slutet av förfarandet skulle dra slutsatsen att företaget hade ålagts allmän trafikplikt och således ådragit sig nettokostnader skulle andra formella krav i förordning (EG) nr 1370/2007 innebära att den ytterligare ersättning som redan hade betalats inte är lagenlig.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

SJÄLVA SKRIVELSEN

«La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare una procedura ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 5 dicembre 2012, le autorità italiane hanno comunicato, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la compensazione integrativa concessa al Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici S.p.A. (di seguito "il CSTP") per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus sulla base di concessioni di servizio rilasciate dalla Regione Campania (di seguito "la Regione") nel periodo 1997-2002 (di seguito "il periodo in esame"), in esecuzione di una sentenza del Consiglio di Stato, il supremo organo giurisdizionale amministrativo italiano.
- (2) La notifica è stata protocollata con il numero SA.35842 e, dal 13 dicembre 2012, è trattata come una misura non notificata poiché, in base alle informazioni a disposizione della Commissione, la Regione aveva l'obbligo di corrispondere la compensazione integrativa dovuta al CSTP soltanto a partire dal 7 dicembre 2012, ossia dopo che il governo italiano aveva notificato la misura alla Commissione.
- (3) Le autorità italiane hanno trasmesso informazioni supplementari il 30 gennaio 2013 e il 19 aprile 2013, in risposta alla richiesta di informazioni della Commissione del 19 marzo 2013, ma non hanno risposto alla richiesta di informazioni della Commissione del 27 giugno 2013, nonostante l'invio di due solleciti il 6 agosto 2013 e il 26 settembre 2013.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. L'impresa

- (4) Il CSTP è una società privata che gestisce servizi di trasporto pubblico locale sulla base di concessioni regionali e comunali. Più specificamente, secondo le autorità italiane, nel periodo in esame il CSTP ha effettuato servizi di collegamento con autobus come concessionaria della Regione per un totale di circa 9 milioni di km all'anno.
- (5) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, per il succitato servizio relativo al periodo dal 1997 al 2002, la Regione ha già corrisposto al CSTP 131 632 525,80 EUR, di cui 125 869 212,47 EUR per l'esercizio e la gestione del servizio e 5 763 313,32 EUR per gli investimenti. Poiché pare che tale compensazione sia stata concessa al CSTP più di dieci anni prima che la Commissione inviasse la sua prima richiesta di informazioni allo Stato italiano, questa compensazione non sarà oggetto di valutazione nell'ambito della procedura in corso ⁽¹⁾.
- (6) Oltre alle somme di cui sopra già riscosse, il CSTP ha chiesto alla Regione una compensazione integrativa di 14 545 946 EUR, a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽²⁾, per gli svantaggi economici che avrebbe subito a causa della presunta imposizione di obblighi di servizio pubblico (OSP). Non è chiaro quando tale richiesta sia stata avanzata per la prima volta ma, dopo il rigetto della stessa da parte della Regione, nel marzo 2007 il CSTP ha avviato un procedimento dinanzi al giudice amministrativo italiano.
- (7) Nel 2008 il tribunale amministrativo regionale di Salerno ha respinto il ricorso del CSTP per il riconoscimento del diritto a una compensazione integrativa sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69. Il tribunale ha deciso che, in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽³⁾, il CSTP non poteva chiedere una compensazione per gli svantaggi economici derivati dall'imposizione di obblighi di servizio pubblico senza aver chiesto, in precedenza, la soppressione di tali OSP.

⁽¹⁾ La Commissione rammenta che, a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1), i poteri della Commissione per quanto riguarda il recupero degli aiuti sono soggetti ad un periodo limite di 10 anni. Il periodo limite decorre dal giorno in cui l'aiuto illegale è concesso al beneficiario a titolo di aiuto individuale rientrante in un regime di aiuti. Qualsiasi azione intrapresa dalla Commissione o da uno Stato membro, che agisca su richiesta della Commissione, nei confronti dell'aiuto illegale interrompe il periodo limite.

⁽²⁾ 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, come modificato (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1).

⁽³⁾ L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1191/69 recita: "Spetta alle imprese di trasporto di presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici." L'articolo 6, paragrafo 3, recita: "Le autorità competenti degli Stati membri decidono entro il termine di un anno dalla data della presentazione della domanda per quanto concerne gli obblighi di esercizio e di trasporto ed entro il termine di sei mesi per quanto concerne gli obblighi tariffari. Il diritto alla compensazione sorge dal giorno della decisione delle autorità competenti [...]".

2.2. Le sentenze del Consiglio di Stato

- (8) Con sentenza del 27 luglio 2009 (sentenza n. 4683/09), il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso del CSTP contro la pronuncia del tribunale amministrativo regionale di Salerno e ha concluso che il CSTP aveva diritto a ricevere una compensazione integrativa per il servizio pubblico erogato a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Questa sentenza non definisce con precisione da quale atto giuridico e in quale forma siano stati imposti gli obblighi di servizio pubblico, ma sottolinea che a un'impresa che presta un servizio pubblico non può essere rifiutata la richiesta di rimborso dei costi effettivamente sostenuti nell'esecuzione di tale servizio. Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto che il CSTP avesse diritto a ricevere le compensazioni di servizio pubblico anche in assenza di una richiesta preliminare di soppressione degli OSP.
- (9) Secondo il Consiglio di Stato, l'ammontare esatto della compensazione integrativa dovuta al CSTP doveva essere determinato dalla Regione sulla base di taluni dati desunti dai conti della società, attestanti la differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività del CSTP interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente. Tuttavia, la Regione ha affermato di non essere in grado di determinare l'importo a causa della mancanza di dati precisi e attendibili.
- (10) Con l'ordinanza n. 8736/2010 del 13 dicembre 2010, il Consiglio di Stato ha nominato un esperto per svolgere tale compito. Secondo le autorità italiane, l'esperto non è stato in grado di determinare lo svantaggio economico da compensare e soltanto con l'aiuto di un ulteriore esperto, nominato dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 5897/2011 del 7 novembre 2011, è stato calcolato l'ammontare preciso della compensazione applicando un "metodo induttivo", come ordinato dalla decisione del Consiglio di Stato n. 3244/2011 del 25 luglio 2011. In base a questi calcoli gli esperti hanno concluso che il CSTP ha subito uno svantaggio economico sotto forma di una sottocompensazione solo per il 1998, come risulta dall'applicazione della formula di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Gli esperti non potevano applicare un metodo induttivo per calcolare la sottocompensazione (se esistente) a norma dell'articolo 10 del medesimo regolamento, a causa della mancanza di dati attendibili e del rischio di raddoppiare, con l'applicazione del metodo induttivo, la compensazione calcolata a norma dell'articolo 11. Implicitamente, gli esperti hanno presunto che al CSTP fosse stato imposto un obbligo di natura tariffaria.
- (11) Il Consiglio di Stato ha conseguentemente emesso la sentenza n. 5649/2012 del 7 novembre 2012, imponendo alla Regione di corrispondere al CSTP, entro il 7 dicembre 2012, l'importo di 4 951 838 EUR, che rappresentava l'ammontare della sottocompensazione da esso subita nel 1998. La Regione ha versato la somma al CSTP il 21 dicembre 2012.
- (12) La corresponsione di tale compensazione integrativa da parte della Regione a favore del CSTP in forza della sentenza n. 5649/2012 costituisce la misura notificata e l'oggetto della presente decisione.

2.3. Informazioni/osservazioni aggiuntive trasmesse dalle autorità italiane

- (13) Stando alle autorità italiane, il CSTP, così come altri operatori di servizi di linea regionali di trasporto con autobus, esercitava in base a licenze provvisorie (concessioni) che dovevano essere rinnovate di anno in anno, previa domanda dell'impresa esercente. Tali concessioni conferivano alla società il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione.
- (14) Le autorità italiane affermano inoltre che il CSTP ha chiesto alla Regione di rilasciare concessioni finalizzate a fornire servizi sulle tratte interessate ogni anno del periodo in esame e che le concessioni stabilivano sempre che i servizi fossero forniti interamente a rischio delle imprese in questione e, in particolare, senza che la fornitura del servizio costituisse il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura. Le autorità italiane hanno fornito copia di un modello di concessione del 1973 attestandone la conformità con quello usato con il CSTP per il periodo in esame. Le autorità italiane non hanno però fornito nessun contratto di concessione effettivamente sottoscritto con il CSTP nel periodo in esame.
- (15) Le autorità italiane affermano che, in virtù di tali concessioni, il CSTP era libero di proporre la sostituzione delle forme di trasporto da utilizzare o di chiedere la soppressione totale o parziale dei suoi obblighi di servizio pubblico, qualora tali obblighi avessero comportato per il consorzio uno svantaggio economico, ma il CSTP non ha mai esercitato tale diritto. Le autorità italiane sostengono inoltre che il consorzio non ha mai notificato alla Regione che gli obblighi comportassero svantaggi economici o che prestasse servizi che non avrebbe mantenuto se non fosse stato obbligato a fornirli nel quadro di un OSP. Infine, secondo le autorità italiane, il CSTP non ha mai richiesto la soppressione degli obblighi di servizio pubblico come disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (16) Le autorità italiane dubitano peraltro che il CSTP abbia dimostrato di aver assolto in modo efficiente e corretto gli OSP a norma delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69, e affermano che il CSTP non disponeva di un sistema di separazione dei conti come disposto, tra l'altro, dall'articolo 1, paragrafo 5, del medesimo regolamento.

2.4. Importo della compensazione

- (17) Come illustrato in precedenza, il Consiglio di Stato ha nominato due esperti per determinare la compensazione integrativa dovuta dalla Regione al CSTP a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Gli esperti hanno presentato la loro relazione il 27 settembre 2012.
- (18) Per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto di cui all'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69, gli esperti hanno ribadito a più riprese nella relazione che le richieste di compensazione integrativa del CSTP non erano suffragate da un numero di dati documentali sufficiente per calcolare l'importo con precisione. Inoltre, le parti (ossia il CSTP e la Regione) hanno anche presentato dati che non trovavano reciproco riscontro o che non erano abbastanza precisi, rivelandosi soltanto approssimativi. Di conseguenza, gli esperti hanno concluso nella relazione che le parti hanno fornito prove documentali inadeguate per la valutazione dello svantaggio economico delle linee di trasporto con autobus, rendendo impossibile qualsiasi stima attendibile in merito, nonostante l'applicazione del "metodo induttivo" disposta dal Consiglio di Stato. Gli esperti concludono pertanto che la compensazione integrativa per l'obbligo d'esercizio o di trasporto, calcolata a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69⁽⁴⁾, dovrebbe essere pari a zero.
- (19) Per quanto riguarda la compensazione integrativa di obblighi di natura tariffaria di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, gli esperti concludono che non è possibile calcolarla in applicazione del paragrafo 2 di tale disposizione, poiché le parti non hanno mai definito la situazione del mercato e, di conseguenza, l'ammontare della compensazione dovrebbe essere calcolato in applicazione del paragrafo 1 di tale disposizione. Gli esperti riconoscono però che non è possibile calcolare la compensazione neanche in applicazione del paragrafo 1, a causa della mancanza o dell'inattendibilità dei dati. Pertanto, è stato applicato il "metodo induttivo" prescritto dal Consiglio di Stato, che implica l'utilizzo del concetto di "costi standard", basato sul "costo unitario standard" e sul numero di chilometri interessati dalla concessione al fine di calcolare se il CSTP sia stato sottocompensato durante il periodo in esame per gli obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti.
- (20) Su questa base gli esperti hanno calcolato l'ammontare della compensazione integrativa secondo la formula di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, presumendo che al CSTP fossero stati imposti obblighi di natura tariffaria durante il periodo in esame, come sintetizzato nella tabella seguente:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
A) Ricavi attribuibili a una gestione commerciale	40 303 387,71	42 312 390,51	41 174 023,85	42 399 523,59	42 010 059,97	42 010 059,97
B) Ricavi effettivi attribuibili alla gestione nel caso in oggetto	9 484 545,48	8 705 924,03	8 577 234,29	9 254 374,76	9 447 735,00	9 430 225,00
C) Contributi già pagati	34 106 026,86	29 935 681,81	34 124 760,15	35 199 742,20	33 496 192,00	33 869 048,00
A-(B+C)	- 3 287 184,64	3 670 784,68	- 1 527 970,59	- 2 054 593,37	- 933 867,03	- 1 289 213,03
Compensazione basata sulle tariffe		3 670 784,68				

- (21) Da tali calcoli si deduce che il CSTP potrebbe sostenere di essere stato sottocompensato soltanto nel 1998, a causa dei presunti obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti. L'ammontare della sottocompensazione era pari a 3 670 784,68 EUR, cui si aggiungono gli interessi legali di 1 281 053,57 EUR, determinando un ammontare della compensazione integrativa pari a 4 951 838,25 EUR che il Consiglio di Stato ha ordinato alla Regione di corrispondere al CSTP e che essa ha effettivamente versato il 21 dicembre 2012.

3. VALUTAZIONE DELL'AUTO

3.1. Esistenza dell'aiuto

- (22) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, "[...] 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".

⁽⁴⁾ L'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede che l'ammontare della compensazione relativa all'obbligo di fornire servizi di trasporto è determinato in base alla differenza tra la diminuzione degli ricavi dell'impresa e la diminuzione dei costi derivante dalla soppressione dell'obbligo corrispondente nel periodo in questione.

(23) Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura di sostegno costituisce aiuto se risultano cumulativamente soddisfatte le seguenti condizioni:

- il vantaggio deve essere concesso dallo Stato o tramite risorse statali;
- la misura deve conferire un vantaggio selettivo, favorendo talune imprese o talune produzioni;
- la misura falsa o rischia di falsare la concorrenza;
- la misura ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

3.1.1. Risorse statali e imputabilità

(24) La Commissione osserva che la sentenza del Consiglio di Stato obbliga la Regione a corrispondere al CSTP una compensazione integrativa per la fornitura di servizi di autobus di linea nel periodo in esame sulle tratte di competenza della Regione. Gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato che il CSTP ha subito uno svantaggio economico sotto forma di una sottocompensazione pari a 4 951 838 EUR solo relativamente al 1998, per effetto dei presunti obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti. Il 21 dicembre 2012 la Regione ha effettivamente versato la somma al CSTP al fine di ottemperare alla sentenza.

(25) La misura è quindi imputabile allo Stato e le risorse per il pagamento di questa compensazione sono risorse statali.

3.1.2. Vantaggio economico selettivo

(26) La Commissione osserva innanzitutto che il CSTP svolge un'attività economica, segnatamente il trasporto di passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, il CSTP dovrebbe essere considerata un'"impresa" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

(27) Per quanto concerne il conferimento di un vantaggio economico selettivo, dalla sentenza *Altmark* discende che la compensazione concessa dallo Stato o tramite risorse statali quale compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio a favore di dette imprese e pertanto non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, qualora soddisfi cumulativamente quattro criteri⁽⁵⁾:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;
- in secondo luogo, i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- in terzo luogo, la compensazione non deve superare l'importo necessario a coprire la totalità o una parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia dei relativi ricavi che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione;
- in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa a cui affidare l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere 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 sopportato per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi ricavi nonché di un margine di utile ragionevole per l'assolvimento di detti obblighi.

(28) Nell'analisi definitiva della misura, la Commissione dovrà valutare se tali criteri siano stati cumulativamente soddisfatti nel presente caso.

A — *Primo criterio: "l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro".*

(29) Come osservato sopra, non è chiaro né se il CSTP sia stato effettivamente incaricato dell'assolvimento di un OSP, né a quali condizioni. Le autorità italiane non hanno fornito alcun contratto di concessione che riguardi il CSTP, salvo un modello di contratto di concessione che, secondo le autorità italiane, era quello standard nella Regione durante il periodo in esame. Tuttavia, questo modello di contratto era valido da aprile 1972 a dicembre 1973, periodo risalente a più di 20 anni prima del periodo in esame e precedente anche all'entrata in vigore della legge nazionale n. 151/1981, convertita dalla legge regionale n. 16/1983, in base alla quale il CSTP è stato compensato in prima battuta. Il punto 17 di tale documento stabilisce chiaramente che il servizio è svolto a rischio della società, senza che la fornitura dello stesso costituisca il diritto a una sovvenzione o a una compensazione. Il punto 27 stabilisce tariffe applicabili, ma non è chiaro se sia effettivamente imposto al CSTP un obbligo di natura tariffaria.

⁽⁵⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg* (Raccolta 2003, pag. I-7747, punti 87 e 88).

(30) Anche se il modello di contratto di concessione sembrerebbe contemplare alcuni obblighi di servizio pubblico (ad esempio, ai punti 2, 9 e 10), segnatamente l'obbligo di applicare riduzioni per studenti, lavoratori, insegnanti e i dipendenti pubblici e privati e l'obbligo di trasportare alcune categorie di passeggeri a titolo gratuito, la Commissione dubita che gli stessi obblighi fossero effettivamente applicabili al CSTP nel periodo in esame. In ogni caso, il metodo utilizzato per calcolare la presunta sottocompensazione per tali OSP non fa alcun riferimento a tali obblighi.

(31) Pertanto, in questa fase la Commissione non può adottare una posizione definitiva in merito al rispetto del primo criterio indicato dalla sentenza *Altmark*.

B — *Secondo criterio: "i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente".*

(32) Per quanto riguarda il secondo criterio, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, al fine di garantire che non conferiscano un vantaggio economico tale da favorire l'impresa beneficiaria a scapito delle imprese concorrenti. Tuttavia, la necessità di stabilire previamente i parametri di compensazione non significa che quest'ultima debba essere calcolata in base a una formula specifica. Piuttosto, l'importante è che sia chiaro fin dall'inizio il modo in cui viene determinata la compensazione.

(33) Per quanto riguarda la misura notificata, il Consiglio di Stato ha concluso che il CSTP era autorizzato a ricevere la compensazione integrativa per il servizio pubblico fornito a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Secondo il Consiglio di Stato, la compensazione integrativa doveva essere determinata sulla base di un calcolo effettuato a posteriori applicando un "metodo induttivo" in mancanza di dati necessari e attendibili. Alla luce di queste considerazioni, in questa fase la Commissione ritiene che i parametri sulla base dei quali gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato la presunta sottocompensazione non erano stati definiti in via preliminare e, di conseguenza, il secondo criterio della sentenza *Altmark* non sembra essere soddisfatto per quanto riguarda la misura notificata.

C — *Terzo criterio: "la compensazione non supera l'importo necessario a coprire la totalità o parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia dei relativi ricavi che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione."*

(34) In questa fase la Commissione ritiene che il metodo di calcolo proposto dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato e i dati contabili alla base dello stesso non possono escludere il rischio di compensazione eccessiva, come disposto dal terzo criterio della sentenza *Altmark* per le ragioni indicate di seguito.

— Non è chiaro se sia stato applicato un sistema di separazione dei conti durante il periodo in esame, pertanto qualsiasi compensazione retroattiva potrebbe comportare un rischio di compensazione eccessiva.

— La mancanza di dati attendibili ha impedito agli esperti di calcolare qualsiasi compensazione a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. Gli esperti precisano che la documentazione ricevuta dalle parti era insufficiente e tale da inficiare qualsiasi stima, ancorché basata sul "metodo induttivo" ordinato dal Consiglio di Stato.

— La Commissione si chiede se la mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, possa aver inficiato il calcolo corretto della compensazione integrativa dell'obbligo di natura tariffaria, se esistente. In questa fase la Commissione non può escludere che l'applicazione del "metodo induttivo" disposta dal Consiglio di Stato possa comportare un rischio di compensazione eccessiva. Nello specifico,

— in assenza di una chiara indicazione del modo in cui il "costo unitario standard" e, di conseguenza, i "costi standard" sono stati calcolati, la Commissione non è in grado di prendere posizione sull'utilizzo di "costi standard" come base per il calcolo della compensazione integrativa, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 e

— gli esperti hanno calcolato la compensazione integrativa dovuta al CSTP per gli obblighi di natura tariffaria che gli sono stati imposti dalla Regione, come indicato nella tabella seguente:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
A) Ricavi attribuibili a una gestione commerciale	40 303 387,71	42 312 390,51	41 174 023,85	42 399 523,59	42 010 059,97	42 010 059,97
B) Ricavi effettivi attribuibili alla gestione nel caso in oggetto	9 484 545,48	8 705 924,03	8 577 234,29	9 254 374,76	9 447 735,00	9 430 225,00
C) Contributi già pagati	34 106 026,86	29 935 681,81	34 124 760,15	35 199 742,20	33 496 192,00	33 869 048,00
A-(B+C)	- 3 287 184,64	3 670 784,68	- 1 527 970,59	- 2 054 593,37	- 933 867,03	- 1 289 213,03
Compensazione basata sulle tariffe		3 670 784,68				

L'importo della compensazione integrativa che la Regione deve versare è pari all'importo della sottocompensazione subita dal CSTP durante il periodo in esame, la quale, secondo i calcoli degli esperti, si è verificata soltanto nel 1998. Va tuttavia osservato che il periodo in esame comprende sei anni e che, secondo il calcolo degli esperti, durante gli altri anni, sembra che il CSTP abbia ricevuto una compensazione eccessiva pari a 9 092 828,66 EUR. Non è chiaro alla Commissione perché gli esperti non abbiano tenuto conto di tale compensazione eccessiva nel determinare se il CSTP sia stato sottocompensato durante il periodo in esame e, quindi, perché il 1998 sia stato considerato separatamente. In effetti, nell'ipotesi che tali calcoli siano attendibili, essi dimostrerebbero che la compensazione complessiva ricevuta superava l'importo necessario a coprire in tutto o in parte i costi sostenuti per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi e di un margine di utile ragionevole sull'assolvimento di detti obblighi.

- (35) Di conseguenza, in questa fase la Commissione dubita che il terzo criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel caso in oggetto.

D — Quarto criterio: “*al fine di scegliere l'operatore e di determinare i costi tipici di un'impresa media, si prevede una procedura di appalto pubblico*”.

- (36) Poiché le concessioni per il trasporto regionale sono state aggiudicate senza una procedura di gara e la Commissione non dispone di informazioni per valutare se il calcolo della compensazione eccessiva sia in linea con i costi che deve sostenere un'impresa gestita in modo efficiente e dotata di mezzi di trasporto la Commissione dubita che il quarto criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel presente caso.

3.1.3. Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi tra gli Stati membri

- (37) Come osservato nella sentenza *Altmark*, vari Stati membri hanno iniziato fin dal 1995 ad aprire il loro mercato ad imprese stabilite in altri Stati membri, cosicché varie imprese offrono servizi locali o regionali di trasporto in Stati membri diversi dal loro paese d'origine.

- (38) Di conseguenza, qualsiasi compensazione concessa al CSTP sarebbe da ritenersi atta a falsare la concorrenza nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus e a incidere sugli scambi tra Stati membri al punto da ripercuotersi negativamente sulla possibilità, per le imprese di trasporto stabilite in altri Stati membri, di prestare i propri servizi in Italia e a rafforzare la posizione di mercato del CSTP.

- (39) La Commissione osserva inoltre che il CSTP è attivo su altri mercati, quali il trasporto di persone in regime di impresa e, pertanto, è chiaramente in concorrenza con altre imprese all'interno dell'Unione su tali mercati. Qualsiasi compensazione concessa al CSTP inevitabilmente falserebbe la concorrenza e inciderebbe sugli scambi tra Stati membri su tali mercati.

- (40) Di conseguenza, la Commissione reputa che la misura falsi la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

3.1.4. Conclusioni

- (41) In questa fase, la Commissione ritiene che la misura notificata costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, ma invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni, indicando se i criteri della sentenza *Altmark* siano stati soddisfatti nel caso in oggetto.

3.2. Dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n.1191/69

- (42) Sulla base del ragionamento del Consiglio di Stato, il CSTP ha acquisito titolo alla compensazione integrativa per la fornitura dei servizi di trasporto in esame nel momento in cui ha erogato tali servizi. Questo ragionamento implica che i pagamenti per la compensazione devono essere dispensati dalla procedura di notifica obbligatoria, a norma di quanto disposto dall'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n.1191/69; in caso contrario, nella misura in cui la compensazione costituisce un aiuto di Stato secondo la definizione di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la mancata notifica della compensazione avrebbe reso quest'ultima illegale a norma dell'articolo 108 del trattato.

- (43) Questo perché, in base all'articolo 17, paragrafo 2, di detto regolamento, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, e quindi dall'obbligo di notifica.

- (44) Inoltre, come si evince dalla sentenza *Combust*, il concetto di “compensazione di servizio pubblico”, secondo la definizione di tale disposizione, deve essere interpretato in maniera molto restrittiva⁽⁶⁾. La dispensa dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, riguarda unicamente la compensazione relativa a obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa ai sensi dell'articolo 2 dello stesso regolamento, calcolata con il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 del medesimo regolamento (metodi comuni di compensazione) e non i contratti di servizio pubblico secondo la definizione di cui all'articolo 14 del citato regolamento. La compensazione corrisposta in virtù di un contratto di servizio pubblico, secondo la definizione di cui all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, che costituisca aiuto di Stato, deve essere notificata alla Commissione prima di essere posta in esecuzione. La mancata notifica porterà a considerare tale compensazione come un aiuto illegalmente posto in esecuzione.

⁽⁶⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmænd* (Raccolta 2004, pag. II-917, punti 77-79).

- (45) Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensi effettivamente le autorità italiane dall'obbligo di previa notifica, è quindi necessario, in primo luogo, definire se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tale obbligo sia conforme alle disposizioni del regolamento (CEE) n.1191/69.
- (46) Tuttavia, sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione non può, in questa fase, stabilire in via definitiva se la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato derivi dall'imposizione unilaterale di un OSP al CSTP da parte della Regione, oppure se esistesse un quadro contrattuale tra il CSTP e la Regione. In particolare, il fatto che il CSTP abbia chiesto il rinnovo delle concessioni per tutti i sei anni del periodo in esame non è conciliabile con l'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico. La finalità di tali concessioni era quella di conferire al CSTP il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione per il periodo in esame. Nonostante, secondo le autorità italiane, ciascuna di queste disposizioni apparentemente stabilisse che l'esercizio non era soggetto a compensazione e che si intendesse svolto a completo rischio dell'impresa esercente, il CSTP ha chiesto ripetutamente la proroga di tali diritti.
- (47) Inoltre, anche dimostrando che le autorità italiane abbiano davvero imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP, non risulta chiaro quali fossero il campo di applicazione esatto e l'atto/il documento giuridico alla base di questa imposizione⁽⁷⁾. In particolare, il calcolo delle compensazioni integrative effettuato dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato riguarda soltanto gli obblighi tariffari, ma non è affatto chiaro se tali obblighi siano stati effettivamente imposti al CSTP. A norma dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n.1191/69, per obbligo tariffario si intende esclusivamente *“l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari”*. Di contro, la definizione di obbligo tariffario non si applica *“agli obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche o da misure adottate in materia di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo”*.
- (48) La Commissione invita quindi le parti interessate a presentare le loro osservazioni in merito, indicando se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico al CSTP durante il periodo in esame e quale fosse il suo campo di applicazione.
- (49) Ipotizzando che la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia frutto dell'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico, la Commissione dubita, sulla base delle informazioni in suo possesso, che la compensazione sia conforme ai metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n.1191/69.
- (50) In primo luogo, la Commissione osserva che a partire dal 1° luglio 1992, il regolamento (CEE) n. 1191/69, in virtù dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera a), impone alle imprese di trasporto che svolgono contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, che i servizi pubblici formino oggetto di sezioni distinte che rispondano ai seguenti requisiti: i) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti e ii) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa.
- (51) Inoltre, la Commissione osserva che i metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 stabiliscono un metodo per calcolare l'importo della compensazione da concedere per gli oneri economici derivanti dall'imposizione di un obbligo di servizio pubblico. La Commissione osserva altresì che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Antrop*, i requisiti indicati in tale procedimento non sono soddisfatti ove *“non sia possibile accertare, basandosi su dati certi della contabilità [della società], la differenza tra i costi imputabili alla parte della sua attività nell'area soggetta alla rispettiva concessione e le entrate corrispondenti e non sia, di conseguenza, possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tale impresa dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico”*⁽⁸⁾.
- (52) In base alle informazioni a sua disposizione, la Commissione dubita che il CSTP abbia correttamente adottato un'efficace separazione dei conti per i diversi servizi che ha fornito durante il periodo in esame.
- (53) In secondo luogo, la Commissione dubita che, in mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, gli esperti possano aver calcolato correttamente l'importo della compensazione dell'obbligo di natura tariffaria imposto al CSTP, se esistente. In particolare, la Commissione ritiene difficile determinare se il ricorso ai “costi standard”, come indicatore di una gestione efficiente dell'impresa e di una fornitura di servizi di qualità adeguata, sia conforme all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. La Commissione non dispone di indicazioni circa la metodologia utilizzata dalla Regione per il calcolo del “costo unitario standard” sulla cui base gli esperti nominati dal Consiglio di Stato hanno calcolato i “costi standard”.

⁽⁷⁾ Ciò implica un'incompatibilità con l'articolo 2, paragrafo 1, e l'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1370/2007 o con l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/1969.

⁽⁸⁾ Causa C-504/07, *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) e a./Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)* (Raccolta 2009, pag. I-03867).

- (54) In terzo luogo, la Commissione osserva che l'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 impone che l'amministrazione stabilisca in anticipo l'importo della compensazione. Il calcolo della compensazione integrativa sulla base di una valutazione a posteriori, come ordinato dal Consiglio di Stato, sembra contrastare con tale disposizione.
- (55) Al fine di poter prendere una posizione definitiva sui dubbi espressi sopra circa la conformità della compensazione integrativa con i metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69), la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

- (56) Se la Commissione ritiene che la compensazione integrativa costituisca aiuto di Stato e non sia dispensata dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/1969, essa deve valutare se tale aiuto può essere dichiarato compatibile con il mercato interno.
- (57) L'articolo 93 del TFUE contiene norme in materia di compatibilità degli aiuti di Stato nell'ambito del coordinamento dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti e costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafo 3, nonché all'articolo 106, paragrafo 2, in quanto contiene norme specifiche in materia di compatibilità degli aiuti di Stato. La Corte di giustizia ha statuito che questo articolo "*ammette la compatibilità con il mercato interno di aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non recano pregiudizio agli interessi generali [dell'Unione]*"⁽⁹⁾.
- (58) Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 che ha abrogato i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. Il regolamento (CE) n. 1370/2007 si applica alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia⁽¹⁰⁾.
- (59) La Commissione ritiene che l'esame della compatibilità della misura notificata debba essere effettuata ai sensi del regolamento (CE) n.1370/2007, il quale costituisce la normativa in vigore al momento dell'adozione della presente decisione⁽¹¹⁾. Essa osserva inoltre che la compensazione integrativa concessa al CSTP dal Consiglio di Stato è stata versata il 21 dicembre 2012, data in cui ha avuto effetto l'aiuto erogato e in cui il regolamento (CE) n. 1370/2007 era già in vigore da più tre anni⁽¹²⁾.
- (60) Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007, "*le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato [interno]. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo [108, paragrafo 3], del trattato*".
- (61) Per le ragioni esposte in appresso, la Commissione dubita che la compensazione notificata rispetti le condizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (62) In primo luogo, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a meno che l'obbligo di servizio pubblico non sia finalizzato a stabilire tariffe massime e non sia imposto mediante una misura che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata (norme generali).
- (63) Nel caso in oggetto, non è chiaro se esistesse un quadro contrattuale tra il CSTP e la Regione o se si applicassero le norme generali che fissano le tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri. La Commissione ha ricevuto soltanto un modello di contratto di concessione per l'anno 1972/1973, dal quale non è possibile estrapolare informazioni attendibili sul quadro contrattuale esistente tra il CSTP e la Regione nel periodo in esame (1997-2002).

⁽⁹⁾ Causa 156/77, *Commissione/Belgio* (Raccolta 1978, pag. 1881, punto 10).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

⁽¹¹⁾ La Commissione rimanda a tale riguardo alle argomentazioni elaborate ai punti da (307) a (313) della decisione del 24 febbraio 2010 nella causa C-41/08 (ex NN 35/08) concernente i contratti di servizio di trasporto pubblico fra il ministero dei Trasporti danese e Danske Statsbaner (GU L 7 dell'11.1.2011, pag. 1). Questa decisione è stata annullata dal Tribunale nella causa T-92/11 *Jørgen Andersen/Commissione europea* [2013] non ancora pubblicata, la cui sentenza è attualmente impugnata dinanzi alla Corte di giustizia nella causa C-303/13 P. L'esito di tale ricorso non è pertinente per gli esiti del caso in oggetto, poiché il Tribunale ha confermato, nella sentenza impugnata, che è la data in cui ha effetto l'aiuto erogato che determina le norme da applicare. In questo caso, l'aiuto è stato versato il 21 dicembre 2012, pertanto si dovrebbero applicare le regole, i principi e i criteri di valutazione della compatibilità degli aiuti di Stato vigenti nel momento in cui la Commissione adotta la sua decisione (cfr. punto 39 della sentenza).

⁽¹²⁾ Causa C-334/07 P, *Commissione/Freistaat Sachsen* (Raccolta 2008, pag. I-9465, punti da 50 a 53); causa T-3/09, *Italia/Commissione* (Raccolta 2011, pag. II-95, punto 60).

- (64) Inoltre, non è indicato se fossero applicate norme generali e, se del caso, esse fossero conformi ai principi di cui agli articoli 4 e 6 del regolamento e al suo allegato, né viene precisato se la Regione compensasse il CSTP evitando compensazioni eccessive. In effetti, come già osservato nel precedente punto (34), mentre l'ammontare della compensazione integrativa calcolata dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato è equivalente all'importo che sarebbe stato sottocompensato a CSTP nel 1998, il periodo in esame comprende sei anni. Negli anni restanti il CSTP sembra aver ricevuto una compensazione eccessiva pari a 9 092 828,66 EUR secondo la metodologia applicata per il calcolo.
- (65) Pertanto la Commissione non può stabilire, in questa fase, se sia stato rispettato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (66) In secondo luogo, la Commissione osserva che, a prescindere dal fatto che il CSTP abbia concluso un contratto di servizio pubblico o fosse soggetto a obblighi tariffari tramite l'applicazione di norme generali, non sembrano rispettate tutte le disposizioni dell'articolo 4 del suddetto regolamento, che definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e le norme generali.
- Articolo 4, paragrafo 1, lettera a): chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico. In base alle limitate informazioni disponibili, la Commissione reputa, in via preliminare, che il CSTP possa aver concluso "contratti di servizio pubblico" sotto forma di concessioni per la fornitura al pubblico di servizi di trasporto. Tuttavia, in questa fase la Commissione non è in grado di prendere una posizione, in via preliminare, sull'esistenza di obblighi di servizio pubblico, in particolare sotto forma di obblighi di natura tariffaria, in quanto non sono stati forniti finora elementi di prova.
 - Articolo 4, paragrafo 1, lettera b): i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione devono essere stabiliti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente onde impedire una compensazione eccessiva. Come spiegato in relazione all'esame del secondo criterio della sentenza *Altmark* effettuato dalla Commissione, il modello di concessione presentato per il 1972/1973 specificava che l'esercizio del servizio non conferisce all'operatore il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura e che il servizio si intende esercitato interamente a rischio dell'impresa esercente. Una tale esclusione della compensazione, ammesso che fosse così durante il periodo in esame, implicherebbe necessariamente che i parametri di compensazione non fossero stabiliti in anticipo.
 - Articolo 4, paragrafo 1, lettera c), e articolo 4, paragrafo 2: modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi e dei ricavi. La Commissione non ha ancora ricevuto prove atte a dimostrare, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), che "le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi" sono state determinate in anticipo. A questo proposito, la Commissione osserva che non è chiaro se l'impresa avesse predisposto un sistema di separazione dei conti. Quanto al requisito per cui le norme generali definiscono "le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio" (articolo 4, paragrafo 2), la Commissione ritiene, in questa fase, che le concessioni rilasciate al CSTP lasciavano implicitamente intendere che l'impresa avrebbe trattenuto tutti i ricavi. Sembra pertanto che il pertinente requisito sia stato rispettato.
 - Articolo 4, paragrafo 3: i contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a 10 anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. Come indicato in precedenza, le concessioni di servizio erano rilasciate con cadenza annuale. Sembra pertanto che il pertinente requisito sia stato rispettato.
 - Articolo 4, paragrafo 5: conformità a taluni standard sociali. La Commissione non ha ricevuto informazioni in merito a questo requisito.
 - Articolo 4, paragrafo 6: conformità a taluni standard qualitativi. La Commissione osserva che le concessioni adottate dalla Regione comprendevano informazioni sull'itinerario, sulle fermate da servire e sulla frequenza del servizio. Tuttavia, le autorità italiane dubitano che il CSTP abbia dimostrato di aver rispettato gli standard richiesti in modo efficiente e corretto.

Alla luce di queste osservazioni, la Commissione non è in grado di stabilire, in questa fase, se nel caso in oggetto siano state rispettate tutte le disposizioni obbligatorie di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- (67) In terzo luogo, l'articolo 6, paragrafo 1, stabilisce che, in caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente, la compensazione debba essere conforme alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni dell'allegato, al fine di garantire che essa non ecceda quanto necessario per assolvere l'obbligo di servizio pubblico. L'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce che la compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario equivalente alla somma dei seguenti fattori: i costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole utile. L'allegato stabilisce inoltre che il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore. La contabilità, inoltre, deve essere tenuta separata per motivi di trasparenza (punto 5 dell'allegato).
- (68) Per quanto riguarda i principi per evitare la compensazione eccessiva, in questa fase la Commissione non può escludere in via definitiva la possibilità che sussista una compensazione eccessiva. Come osservato nei punti (50) e (52), la Commissione dubita che il CSTP abbia adottato un'efficace separazione dei conti durante il periodo in esame, aspetto che rende difficile dimostrare che, qualunque compensazione venga infine accordata, essa non eccede l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto (punto 2 dell'allegato).

- (69) In quarto luogo, l'allegato dispone che il metodo di compensazione promuova il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva e una fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato. Non vi è alcuna indicazione, nelle informazioni trasmesse finora dalle autorità italiane, che tale obbligo sia stato rispettato.
- (70) Alla luce dei dubbi di cui sopra circa il rispetto dell'articolo 3, dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), dell'articolo 4, paragrafo 5, e dell'articolo 6, paragrafo 1, nonché dell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni in proposito.
- (71) Infine, la Commissione invita le parti interessate a presentare osservazioni onde stabilire se la sentenza del Consiglio di Stato riguarda piuttosto la concessione di un risarcimento danni per presunta violazione del diritto, e non una concessione di compensazione di servizio pubblico a norma dei regolamenti del Consiglio applicabili. La Commissione osserva a tal proposito che, in determinate circostanze, il risarcimento dei danni non conferisce un vantaggio e pertanto non deve essere considerato un aiuto di Stato⁽¹³⁾.
- (72) Tuttavia, la Commissione rileva anche che la sentenza del Consiglio di Stato fa riferimento al diritto del CSTP a percepire gli importi a titolo di compensazione ai sensi degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, il cui ammontare deve essere determinato dall'amministrazione sulla base di dati certi.
- (73) In ogni caso, se le conclusioni della Commissione stabiliscono che la concessione che regolamentava i servizi in questione non era dispensata dall'obbligo di notifica preventiva, né rispettava i requisiti sostanziali del regolamento (CEE) n. 1191/69 o del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione ritiene che una concessione di risarcimento danni a favore del CSTP, calcolata sulla base dei metodi comuni di compensazione disposti dal regolamento (CEE) n. 1191/69, sarebbe in contrasto con gli articoli 107 e 108 del trattato, poiché tale concessione avrebbe per il CSTP esattamente lo stesso effetto di una compensazione di servizio pubblico per il periodo in esame, malgrado il fatto che, come dimostrato sopra, non siano stati rispettati i requisiti obbligatori per l'ottenimento di tale compensazione. La disponibilità di una tale concessione consentirebbe quindi effettivamente di aggirare le norme sugli aiuti di Stato e le condizioni, stabilite dal legislatore dell'Unione, alle quali le autorità competenti, nell'imporre o contrattare obblighi di servizio pubblico, compensano i relativi operatori per i costi sostenuti come contropartita per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

4. CONCLUSIONI

- (74) Per le ragioni sopra esposte, in questa fase la Commissione nutre diversi dubbi in merito all'esistenza di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, alla dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 e all'eventuale compatibilità della misura notificata a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Alla luce di quanto precede, la Commissione, ai sensi di quanto previsto all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita l'Italia a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. Nel caso in cui le osservazioni presentate contengano informazioni riservate, la Commissione invita l'Italia a presentare anche una versione non riservata delle sue osservazioni. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere copia della presente al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione richiama l'attenzione della Repubblica italiana sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo, ricordando alle autorità italiane che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica alla Repubblica Italiana che provvederà a notificare la presente alle parti interessate mediante pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa provvederà, inoltre, a notificare la presente alle parti interessate nei paesi EFTA, firmatarie dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una nota nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, oltre a informare l'Autorità di sorveglianza EFTA inviando una copia della presente lettera. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. In tal caso, onde definire una versione non riservata della decisione, l'Italia è invitata a consultare la società menzionata nella presente decisione per garantire che quest'ultima non contenga informazioni coperte da segreto d'ufficio ai sensi della comunicazione della Commissione C(2003) 4582, del 1° dicembre 2003, relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato.»

⁽¹³⁾ Cause riunite da 106 a 120/87, *Asteris AE/Repubblica ellenica e CEE* (Raccolta 1988, pag. 5515).

STATLIGT STÖD — ITALIEN

Statligt stöd SA.35843 (2014/C) (ex 2012/NN) — Ersättning till Buonotourist för utövande av allmän trafikplikt**Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/06)

Genom den skrivelse, daterad den 20 februari 2014, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovannämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax: + 32 2296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

Buonotourist Srl är ett privat företag som tillhandahöll passagerartransporter med buss på grundval av koncessioner som beviljats av den italienska regionen Kampanien. I synnerhet bedrevs trafik på nätverk av främst regionala förbindelser i regionen Kampanien.

Före 2007 försökte företaget få ytterligare ersättning för sitt utövande av allmän trafikplikt (utöver vad som redan hade betalats). Eftersom regionen Kampanien avlog denna ansökan väckte företaget talan i Italiens förvaltningsdomstol.

Under 2009 behandlades ärendet i Italiens högsta förvaltningsdomstol, som biföll företagets begäran och beordrade regionen Kampanien att betala ut ytterligare ersättning till Buonotourist för bedrivandet av allmän trafik under perioden 1996–2002. Regionen Kampanien betalade ut 1,1 miljoner euro till företaget i december 2012. Den italienska regeringen ansåg dock att villkoren i gällande EU-bestämmelser inte var uppfyllda.

I detta skede tvivlar kommissionen på att villkoren är uppfyllda för att den ytterligare offentliga ersättningen till Buonotourist ska anses vara förenlig med den inre marknaden av följande skäl:

- 1) Det är oklart om Buonotourist har ålagts allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning (EG) nr 1370/2007 och i så fall på grundval av vilken rättsakt.
- 2) Även om ett sådant åläggande kan konstateras är det mycket svårt att utesluta överkompensation då det saknas tillförlitlig information.
- 3) Även om kommissionen i slutet av förfarandet skulle dra slutsatsen att företaget hade ålagts allmän trafikplikt och således ådragit sig nettokostnader skulle andra formella krav i förordning (EG) nr 1370/2007 innebära att den ytterligare ersättning som redan hade betalats inte är lagenlig.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

SJÄLVA SKRIVELSEN

«La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare una procedura ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 5 dicembre 2012, le autorità italiane hanno comunicato, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la compensazione integrativa concessa a Buonotourist S.r.l. (di seguito "Buonotourist"), per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus sulla base di concessioni rilasciate dalla Regione Campania (di seguito "la Regione") nel periodo 1996-2002 (di seguito "il periodo in esame"), in esecuzione di una sentenza del Consiglio di Stato, il supremo organo giurisdizionale amministrativo italiano.
- (2) La notifica è stata protocollata con il numero SA.35843 e, dal 13 dicembre 2012, è trattata come una misura non notificata poiché, in base alle informazioni a disposizione della Commissione, la Regione aveva l'obbligo di corrispondere la compensazione integrativa dovuta a Buonotourist soltanto il 7 dicembre 2012, ossia dopo che il governo italiano aveva notificato la misura alla Commissione.
- (3) In risposta alla richiesta di informazioni della Commissione del 19 marzo 2013, le autorità italiane hanno trasmesso informazioni supplementari il 19 aprile 2013, ma non hanno risposto alla richiesta di informazioni della Commissione del 27 giugno 2013, nonostante l'invio di due solleciti da parte della stessa il 6 agosto 2013 e il 26 settembre 2013.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. L'impresa

- (4) Buonotourist è una società privata che fornisce servizi di trasporto pubblico locale sulla base di concessioni e servizi di trasporto privato in regime d'impresa. Più specificamente, secondo le autorità italiane, nel periodo in esame Buonotourist ha effettuato servizi di collegamento con autobus come concessionaria della Regione per un totale di circa 1,8 milioni di km all'anno.
- (5) Dalle informazioni fornite dalle autorità italiane, per il succitato servizio relativo al periodo dal 1996 al 2002, la Regione ha già corrisposto a Buonotourist 19 507 121,54 EUR, di cui 17 036 021,13 EUR per l'esercizio e la gestione del servizio e 2 471 100,41 EUR per gli investimenti. Poiché pare che tale compensazione sia stata concessa a Buonotourist più di dieci anni prima che la Commissione inviasse la sua prima richiesta di informazioni allo Stato italiano, essa non sarà oggetto di valutazione nell'ambito della procedura in corso ⁽¹⁾.
- (6) Oltre alle somme di cui sopra già riscosse, Buonotourist ha chiesto alla Regione una compensazione integrativa di 5 567 582,57 EUR, a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽²⁾, per gli svantaggi economici che avrebbe subito a causa della presunta imposizione di obblighi di servizio pubblico (di seguito "OSP"). Non è chiaro quando tale richiesta sia stata avanzata per la prima volta ma, dopo il rigetto della stessa da parte della Regione, nel 2007 Buonotourist ha avviato un procedimento dinanzi al giudice amministrativo italiano.
- (7) Nel 2008 il tribunale amministrativo regionale di Salerno ha respinto il ricorso di Buonotourist per il riconoscimento del diritto a una compensazione integrativa sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69. Il tribunale ha deciso che, in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ⁽³⁾, Buonotourist non poteva chiedere una compensazione per gli svantaggi economici derivati dall'imposizione di obblighi di servizio pubblico senza aver chiesto, in precedenza, la soppressione di tali OSP.

⁽¹⁾ La Commissione rammenta che, a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1), i poteri della Commissione per quanto riguarda il recupero degli aiuti sono soggetti ad un periodo limite di 10 anni. Il periodo limite decorre dal giorno in cui l'aiuto illegale è concesso al beneficiario a titolo di aiuto individuale rientrante in un regime di aiuti. Qualsiasi azione intrapresa dalla Commissione o da uno Stato membro, che agisca su richiesta della Commissione, nei confronti dell'aiuto illegale interrompe il periodo limite.

⁽²⁾ 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, come modificato (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1).

⁽³⁾ L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1191/69 recita: "Spetta alle imprese di trasporto di presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici". L'articolo 6, paragrafo 3, recita: "Le autorità competenti degli Stati membri decidono entro il termine di un anno dalla data della presentazione della domanda per quanto concerne gli obblighi di esercizio e di trasporto ed entro il termine di sei mesi per quanto concerne gli obblighi tariffari. Il diritto alla compensazione sorge dal giorno della decisione delle autorità competenti [...]".

2.2. Le sentenze del Consiglio di Stato

- (8) Con sentenza del 27 luglio 2009 (sentenza n. 4684/09), il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso di Buonotourist contro la pronuncia del tribunale amministrativo regionale di Salerno, concludendo che Buonotourist aveva diritto a ricevere una compensazione integrativa per il servizio pubblico erogato a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Questa sentenza non definisce con precisione da quale atto giuridico e in quale forma siano stati imposti gli obblighi di servizio pubblico, ma sottolinea che a un'impresa che presta un servizio pubblico non può essere rifiutata la richiesta di rimborso dei costi effettivamente sostenuti nell'esecuzione di tale servizio. Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto che Buonotourist avesse diritto a ricevere le compensazioni di servizio pubblico anche in assenza di una richiesta preliminare di soppressione degli OSP.
- (9) Secondo il Consiglio di Stato, l'ammontare esatto della compensazione integrativa dovuta a Buonotourist doveva essere determinato dalla Regione sulla base di dati attendibili desunti dai conti della società, attestanti la differenza fra i costi imputabili alla parte dell'attività di Buonotourist interessata dall'obbligo di servizio pubblico e l'introito corrispondente. Tuttavia, la Regione ha affermato di non essere in grado di determinare l'importo a causa della mancanza di dati precisi e attendibili.
- (10) Con l'ordinanza n. 8737/2010 del 13 dicembre 2010, il Consiglio di Stato ha nominato un esperto per svolgere tale compito (di seguito 'il primo esperto'). Secondo le autorità italiane, quest'ultimo non è stato in grado di determinare gli svantaggi economici da compensare. Con l'ordinanza n. 5880/2011 del 7 novembre 2011, il Consiglio di Stato ha nominato un secondo esperto (di seguito 'il secondo esperto'). Dalla sentenza del Consiglio di Stato (giudizio per l'ottemperanza) n. 5650/2012 del 7 novembre 2012, punto 9, risulta che entrambi gli esperti abbiano escluso il diritto alla compensazione a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, pur avendo entrambi concluso che Buonotourist ha subito uno svantaggio economico sotto forma di sottocompensazione per gli anni 1998, 1999 e 2000, come risulta dall'applicazione della formula di calcolo di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. Implicitamente, gli esperti hanno così presunto che a Buonotourist fosse stato imposto dalla Regione un obbligo di natura tariffaria.
- (11) Tuttavia, mentre il primo esperto ha concluso che sarebbe stato inopportuno utilizzare un 'metodo induttivo' al fine di calcolare i costi aggiuntivi sostenuti dall'impresa per coprire i costi tariffari, suggerendo di calcolare la compensazione integrativa in via equitativa, il secondo esperto ha calcolato la somma che la Regione doveva compensare applicando un 'metodo induttivo', in virtù del fatto che il Consiglio di Stato aveva deciso di privilegiare la scelta di questo metodo, applicato in diverse sentenze senza essere contestato.
- (12) Il secondo esperto non è stato tuttavia in grado di calcolare la compensazione a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 a causa della mancanza di dati essenziali sul numero delle unità di trasporto sia previste che effettive. Il secondo esperto ha pertanto calcolato il probabile ammontare della sottocompensazione quantificando la differenza tra le entrate potenziali che l'impresa avrebbe potuto ottenere nel quadro di una gestione commerciale del servizio (stima) e la somma delle entrate effettive e dei contributi pubblici ricevuti. Da questi calcoli Buonotourist risulta sottocompensata soltanto nel 1998, nel 1999 e nel 2000, per un totale di 1 111 572 EUR, compresi gli interessi. L'esperto ha concluso che tale importo potrebbe essere considerato l'ammontare della sottocompensazione.
- (13) Il Consiglio di Stato ha conseguentemente emesso la sentenza n. 5650/2012 del 7 novembre 2012, imponendo alla Regione di corrispondere a Buonotourist, entro il 7 dicembre 2012, l'importo di 1 111 572 EUR a titolo di compensazione integrativa. La Regione ha versato la somma a Buonotourist il 21 dicembre 2012.
- (14) La corresponsione a Buonotourist di tale compensazione integrativa da parte della Regione in forza della sentenza n. 5650/2012 costituisce la misura notificata e l'oggetto della presente decisione.

2.3. Informazioni/osservazioni aggiuntive trasmesse dalle autorità italiane

- (15) Stando alle autorità italiane, Buonotourist, così come altri operatori di servizi di linea regionali di trasporto con autobus, esercitava in base a licenze provvisorie (concessioni) che dovevano essere rinnovate di anno in anno, previa domanda dell'impresa esercente. Tali concessioni conferivano alla società il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione.
- (16) Le autorità italiane affermano inoltre che Buonotourist ha chiesto alla Regione di rilasciare concessioni finalizzate a fornire servizi sulle tratte interessate ogni anno del periodo in esame e che le concessioni stabilivano sempre che i servizi fossero forniti interamente a rischio delle imprese in questione e, in particolare, senza che la fornitura del servizio costituisse il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura. Le autorità italiane hanno fornito copia di un modello di concessione del 1973 attestandone la conformità con quello usato con Buonotourist per il periodo in esame. Le autorità italiane non hanno però fornito nessun contratto di concessione effettivamente concluso con Buonotourist nel periodo in esame.

- (17) Le autorità italiane affermano che, in virtù di tali concessioni, Buonotourist era libera di proporre la sostituzione delle forme di trasporto da utilizzare o di chiedere la soppressione totale o parziale dei suoi obblighi di servizio pubblico, qualora tali obblighi avessero comportato per la società uno svantaggio economico, ma quest'ultima non ha mai esercitato tale diritto. Le autorità italiane sostengono inoltre che la società non ha mai notificato alla Regione che gli obblighi comportassero svantaggi economici o che prestasse servizi che non avrebbe mantenuto se non fosse stata obbligata a fornirli nel quadro di un OSP. Infine, secondo le autorità italiane, Buonotourist non ha mai richiesto la soppressione degli obblighi di servizio pubblico come disposto dall'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (18) Le autorità italiane dubitano peraltro che Buonotourist abbia dimostrato di aver assolto gli OSP in modo efficiente e corretto a norma delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69, e affermano che Buonotourist non disponeva di un sistema di separazione dei conti come disposto, tra l'altro, dall'articolo 1, paragrafo 5, del medesimo regolamento.

2.4. Importo della compensazione

- (19) Come illustrato in precedenza, il Consiglio di Stato ha nominato due esperti per determinare la compensazione integrativa dovuta dalla Regione a Buonotourist a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Ciascun esperto ha presentato la sua relazione il 27 settembre 2012, ma soltanto il secondo esperto è riuscito a determinare la compensazione integrativa dovuta a Buonotourist dalla Regione.
- (20) Nella relazione il secondo esperto ha ribadito a più riprese che le parti hanno presentato dati che non trovavano reciproco riscontro o che non erano abbastanza precisi, rivelandosi soltanto approssimativi. In particolare, il secondo esperto evidenzia che le parti hanno fornito prove documentali contraddittorie per quanto riguarda la compensazione corrisposta in passato. Contrariamente a quanto sostenuto dalle autorità italiane, il secondo esperto osserva che Buonotourist ha tenuto conti separati per le attività di trasporto pubblico e privato, pur precisando che non è stato possibile effettuare una verifica della corretta imputazione di alcuni costi a uno o all'altro settore di attività. Il secondo esperto precisa inoltre che non è stato possibile acquisire dati attendibili sui costi che la società non avrebbe sostenuto in caso di soppressione dell'obbligo di servizio pubblico, nonostante l'applicazione del 'metodo induttivo' ordinata dal Consiglio di Stato.
- (21) Di conseguenza, il secondo esperto ha concluso che non era possibile determinare la compensazione integrativa dell'obbligo d'esercizio o di trasporto, calcolata a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Per quanto riguarda la compensazione integrativa degli obblighi di natura tariffaria di cui all'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, il secondo esperto riconosce che non è possibile calcolarla in applicazione del paragrafo 1, a causa della mancanza e/o dell'inattendibilità dei dati. È stato pertanto applicato il 'metodo induttivo' disposto dal Consiglio di Stato.
- (22) L'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede, fra l'altro, che l'ammontare della compensazione in caso di un obbligo di natura tariffaria, deve essere pari alla differenza fra due termini:
- il primo termine è pari alla differenza tra, da un lato, il prodotto del numero delle unità di trasporto previste
 - per la tariffa più favorevole che potrebbe essere rivendicata dagli utenti se non esistesse l'obbligo in questione
 - o, in mancanza di tale tariffa, per il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale che tenesse conto dei costi della prestazione in questione nonché della situazione del mercatoe, dall'altro, il prodotto del numero delle unità di trasporto effettive per la tariffa imposta durante il periodo di tempo considerato;
 - il secondo termine è pari alla differenza fra il costo che risulterebbe dall'applicazione della tariffa più favorevole o del prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale e il costo che risulta dall'applicazione della tariffa imposta.
- (23) In mancanza dei dati necessari a determinare tali importi, il secondo esperto ha calcolato l'ammontare della compensazione dovuta come la differenza tra i due importi interpretati come segue:
- in mancanza di dati essenziali sul numero delle unità di trasporto sia previste che effettive, il primo termine è pari all'importo necessario a coprire i costi reali (o i 'costi standard', se inferiori) ⁽⁴⁾, meno i ricavi ottenuti dal traffico ⁽⁵⁾;

⁽⁴⁾ In luogo della differenza tra, da un lato, il prodotto del numero delle unità di trasporto previste: — per la tariffa più favorevole che potrebbe essere rivendicata dagli utenti se non esistesse l'obbligo in questione o, — in mancanza di tale tariffa, per il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale che tenesse conto dei costi della prestazione in questione nonché della situazione del mercato.

⁽⁵⁾ In luogo del prodotto del numero delle unità di trasporto effettive per la tariffa imposta durante il periodo di tempo considerato.

— per quanto riguarda il secondo termine, l'esperto ha ritenuto che debba essere pari ai costi reali (o ai 'costi standard', se inferiori) ⁽⁶⁾, meno la differenza tra i costi reali (o i 'costi standard', se inferiori) e l'ammontare della compensazione già riscosso ⁽⁷⁾.

- (24) Stando al parere del secondo esperto, da tali calcoli si deduce che, in relazione al periodo in esame, Buonotourist potrebbe sostenere di essere stata sottocompensata soltanto nel 1998, nel 1999 e nel 2000, a causa dei presunti obblighi tariffari che le sono stati imposti. Il secondo esperto ha calcolato che l'ammontare della sottocompensazione per quei tre anni è pari a 838 593,21 EUR, cui si aggiungono gli interessi legali di 272 979,13 EUR, determinando una compensazione integrativa pari a 1 111 572 EUR che il Consiglio di Stato ha ordinato alla Regione di corrispondere a Buonotourist e che essa ha effettivamente versato il 21 dicembre 2012.

3. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

3.1. Esistenza dell'aiuto

- (25) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, '[...] 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'.
- (26) Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura di sostegno costituisce aiuto se risultano cumulativamente soddisfatte le seguenti condizioni:
- il vantaggio deve essere concesso dallo Stato o tramite risorse statali;
 - la misura deve conferire un vantaggio selettivo, favorendo talune imprese o talune produzioni;
 - la misura falsa o rischia di falsare la concorrenza;
 - la misura ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

3.1.1. Risorse statali e imputabilità

- (27) La Commissione osserva che la sentenza del Consiglio di Stato obbliga la Regione a corrispondere a Buonotourist una compensazione integrativa per la fornitura di servizi di autobus di linea dal 1996 al 2002 sulle tratte di competenza della Regione. Il secondo esperto ha calcolato che Buonotourist ha subito uno svantaggio economico sotto forma di una sottocompensazione pari a 1 111 572 EUR solo per il 1998, il 1999 e il 2000, per effetto dei presunti obblighi di natura tariffaria che le sono stati imposti. Il 21 dicembre 2012 la Regione ha effettivamente versato la somma a Buonotourist al fine di ottemperare alla sentenza.
- (28) La misura è quindi imputabile allo Stato e le risorse per il pagamento di questa compensazione sono risorse statali.

3.1.2. Vantaggio economico selettivo

- (29) La Commissione osserva innanzitutto che Buonotourist svolge un'attività economica, segnatamente il trasporto di passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, Buonotourist dovrebbe essere considerata un'"impresa" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (30) Per quanto concerne il conferimento di un vantaggio economico selettivo, dalla sentenza *Altmark* discende che la compensazione concessa dallo Stato o tramite risorse statali quale compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio a favore di dette imprese e pertanto non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, qualora soddisfatti cumulativamente quattro criteri ⁽⁸⁾:
- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;
 - in secondo luogo, i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
 - in terzo luogo, la compensazione non deve superare l'importo necessario a coprire la totalità o parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia delle entrate corrispondenti che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione;

⁽⁶⁾ In luogo dei costi che l'impresa avrebbe sostenuto applicando o la tariffa più favorevole o la tariffa che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale.

⁽⁷⁾ In luogo dei costi effettivamente sostenuti con l'applicazione della tariffa imposta.

⁽⁸⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg* (Raccolta 2003, pag. I-7747, punti 87 e 88).

— in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa a cui affidare l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere 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 sopportato per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi ricavi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

- (31) Nell'analisi definitiva della misura, la Commissione dovrà valutare se tali criteri siano stati cumulativamente soddisfatti nel caso in oggetto.

A — *Primo criterio: "l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro".*

- (32) Come osservato sopra, non è chiaro né se Buonotourist sia stata effettivamente incaricata dell'assolvimento di un OSP, né a quali condizioni. Le autorità italiane non hanno fornito alcuna concessione che riguardi Buonotourist, salvo un modello di contratto di concessione sottoscritto con un'altra impresa, considerato dalle autorità italiane il modello standard in uso nella Regione durante il periodo in esame. Tuttavia, il modello di contratto fornito era valido da aprile 1972 a dicembre 1973, ossia più di 20 anni prima del periodo in esame e prima all'entrata in vigore della legge nazionale n. 151/1981, convertita dalla legge regionale n. 16/1983, in base alla quale Buonotourist è stata compensata in prima battuta. Il punto 17 di tale documento stabilisce chiaramente che il servizio è svolto a rischio dell'impresa esercente, senza che la fornitura dello stesso costituisca il diritto a una sovvenzione o a una compensazione. Il punto 27 stabilisce tariffe applicabili, ma non è chiaro se sia stato effettivamente imposto a Buonotourist un obbligo di natura tariffaria.

- (33) Anche se il modello di concessione sembrerebbe contemplare alcuni obblighi di servizio pubblico (ad esempio, ai punti 2, 9 e 10), segnatamente l'obbligo di applicare riduzioni per studenti, lavoratori, insegnanti e dipendenti pubblici e privati e l'obbligo di trasportare alcune categorie di passeggeri a titolo gratuito, la Commissione dubita che gli stessi obblighi fossero effettivamente applicabili a Buonotourist nel periodo in esame. In ogni caso, il metodo utilizzato per calcolare la presunta sottocompensazione per tali OSP non fa alcun riferimento a tali obblighi.

- (34) Pertanto, in questa fase la Commissione non può adottare una posizione definitiva in merito al rispetto del primo criterio indicato dalla sentenza *Altmark*.

B — *Secondo criterio: "i parametri di calcolo della compensazione devono essere stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente".*

- (35) Per quanto riguarda il secondo criterio, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, al fine di garantire che non conferiscano un vantaggio economico tale da favorire l'impresa beneficiaria a scapito delle imprese concorrenti. Tuttavia, la necessità di stabilire previamente i parametri di compensazione non significa che quest'ultima debba essere calcolata in base a una formula specifica. Piuttosto, l'importante è che sia chiaro fin dall'inizio il modo in cui viene determinata la compensazione.

- (36) Per quanto riguarda la misura notificata, il Consiglio di Stato ha concluso che Buonotourist aveva diritto a percepire la compensazione integrativa per il servizio pubblico fornito a norma degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69. Secondo il Consiglio di Stato, la compensazione integrativa doveva essere determinata sulla base di un calcolo effettuato a posteriori applicando un "metodo induttivo" in mancanza di dati necessari e attendibili. Alla luce di queste considerazioni, in questa fase la Commissione ritiene che i parametri sulla base dei quali il secondo esperto ha calcolato la presunta sottocompensazione non erano stati definiti in via preliminare e, di conseguenza, il secondo criterio della sentenza *Altmark* non sembra essere soddisfatto per quanto riguarda la misura notificata.

C — *Terzo criterio: "la compensazione non supera l'importo necessario a coprire la totalità o parte dei costi determinati dall'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto sia dei relativi ricavi che di un margine di utile ragionevole per l'esecuzione degli obblighi in questione."*

- (37) In questa fase la Commissione ritiene che il metodo di calcolo proposto dal secondo esperto e i dati contabili alla base dello stesso non possono escludere il rischio di compensazione eccessiva, come disposto dal terzo criterio della sentenza *Altmark* per le ragioni indicate di seguito.

— Non è chiaro se sia stato applicato un sistema di separazione dei conti durante il periodo in esame, pertanto qualsiasi compensazione retroattiva potrebbe comportare un rischio di compensazione eccessiva (cfr. il precedente punto (20)).

- La mancanza di dati attendibili ha impedito agli esperti di calcolare qualsiasi compensazione a norma dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. Gli esperti precisano che la documentazione ricevuta dalle parti era insufficiente e tale da inficiare qualsiasi stima, ancorché basata sul “metodo induttivo” ordinato dal Consiglio di Stato.
 - La Commissione si chiede se la mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, possa aver inficiato il calcolo corretto della compensazione integrativa dell'obbligo di natura tariffaria, se esistente. In particolare, alla luce dei calcoli effettuati dal secondo esperto, come illustrato nei punti (23) e (24) di cui sopra, la Commissione non può escludere che l'applicazione del “metodo induttivo” disposta dal Consiglio di Stato possa comportare un rischio di compensazione eccessiva. Più specificamente:
 - in assenza di una chiara indicazione del modo in cui il “costo unitario standard” e, di conseguenza, i “costi standard” sono stati calcolati, la Commissione non è in grado di prendere posizione sull'utilizzo dei “costi standard” come base per il calcolo della compensazione integrativa, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 e
 - il secondo esperto ha precisato che è parso impossibile stimare il numero delle unità di trasporto previste ed effettive; secondo l'esperto, tuttavia, ciò non rappresenta un problema, in quanto il calcolo è effettuato a posteriori, e pertanto il risultato finale è già disponibile; di conseguenza, il secondo esperto presume che il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale sia pari all'importo necessario per coprire i costi reali (o i “costi standard”, se inferiori); analogamente, l'esperto presume che il prodotto del numero delle unità di trasporto effettive e della tariffa imposta durante il periodo in esame sia pari alle entrate derivanti dalla prestazione del servizio; per quanto riguarda i costi che si sarebbero sostenuti applicando o la tariffa più favorevole o il prezzo che l'impresa avrebbe applicato nel quadro di una gestione commerciale, gli esperti presumono che essi siano pari all'importo più basso tra “costi standard” e costi reali; gli esperti hanno anche ipotizzato che i costi effettivamente sostenuti con l'applicazione della tariffa imposta fossero pari alla differenza tra i costi reali (o i “costi standard”, se inferiori) e l'importo della compensazione riscosso. L'ammontare della compensazione integrativa che la Regione deve versare è pari all'importo della sottocompensazione subita da Buonotourist durante il periodo in esame, la quale, secondo i calcoli dell'esperto, si è verificata soltanto nel 1998, nel 1999 e nel 2000, per una presunta sottocompensazione complessiva pari a 838 593,21 EUR. Va tuttavia osservato che il periodo in esame comprende sette anni e, secondo il calcolo del secondo esperto, sembra che per gli altri anni Buonotourist abbia ricevuto una compensazione eccessiva pari a 643 449,97 EUR. Non è chiaro alla Commissione perché gli esperti non abbiano tenuto conto di tale compensazione eccessiva nel determinare se Buonotourist sia stata sottocompensata durante il periodo in esame e, quindi, perché il 1998, il 1999 e il 2000 siano stati considerati separatamente. In effetti, nell'ipotesi che tali calcoli siano attendibili, la presunta sottocompensazione avrebbe dovuto essere ridotta di 643 449,97 EUR.
- (38) Di conseguenza, in questa fase la Commissione dubita che il terzo criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel caso in oggetto.
- D — *Quarto criterio: al fine di scegliere l'operatore e di determinare i costi tipici di un'impresa media, si prevede una procedura di appalto pubblico.*
- (39) Poiché le concessioni per il trasporto regionale sono state aggiudicate senza una procedura di gara e la Commissione non dispone di informazioni per valutare se il calcolo della compensazione eccessiva sia in linea con i costi che deve sostenere un'impresa gestita in modo efficiente e dotata di mezzi di trasporto, la Commissione dubita che il quarto criterio della sentenza *Altmark* sia soddisfatto nel presente caso.
- 3.1.3. *Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi tra gli Stati membri*
- (40) Come osservato nella sentenza *Altmark*, vari Stati membri hanno iniziato fin dal 1995 ad aprire il loro mercato ad imprese stabilite in altri Stati membri, cosicché varie imprese offrono servizi locali o regionali di trasporto in Stati membri diversi dal loro paese d'origine.
- (41) Di conseguenza, qualsiasi compensazione concessa a Buonotourist sarebbe da ritenersi atta a falsare la concorrenza nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus e a incidere sugli scambi tra Stati membri al punto da ripercuotersi negativamente sulla possibilità, per le imprese di trasporto stabilite in altri Stati membri, di prestare i propri servizi in Italia e rafforza la posizione di mercato di Buonotourist.

- (42) La Commissione osserva altresì che Buonotourist è attiva su altri mercati, come il mercato dei servizi di viaggio internazionali, i servizi di trasporto privato a richiesta e i servizi di noleggio autobus e che pertanto è in concorrenza con altre imprese in seno all'Unione che operano su questi mercati. Qualsiasi compensazione concessa a Buonotourist inevitabilmente falserebbe la concorrenza e inciderebbe sugli scambi tra Stati membri su tali mercati.
- (43) Di conseguenza, la Commissione reputa che la misura falsi la concorrenza e incida sugli scambi tra Stati membri.

3.1.4. Conclusioni

- (44) In questa fase, la Commissione ritiene che la misura notificata costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, ma invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni, indicando se i criteri della sentenza *Altmark* siano stati soddisfatti nel caso in oggetto.

3.2. Dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n.1191/69

- (45) Sulla base del ragionamento del Consiglio di Stato, Buonotourist avrebbe acquisito titolo alla compensazione integrativa per la fornitura dei servizi di trasporto in esame nel momento in cui ha erogato tali servizi. Questo ragionamento implica che i pagamenti della compensazione devono essere dispensati dalla procedura di notifica obbligatoria, a norma di quanto disposto dall'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n.1191/69; in caso contrario, nella misura in cui la compensazione costituisce un aiuto di Stato secondo la definizione di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, la mancata notifica della compensazione avrebbe reso quest'ultima illegale a norma dell'articolo 108 del trattato.
- (46) Questo perché, in base all'articolo 17, paragrafo 2, di detto regolamento, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, e quindi dall'obbligo di notifica.
- (47) Inoltre, come si evince dalla sentenza *Combust*, il concetto di "compensazione di servizio pubblico" secondo la definizione di tale disposizione deve essere interpretato in maniera molto restrittiva⁽⁹⁾. La dispensa dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69, riguarda unicamente la compensazione relativa a obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa ai sensi dell'articolo 2 dello stesso regolamento, calcolata con il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 del medesimo regolamento (metodi comuni di compensazione) e non riguarda i contratti di servizio pubblico secondo la definizione di cui all'articolo 14 del citato regolamento. La compensazione corrisposta in virtù di un contratto di servizio pubblico, secondo la definizione di cui all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, che costituisca aiuto di Stato, deve essere notificata alla Commissione prima di darvi esecuzione. La mancata notifica porterà a considerare tale compensazione come un aiuto illegalmente posto in esecuzione.
- (48) Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensi effettivamente le autorità italiane dall'obbligo di previa notifica, è quindi necessario, in primo luogo, definire se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Buonotourist e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tale obbligo sia conforme alle disposizioni del regolamento (CEE) n.1191/69.
- (49) Tuttavia, sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione non può, in questa fase, stabilire in via definitiva se la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato derivi dall'imposizione unilaterale di un OSP a Buonotourist da parte della Regione, oppure se esistesse un quadro contrattuale tra Buonotourist e la Regione. In particolare, il fatto che Buonotourist abbia evidentemente chiesto il rinnovo delle concessioni per tutti i sette anni del periodo in esame non è conciliabile con l'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico. La finalità di tali concessioni era quella di conferire a Buonotourist il diritto esclusivo di prestare i servizi in questione per il periodo in esame. Nonostante, secondo le autorità italiane, ciascuna di queste disposizioni apparentemente stabilisse che l'esercizio non era soggetto a compensazione e che si intendesse svolto interamente a rischio dell'impresa esercente, Buonotourist ha ripetutamente chiesto, a quanto pare, la proroga di tali diritti.
- (50) Inoltre, anche dimostrando che le autorità italiane abbiano davvero imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Buonotourist, non risulta chiaro quali fossero il campo di applicazione esatto e l'atto/il documento giuridico alla base di questa imposizione⁽¹⁰⁾. In particolare, il calcolo delle compensazioni integrative effettuato dal secondo esperto riguarda soltanto gli obblighi tariffari, ma non è affatto chiaro se tali obblighi siano stati effettivamente imposti a Buonotourist. A norma dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n.1191/69, per obbligo tariffario si intende esclusivamente "l'obbligo per le imprese di trasporto di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari". Di contro, la definizione di obbligo tariffario non si applica "agli obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche o da misure adottate in materia di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo".

⁽⁹⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmænd* (Raccolta 2004, pag. II-917, punti 77-79).

⁽¹⁰⁾ Ciò implica un'incompatibilità con l'articolo 2, paragrafo 1, e l'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1370/2007 o con l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1191/1969.

- (51) La Commissione invita quindi le parti interessate a presentare le loro osservazioni in merito, indicando se la Regione abbia effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Buonotourist durante il periodo in esame e quale fosse il suo campo di applicazione.
- (52) Ipotizzando che la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia frutto dell'imposizione unilaterale di un obbligo di servizio pubblico, la Commissione dubita, sulla base delle informazioni in suo possesso, che la compensazione sia conforme ai metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n.1191/69.
- (53) In primo luogo, la Commissione osserva che a partire dal 1° luglio 1992, il regolamento (CEE) n. 1191/69, in virtù dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera a), impone alle imprese di trasporto che svolgono contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, che i servizi pubblici formino oggetto di sezioni distinte che rispondano ai seguenti requisiti: i) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti e ii) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa.
- (54) Inoltre, la Commissione osserva che i metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 stabiliscono un metodo per calcolare l'importo della compensazione da concedere per gli oneri economici derivanti dall'imposizione di un obbligo di servizio pubblico. La Commissione osserva altresì che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Antrop*, i requisiti indicati in tale procedimento non sono soddisfatti ove *“non sia possibile accertare, basandosi su dati certi della contabilità [della società], la differenza tra i costi imputabili alla parte della sua attività nell'area soggetta alla rispettiva concessione e le entrate corrispondenti e non sia, di conseguenza, possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tale impresa dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico”* ⁽¹¹⁾.
- (55) La Commissione dispone di informazioni contraddittorie circa il fatto che Buonotourist abbia adottato un'efficace separazione dei conti per i diversi servizi da essa forniti durante il periodo in esame e pertanto invita le parti interessate a presentare osservazioni su questo punto.
- (56) In secondo luogo, la Commissione dubita che, in mancanza di dati attendibili per il calcolo dell'ammontare della compensazione, a norma dell'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, il secondo esperto possa aver calcolato correttamente l'importo della compensazione dell'obbligo di natura tariffaria imposto a Buonotourist, se esistente. In particolare, la Commissione ritiene difficile determinare se il ricorso ai “costi standard”, come indicatore di una gestione efficiente dell'impresa e di una fornitura di servizi di qualità adeguata, sia conforme all'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 1191/1969. La Commissione non dispone di indicazioni circa la metodologia utilizzata dalla Regione per il calcolo del “costo unitario standard” sulla cui base il secondo esperto ha calcolato i “costi standard”.
- (57) In terzo luogo, la Commissione osserva che l'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 impone che l'amministrazione stabilisca in anticipo l'importo della compensazione. Il calcolo della compensazione integrativa sulla base di una valutazione a posteriori, come ordinato dal Consiglio di Stato, sembra contrastare con tale disposizione.
- (58) Al fine di poter prendere una posizione definitiva sui dubbi di cui sopra circa la conformità della compensazione integrativa ai metodi comuni di compensazione (sezione IV) di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69, la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni.

3.3. Compatibilità dell'aiuto

- (59) Se la Commissione ritiene che la compensazione integrativa costituisca aiuto di Stato e non sia dispensata dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/1969, essa deve valutare se tale aiuto può essere dichiarato compatibile con il mercato interno.
- (60) L'articolo 93 del TFUE contiene norme in materia di compatibilità degli aiuti di Stato nell'ambito del coordinamento dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti e costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafo 3, nonché all'articolo 106, paragrafo 2, in quanto contiene norme specifiche in materia di compatibilità degli aiuti di Stato ⁽¹²⁾. La Corte di giustizia ha statuito che questo articolo *“ammette la compatibilità con il mercato interno di aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non recano pregiudizio agli interessi generali [dell'Unione]”* ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Causa C-504/07, *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) e a./Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)* (Raccolta 2009, pag. I-03867).

⁽¹²⁾ Cfr., tra l'altro, il punto 23 della decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

⁽¹³⁾ Causa 156/77, *Commissione/Belgio* (Raccolta 1978, pag. 1881, punto 10).

- (61) Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 che ha abrogato i regolamenti (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. Il regolamento (CE) n. 1370/2007 si applica alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia⁽¹⁴⁾.
- (62) La Commissione ritiene che l'esame della compatibilità della misura notificata debba essere effettuata ai sensi del regolamento (CE) n.1370/2007, il quale costituisce la normativa in vigore al momento dell'adozione della presente decisione⁽¹⁵⁾. Essa osserva inoltre che la compensazione integrativa concessa a Buonotourist dal Consiglio di Stato è stata versata il 21 dicembre 2012, data in cui ha avuto effetto l'aiuto erogato e in cui il regolamento (CE) n. 1370/2007 era già in vigore da più tre anni⁽¹⁶⁾.
- (63) Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007, *"le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato [interno]. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo [108, paragrafo 3], del trattato"*.
- (64) Per le ragioni esposte in appresso, la Commissione dubita che la compensazione notificata rispetti le condizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (65) In primo luogo, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a meno che l'OSP non sia finalizzato a stabilire tariffe massime e non sia imposto mediante una misura che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata (norme generali).
- (66) Nel caso in oggetto, non è chiaro se esistesse un quadro contrattuale tra Buonotourist e la Regione o se si applicassero le norme generali che fissano le tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri. La Commissione ha ricevuto soltanto un modello di contratto di concessione riguardante un'altra impresa per l'anno 1972-1973, dal quale non è possibile estrapolare informazioni attendibili sul quadro contrattuale esistente tra Buonotourist e la Regione nel periodo in esame (1996-2002). Inoltre, non è indicato se fossero applicate norme generali e, se del caso, esse fossero conformi ai principi di cui agli articoli 4 e 6 del regolamento e al suo allegato, né viene precisato se la Regione compensasse Buonotourist evitando compensazioni eccessive. In effetti, come già osservato nel precedente punto (37), mentre l'ammontare della compensazione integrativa calcolata dagli esperti nominati dal Consiglio di Stato è equivalente all'importo che sarebbe stato sottocompensato a Buonotourist nel 1998, nel 1999 e nel 2000, il periodo in esame comprende sette anni. Negli anni restanti Buonotourist sembra aver ricevuto una compensazione eccessiva pari a 643 449,97 EUR secondo la metodologia applicata per il calcolo.
- (67) Pertanto la Commissione non può stabilire, in questa fase, se sia stato rispettato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (68) In secondo luogo, la Commissione osserva che, a prescindere dal fatto che Buonotourist abbia concluso un contratto di servizio pubblico o fosse soggetta a obblighi tariffari tramite l'applicazione di norme generali, non sembrano rispettate tutte le disposizioni dell'articolo 4 del suddetto regolamento, che definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e le norme generali.

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera a): chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico. In base alle limitate informazioni disponibili, la Commissione reputa, in via preliminare, che Buonotourist possa aver concluso "contratti di servizio pubblico" sotto forma di concessioni per la fornitura al pubblico di servizi di trasporto. Tuttavia, in questa fase la Commissione non è in grado di prendere una posizione, in via preliminare, sull'esistenza di obblighi di servizio pubblico, in particolare sotto forma di obblighi di natura tariffaria, in quanto non sono stati forniti finora elementi di prova.

⁽¹⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

⁽¹⁵⁾ La Commissione rimanda a tale riguardo alle argomentazioni elaborate ai punti da (307) a (313) della decisione del 24 febbraio 2010 nella causa C-41/08 (ex NN 35/08) concernente i contratti di servizio di trasporto pubblico fra il ministero dei Trasporti danese e Danske Statsbaner (GU L 7 dell'11.1.2011, pag. 1). Questa decisione è stata annullata dal Tribunale nella causa T-92/11 *Jørgen Andersen/Commissione europea* [2013] non ancora pubblicata, la cui sentenza è attualmente impugnata dinanzi alla Corte di giustizia nella causa C-303/13 P. L'esito di tale ricorso non è pertinente per gli esiti del caso in oggetto, poiché il Tribunale ha confermato, nella sentenza impugnata, che è la data in cui ha effetto l'aiuto erogato che determina le norme da applicare. In questo caso l'aiuto è stato versato il 21 dicembre 2012, pertanto si dovrebbero applicare le regole, i principi e i criteri di valutazione della compatibilità degli aiuti di Stato vigenti nel momento in cui la Commissione adotta la sua decisione (cfr. punto 39 della sentenza).

⁽¹⁶⁾ Causa C-334/07 P, *Commissione/Freistaat Sachsen* (Raccolta 2008, pag. I-9465, punti de 50 a 53); causa T-3/09, *Italia/Commissione* (Raccolta 2011, pag. II-95, punto 60).

- Articolo 4, paragrafo 1, lettera b): i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione devono essere stabiliti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente onde impedire una compensazione eccessiva. Come emerge dall'esame del secondo criterio della sentenza *Altmark* effettuato dalla Commissione, il modello di concessione in questione presentato per il 1972/1973 specificava che l'esercizio dei servizi non conferisce all'operatore il diritto a una sovvenzione o a una compensazione di qualsiasi natura e che il servizio si intende esercitato interamente a rischio dell'impresa esercente. Una tale esclusione della compensazione, ammesso che fosse così durante il periodo in esame, implicherebbe necessariamente che i parametri di compensazione non fossero stabiliti in anticipo.
- Articolo 4, paragrafo 1, lettera c), e articolo 4, paragrafo 2: modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi e dei ricavi. La Commissione non ha ancora ricevuto prove atte a dimostrare, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), che "le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi" sono state determinate in anticipo. A questo proposito, la Commissione osserva che non è chiaro se l'impresa avesse predisposto un sistema di separazione dei conti. Quanto al requisito per cui le norme generali definiscono "le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio" (articolo 4, paragrafo 2), la Commissione presume, in questa fase, che le concessioni rilasciate a Buonotourist lasciassero implicitamente intendere che l'impresa avrebbe trattenuto tutti i ricavi.
- Articolo 4, paragrafo 3: i contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a 10 anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. Come indicato in precedenza, le concessioni di servizio erano rilasciate con cadenza annuale. Sembra pertanto che il pertinente requisito sia stato rispettato.
- Articolo 4, paragrafo 5: conformità a taluni standard sociali. La Commissione non ha ricevuto informazioni in merito a questo requisito.
- Articolo 4, paragrafo 6: conformità a taluni standard qualitativi. La Commissione osserva che le concessioni adottate dalla Regione comprendevano informazioni sull'itinerario, sulle fermate da servire e sulla frequenza del servizio, ma non dispone di alcuna informazione sul rispetto degli standard qualitativi.

Alla luce di queste osservazioni, la Commissione non è in grado di stabilire, in questa fase, se nel caso in oggetto siano state rispettate tutte le disposizioni obbligatorie di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- (69) In terzo luogo, l'articolo 6, paragrafo 1, stabilisce che, in caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente, la compensazione debba essere conforme alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni dell'allegato, al fine di garantire che essa non ecceda quanto necessario per assolvere l'obbligo di servizio pubblico. L'allegato al regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce che la compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario equivalente alla somma dei seguenti fattori: i costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole utile. L'allegato stabilisce inoltre che il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore. La contabilità, inoltre, deve essere tenuta separata per motivi di trasparenza (punto 5 dell'allegato).
- (70) Per quanto riguarda i principi per evitare la compensazione eccessiva, in questa fase la Commissione non può escludere in via definitiva la possibilità che sussista una compensazione eccessiva. Come osservato nel precedente punto (55), la Commissione dubita che Buonotourist abbia adottato un'efficace separazione dei conti durante il periodo in esame, aspetto che rende difficile dimostrare che, qualunque compensazione venga accordata in ultima analisi, essa non eccede l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto (punto 2 dell'allegato).
- (71) In quarto luogo, l'allegato dispone che il metodo di compensazione promuova il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e che promuova una fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato. Non vi è alcuna indicazione, nelle informazioni trasmesse finora dalle autorità italiane, che tale obbligo sia stato rispettato.
- (72) Alla luce dei dubbi di cui sopra circa il rispetto dell'articolo 3, dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), dell'articolo 4, paragrafo 5, e dell'articolo 6, paragrafo 1, nonché dell'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni in proposito.
- (73) Infine, la Commissione invita le parti interessate a presentare osservazioni onde stabilire se la sentenza del Consiglio di Stato riguardi la concessione di un risarcimento danni per presunta violazione del diritto, piuttosto che una concessione di compensazione di servizio pubblico a norma dei regolamenti del Consiglio applicabili. La Commissione osserva a tal proposito che, in determinate circostanze, il risarcimento dei danni non conferisce un vantaggio e pertanto non deve essere considerato un aiuto di Stato⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ Cause riunite da 106 a 120/87, *Asteris AE/Repubblica ellenica e CEE* (Raccolta 1988, pag. 5515).

- (74) Tuttavia, la Commissione rileva anche che la sentenza del Consiglio di Stato fa riferimento al diritto di Buonotourist a percepire gli importi a titolo di compensazione ai sensi degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69, il cui ammontare deve essere determinato dall'amministrazione sulla base di dati certi.
- (75) In ogni caso, se le conclusioni della Commissione stabiliscono che le disposizioni della concessione che regolamentavano i servizi in questione non erano dispensati dall'obbligo di notifica preventiva, né rispettavano i requisiti sostanziali del regolamento (CEE) n. 1191/69 o del regolamento (CE) n. 1370/2007, la Commissione ritiene che una concessione di risarcimento danni a favore di Buonotourist, calcolata sulla base dei metodi comuni di compensazione disposti dal regolamento (CEE) n. 1191/69, sarebbe in contrasto con gli articoli 107 e 108 del trattato, poiché tale concessione avrebbe per Buonotourist esattamente lo stesso effetto di una compensazione di servizio pubblico per il periodo in esame, malgrado il fatto che, come dimostrato sopra, non siano stati rispettati i requisiti obbligatori per l'ottenimento di tale compensazione. La disponibilità di una tale concessione consentirebbe quindi effettivamente di aggirare le norme sugli aiuti di Stato e le condizioni, stabilite dal legislatore dell'Unione, alle quali le autorità competenti, nell'imporre o contrattare obblighi di servizio pubblico, compensano i relativi operatori per i costi sostenuti come contropartita per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

4. CONCLUSIONI

- (76) Per i motivi esposti alle succitate sezioni 3.2 e 3.3, in questa fase la Commissione nutre diversi dubbi in merito all'esistenza di aiuti di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, alla dispensa dall'obbligo di notifica a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69 e all'eventuale compatibilità della misura notificata a norma del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Alla luce di quanto precede, la Commissione, ai sensi di quanto previsto all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita l'Italia a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. Nel caso in cui le osservazioni presentate contengano informazioni riservate, la Commissione invita l'Italia a presentare anche una versione non riservata delle sue osservazioni. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere copia della presente al potenziale beneficiario dell'aiuto.

La Commissione richiama l'attenzione della Repubblica italiana sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo, ricordando alle autorità italiane che l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio stabilisce che ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

La Commissione comunica alla Repubblica Italiana che provvederà a notificare la presente alle parti interessate mediante pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa provvederà, inoltre, a notificare la presente alle parti interessate nei paesi EFTA, firmatarie dell'accordo SEE, mediante pubblicazione di una nota nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, oltre a informare l'Autorità di sorveglianza EFTA inviando una copia della presente lettera. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.

Ove la presente lettera dovesse contenere informazioni riservate da non divulgare, si prega di informarne la Commissione entro quindici giorni lavorativi dalla data di ricezione. In tal caso, onde definire una versione non riservata della decisione, l'Italia è invitata a consultare la società menzionata nella presente decisione per garantire che quest'ultima non contenga informazioni coperte da segreto d'ufficio ai sensi della comunicazione della Commissione C(2003)4582, del 1° dicembre 2003, relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato.»

STATLIGT STÖD — SLOVENIEN

Statligt stöd SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N) – Omstruktureringsprogram för Cimos d.d.

Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/07)

Genom den skrivelse, daterad den 9 april 2014, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Slovenien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på stödet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
State Aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax + 32-2-296-1242
E-post: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Synpunkterna kommer att meddelas Slovenien. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

Förfarande

Den 21 november 2013 anmälde Slovenien ett omstruktureringsstöd på 35 miljoner euro till förmån för Cimos. Det anmälda stödet föregicks av en anmälan av den 17 april 2013 av ett undsättningsstöd i form av en statlig garanti för kortfristiga lån från bank och aktieägare till ett belopp på 35 miljoner euro som kommissionen godkände den 2 juli 2013 ⁽¹⁾. Kommissionen begärde ytterligare upplysningar i en skrivelse av den 17 december 2013, som Slovenien delvis besvarade i en skrivelse av den 7 februari 2014. Slovenien förklarade att man inte kunde lämna ett slutligt svar eftersom centrala uppgifter i omstruktureringsplanen var under förhandling mellan aktörerna.

Beskrivning av åtgärden

Enligt omstruktureringsplanen ska staten stödja omstruktureringen genom en rekapitalisering med 35 miljoner euro, som ska genomföras på så sätt att statens fordran på Cimo med anledning av garantin för undsättningsstöd omvandlas till eget kapital.

Bedömning av åtgärden

Kommissionen anser att Cimos är ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ⁽²⁾ (nedan kallade *riktlinjerna*).

Eftersom omstruktureringsstödet ger Cimos en selektiv fördel snedvrider det, eller hotar att snedvrída, konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Därför anser kommissionen att åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. De slovenska myndigheterna bestrider inte att det anmälda stödet kan betecknas som statligt stöd.

När det gäller förenligheten anser kommissionen att de enda relevanta bedömningskriterierna, med hänsyn till åtgärdstyp och Cimos svårigheter, på grundval av riktlinjerna förefaller vara de som avser stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget. I detta skede hyser kommissionen tvivel om huruvida villkoren i riktlinjerna är uppfyllda.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut av den 2 juli 2013 i ärende SA.36548 (2013/N) — Undsättningsstöd för Cimos, EUT C 287, 3.10.2013, s. 2 (nedan kallat *beslutet om undsättningsstöd*).

⁽²⁾ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter, EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

Kommissionen ifrågasätter framför allt om den omstruktureringsplan som lämnats in av Slovenien utifrån realistiska antaganden gör det möjligt att återställa lönsamheten på lång sikt i Cimos. Företaget väntas generera nettoförlust och negativa kassaflöden även efter omstruktureringen. Vidare bygger omstruktureringsplanen på antagandet att bankerna kommer att gå med på att lägga om Cimos lån, trots att inga överenskommelser ännu gjorts med bankerna och det fortfarande är osäkert i vilken utsträckning och på vilka villkor bankerna kommer att gå med på att lägga om lånen. Det kan därför i detta skede ifrågasättas om antagandet är realistiskt.

Kommissionen ifrågasätter även om Cimos eget bidrag till omstruktureringskostnaderna är tillräckligt. För det första står de klart godtagbara finansieringskällorna för det egna bidraget för långt under 50 % av omstruktureringskostnaderna, trots att detta är den minimandel som krävs enligt riktlinjerna. För det andra planerar Slovenien utöver det anmälda stödet även två andra åtgärder, nämligen: i) en rekapitalisering av två statliga aktieägare och ii) omläggning av banklån, däribland lån i statligt ägda banker. Slovenien anser att dessa åtgärder bör betraktas som eget bidrag, men kommissionen anser att det inte kan uteslutas att de medför ytterligare statligt stöd.

Kommissionen hyser även tvivel om huruvida de kompensationsåtgärder som Slovenien har föreslagit för att mildra snedvridningen av konkurrensen uppfyller kriterierna i riktlinjerna.

Av ovan angivna skäl hyser kommissionen tvivel angående den anmälda åtgärdens förenlighet med den inre marknaden och har därför beslutat att inleda det formella granskningsförfarandet.

SJÄLVA SKRIVELSEN

«Komisija obvešča slovenske organe, da se je po proučitvi informacij, ki so jih predložili glede zadevnega ukrepa, odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

I. POSTOPEK

- (1) Slovenija je 17. novembra 2013 priglasila pomoč za prestrukturiranje skupine Cimos⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: Cimos, družba) v višini 35 milijonov EUR. Pred tem je 17. aprila 2013 priglasila pomoč za reševanje v obliki državnega poročstva za kratkoročna posojila bank in delničarjev v vrednosti 35 milijonov EUR, ki jo je Komisija odobrila 2. julija 2013⁽²⁾.

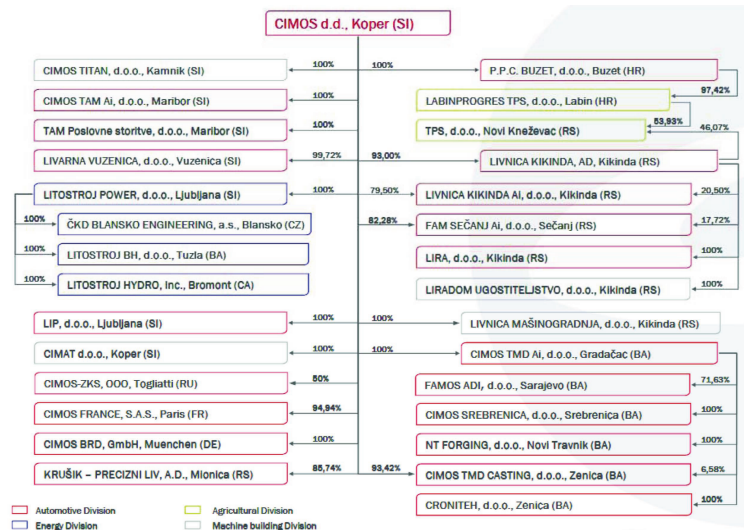
Komisija je 17. decembra 2013 zahtevala dodatne informacije. Slovenski organi so z dopisom z dne 27. decembra 2013 in dodatnim elektronskim sporočilom z dne 13. januarja 2014 zaprosili za podaljšanje roka za predložitev zahtevanih informacij, Komisija pa je njihovi prošnji ugodila 13. januarja 2014, pri čemer je navedeni rok podaljšala do 7. februarja 2014. Slovenski organi so 7. februarja 2014 odgovorili na 5 od skupno 17 vprašanj in pojasnili, da ne morejo zagotoviti dokončnih in zanesljivih odgovorov na preostala vprašanja, saj so o ključnih elementih načrta za prestrukturiranje še potekala pogajanja med deležniki. Slovenski organi so navedli, da bodo odgovore na preostala vprašanja zagotovili, ko bodo na voljo ustrezne informacije.

II. OPIS

2.1 Upravičenec

- (2) Cimos sodi med največja slovenska industrijska podjetja in je eden največjih proizvajalcev komponent za avtomobilsko industrijo v srednji Evropi. Osnovna dejavnost družbe je proizvodnja komponent za avtomobilsko industrijo (npr. komponent pogonskega sistema, turbopuhalnikov, tečajev, pomožnih zavor, zavornih bobnov in diskov, pedalnih sklopov, vztrajnikov). Družba je dobavitelj številnih pomembnih avtomobilskih proizvajalcev, med katerimi so BMW, Citroen, Peugeot, Renault, Volkswagen, General Motors, Audi, Toyota, Saab, Opel in Daimler. Avtomobilski steber ustvari 86 % prihodkov od prodaje. Drugi stebri poslovanja družbe so strojegradnja in orodjarstvo (7 %), energetska oprema (6 %) ter kmetijska mehanizacija (1 %).
- (3) Med glavnimi konkurenti družbe v avtomobilskem sektorju EU so Le Bélier, SHW AG, Renk AG, Montupet SA in Cie Automotive S.A.
- (4) Družba ima 6 920 zaposlenih (od tega 2 614 v Sloveniji) in je razvrščena med velika podjetja. Leta 2012 je ustvarila 446 milijonov EUR prihodkov in čisto izgubo v višini 98 milijonov EUR. Po ocenah slovenskih organov je tržni delež družbe Cimos na evropskem trgu pod 15 % za večino družin izdelkov, z izjemo komponent centralnih ohišij in ohišij turbin, kjer naj bi po ocenah dosegal 20–33 % evropskega trga.
- (5) Skupino Cimos so na dan 30. junija 2013 sestavljale obvladujoča družba Cimos d.d. in 30 odvisnih družb s sedeži v devetih državah. Organizacijska struktura skupine Cimos je shematično prikazana v nadaljevanju.

Shematični prikaz 1 — struktura skupine Cimos



⁽¹⁾ Ker je bila pomoč za reševanje namenjena skupini Cimos in ker je treba pomoč za prestrukturiranje oceniti na isti ravni, so slovenski organi pojasnili, da je upravičenec pomoči za prestrukturiranje skupina Cimos. Zato je treba vsako sklicevanje na "Cimos" ali "družbo" razumeti kot sklicevanje na skupino Cimos.

⁽²⁾ Sklep Komisije z dne 2. julija 2013 v zadevi SA.36548 (2013/N) — Pomoč za reševanje družbe Cimos, UL C 287, 3.10.2013, str. 2 (v nadaljnjem besedilu: sklep o pomoči za reševanje).

- (6) Slovenska država ima posredno — prek podjetij v državni lasti — 38,6-odstotni delež v družbi Cimos. V skladu z navedbami slovenskih organov sta bila lastniška struktura kapitala in struktura nadzora v družbi na dan 30. septembra 2013 naslednja:

Delničar	Delež	Nadzor
Modra Zavarovalnica d.d.	21,4 %	državni
Banka Koper d.d.	20,4 %	zasebni
Cimos d.d.	13,3 %	zasebni
Kovinoplastika Lož d.d.	13,1 %	zasebni
D.S.U. d.o.o.	6,9 %	državni
ostali	24,9 %	državni in zasebni

Vir: Načrt prestrukturiranja

- (7) Cimos se nahaja na območju, ki lahko prejme pomoč v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.
- (8) Družba se v zadnjih letih srečuje s precejšnjimi finančnimi težavami. V letih 2011 in 2010 je ustvarila majhen dobiček, leto 2012 pa je zaključila z izgubo v višini 97,9 milijona EUR. Posledično so se njena čista sredstva močno zmanjšala, koeficient dolgovno-kapitalskega razmerja pa se je povečal s 4,2 leta 2011 na 25,3 leta 2012. Čeprav se skupni dolg ni povečal, pa se je likvidnostno stanje poslabšalo, saj se je razmerje med kratkoročnimi sredstvi in kratkoročnimi obveznostmi zmanjšalo z 0,85 leta 2010 na 0,54 leta 2012. Izbrani finančni podatki družbe so prikazani v tabeli 1 v nadaljevanju.

Tabela 1

Izbrani finančni podatki za skupino Cimos v obdobju 2010–2012 (v mio. EUR)

	2012	2011	2010
Prihodki od prodaje	445,6	480,7	444,8
Čista izguba	- 97,9	3,4	4,1
Čista sredstva	22,5	139,3	133,1
Dolg	569,3	581,6	594,2
Kratkoročna sredstva	206,7	265,3	263,5
Kratkoročne obveznosti	383,4	313,5	311,0
Dolgovi/kapital	25,3	4,2	4,5
Kratkoročni koeficient ⁽¹⁾	0,54	0,85	0,85

Vir: Konsolidirani računovodski izkazi za leta 2012, 2011 in 2010.

⁽¹⁾ Koeficient kratkoročne pokritosti kratkoročnih obveznosti

- (9) Družba je bila v težkem finančnem položaju tudi leta 2013. Glede na predhodne finančne podatke na dan 30. septembra 2013 so bili prihodki družbe na letni ravni nižji kot leta 2012, prav tako pa je družba zadevno poslovno leto zaključila s precejšnjo čisto izgubo in posledično beležila negativen kapital. Denarni tok iz poslovanja se je zmanjšal s 17,4 milijona EUR leta 2012 na -25,9 milijona EUR v prvih treh četrtletjih leta 2013.
- (10) Težave družbe so večinoma posledica hudih likvidnostnih težav. Družba je v obdobju 2000–2008 beležila močno rast, ki jo je financirala z zunanjim zadolževanjem. Temu sta sledila zmanjšanje povpraševanja zaradi gospodarske krize ter zgrešene naložbene odločitve in neustrezno upravljanje. Posledično se je družba čezmerno zadolžila in ni bila več zmožna refinancirati ali poravnati svojih finančnih obveznosti. Družba je 15. junija 2012 z bankami upnicami sklenila okvirno pogodbo o prestrukturiranju njihovih terjatev, da bi odložila poplačilo dolga. Pogodba je bila večkrat podaljšana, vendar družbi sami ni uspelo priskrbeti potrebnih svežih likvidnostnih sredstev in je bila prisiljena zaprositi za pomoč za reševanje.
- (11) Družba ima tudi precejšnje obveznosti do dobaviteljev, ki po trditvah slovenskih organov povzročajo trganje dobaviteljskih verig in bi v primeru, da bi dobavitelji začeli omejevati svojo izpostavljenost, ogrozile sam obstoj podjetja.

- (12) Trenutno se Cimos s konzorcijem slovenskih bank upnic (v nadaljnjem besedilu: Club Banks), pri katerih je zadolženost družbe blizu 80 %, pogaja o podpisu okvirne pogodbe (Master Restructuring Agreement, MRA), v kateri bodo določeni roki in pogoji za prestrukturiranje dolga. Glede na informacije, ki so jih predložili slovenski organi, je sedem od osmih Club bank pod državnim nadzorom. Družba se vzporedno pogaja s posameznimi bilateralnimi posojilodajalci (non-Club Banks) pri čemer se želi dogovoriti za enake pogoje prestrukturiranja finančnih obveznosti. Družba je prvotno pričakovala, da bo okvirna pogodba lahko podpisana do konca leta 2013. Vendar pa so slovenski organi sporočili, da se družbi še ni uspelo dogovoriti o vsebinskih pogojih okvirne pogodbe. Glede bilateralnih pogovorov niso sporočili še nobenega časovnega razporeda.

2.2 Ukrepi pomoči

- (13) V skladu z načrtom prestrukturiranja bo država podprla prestrukturiranje z rekapitalizacijo družbe, in sicer bo likvidnostno posojilo v višini 35 milijonov EUR, za najem katerega je Slovenija izdala državno poroštvo v okviru pomoči za reševanje, pretvorila v osnovni kapital ("ukrep 1").
- (14) Poleg ukrepa 1 so v načrtu prestrukturiranja določene naslednje oblike "državnega posega":
- dokapitalizacija v višini 6,5 milijona EUR, ki bi jo izvedla dva delničarja družbe v državni lasti, tj. Modra Zavarovalnica d.d. (4,915 milijona EUR) in D.S.U. d.o.o. (1,585 milijona EUR) (ukrep 2);
 - konverzija bančnih posojil v predvideni višini 171 milijonov EUR v osnovni kapital in 10-letni odlog odplačila dodatnih bančnih posojil v višini 80–100 milijonov EUR (kar večinoma vključuje posojila bank v državni lasti) ("ukrep 3").
- (15) Poleg navedenega se lahko znesek iz ukrepa 1 dodatno poveča glede na znesek dolga, ki bo pretvorjen v okviru ukrepa 3 na podlagi okvirne pogodbe.
- (16) Slovenski organi menijo, da ukrepa 2 in 3 ne vključujeta državne pomoči, ker naj bi bila skladna s tržnimi pogoji. Po mnenju Komisije navedena ukrepa nista nujno skladna s tržnimi pogoji in bi zato lahko pomenila državno pomoč, kakor je pojasnjeno v oddelku 4.4.3. v nadaljevanju.

III. NAČRT PRESTRUKTURIRANJA

- (17) Glede na informacije iz načrta prestrukturiranja so sedanje težave družbe posledica večletnega obdobja zgrešenih naložbenih odločitev in neustreznega upravljanja, ki jih je spremljal upad proizvodnje in prodaje na trgu avtomobilske industrije v kontekstu svetovne recesije. Po navedbah slovenskih organov je to ustvarilo začarani krog, v katerem je pomanjkanje denarnih sredstev privedlo do nezadostnih vlaganj v ključnih segmentih poslovanja, zaradi česar je upadla učinkovitost, ki dodatno zmanjšuje sposobnost ustvarjanja prihodkov. Trenutne težave družbe v zvezi z učinkovitostjo izvirajo iz dveh ključnih področij: moten pri dobavi resursov, ki so posledica nespoštovanja plačilnih rokov dobaviteljev (ter povzročajo prekomerne proizvodne in transportne stroške), in slabih poslovnih rezultatov, ki povzročajo višje prodajne stroške.
- (18) Družba je za odpravo opisanih vzrokov za težave pripravila načrt prestrukturiranja, v katerem so določeni ukrepi za finančno in poslovno prestrukturiranje.

3.1 Finančno prestrukturiranje

- (19) Po navedbah slovenskih organov izboljšanje poslovnih rezultatov, ki je ključno za dolgoročni obstoj družbe, temelji na finančnem prestrukturiranju, ki obsega v nadaljevanju opisane ukrepe.
- (20) Država bo pomoč v obliki poročta za posojilo v višini 35 milijonov EUR pretvorila v osnovni kapital, dva delničarja družbe v državni lasti pa bosta povečala lastniški delež v družbi za skupno 6,5 milijona EUR (ukrepa 1 in 2). Navedena ukrepa sta namenjena izboljšanju likvidnosti in povečanju obratnih sredstev.
- (21) V načrtu sta poleg tega predvidena prestrukturiranje in konverzija bančnega dolga družbe (ukrep 3). Po izvedbi tega ukrepa bodo dolg družbe sestavljali trije deli:
- dolgoročno poplačljiv, vzdržen glavni dolg ("core debt"), za katerega bo družba odplačevala glavnico in obresti (cca. 80 milijonov EUR);
 - podrejeni stranski dolg ("non-core debt"), na katerega se bodo obračunavale obresti. V skladu s predlogom, ki ga je družba dala upnikom, bo le ta odplačan v enkratnem znesku ("bullet") (glavnica skupaj z obračunanimi obrestmi) po 10 letih (od 80 do 100 milijonov EUR);
 - preostali dolg, ki se bo pretvoril v osnovni kapital družbe (171 milijonov EUR, pri čemer ni vključena pomoč za reševanje v obliki unovčitve državnega poročta).

S tem ukrepom naj bi se izboljšala kapitalska struktura in zmanjšali stroški financiranja družbe, pa tudi izboljšala njena kreditna kvaliteta v očeh strank in dobaviteljev.

- (22) Poleg navedenega je družba začela odprodajo nestrateških delov poslovnega premoženja, da bi zbrala dodatna denarna sredstva za financiranje prestrukturiranja. V tem okviru je prodala kmetijski steber za 1,1 milijona EUR. Prav tako namerava prodati del stebra strojegradnje in orodjarstva za 0,7 milijona EUR in energetske steber, katerega kupnina naj bi znašala od 10 do 30 milijonov EUR.

3.2 Poslovno prestrukturiranje

- (23) Poslovno prestrukturiranje obsega naslednje ukrepe: racionalizacija poslovanja (izvajanje programa "Lean"), konsolidacija proizvodnih zmogljivosti, krepitev vloge in odgovornosti v okviru programskih področij, izboljšanje nabave, optimizacija zalog in prestrukturiranje človeških virov.
- (24) Družba namerava izvesti program Lean, ki je po njenem mnenju ena vodilnih praks v dobaviteljski verigi avtomobilskega segmenta ter je ključna za učinkovito in uspešno poslovanje. Cimos načrtuje prihranke na štirih področjih: zmanjšanje izmeta v livarnah, večja učinkovitost dela, višja produktivnosti strojev in usposabljanje kadrov za načrtovanje proizvodnega procesa. Na letni ravni naj bi koristi navedenih ukrepov znašale 4,75 milijona EUR leta 2014 in 9,5 milijona leta 2015.
- (25) Načrt prestrukturiranja določa konsolidacijo določenih lokacij avtomobilskega stebra s prerazporeditvijo proizvodnih zmogljivosti, da bi se povečala splošna operativna učinkovitost. Prihranki na podlagi tega ukrepa so ocenjeni na 1,3 milijona EUR letno.
- (26) Z vidika krepitev vloge in odgovornosti znotraj programskih področij bodo vodje programskih področij po novem odgovorni za dobičkonosnost posameznih projektov v njihovem celotnem življenjskem ciklu, poleg tega pa namerava družba posodobiti metodologijo in postopke za vrednotenje poslovnih učinkov, izvesti program za spremljanje marž/razlik med stroškom in prodajno ceno proizvodov, okrepiti obstoječe izvajanje naprednih postopkov načrtovanja kakovosti proizvodov in začeti izvajati načrt krepitev odnosov s strankami, da bi slednje obveščala o rezultatih dejavnosti prestrukturiranja in obnovila njihovo zaupanje.
- (27) Družba poleg navedenega načrtuje izboljšanje nabave, in sicer se bo z obstoječimi dobavitelji poskusila dogovoriti o količinskih popustih in/ali zamenjala dobavitelje, da bi si zagotovila ugodnejše cene. Zaradi trenutnih likvidnostnih težav družbe so številni dobavitelji zavrnilo sodelovanje z njo, s tem pa se je zmanjšala sposobnost družbe, da optimizira stroške z uporabo različnih dobaviteljev. Koristi izboljšane nabave naj bi v letu 2014 znašale 9,2 milijona EUR.
- (28) V okviru optimizacije zalog namerava družba odstraniti zastarele zaloge surovin, izvajati konsignacijsko skladiščenje, izboljšati upravljanje polizdelkov in povečati zalogo končnih izdelkov, da bi ohranila storitve za kupce. To naj bi optimiziralo in ponovno uravnotežilo zaloge ter omogočilo prihranke v višini 5,5 milijona EUR.
- (29) V okviru prestrukturiranja človeških virov namerava družba zmanjšati število zaposlenih za 699.

3.3 Pregled stroškov prestrukturiranja in virov financiranja

- (30) Skupni stroški prestrukturiranja družbe v obdobju 2013–2016 znašajo 203,1 milijona EUR in obsegajo: (i) ponovno vzpostavitev "običajne" ravni obratnih sredstev (107,5 milijona EUR); (ii) sanacijo posledic nezadostnih naložb v osnovna sredstva v preteklosti (55,3 milijona EUR); (iii) stroške storitev zunanjega svetovanja pri finančnem prestrukturiranju (10 milijonov EUR) in (iv) poslovno prestrukturiranje (30,3 milijona EUR).
- (31) Stroški prestrukturiranja naj bi se krili s: (i) prihranki zaradi konverzije dolga v osnovni kapital (70,5 milijona EUR); (ii) kupnino od prodaje energetskega in kmetijskega stebra (31,1 milijona EUR); (iii) revolving posojilom (60 milijonov EUR); (iv) dokapitalizacijo s strani delničarjev (6,5 milijona EUR) in (v) priglašeno državno pomočjo (35 milijonov EUR).

Tabela 2

Stroški prestrukturiranja in viri financiranja

Stroški prestrukturiranja	v mio. EUR
Ponovna vzpostavitev "običajne" ravni obratnih sredstev	107,5
Sanacija posledic nezadostnih naložb v osnovna sredstva v preteklosti	55,3
Zunanje svetovanje pri finančnem prestrukturiranju	10
Poslovno prestrukturiranje	30,3
Stroški prestrukturiranja skupaj	203,1

Viri financiranja	
Konverzija dolga v osnovni kapital (prihranki pri odplačilu glavnice in obresti)	70,5
Prodaja energetskega stebra	30
Prodaja kmetijskega stebra	1,1
Revolving posojilo	60
Dokapitalizacija s strani delničarjev	6,5
Skupni lastni prispevek, ki ga je prijavila Slovenija	168,1
Državna pomoč (unovčitev državnega poročstva)	35

Vir: Načrt prestrukturiranja

- (32) Priglašena raven lastnega prispevka znaša 82,8 % vseh stroškov prestrukturiranja.

Stroški prestrukturiranja

- (33) Družba je svojo raven obratnih sredstev ocenila s primerjavo sorodnih skupin podjetij v avtomobilskem sektorju in ugotovila, da bi bilo treba obratna sredstva v letu 2013 povečati za 29,6 milijona EUR ter da srednjeročno potrebuje dodatnih 78 milijonov EUR, če želi doseči "običajno" raven.
- (34) Družba je od leta 2009, ko je finančna kriza začela negativno vplivati na njeno poslovanje, občutno zmanjšala naložbe v osnovna sredstva. Cimos ocenjuje, da bi moral za saniranje posledic nezadostnih naložb in zagotovitev primernosti opreme nameniti 25,3 milijona EUR v obdobju 2013–2014 in do leta 2016 še dodatnih 30 milijonov EUR. Naložbe se načrtujejo na ravni, ki je potrebna za doseganje ciljev finančnih projekcij.
- (35) Družba bo 10 milijonov EUR namenila za zunanje svetovalce, da bi podprla upravljanje denarnega toka in finančno prestrukturiranje.
- (36) Za financiranje ukrepov v okviru poslovnega prestrukturiranja potrebuje 30,3 milijona EUR (npr. odpravnine, stroški prerazporeditve proizvodnih zmogljivosti).

Viri financiranja

- (37) Družba načrtuje, da bo s konverzijo dolga v osnovni kapital v obdobju 2013–2016 ustvarila 70,5 milijona EUR denarnih koristi, in sicer na račun prihrankov pri odplačilu glavnice in obresti. To temelji na predpostavki enoletnega moratorija na odplačilo na začetku obdobja prestrukturiranja (o pogojih finančnega prestrukturiranja še tečejo pogajanja z bankami).
- (38) Načrtovana kupnina od prodaje kmetijskega in energetskega stebra naj bi znašala 31,1 milijona EUR (glej uvodno izjavo 23), dokapitalizacija s strani delničarjev pa še dodatnih 6,5 milijona EUR (glej uvodno izjavo 15).
- (39) Načrt prestrukturiranja ne vsebuje podrobnejših podatkov o revolving posojilu, na podlagi katerega naj bi se po predvidevanjih zagotovil lastni prispevek v višini 60 milijonov EUR.
- (40) Preostali stroški prestrukturiranja naj bi se krili iz unovčitve državnega poročstva iz uvodne izjave 14.

3.4 Povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja

- (41) Ciljni datum za povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja v načrtu za prestrukturiranje ni izrecno določen. Ukrepi prestrukturiranja naj bi se izvedli do leta 2016, finančne projekcije pa zajemajo obdobje do leta 2017. Družba je pripravila finančne projekcije na podlagi optimističnega, realističnega in pesimističnega scenarija. V spodnji tabeli so predstavljeni izbrani podatki finančnih projekcij na podlagi realističnega scenarija.

Tabela 3

Izbrani podatki finančnih projekcij za realističen scenarij (v mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Prihodki od prodaje	402,3	384,3	400	400	400
Čisti dobiček/izguba	- 28,1	- 14,4	- 7,9	- 2,3	- 1,3
Denarni tokovi (skupaj)	- 0,9 ⁽¹⁾	- 31,8	1,0	1,6	- 2,6

	2013	2014	2015	2016	2017
Čista sredstva	17,2	192,0	184,1	181,7	180,4
Donosnost kapitala	- 163,1 %	- 7,5 %	- 4,3 %	- 1,3 %	- 0,7 %

Vir: Načrt prestrukturiranja.

(¹) Za drugo polovico leta 2013.

3.5 Izravnalni ukrepi

- (42) Družba je ponudila izravnalne ukrepe v obliki prodaje kmetijskega in energetskega stebra ter dela stebra strojogradnje in orodjarstva. Navedene odprodaje predstavljajo 18-odstotno zmanjšanje skupne prodaje. Drug izravnalni ukrep, ki se bo uvedel postopoma, je ukinitvev programskega področja medindustrijskih izdelkov ("CIBU"), ki ustvarja 5 % prihodkov avtomobilskega stebra.

IV. OCENA POMOČI

4.1 Obstoj državne pomoči

- (43) V skladu s členom 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica ali se dodeli iz državnih sredstev v kakršni koli obliki in izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z notranjim trgom, če prizadene trgovino med državami članicami.

Konverzija terjatev države iz naslova pomoči za reševanje v obliki državnega poroštva v osnovni kapital ("ukrep 1")

- (44) Priglašeno pomoč v obliki konverzije državnega poroštva v osnovni kapital naj bi odobrilo Ministrstvo za finance. Pomoč zato nedvomno vključuje javna sredstva in jo gre pripisati državi.
- (45) Kapital bo zagotovljen samo enemu podjetju, in sicer družbi Cimos. Družba prejemnica pomoči bo s tem pridobila dodatna likvidnostna sredstva (tj. oproščena bo obveznosti odplačila posojil, najetih na podlagi poroštva), ki jih sama zaradi svojega težkega finančnega položaja ne bi mogla pridobiti na trgu. To potrjuje dejstvo, da družba ni sposobna odplačati niti svojih trenutnih dolgov in se mora z bankami pogajati o prestrukturiranju dolga, še manj pa je sposobna zbrati dodatni kapital. Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da bi bila z ukrepom družbi prejemnici podeljena selektivna prednost.
- (46) Poleg tega bi se zaradi pomoči verjetno izboljšala konkurenčnost družbe na trgih, na katerih ta posluje. Na teh trgih (komponente avtomobilske industrije, strojogradnja in orodjarstvo, energetika in kmetijska oprema) so prisotna konkurenčna podjetja iz drugih držav članic. Zato pomoč izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (47) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč iz člena 107(1) PDEU. Slovenski organi ne oporekajo razvrstitvi ukrepa (konverzija poroštva v osnovni kapital) med državno pomoč.

Dokapitalizacija v višini 6,5 milijona EUR s strani dveh javnih delničarjev družbe Cimos ("ukrep 2")

- (48) Drugi poseg države iz načrta prestrukturiranja je dokapitalizacija v višini 6,5 milijona EUR, ki bi jo izvedla dva javna delničarja družbe, in sicer Modra Zavarovalnica d.d. (4,915 milijona EUR) in D.S.U. d.o.o. (1,585 milijona EUR).
- (49) Tako Modra Zavarovalnica d.d. kot D.S.U. d.o.o. sta v 100-odstotni lasti države, v načrtu za prestrukturiranje pa je potrjeno, da sta obe družbi "publicly controlled entities" (³). Poleg tega je Komisija že v prejšnjih sklepih (⁴) menila, da je mogoče ukrepe različnih slovenskih državnih skladov, vključno z D.S.U. d.o.o., pripisati državi. Ta ugotovitev je med drugim temeljila na državnem lastništvu in nadzoru. Ker se zdi, da so ti argumenti veljavni tudi v obravnavani zadevi, in ker slovenski organi niso odgovorili na zahtevo po utemeljitvi njihove trditve, da ukrep 2 ne vključuje državne pomoči, je predhodno mnenje Komisije, da bi bilo mogoče dokapitalizacijo s strani družb Modra Zavarovalnica d.d. in D.S.U. d.o.o. pripisati državi in da torej vključuje državno pomoč.
- (50) Dokapitalizacija zadeva neposredno in samo družbo Cimos ter je zato očitno selektivna. Slovenski organi trdijo, da se družbi z dokapitalizacijo ne bo podelila nikakršna prednost, saj se lahko šteje, da je odobrena na komercialni podlagi glede na ekonomsko manj ugodne alternativne scenarije. Vendar pa ima Komisija na tej stopnji pomisleke v zvezi z veljavnostjo tega argumenta, oprtega na načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Prvič, slovenski organi niso predložili podrobnih informacij o primerjavi alternativnih scenarijev in ekonomskih prednostih posameznih scenarijev za javne delničarje. Drugič, v tej dokapitalizaciji ne bo sodeloval noben obstoječi zasebni delničar družbe. Tretjič, utemeljitev slovenskih organov ne upošteva dejstva, da bi na ravnanje hipotetičnega zasebnega vlagatelja lahko vplivala možnost, da bo družbi Cimos odobrena državna pomoč (ukrep 1).

(³) Glej npr. stran 75 načrta za prestrukturiranje.

(⁴) Sklep Komisije z dne 19. septembra 2012 v zadevi SA.26379 (C13/2010) (ex NN 17/2010) — Domnevna pomoč podjetju Elan, še neobjavljen, ter Sklep Komisije z dne 20. novembra 2012 v zadevi SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) — Domnevna pomoč družbi Adria Airways, UL C 69, 8.3.2013, str. 4.

- (51) Poleg navedenega bi se zaradi dokapitalizacije verjetno izboljšal konkurenčni položaj družbe na trgih, na katerih so prisotni konkurenti iz drugih držav članic. Zato ta ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljil konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (52) Glede na navedeno Komisija, kljub trditvam slovenskih organov, na tej stopnji meni, da bi lahko ukrep 2 vključeval državno pomoč poleg že priglašene pomoči (ukrep 1).

Prestrukturiranje in konverzija bančnih terjatev do družbe Cimos ("ukrep 3")

- (53) Konverzija dela bančnih terjatev do družbe Cimos v osnovni kapital in 10-letni odlog odplačila (ukrep 3) pomeni dodaten možni javni poseg. Sedem od skupno osmih Club bank je pod državnim nadzorom in imajo več kot 250 milijonov EUR neporavnanih terjatev do družbe (tj. več kot 90 % neporavnane dolga vseh Club bank).
- (54) V zadevi Adria Airways⁽⁵⁾ je Komisija izrazila pomisleke, in sicer je menila, da je mogoče ukrepe takšnih bank pod državnim nadzorom zaradi njihove lastniške strukture in strukture odločanja pripisati slovenski državi. Komisija v obravnavani zadevi ne razpolaga z vsemi potrebnimi informacijami, da bi lahko ocenila možne kazalnike pripisljivosti, kakor so določeni v sodni praksi (glej zlasti sodbo v zadevi Stardust Marine⁽⁶⁾). Slovenski organi niso odgovorili na zahtevo Komisije, naj utemeljijo svojo trditev, da ukrep 3 ne vključuje državne pomoči. Ne glede na navedeno pa glede na razpoložljive informacije ter zlasti glede na lastniško strukturo in upravljanje zadevnih bank⁽⁷⁾ ter dejstvo, da slovenski organi sodelujejo v pogajanjih z Club bankami⁽⁸⁾, v obravnavani zadevi ni mogoče izključiti pripisljivosti njihovih ukrepov državi. Če slovenski organi menijo drugače, so pozvani, da to ustrezno utemeljijo.
- (55) Prestrukturiranje in konverzija dolga sta povezana samo z družbo Cimos ter sta zato očitno selektivna. Slovenski organi trdijo, da dokapitalizacija ne pomeni prednosti za družbo Cimos, saj je sodelovanje bank skladno s preskusom po načelu upnika v tržnem gospodarstvu⁽⁹⁾ in upošteva načelo enakopravnosti upnikov (*pari passu*). Vendar pa ima Komisija na tej stopnji pomisleke v zvezi z veljavnostjo tega argumenta, oprtega na načelo vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Slovenski organi niso upoštevali dejstva, da je med osmimi Club bankami samo ena zasebna banka, ki ima manj kot 10 % skupnih neporavnanih terjatev Club bank. Njena udeležba torej ne more šteti za pomembno z vidika presoje *pari passu*. Poleg tega bi lahko na njeno pripravljenost za sodelovanje v prestrukturiranju vplivala možnost, da bo družbi Cimos odobrena pomoč za prestrukturiranje (ukrep 1), pa tudi precejšnja udeležba javnih upnikov in delničarjev v ukrepih 2 in 3. Povezava med ukrepom 3 in ukrepom 1 je očitna tudi zaradi dejstva, da je (kakor je navedeno v načrtu prestrukturiranja) dokončni znesek ukrepa 1 odvisen od zneska konvertiranega dolga na podlagi ukrepa 3. Poleg tega slovenski organi niso pojasnili, kako se je ocenilo, v kolikšni meri bi bile terjatve poplačane v primeru prestrukturiranja in likvidacije. Glede na navedeno Komisija dvomi, da se na podlagi preskusa po načelu upnika v tržnem gospodarstvu lahko šteje, da ukrep 3 ne vključuje pomoči.
- (56) Poleg navedenega bi se zaradi prestrukturiranja in konverzije dolga verjetno izboljšal konkurenčni položaj družbe na trgih, na katerih so prisotni konkurenti iz drugih držav članic. Zato ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljil konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.
- (57) Glede na navedeno Komisija, kljub trditvam slovenskih organov, na tej stopnji meni, da bi lahko ukrep 3 vključeval državno pomoč poleg že priglašene pomoči (ukrep 1).

Pravna podlaga za oceno združljivosti pomoči

- (58) Člen 107(3)(c) PDEU določa, da se državna pomoč lahko dovoli, če je odobrena za spodbujanje razvoja nekaterih gospodarskih sektorjev, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (59) Slovenski organi so ukrepe priglasili kot pomoč za prestrukturiranje na podlagi smernic o pomoči za reševanje in prestrukturiranje⁽¹⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice). Glede na predhodni sklep Komisije o pomoči za reševanje družbi Cimos in finančne težave te družbe, ki so opisane v nadaljevanju, se Komisija strinja, da obravnavana zadeva vključuje pomoč za prestrukturiranje, ki jo je treba presoditi glede na merila iz smernic, da bi se ugotovilo, ali je lahko združljiva z notranjim trgovom v skladu s členom 107(3)(c) PDEU.

⁽⁵⁾ Sklep Komisije z dne 20. novembra 2012 v zadevi SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) — Domnevna pomoč družbi Adria Airways, UL C 69, 8.3.2013, str. 4.

⁽⁶⁾ Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C-482/99 Francoska republika proti Komisiji (Stardust Marine), ZOdl. 2002 I-04397.

⁽⁷⁾ Državni sekretar na Ministrstvu za finance je na primer neizvršni direktor upravnega odbora DUTB, ki ima več kot 64 milijonov EUR neporavnanih terjatev do družbe Cimos (glej <http://www.dutb.eu/en/about-us/organisation>); poleg tega SID, ki je prav tako Club banka z več kot 65 milijonov EUR neporavnanih terjatev do družbe Cimos, deluje kot izvozno-razvojna banka in kot pooblaščen slovenska izvozno-kreditna agencija, katere edini delničar je Republika Slovenija (<http://www.sid.si/about-sid-bank/General-information>).

⁽⁸⁾ Glej dopis slovenskih organov z dne 6. februarja 2014.

⁽⁹⁾ Slovenski organi ocenjujejo, da bi banke prejele približno 50 centov na 1 EUR pri uspešnem prestrukturiranju družbe v primerjavi s 17 centi na 1 EUR pri likvidaciji.

⁽¹⁰⁾ Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah, UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

4.2 Zakonitost pomoči za prestrukturiranje

- (60) V skladu s členom 3 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽¹¹⁾ se pomoč ne sme izvršiti, dokler Komisija ne sprejme ali se šteje, da je sprejela, sklep o odobritvi takšne pomoči ("obveznost mirovanja").
- (61) V skladu z načrtom prestrukturiranja je bila konverzija državnega poročstva v osnovni kapital načrtovana za začetek leta 2014. Vendar po informacijah, s katerimi razpolaga Komisija, pomoč za prestrukturiranje družbi Cimos do danes še ni bila podeljena. Zato se zdi, da Slovenija za zdaj izpolnjuje obveznost mirovanja.

4.3 Upravičenost do pomoči za prestrukturiranje

4.3.1 Podjetje v težavah

- (62) V skladu s točkama 12(a) in 14 smernic so do pomoči za prestrukturiranje upravičena samo podjetja v težavah. Da bi se podjetje štelo kot podjetje v težavah, mora izpolnjevati merila iz točke 10 ali 11 smernic.
- (63) V skladu s točko 10 smernic velja, da je podjetje v težavah, kadar:
- (a) gre za družbo z omejeno odgovornostjo, pri kateri je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtnina tega kapitala;
 - (b) gre za podjetje, v katerem imajo vsaj nekateri člani neomejeno odgovornost za dolg podjetja, v katerem je več kot polovica kapitala v računovodskih bilancah izginila in v katerem je bila v zadnjih dvanajstih mesecih izgubljena več kot četrtnina tega kapitala;
 - (c) ne glede na vrsto zadevnega podjetja, če po domači zakonodaji izpolnjuje merila za uvedbo kolektivnih postopkov zaradi insolventnosti.
- (64) Komisija ugotavlja, da Cimos kot družba z omejeno odgovornostjo izpolnjuje merilo iz točke 10(a) smernic. Glede na konsolidirane računovodske izkaze na dan 31. decembra 2012 je družba izgubila več kot polovico osnovnega kapitala (108 %), od tega več kot eno četrtnino v preteklih 12 mesecih (137 %) ⁽¹²⁾. Komisija zato meni, da Cimos šteje za podjetje v težavah na podlagi točke 10(a) smernic.
- (65) V skladu s točko 12 smernic novoustanovljena podjetja niso upravičena do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje. Podjetje praviloma velja za novoustanovljeno v prvih treh letih od začetka poslovanja na zadevnem področju dejavnosti. Družba Cimos je začela poslovati leta 1972. V sedanji pravno-organizacijski obliki je registrirana od leta 1975 in vse od takrat posluje na istem področju dejavnosti, zato je ni mogoče šteti za novoustanovljeno podjetje.
- (66) V skladu s točko 13 smernic podjetje, ki pripada večji poslovni skupini ali ga ta skupina prevzame, navadno ni upravičeno do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, razen če se lahko dokaže, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko odpravila skupina sama.
- (67) Družba Cimos ne pripada večji poslovni skupini niti ni v postopku takega prevzema. Zato merila iz točke 13 smernic ne izključujejo njene upravičenosti do pomoči za prestrukturiranje.
- (68) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je družba Cimos podjetje v težavah in je upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

4.3.2 Načelo enkratnosti pomoči

- (69) V skladu s točko 73 smernic Komisija ne bo dovolila ponovne pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, če je zadevno podjetje v preteklosti že prejelo pomoč za reševanje ali prestrukturiranje, vključno z nepriglašeno pomočjo, in je minilo manj kot 10 let od dodelitve pomoči za reševanje, od konca obdobja prestrukturiranja ali od prekinitve izvajanja načrta prestrukturiranja (kar nastopi pozneje).
- (70) Slovenski organi so Komisijo obvestili, da družba poleg priglašene pomoči za reševanje, ki jo je odobrila Komisija (glej uvodno izjavo 1), ni prejela pomoči za reševanje ali prestrukturiranje v zadnjih desetih letih.

4.4 Združljivost pomoči za prestrukturiranje

4.4.1 Povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja

- (71) Da bi bil ukrep pomoči združljiv na podlagi točk 34–37 smernic, mora načrt za prestrukturiranje povrniti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v razumnem roku in na podlagi realnih predpostavk glede prihodnjih pogojev poslovanja. Načrt bi moral družbi omogočiti, da po prestrukturiranju pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, pričakovana donosnost kapitala pa mora biti dovolj visoka, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu. Komisija je opredelila naslednja vprašanja, ki zbujajo dvom glede izpolnjevanja navedenih pogojev s strani družbe Cimos.

⁽¹¹⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1, z naknadnimi spremembami.

⁽¹²⁾ Izguba kapitala v preteklih 12 mesecih je večja od skupne izgube kapitala, saj je družba beležila dobičke iz prejšnjih let.

- (72) V načrtu prestrukturiranja ni izrecno določen ciljni datum za povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja (ukrepi prestrukturiranja naj bi se izvajali do leta 2016). V skladu s finančnimi projekcijami naj bi družba na podlagi realističnega scenarija ustvarjala čisto izgubo v celotnem obdobju projekcij in imela negativen skupni denarni tok v letih 2013, 2014 in 2017 (zadnje leto obdobja projekcij, tj. po koncu prestrukturiranja). Na podlagi teh projekcij družba po prestrukturiranju ne bo mogla kriti vseh svojih stroškov. Prav tako bo družba po napovedih beležila negativno donosnost kapitala (čisti dobiček/kapital) v celotnem obdobju projekcij. Družba glede na te podatke ne bo sposobna samostojnega konkuriranja na trgu. Glede na zgoraj navedeno je malo verjetno, da bo načrt prestrukturiranja omogočil povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe.
- (73) Povrnitev sposobnosti preživetja temelji na predpostavki, da bodo banke pristale na prestrukturiranje in pretvorbo svojih terjatev v višini 171 milijonov EUR v osnovni kapital družbe ter na 10-letni odlog in enkratno odplačilo dodatnih 80–100 milijonov EUR posojil po načelu "bullet". Vendar pa okvirna pogodba o pogojih takšnega prestrukturiranja dolga še ni bila sklenjena. Čeprav naj bi bila okvirna pogodba po načrtih podpisana do konca leta 2013, so slovenski organi v dopisu z dne 6. februarja 2014 navedli, da pogajanja še potekajo, vendar se Club bankam, delničarjem, državi in družbi še ni uspelo dogovoriti o vsebinskih pogojih okvirne pogodbe. Kakor je navedeno v načrtu prestrukturiranja, še ni jasno, v kolikšnem obsegu in pod kakšnimi pogoji bodo banke pristale na prestrukturiranje dolga. Zato je na tej stopnji malo verjetno, da so predpostavke iz načrta prestrukturiranja glede prestrukturiranja dolga realne.
- (74) Kar zadeva 10-letni odlog in enkratno odplačilo 80–100 milijonov EUR posojil z obračunanimi obrestmi po načelu "bullet", tudi ob predpostavki, da se bodo banke strinjale s takšnim odlogom, ni jasno, na kakšni podlagi slovenski organi sklepajo, da bo družba sposobna odplačati dolg. Finančne projekcije zajemajo samo obdobje do leta 2017 in ne upoštevajo finančnega učinka odplačila. Slovenske organe pozivamo, naj svojo predpostavko, da bo družba lahko odplačala odloženi dolg z obračunanimi obrestmi in da bo še vedno sposobna preživetja, kvantitativno podprejo (tj. z ustreznim podaljšanjem obdobja finančnih projekcij ali upoštevanjem amortizacije ustreznega dela obveznosti v vsakem poslovnem letu na podlagi sedanjih projekcij).
- (75) Glede na načrt bi bila vrednost poplačila terjatev bank pri uspešnem prestrukturiranju približno 50 centov na 1 EUR. Čeprav delni odbitek dolga ne izključuje povrnitve dolgoročne sposobnosti preživetja, pa glede na pogajanja, ki trenutno potekajo z bankami, pričakovanja, da bodo te — tudi v primeru uspešnega prestrukturiranja — izterjale le 50 % svojih terjatev, povzročajo dodatne dvome, da bodo upnice pristale na pogoje prestrukturiranja dolga, na katerih temelji načrt za prestrukturiranje.
- (76) Poleg tega je iz neodvisnega pregleda poslovanja skupine Cimos, ki ga je pripravilo podjetje za finančno svetovanje A&M⁽¹³⁾ (v nadaljnjem besedilu: "pregled A&M"), razvidno, da zgoraj opisani finančni ukrepi ne zadostujejo za preobrat v poslovanju podjetja, saj so potrebna precejšnja denarna sredstva za vnaprejšnje financiranje naložb in stroškov, povezanih z izvajanjem programa poslovnega prestrukturiranja skupine. V skladu s pregledom A&M bi bilo treba preučiti možnosti za novo financiranje z dolgom, ki bi bil nadrejen vsem obstoječim dolgovom (super-senior debt financing), da bi se zagotovila kratkoročna likvidnost družbe, ki bi ji omogočala izboljšati poslovanje, ustvariti denarni tok iz poslovanja in servisirati preostali dolg (v obdobju po prestrukturiranju). To očitno pomanjkanje zadostnih finančnih sredstev povzroča dodaten dvom glede zmožnosti načrta prestrukturiranja, da povrne dolgoročno sposobnost preživetja družbe.
- (77) Vzporedno z okvirno pogodbo o prestrukturiranju finančnih obveznosti se družba pogaja s posameznimi bilateralnimi posojilodajalci (non-Club Banks), pri čemer se želi dogovoriti za enake pogoje in roke kot s konzorcijem Club bank. Po pričakovanjih slovenskih organov naj bi več kot 50 % bilateralnih bank pristalo na prestrukturiranje. Za zdaj ni jasno, kakšen je status teh pogajanj ter kakšen bi bil finančni učinek tega prestrukturiranja in ali je bil ta upoštevan v finančnih projekcijah. Če ni bil, bi bila povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja še bolj vprašljiva, saj se zdi, da dvostranska pogajanja napredujejo še počasneje kot pogajanja o okvirni pogodbi.
- (78) V finančnih projekcijah na podlagi realističnega scenarija naj bi kupnina od prodaje družbe *Litostroj Power* (energetski steber družbe Cimos) znašala 30 milijonov EUR. Na nekem drugem mestu v načrtu prestrukturiranja je kupnina od prodaje zadevnega stebra ocenjena na 10–30 milijonov EUR. Predpostavka višje vrednosti v projekcijah ni bila utemeljena. Slovenske organe pozivamo, da to domnevo utemeljijo in predložijo najnovejše informacije o postopku prodaje, ki naj bi bil zaključen do marca 2014.
- (79) Poleg navedenega stroški in ocenjeni finančni učinek nekaterih ukrepov za poslovno prestrukturiranje niso jasni. Načrt zlasti ne vključuje finančnega učinka ukrepov za prestrukturiranje človeških virov, konsolidacije proizvodnje livarskih zlitin ter krepitve vlog in odgovornosti znotraj programskih področij. Zato ni mogoče preveriti vseh predpostavk, na katerih temeljijo zadevni ukrepi.
- (80) Glede na navedeno Komisija dvomi, da bo priglašeni načrt prestrukturiranja omogočil povrnitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe.

⁽¹³⁾ Pregled "A&M Cimos Group Independent Business Review" z dne 28. oktobra 2013 je pripravilo svetovalno podjetje Alvarez & Marsal, da bi družbo podprlo pri pogajanjih z upniki glede prestrukturiranja.

4.4.2 Preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence

- (81) V skladu s točkami 38 do 42 smernic je treba sprejeti ustrezne ukrepe, da se negativni učinki pomoči na pogoje trgovanja čim bolj omejijo. Pomoč ne sme neupravičeno izkrivljati konkurence. Ukrepi lahko vključujejo prodajo premoženja, zmanjšanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjšanje vstopnih ovir na zadevnih trgih. Prenehanje dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo, ne more škodovati za veljaven izravnalni ukrep. Poleg tega Komisija v skladu s točko 7 smernic zahteva izravnalne ukrepe, s katerimi se kar najbolj zmanjša učinek na konkurente.
- (82) Slovenski organi so navedli, da se lahko pomoč za prestrukturiranje družbi Cimos odobri brez izravnalnih ukrepov, saj je tržni delež družbe majhen oz. zanemarljiv in se družba nahaja na območju, ki lahko prejme pomoč. Slovenski organi svojo utemeljitev opirajo na podatek, da je delež prodaje, ki jo ustvari družba Cimos na evropskem trgu dobaviteljev avtomobilske industrije, približno 0,5-odstoten.
- (83) Vendar pa Komisija ugotavlja, da je po podatkih, ki so jih slovenski organi navedli v priglasitvi pomoči za reševanje družbe Cimos, delež družbe na trgu komponent centralnih ohišij in ohišij turbin 20–33 % ter na trgu za druge družine izdelkov 15 %⁽¹⁴⁾. Takšnih tržnih deležev ni mogoče šteti za zanemarljive.
- (84) Poleg tega Komisija ne more sprejeti izračuna tržnih deležev na podlagi opredelitve trga, ki zajema celotni evropski trg dobaviteljev avtomobilske industrije, ne glede na proizvode, ki se dobavljajo. Standardna praksa Komisije je, da razlikuje med različnimi ločenimi trgi za avtomobilske dele, pri čemer upošteva namen in tehnične značilnosti zadevnih izdelkov ter posledično nadomestljivost ponudbe in povpraševanja⁽¹⁵⁾.
- (85) Komisija poleg tega ugotavlja, da so v skladu s točko 56 smernic pogoji za odobritev pomoči manj strogi glede izvajanja izravnalnih ukrepov na območjih, ki lahko prejmejo pomoč, vendar se še vedno uporabljajo, tudi če se upoštevajo potrebe regionalnega razvoja.
- (86) Komisija zato meni, da so izravnalni ukrepi potrebni in da bi morali biti takšni, da se omejijo negativni učinki pomoči.
- (87) Družba je predlagala izravnalne ukrepe v obliki prodaje kmetijskega in energetskega stebra ter dela stebra strojegradnje in orodjarstva. Navedeni segmenti predstavljajo do 18-odstotno zmanjšanje skupne prodaje. Drug izravnalni ukrep, ki se bo uvedel postopoma, je ukinitvev programskega področja medindustrijskih izdelkov ("CIBU"), ki ustvarja 5 % prihodkov avtomobilskega stebra.
- (88) V skladu s sodno prakso veljajo za zadostne le izravnalni ukrepi, ki vplivajo na prisotnost prejemnika pomoči na njegovem glavnem trgu⁽¹⁶⁾. Poleg navedenega je v točki 40 smernic določeno, da bi morali biti izravnalni ukrepi izvedeni na trgu ali trgih, na katerih bo imelo podjetje po prestrukturiranju pomemben položaj. Zdi se, da bi bila med predlaganimi izravnalnimi ukrepi samo likvidacija CIBU lahko povezana z glavnim trgov. Po drugi strani pa se po podatkih iz načrta za prestrukturiranje v okviru programskega področja CIBU izdelujejo tudi proizvodi, ki niso namenjeni samo za avtomobilsko industrijo, kot so kanalizacijski pokrovi in podstavki za senčnike. Zato je povezava CIBU z glavnim trgov vprašljiva. Slovenski organi so pozvani, naj utemeljijo, zakaj je CIBU po njihovem mnenju povezan z glavnim trgov, in predložijo natančen časovni raspored za predvideno postopno zaprtje tega programskega področja.
- (89) Poleg navedenega ukinitvev dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo, ne more škodovati za zmanjšanje zmogljivosti ali tržne prisotnosti za namene ocene izravnalnih ukrepov. V tem okviru velja omeniti, da slovenski organi niso predložili informacij o dobičkonosnosti CIBU, med tem ko je kmetijski steber leta 2012 beležil čisto izgubo v višini 800 000 EUR. Slovenski organi bi zato morali predložiti ustrezne podatke o dobičkonosnosti in (po potrebi) utemeljiti, zakaj zadevne dejavnosti niso ustvarjale izgube pred prestrukturiranjem.

4.4.3 Pomoč, omejena na najmanjšo vsoto, lastni prispevek

- (90) V skladu s točkami 43–45 smernic mora biti pomoč strogo omejena na najmanjši potrebni znesek, ki omogoča prestrukturiranje podjetja. Od upravičenca do pomoči se pričakuje, da bo znatno prispeval k financiranju prestrukturiranja, in sicer iz lastnih sredstev, vključno s prodajo premoženja, ali z zunanjim financiranjem po tržnih pogojih. Takšen prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse pričakovane prihodnje dobičke, kot je denarni tok, in je znamenje, da trgi verjamejo v izvedljivost povrnitve sposobnosti preživetja podjetja. Za velika podjetja, kot je Cimos, mora biti delež prispevka iz lastnih sredstev najmanj 50 % stroškov prestrukturiranja.

⁽¹⁴⁾ Glej uvodno izjavo 36 Sklepa o pomoči za reševanje.

⁽¹⁵⁾ Glej na primer sklepe o združitvah Komisije v zvezi z različnimi proizvajalci avtomobilskih delov (od novejših sklepov glej npr. Zadevo št. COMP/M.6876 — Sumitomo Electric Industries/Anvis Group (sistemi za dušenje vibracij), Zadevo št. COMP/M.6748 — MAGNA/IXETIC (vakuumske črpalke in črpalke za olje v menjalniku), Zadevo št. COMP/M.6207 — GESTAMP/TKMF (nosilni sklopi okvirjev, nožni krmilni elementi in sistemi tečajev).

⁽¹⁶⁾ Sodba z dne 14. februarja 2012 v združenih zadevah T-115/09 in T-116/09 *Electrolux AB in Whirlpool Europe BV proti Evropski komisiji* (FagorBrandt), ZOdl. II-000.

- (91) Družba Cimos je izjavila, da njen lastni prispevek predstavlja 82,8 % skupnih stroškov prestrukturiranja in je sestavljen iz naslednjih virov:

Vir	Znesek v mio. EUR
(a) Konverzija obstoječega dolga v osnovni kapital ("ukrep 3")	70,5
(b) Revolving posojilo	60
(c) Prodaja energetskega stebra	30
(d) Dokapitalizacija s strani javnih delničarjev ("ukrep 2")	6,5
(e) Prodaja kmetijskega stebra	1,1
Priglašeni skupni lastni prispevek (v % stroškov prestrukturiranja)	168,1 (82,8 %)
Državna pomoč (v % stroškov prestrukturiranja)	35 (17,2 %)

- (92) Kar zadeva konverzijo obstoječega dolga v osnovni kapital, znesek 70,5 milijona EUR predstavlja pričakovane denarne koristi družbe v obdobju 2013–2016 na podlagi prihrankov pri odplačilu glavnice in obresti zaradi izvajanja ukrepov finančnega prestrukturiranja ter ob predpostavki enoletnega moratorija na odplačilo. Na podlagi dosedanjih informacij je vprašljivo, ali se to lahko šteje kot resničen prispevek iz lastnih sredstev. Prvič, potencialne denarne koristi niso "realne, tj. dejanske", saj jih bo mogoče realizirati šele v prihodnosti. Drugič, potencialne koristi so ocenjene ob predpostavki, da bodo banke pristale ne pogoje za prestrukturiranje dolga iz načrta prestrukturiranja. Ker dogovor z bankami še ni bil dosežen in pogajanja zaostajajo za načrtom, taka predpostavka ni zelo zanesljiva. Poleg tega ni jasno, kako je bila določena vrednost 70,5 milijona EUR.
- (93) Hkrati se zdi, da je konverzija obstoječega dolga v osnovni kapital kot vir lastnega prispevka vprašljiva, saj lahko vključuje državno pomoč (glej oddelek 4.1).
- (94) Kar zadeva revolving posojilo, načrt prestrukturiranja o tem ne vsebuje informacij in slovenski organi še niso odgovorili na zahtevo Komisije po pojasnilu v zvezi s tem posojilom. Zato ni dokazov, na podlagi katerih bi se lahko ocenila ustreznost tega vira lastnega prispevka.
- (95) Kar zadeva prodajo energetskega stebra, so slovenski organi sporočili, da se z družbo o odkupu pogajajo trije ponudniki in da je sklenitev prodajne pogodbe predvidena v marcu 2014. To ni zadosten dokaz, da bi se kupnina od prodaje energetskega stebra lahko štela za dejanski vir lastnega prispevka, zlasti ker se zdi, da prednostni upniki niso odobrili uporabe kupnine od prodaje nestrateških dejavnosti družbe za financiranje njenega poslovanja⁽¹⁷⁾. Poleg tega je bila kupnina od prodaje morda ocenjena previsoko, kakor je pojasnjeno v uvodni izjavi 69. Da bi se kupnina od prodaje upoštevala kot prispevek iz lastnih sredstev, bi morali slovenski organi predložiti zanesljivejše dokaze, npr. podpisano prodajno pogodbo ali oceno vrednosti s strani neodvisnega strokovnjaka.
- (96) Po drugi strani bi se tudi kupnina od prodaje CIBU in segmenta strojogradnje in orodjarstva potencialno lahko štela za prispevek iz lastnih sredstev, vendar bi morali slovenski organi to podpreti z zanesljivimi dokazi, npr. s podpisano prodajno pogodbo ali oceno vrednosti s strani neodvisnega strokovnjaka.
- (97) Kar zadeva dokapitalizacijo, v kateri naj bi sodelovala javna delničarja Modra Zavarovalnica d.d. in D.S.U. d.o.o. (ukrep 2), ni mogoče izključiti, da bi lahko prav tako vključevala državno pomoč (glej oddelek 4.1).
- (98) Glede na navedeno Komisija na tej stopnji meni, da edini nesporni prispevek iz lastnih sredstev predstavlja kupnina od prodaje kmetijskega stebra v znesku 1,1 milijona EUR, kar je 0,5 % priglašeni stroškov prestrukturiranja v skupni vrednosti 203,1 milijona EUR.
- (99) Pomoč v višini 35 milijonov EUR, ki so jo priglasili slovenski organi, je dokapitalizacija iz naslova pomoči za reševanje. Vendar pa bi se v primeru, da bi ukrep 2 in (delno) ukrep 3 prav tako pomenila državno pomoč (kot je opisano zgoraj), znesek pomoči povečal in presegel 200 milijonov EUR, s čimer bi se občutno povečala znesek potrebnega prispevka iz lastnih sredstev in obseg izravnalnih ukrepov, da bi bila pomoč ocenjena koz združljiva.
- (100) Iz navedenih razlogov Komisija dvomi, da je družba Cimos zagotovila zadosten prispevek iz lastnih sredstev k prestrukturiranju v skladu s točko 44 smernic. Zainteresirane tretje strani poziva, naj v zvezi s tem predložijo pripombe.
- (101) Iz zgoraj navedenih razlogov ima Komisija na tej stopnji preiskave pomisleke glede združljivosti priglašene ukrepa z notranjim trgom ter slovenske organe in vse zainteresirane strani poziva, da predložijo svoje pripombe. Komisija zlasti poziva slovenske organe in zainteresirane strani, naj predložijo pripombe glede razvrstitve dokapitalizacije družbe Cimos s strani dveh njenih javnih delničarjev (ukrep 2) ter prestrukturiranja in konverzije bančnih terjatev, vključno s terjatvami bank v državni lasti (ukrep 3), med ukrepe državne pomoči.

⁽¹⁷⁾ Pregled A&M (stran 13).

Glede na navedeno Komisija v skladu s postopkom iz člena 108(2) PDEU poziva slovenske organe, da v enem mesecu od datuma prejema tega dopisa predložijo svoje pripombe in zagotovijo vse informacije, ki bi lahko pomagale pri oceni združljivosti zadevnega ukrepa s pravili o državni pomoči. Od slovenskih organov zahteva, da izvod tega dopisa nemudoma posredujejo potencialnemu prejemniku pomoči.

Komisija bi želela opomniti slovenske organe, da ima člen 108(3) PDEU odločilni učinek, in opozoriti na člen 14 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999, ki določa, da se lahko vsa nezakonita pomoč izterja od prejemnika.

Komisija opozarja slovenske organe, da bo o tem seznanila zainteresirane strani z objavo tega dopisa in njegovega povzetka v *Uradnem listu Evropske unije*. Prav tako bo obvestila zainteresirane strani v državah Efte, ki so podpisnice sporazuma EGP, in sicer z objavo obvestila v dodatku EGP k *Uradnemu listu Evropske unije*, Nadzornemu organu Efte pa bo poslala izvod tega dopisa. Vse zainteresirane strani bodo povabljene, da predložijo svoje pripombe v enem mesecu po objavi tega dopisa.»

STATLIGT STÖD — ITALIEN

Statligt stöd nr SA.32953 (2014/C) (ex 2014/NN — ex 2011/CP) — Stödåtgärder till förmån för Trenitalia S.p.A.

Statligt stöd nr SA.32179 (2014/C) (ex 2014/NN — ex 2010/CP) — Stödåtgärder till förmån för Trenitalia S.p.A. och FS Logistica S.p.A.

Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2014/C 156/08)

Genom den skrivelse, daterad den 27 mars 2014, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovannämnda åtgärder.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på ovannämnda stöd. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
Madou 12/59
1049 Bryssel
Belgien
Fax + 32 (0)2 29 61242

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING**Förfarande**

Klagomålet rörande åtgärderna inom ramen för det statliga stödet nr SA 32179 registrerades den 29 december 2010. Italien lämnade information den 1 april 2011, den 12 juli 2011 och den 31 januari 2012.

Klagomålet rörande åtgärderna inom ramen för det statliga stödet nr SA 32953 registrerades den 18 april 2011. Italien lämnade information den 31 januari 2012, den 11 april 2012, den 8 januari 2013 och den 17 januari 2013.

Beskrivning

De åtgärder inom ramen för det statliga stödet nr SA. 32179 som avses

Italien påstås kostnadsfritt ha överfört järnvägsinfrastruktur tillgångar från infrastrukturförvaltaren RFI, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., till två transportföretag verksamma på marknaden för godstransporter på järnväg, Trenitalia S.p.A. och FS Logistica S.p.A., som både ingår i det etablerade italienska järnvägsbolaget Ferrovie dello Stato. Följande överföringar påstås ha gjorts: 268,7 miljoner euro till FS Logistica 2007, 151,8 miljoner euro till FS Logistica 2008, 621 miljoner euro till Trenitalia 2009 och 3,2 miljoner euro till FS Logistica 2010. Ingen värdering av marknadspriset av dessa tillgångar ska ha gjorts.

Italien anser att dessa transaktioner utgör en omfördelning av tillgångar som måste betraktas som en del av den omstrukturering av järnvägskoncernen som ägde rum i början av 2000-talet.

De åtgärder inom ramen för det statliga stödet nr SA. 32953 som avses

Italien påstås ha kompenserat det etablerade transportföretaget Trenitalia för den allmänna trafikplikten inom godstransport sedan 2000. Tre avtal har undertecknats mellan ministeriet för infrastruktur och transport och Trenitalia flera år efter införandet av den tillhandahållna tjänsten. En kompensation på 1,170 miljoner euro påstås totalt ha betalats ut till Trenitalia av staten mellan 2001 och 2010 (tillgängliga uppgifter), vilket påstås överstiga den totala kostnaden för den tillhandahållna tjänsten.

Italien motiverar beslutet att anförtro den allmänna trafikplikten åt Trenitalia med behovet av att ha en universell leverantör av godstransporttjänster från/till södra Italien i syfte att bibehålla och stärka den regionala sammanhållningen och den territoriella balansen.

Bedömning

I detta skede av förfarandet anser kommissionen att åtgärderna i fråga utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 EUF-fördraget, och kommissionen har ännu inte funnit några relevanta argument för att åtgärderna är förenliga med den inre marknaden.

När det gäller överföringarna av tillgångar mellan bolag i koncernen anser kommissionen att de utgör statligt stöd till Trenitalia, eftersom de har gjorts kostnadsfritt.

När det gäller ersättning för den allmänna trafikplikten hyser kommissionen tvivel vad gäller nödvändigheten av att införa allmän trafikplikt för godstransport i en stor del av Italien, däribland på internationella linjer. På grundval av tillgänglig information förefaller Trenitalias trafikplikt dessutom inte vara korrekt definierad, och företaget kan eventuellt ha erhållit överkompensation.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

SJÄLVA SKRIVELSEN

«Con la presente la Commissione si prega informare l'Italia che, dopo avere esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane in merito alle misure menzionate in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE").

1. PROCEDIMENTO

1.1. SA.32179 (2014/NN — ex 2010/CP) — Misure di aiuti di Stato a favore di Trenitalia SpA e FS Logistica SpA

- (1) Il 29 dicembre 2010 la Commissione ha ricevuto una denuncia in merito a un presunto aiuto di Stato concesso dallo Stato italiano a Trenitalia S.p.A. ("Trenitalia") per il tramite di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ("RFI"), società che appartengono entrambe al gruppo Ferrovie dello Stato ("gruppo FS"). Secondo il denunciante, Trenitalia e altre società del gruppo FS avrebbero beneficiato di un aiuto di Stato sotto forma di trasferimento a titolo gratuito, da parte di RFI, di alcuni asset dell'infrastruttura ferroviaria. La denuncia è stata protocollata con il numero SA.32179 (2014 NN — ex 2010/CP).
- (2) L'11 febbraio 2011 la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane copia della denuncia, chiedendo informazioni in merito a quanto asserito dal denunciante. L'Italia ha fornito una risposta parziale il 1° aprile 2011.
- (3) Poiché la comunicazione del 1° aprile 2011 non forniva risposta ai quesiti di cui alle lettere da a) a g) del punto 2 della richiesta di informazioni dell'11 febbraio 2011, il 14 giugno 2011 la Commissione ha inviato all'Italia un sollecito per richiedere le informazioni mancanti cui l'Italia ha risposto il 12 luglio 2011.
- (4) Con lettera del 24 novembre 2011 la Commissione ha chiesto all'Italia di trasmettere informazioni supplementari. L'Italia ha replicato a tale richiesta in data 31 gennaio 2012.

1.2. SA. 32953 (2014 NN — ex 2011/CP) — Misure di aiuti di Stato a favore di Trenitalia SpA

- (5) Il 18 aprile 2011 la Commissione ha ricevuto una denuncia in merito a un presunto aiuto di Stato concesso dallo Stato italiano a Trenitalia sotto forma di compensazione incompatibile per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel trasporto ferroviario di merci. La denuncia è stata protocollata con il numero SA.32953 (2014 NN — ex 2011/CP).
- (6) Il 20 settembre 2011 il denunciante ha fornito informazioni supplementari a sostegno delle proprie affermazioni.
- (7) Con lettera del 18 ottobre 2011 la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane copia della denuncia, chiedendo informazioni riguardo alla presunta misura. L'Italia ha fornito una risposta parziale il 31 gennaio 2012 (con allegati datati 6 febbraio 2012, pervenuti alla Commissione il 17 febbraio 2012).
- (8) Poiché le autorità italiane non avevano risposto ai quesiti da 1 a 8 della richiesta di informazioni del 18 ottobre 2011, il 22 febbraio 2012 la Commissione ha inviato un sollecito per richiedere le informazioni mancanti.
- (9) L'11 aprile 2012 l'Italia ha fornito ulteriori informazioni riguardanti la richiesta della Commissione del 18 ottobre 2011.
- (10) Il 29 ottobre 2012 la Commissione ha chiesto all'Italia informazioni supplementari. L'Italia ha risposto l'8 gennaio 2013 e ha inviato altri allegati, datati 11 gennaio 2013 e pervenuti alla Commissione il 17 gennaio 2013.

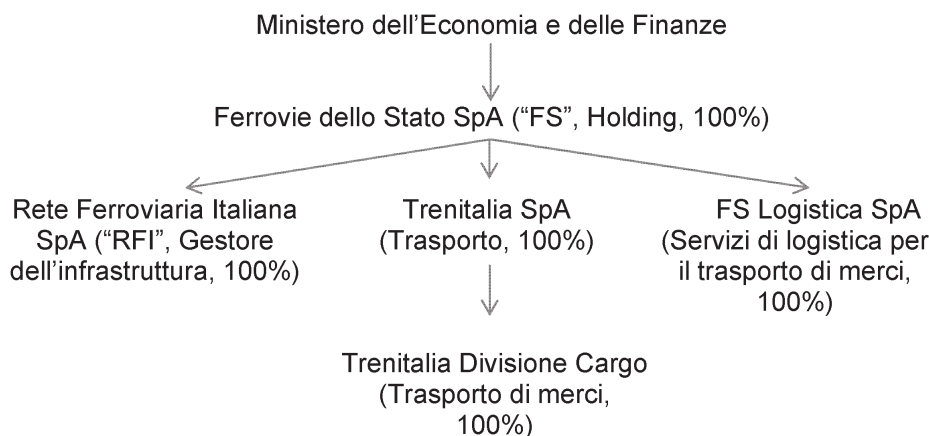
2. DESCRIZIONE DELLE MISURE

2.1. Struttura del gruppo ferroviario storico nazionale

- (11) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio⁽¹⁾, nella sua versione originale, ha dato inizio alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, istituendo un diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria a beneficio delle imprese di trasporto. L'istituzione di tale diritto di accesso è stata accompagnata dal principio della separazione fra la gestione dell'infrastruttura e l'attività relativa ai servizi di trasporto. Siffatto principio di separazione riguardava non le strutture, bensì le funzioni, e più precisamente la funzione contabile. La direttiva prevede semplicemente la possibilità e non l'obbligo di realizzare la separazione mediante la creazione di organiche distinte all'interno di una stessa impresa o assegnando la gestione dell'infrastruttura a un soggetto distinto.

⁽¹⁾ In linea di principio, la direttiva 91/440/CEE doveva essere attuata dagli Stati membri entro il 1° gennaio 1993.

- (12) Nel periodo 2000-2001 l'Italia ha sottoposto il suo operatore ferroviario storico Ferrovie dello Stato S.p.A. a un riorganizzazione aziendale, creando due soggetti distinti responsabili della gestione dell'infrastruttura (RFI) e dell'attività di trasporto ferroviario (Trenitalia).
- (13) La nuova struttura del gruppo FS è la seguente ⁽²⁾:



- (14) A seguito della ristrutturazione del gruppo e della costituzione di RFI, Trenitalia e FS Logistica, le infrastrutture dell'ex società Ferrovie dello Stato S.p.A. sono state trasferite a RFI (compresi terminali, impianti, scali merci e centri di manutenzione). RFI è attualmente incaricata della gestione dell'infrastruttura.
- (15) Trenitalia è attualmente la più grande impresa ferroviaria in Italia ed è attiva nel trasporto ferroviario sia a media e lunga percorrenza che metropolitano e regionale, di passeggeri e merci. I servizi di trasporto merci sono forniti per il tramite della sua divisione Trenitalia Cargo, che gestisce i servizi di trasporto merci in Italia e all'estero nelle modalità di trasporto convenzionale e combinato. Nel 2012 la divisione ha trasportato 34,3 milioni di treni*km (-1,8% rispetto al 2011) e ha realizzato ricavi pari a 493,9 milioni di EUR (-5,9% rispetto al 2011) ⁽³⁾.
- (16) FS Logistica fornisce servizi di logistica nel settore del trasporto di merci, comprendenti trasporto ferroviario, trasporto intermodale, deposito e handling.

2.2. Il trasporto ferroviario di merci in Italia

- (17) Nell'Unione il trasporto ferroviario di merci, a livello sia nazionale che internazionale, può essere ritenuto pienamente liberalizzato dal 1° gennaio 2007. Ciò significa che una società ferroviaria abilitata, munita della necessaria certificazione di sicurezza, può chiedere che le siano date capacità e offrire servizi nazionali e internazionali di trasporto merci su rotaia nell'intera Unione.
- (18) In Italia il trasporto ferroviario di merci può ritenersi integralmente liberalizzato dal 2003, a seguito dell'adozione del decreto legislativo (D.Lgs.) 8 luglio 2003, n. 188, con il quale sono state recepite le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE e che ha sostituito i precedenti decreti presidenziali 277/98 e 146/99 (che a loro volta recepivano le direttive 91/440/CE, 95/18/CE e 95/19/CE). Ad oggi sulla rete italiana operano oltre venti imprese di trasporto ferroviario di merci. NordCargo, controllata di DB Schenker rail, è la seconda impresa di trasporto di merci su rotaia in Italia, dopo Trenitalia.
- (19) Nel 2011 la quota del trasporto ferroviario all'interno del trasporto terrestre di merci ⁽⁴⁾ complessivo è stata del 12,1%, una cifra inferiore alla media UE, pari al 18,4%. Inoltre, in conseguenza della crisi economica, il trasporto ferroviario di merci in Italia ha di recente registrato un forte calo.

⁽²⁾ Questa descrizione comprende soltanto le società interessate nei due casi in esame.

⁽³⁾ Fonte: Trenitalia, Relazione finanziaria annuale 2012.

⁽⁴⁾ Escluso il trasporto mediante condotte.

2.3. Trasferimento a Trenitalia e FS Logistica di asset dell'infrastruttura ferroviaria

2.3.1. Le misure interessate

- (20) Il 7 luglio 2009 l'Italia ha approvato, con direttiva del presidente del Consiglio dei Ministri, il trasferimento di alcuni asset dell'infrastruttura ferroviaria finanziati con fondi pubblici da RFI a Trenitalia e altre società del gruppo FS operanti nel trasporto di merci su rotaia⁽⁵⁾. La direttiva stabilisce, in particolare, che:
- RFI può liberamente procedere al trasferimento degli impianti merci specificati (non compresi nell'allegato 1⁽⁶⁾) ad altre società del gruppo FS, tra cui Trenitalia, nell'ambito di operazioni di capitalizzazione o patrimonializzazione (articolo 1);
 - RFI deve presentare al ministero italiano delle Infrastrutture e dei trasporti, per ciascuno degli impianti/scali di cui all'allegato 1, una proposta contenente l'indicazione della specializzazione funzionale e dei servizi a pagamento offerti (articolo 1);
 - RFI deve presentare al ministero italiano delle Infrastrutture e dei trasporti un piano contenente, per ciascun impianto di manutenzione del materiale rotabile di proprietà di RFI, l'indicazione della specializzazione funzionale e della messa in disponibilità a tutte le imprese ferroviarie ovvero dell'utilizzo integrale di alcuni impianti da parte di alcune di esse (articolo 2);
 - la direttiva prevede il trasferimento ad altre società del gruppo FS degli impianti di manutenzione del materiale rotabile specificati, che altre imprese utilizzano integralmente, al fine di ridurre gli oneri di manutenzione attualmente a totale carico dello Stato italiano (articolo 2).
- (21) Sulla base delle informazioni disponibili, risulta che RFI abbia effettuato a titolo gratuito i trasferimenti descritti in appresso ("le misure di trasferimento"):
- il 7 settembre 2009 RFI ha assegnato a Trenitalia, in forza dell'articolo 2 della direttiva, undici impianti di manutenzione dei rotabili e venti porzioni di aree adiacenti per un valore contabile di 621 milioni di EUR⁽⁷⁾. L'Italia non ha fornito informazioni relative allo svolgimento, prima del trasferimento, di una valutazione del prezzo di mercato di questi asset;
 - nel dicembre 2007 (data di valuta 1° gennaio 2008) RFI ha trasferito a FS Logistica, senza una base giuridica e nel contesto di una riorganizzazione aziendale, dieci porzioni di impianti/scali merci per un valore contabile di 268,7 milioni di EUR⁽⁸⁾. L'Italia non ha fornito informazioni relative allo svolgimento, prima del trasferimento, di una valutazione del prezzo di mercato di questi asset;
 - nel dicembre 2008 RFI ha trasferito a FS Logistica 41 compendi immobiliari ubicati in Italia (quali aree, magazzini, locali, fabbricati, impianti e porzioni di impianti correlati al trasporto di merci) e la sua partecipazione del 43,75% nel capitale di SGT⁽⁹⁾, società del gruppo FS, per un valore contabile complessivo di 151,8 milioni di EUR (151,3 milioni per i 41 compendi immobiliari e 0,5 milioni per la società)⁽¹⁰⁾. A seguito di questi trasferimenti, il terminal di Pomezia Santa Palomba è stato ceduto a SGT. L'Italia non ha fornito informazioni relative allo svolgimento, prima del trasferimento, di una valutazione del prezzo di mercato di questi asset;
 - infine nel 2010 (data di valuta 2011) RFI ha trasferito a FS Logistica cinque compendi immobiliari (impianti, aree e fabbricati) per un valore complessivo di 3,2 milioni di EUR⁽¹¹⁾. Risulta che questi trasferimenti siano stati realizzati senza una base giuridica specifica e l'Italia non ha fornito informazioni relative allo svolgimento, prima del trasferimento, di una valutazione del prezzo di mercato degli asset in questione.
- (22) Le autorità italiane sono invitate a confermare alla Commissione che non vi sono stati altri trasferimenti di asset da RFI ad altre società del gruppo FS e, in caso contrario, a fornire alla Commissione tutti gli elementi utili ai fini della valutazione dei trasferimenti.

⁽⁵⁾ Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, 7.7.2009.

⁽⁶⁾ L'allegato 1 della direttiva contiene un elenco di impianti/scali merci di proprietà di RFI.

⁽⁷⁾ Fonte: RFI SpA, relazione annuale 2009, pag. 30 (Bilancio di esercizio) e Trenitalia SpA, relazione annuale 2009, pag. 46 (Bilancio di esercizio).

⁽⁸⁾ Fonte: RFI SpA, relazione annuale 2008, pag. 27 (Bilancio di esercizio).

⁽⁹⁾ Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., operatore italiano di trasporto combinato strada-ferrovia, di proprietà di FS Logistica per il 53,3% e di Hupac per il 34,5%.

⁽¹⁰⁾ Fonte: RFI SpA, relazione annuale 2008, pag. 51 (Bilancio di esercizio).

⁽¹¹⁾ Fonte: RFI SpA, relazione annuale 2010, pag. 27 (Bilancio di esercizio) e gruppo FS, relazione di attività 2010, pag. 65.

2.3.2. Posizione delle autorità italiane

- (23) Le autorità italiane affermano che tutte le misure di trasferimento hanno avuto luogo nel contesto generale della riorganizzazione dell'operatore ferroviario storico, il gruppo FS, cominciata all'inizio degli anni 2000. I trasferimenti costituiscono un contributo patrimoniale differito e sarebbero da considerarsi come proseguimento delle operazioni iniziali realizzate nel 2000-2001, avviate prima della liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Italia. Queste operazioni rientrerebbero pertanto nel processo di definizione dei perimetri patrimoniali all'interno del gruppo FS, nella prospettiva di una più efficiente gestione e dell'ottimizzazione del profilo patrimoniale delle società interessate.
- (24) Inoltre, le autorità italiane ritengono che asset quali terminali merci e officine di manutenzione non debbano essere considerati infrastrutture ferroviarie. Esse si richiamano all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, il quale rinvia all'allegato I, parte A, del regolamento n. 851/2006/CE⁽¹²⁾, e affermano che gli elementi dell'"infrastruttura ferroviaria" elencati in tale allegato non comprendono asset quali terminali merci o officine di manutenzione. La decisione di assegnare tali asset a società diverse dal gestore dell'infrastruttura, presa nell'ambito del processo di definizione del perimetro delle diverse società che compongono il gruppo FS, sarebbe dunque pienamente coerente con tale disposizione.
- (25) Le autorità italiane si richiamano anche alla prassi seguita in altri Stati membri, formatasi in sede di recepimento delle normative dell'UE, in base alla quale gli impianti di manutenzione sono assegnati all'impresa di trasporto.
- (26) In ogni caso le autorità italiane ritengono che i trasferimenti in esame non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e, di conseguenza, non propongono argomenti in merito alla loro potenziale compatibilità.
- (27) In primo luogo contestano che i trasferimenti possano essere imputati allo Stato o che comportino l'uso di risorse statali. Secondo l'Italia, le operazioni realizzate nel 2009 in favore di Trenitalia e nel 2007-2008 in favore di FS Logistica non sono imputabili allo Stato, in quanto le decisioni al riguardo sono state prese autonomamente dal gruppo FS. Il gruppo FS dovrebbe essere considerato gestito autonomamente dal suo azionista pubblico e secondo logiche di mercato, in conformità dell'articolo 5 della direttiva 91/440/CEE. Le misure di trasferimento dovrebbero piuttosto qualificarsi come una redistribuzione efficiente di asset all'interno del gruppo FS, che non comporta l'iniezione di nuove risorse e che risponde a logiche economiche oggettive e razionali. Di conseguenza gli asset in questione non dovrebbero essere considerati risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (28) In secondo luogo le autorità italiane contestano che i trasferimenti conferiscano un vantaggio ai destinatari degli asset. Tali trasferimenti andrebbero piuttosto considerati una redistribuzione di asset all'interno del gruppo FS, poiché non comportano il conferimento di nuove risorse. Le autorità italiane si richiamano, a tale riguardo, a una presunta prassi della Commissione⁽¹³⁾, secondo la quale le operazioni di riorganizzazione societaria che comportano trasferimenti di attività e asset già esistenti fra soggetti dello stesso gruppo sono sostanzialmente neutrali e, come tali, non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.
- (29) Le autorità italiane affermano altresì che i trasferimenti in esame sono coerenti con il principio dell'investitore privato operante in un'economia di mercato e sostengono che le decisioni adottate dal gruppo FS riguardo a tali trasferimenti rispondono a motivazioni economiche obiettive, quale l'ottimizzazione della ripartizione degli asset ai fini della valorizzazione delle partecipazioni detenute dalla capogruppo nelle società interessate.
- (30) Infine le autorità italiane contestano che i trasferimenti falsino la concorrenza o incidano sugli scambi fra Stati membri. Esse ritengono invece che tali trasferimenti producano i propri effetti entro un ambito territoriale circoscritto che non era esposto alla concorrenza al momento dei trasferimenti. In particolare, esse sostengono che la riallocazione di asset, che è avvenuta nel 2009 e ha riguardato undici impianti di manutenzione, nonché venti porzioni di aree, interessa officine attinenti essenzialmente alla manutenzione di rotabili per il trasporto di passeggeri, settore in cui la liberalizzazione ha avuto tempi diversi rispetto al trasporto di merci. Secondo le autorità italiane, il settore del trasporto di passeggeri è stato integralmente liberalizzato solo a partire dal 1° gennaio 2010 e pertanto i trasferimenti di asset non hanno falsato la concorrenza.

2.4. Compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci

2.4.1. Le misure interessate

- (31) Dal 2000 Trenitalia riceve dallo Stato compensazioni per svolgere servizi nel settore del trasporto ferroviario di merci. Secondo le informazioni fornite dalle autorità italiane, fra Trenitalia e il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sono stati conclusi i seguenti contratti di servizio pubblico:
- un primo contratto, firmato il 18 ottobre 2002, copre il periodo 2000-2001 e si applica ai servizi di trasporto di passeggeri e di merci. Alla data di scadenza, questo contratto è stato prorogato automaticamente per due anni, sino al termine del 2003, in virtù della clausola di continuità ("il primo contratto");

⁽¹²⁾ Regolamento (CE) n. 851/2006 della Commissione, del 9 giugno 2006, che fissa il contenuto delle diverse voci degli schemi per la contabilità dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio (GU L 158 del 10.6.2006, pag. 3).

⁽¹³⁾ Decisione della Commissione C(2005)5412 definitivo del 21 dicembre 2005 relativa al caso N 531/2005- Francia: Misure connesse alla creazione e al funzionamento di Banque Postale.

- un secondo contratto, firmato il 27 marzo 2007, copre il periodo 2004-2006 e si applica soltanto ai servizi di trasporto di merci. Alla data di scadenza, questo contratto è stato prorogato automaticamente per due anni, sino al termine del 2008, in virtù della clausola di continuità (“il secondo contratto”);
- un terzo contratto, firmato il 3 dicembre 2012, copre il periodo 2009-2014 e si applica soltanto ai servizi di trasporto di merci. Questo contratto è attualmente in vigore (“il terzo contratto”).
- (32) Questi tre contratti affidano a Trenitalia la fornitura di servizi di trasporto di merci su varie tratte che interessano l'intero territorio nazionale, comprese le isole maggiori Sardegna e Sicilia:
- il primo e il secondo contratto affidano a Trenitalia i servizi sulle tratte da e verso la Sicilia e la Sardegna, sulle tratte internazionali (in particolare attraverso il porto di Trieste e verso l'Ungheria) e sulle tratte di lunghezza superiore a 1 000 km;
- il terzo contratto copre specificamente il trasporto ferroviario di merci da e verso le regioni meridionali, lungo le direttrici adriatica e tirrenica, e comprende anche l'area settentrionale del paese.
- (33) Tutti e tre i contratti prevedono che lo Stato versi una compensazione finanziaria a favore di Trenitalia. Tuttavia gli anni 2002, 2003, 2007 e 2008 non sono specificamente oggetto di un contratto e i costi relativi alla prestazione del servizio sono stati compensati in forza della clausola di continuità del contratto precedente. Inoltre, riguardo al periodo in esame (2000-2014), le autorità italiane non hanno fornito i dati relativi alla compensazione effettivamente corrisposta e ai costi sostenuti per gli anni 2000 e 2011-2014. La Commissione invita le autorità italiane a fornire i dati mancanti.
- (34) La seguente tabella riporta i dati relativi alla compensazione che le autorità italiane hanno fornito alla Commissione.

In milioni di € IVA esclusa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
A. Corrispettivo contrattuale	118,8	—	—	118,8	118,8	97,7	—	—	92,4	107,0	107,4
B. Corrispettivo incassato	118,8	118,8	118,8	118,8	118,8	97,7	139,1	139,5	92,4	107,0	—
C. Costi netti ⁽¹⁾	185,4	166,5	156,5	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1	177,9	185,9	—
D. Deficit di finanziamento risultante (D = B-C)	- 66,6	- 47,7	- 37,7	- 44,7	- 40,2	- 81,9	- 11,1	+ 7,5	- 85,5	- 79,0	—

⁽¹⁾ Costi netti = costi totali — proventi generati dalle attività di mercato, ovvero costi residui dopo il finanziamento con i proventi di mercato, cioè importo da finanziare con risorse statali.

2.4.2. Presunte irregolarità relative ai contratti di servizio pubblico

- (35) Per quanto riguarda il secondo contratto, nella denuncia è stato sostenuto che, in primo luogo, la compensazione ricevuta da Trenitalia era superiore ai costi del servizio effettivamente svolto nell'ambito dell'obbligo di servizio pubblico, in quanto Trenitalia non utilizzava la totalità delle risorse destinate alla prestazione del servizio. Nel 2010 il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti avrebbe riferito che alcune locomotive utilizzate per il trasporto di merci erano state temporaneamente dismesse a causa del calo della domanda dovuto al deterioramento del clima economico. Trenitalia non avrebbe dunque prestato integralmente il servizio del quale era stata incaricata, pur continuando a percepire l'intero importo della compensazione prevista dal contratto. Di conseguenza, la società avrebbe ingiustificatamente e illegittimamente beneficiato di una posizione favorevole rispetto alle altre imprese operanti nello stesso mercato.
- (36) In secondo luogo, risulta che tra il 1° gennaio 2009 e il 3 dicembre 2012 Trenitalia abbia continuato ad adempiere ai propri obblighi di servizio pubblico ricevendo una compensazione dallo Stato, pur non esistendo un atto di incarico ufficiale da parte delle autorità pubbliche. Come indicato sopra, il secondo contratto è scaduto alla fine del 2008 ma il terzo contratto è stato firmato soltanto quattro anni dopo, il 3 dicembre 2012. Questa tempistica risulta essere corroborata dalle conclusioni pubblicate il 24 gennaio 2012 dalla commissione parlamentare “Trasporti, poste e telecomunicazioni” ⁽¹⁴⁾, in cui si afferma che il contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci per il periodo 2009-2014 doveva ancora essere completato. Per il periodo 2012-2014, il terzo contratto prevede uno specifico atto di incarico aggiuntivo da concordare entro sei mesi dalla data di registrazione del contratto stesso, ma la Commissione non ha ricevuto tale documento.

⁽¹⁴⁾ Commissione IX, Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, Documento conclusivo approvato.

- (37) In terzo luogo, la denuncia sosteneva altresì che il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti non aveva organizzato alcuna procedura di gara o consultazione pubblica per affidare a Trenitalia i contratti di servizio pubblico.
- (38) In quarto luogo, per quanto riguarda il 2008, il ministero competente non avrebbe verificato la pertinenza delle rendicontazioni presentate da Trenitalia sui servizi forniti; lo stesso sarebbe avvenuto per il periodo 2009-2011, durante il quale non sarebbero stati effettuati controlli sui documenti prodotti da Trenitalia. Le relazioni fornite da Trenitalia relative agli anni 2009-2011 riguarderebbero i servizi prestati in forza del terzo contratto, all'epoca non ancora firmato.
- (39) Sono inoltre stati sollevati dubbi sulla necessità di affidare a Trenitalia obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci. Innanzitutto, le conclusioni della commissione parlamentare summenzionata attribuiscono la diminuzione osservata del volume di merci trasportate per ferrovia a livello nazionale, in contrasto con la tendenza rilevata in tutti gli altri Stati membri, al finanziamento pubblico a favore del trasporto su strada. Nondimeno, tale diminuzione sarebbe direttamente legata alle inadeguate modalità di gestione delle risorse pubbliche destinate al trasporto ferroviario, che impedirebbero ai concorrenti di Trenitalia di operare e di accrescere il proprio volume di trasporto merci al fine di soddisfare le potenziali esigenze del mercato.
- (40) Inoltre, nel 2012 anche la Corte dei conti italiana ha rilevato⁽¹⁵⁾ che un obbligo universale di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci risulta ingiustificato dal punto di vista industriale, aggiungendo che è necessario definire con precisione il perimetro di questo servizio mediante contratti di servizio certi e di durata congrua.
- (41) Infine l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha presentato un parere il 1° giugno 2009⁽¹⁶⁾, nel quale auspica una maggiore trasparenza nella definizione degli obblighi di servizio pubblico affidati a Trenitalia e un maggiore accesso alla prestazione di tali servizi attraverso una consultazione pubblica di tutti gli operatori ferroviari potenzialmente interessati. L'AGCM esprime inoltre seri dubbi sulla necessità di prevedere obblighi di servizio pubblico nel mercato del trasporto ferroviario di merci, che è stato pienamente liberalizzato.
- (42) Al riguardo, il denunciante ha comunicato alla Commissione di aver depositato presso il Tribunale amministrativo regionale del Lazio, nel giugno 2013, un ricorso sulla questione della necessità e portata degli obblighi di servizio pubblico di Trenitalia.
- (43) La Commissione invita le autorità italiane e i terzi interessati a presentare osservazioni e un'analisi debitamente documentata in merito a queste affermazioni.

2.4.3. Posizione delle autorità italiane

- (44) Le autorità italiane giustificano il conferimento di obblighi di servizio pubblico a Trenitalia con la necessità di disporre di un fornitore di servizio universale per il trasporto ferroviario di merci da e verso l'Italia meridionale, al fine di preservare e rafforzare la coesione regionale e l'equilibrio territoriale. In altre parole gli squilibri tra il Nord e il Sud Italia in termini di sviluppo industriale giustificerebbero l'erogazione di un sostegno pubblico in favore del trasporto ferroviario di merci tra le due parti del paese.
- (45) Secondo le autorità italiane, un operatore di mercato che agisce in base a considerazioni puramente economiche non offrirebbe servizi di trasporto ferroviario di merci da e verso l'Italia meridionale. A seguito della liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario di merci, i servizi di trasporto si sono tendenzialmente concentrati sulle direttrici e sui modi di trasporto più redditizi, mentre il traffico è diminuito nelle zone in cui la domanda è minore e sulle tratte verso l'Italia meridionale, che per motivi strutturali operano in perdita. L'Italia afferma che, per ragioni di efficienza e di redditività, i servizi offerti dai concorrenti di Trenitalia si concentrano esclusivamente sulle rotte nel nord del paese.
- (46) L'Italia afferma che le regioni meridionali presentano specificità che comportano l'aumento dei costi di esercizio dei trasporti, rendono il servizio non redditizio e pertanto giustificano l'introduzione di un obbligo di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci. In particolare:
- specificità di ordine tecnico della rete ferroviaria dell'Italia meridionale⁽¹⁷⁾ creano condizioni operative di trasporto difficili;
 - il valore relativamente basso delle merci trasportate nel meridione genera ricavi più modesti;
 - lo sviluppo carente dell'infrastruttura ferroviaria al Sud fa sì che il trasporto su strada sia la modalità dominante;

⁽¹⁵⁾ Corte dei Conti, Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per gli esercizi 2009 e 2010, Determinazione (n. 9/2012), 22.2.2012.

⁽¹⁶⁾ AS528 — Oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario, 1.6.2009.

⁽¹⁷⁾ Caratteristiche tecniche quali: lunghezza massima ammissibile dei treni, carico assiale massimo ammissibile, limiti di sagoma, severi limiti di velocità imposti dall'infrastruttura, alta percentuale di linee ferroviarie non elettrificate.

- la lunghezza e il tipo delle tratte, che variano in funzione della domanda e delle caratteristiche del trasporto ferroviario, comportano l'impiego di personale e di materiale rotabile i cui costi sono molto più elevati rispetto a quelli da sostenere per servizi a pieno carico su itinerari di linea ben definiti, quali i servizi sulle principali direttrici di traffico internazionali;
 - la manutenzione della rete di impianti necessaria per fornire una copertura adeguata del territorio nazionale comporta una percentuale di costi fissi più elevata; nonché
 - l'attraversamento dello stretto di Messina comporta costi fissi supplementari elevati dovuti alla necessità di strutture di produzione specifiche per effettuare le manovre e per caricare sulle navi traghetto e trasportare via mare i carri ferroviari che viaggiano tra la Sicilia e l'Italia continentale.
- (47) Secondo l'Italia queste specificità incidono pesantemente sul costo complessivo dei servizi di trasporto ferroviario di merci per treno*km. Alla data di conclusione del terzo contratto, Trenitalia risultava essere l'unica impresa ferroviaria in grado di garantire, dal punto di vista della struttura organizzativa e industriale, la prestazione di tali servizi di trasporto merci, considerati di interesse pubblico. L'Italia ritiene improbabile che qualunque altra impresa di trasporto possa fornire detti servizi.
- (48) L'Italia insiste sul fatto che la compensazione accordata a Trenitalia per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico ha il solo scopo di raggiungere un equilibrio finanziario (piena compensazione dei costi sostenuti per la realizzazione del servizio), senza alcuna sovracompensazione. L'Italia raffronta la compensazione concessa a Trenitalia con i costi netti sostenuti dalla società per mantenere il servizio. Come risulta dalla tabella di cui al punto 34, le autorità italiane affermano che i costi netti sono in genere più elevati della compensazione erogata e pertanto concludono che Trenitalia in realtà è sottocompensata e opera in perdita sulle rotte di servizio pubblico.
- (49) Per quanto riguarda gli anni interessati dal terzo contratto, l'Italia dichiara che la sottocompensazione registrata nel periodo 2009-2010 dovrebbe essere riportata agli anni successivi per raggiungere una situazione di equilibrio nell'intero periodo contrattuale. In altre parole la compensazione pagata a Trenitalia negli anni precedenti dovrebbe essere aumentata per coprire pienamente i costi netti totali sostenuti dalla società durante il periodo 2009-2014.

2.4.4. Posizione dell'Autorità italiana garante della concorrenza e del mercato

- (50) Il 1° giugno 2009 l'Autorità italiana garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha formulato un parere in merito alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario italiano. L'Autorità ha rilevato che i contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di merci non erano stati assegnati a mezzo gara e ha segnalato i rischi che l'erogazione di compensazioni su tratte già aperte alla concorrenza comportano per lo Stato, non solo nel settore ferroviario ma anche nei trasporti marittimi e stradali (concorrenza intermodale). L'Autorità ha sostenuto che, in generale, il fabbisogno di trasporto ferroviario di merci potrebbe essere pienamente soddisfatto dal mercato, a meno che lo Stato non nutra il desiderio evidente di promuovere una ripartizione modale che favorisca la ferrovia, nel qual caso non dovrebbero esservi discriminazioni tra gli operatori ferroviari.
- (51) L'AGCM ha concluso che sul mercato del trasporto ferroviario di merci non sussiste la necessità di un servizio universale. Qualora lo Stato dovesse nondimeno decidere di stabilire un obbligo di servizio pubblico nel settore, si dovrebbe garantire una chiara definizione degli obblighi a carico dell'operatore e la piena trasparenza nel processo di selezione, che dovrebbe essere aperto a tutti gli operatori ferroviari attraverso una procedura di gara pubblica.

3. VALUTAZIONE

3.1. Trasferimento a Trenitalia e FS Logistica di asset dell'infrastruttura ferroviaria

3.1.1. Esistenza di aiuti

- (52) A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
- (53) Affinché una misura possa qualificarsi aiuto ai sensi di questa disposizione è pertanto necessario che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative: i) la misura è imputabile allo Stato ed è finanziata mediante risorse statali; ii) conferisce un vantaggio ai beneficiari; iii) tale vantaggio è selettivo e iv) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (54) In questa fase del procedimento, la Commissione ritiene che le misure di trasferimento di asset a favore di Trenitalia e di FS Logistica possano costituire un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, per i motivi descritti nel seguito.

3.1.1.1. Risorse statali e imputabilità

- (55) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, le risorse di un'impresa, a prescindere dalla sua forma societaria, di cui lo Stato è l'unico proprietario o azionista costituiscono risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE. In questi casi lo Stato è in grado, esercitando la propria influenza dominante su tali imprese, di orientarne l'utilizzazione delle risorse per finanziare, se del caso, vantaggi specifici a favore di altre imprese⁽¹⁸⁾.
- (56) La misura di trasferimento interessa asset finanziati interamente con fondi pubblici che erano inizialmente in possesso di RFI, società controllata al 100% dal gruppo FS. Il capitale sociale del gruppo FS è interamente detenuto dallo Stato italiano. Nel periodo 2007-2011 RFI ha trasferito questi asset finanziati con fondi pubblici a Trenitalia e FS Logistica. Gli asset in questione rappresentano quindi risorse statali ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.
- (57) Inoltre, in qualità di azionista unico del gruppo FS, lo Stato italiano ne nomina i membri del consiglio di amministrazione e ha pertanto un'influenza decisiva sulla gestione di RFI, una controllata al 100% del gruppo. Le decisioni prese a livello di consiglio di amministrazione sono pertanto direttamente imputabili allo Stato italiano.
- (58) Si ritiene pertanto che la misura di trasferimento di asset comporti un trasferimento di risorse statali che è imputabile allo Stato italiano.

3.1.1.2. Vantaggio economico

- (59) Il trasferimento di asset finanziati con fondi pubblici dà luogo a un vantaggio economico a favore del ricevente se avviene a condizioni non in linea con le condizioni di mercato. Ai fini della normativa in materia di aiuti di Stato, possono dare luogo a un vantaggio anche i trasferimenti all'interno di un gruppo pubblico, ad esempio, se le risorse sono trasferite da un'impresa madre alla controllata o tra controllate, anche se costituiscono un'unica impresa dal punto di vista economico⁽¹⁹⁾.
- (60) Per evitare di conferire un vantaggio al ricevente, un trasferimento di asset da un gestore pubblico dell'infrastruttura a un operatore ferroviario dovrebbe essere conforme alle condizioni di mercato. In particolare, se gli asset in questione non vengono trasferiti tramite una gara aperta, incondizionata e non discriminatoria, per stabilire il prezzo di mercato degli asset interessati è necessario effettuare, prima del trasferimento, una valutazione *ex ante* basata su considerazioni oggettive di ordine economico.
- (61) È lo Stato membro che sostiene la conformità del trasferimento con le condizioni di mercato che deve fornire elementi di prova attestanti che la decisione di effettuare il trasferimento è stata presa, all'epoca, sulla base di valutazioni economiche comparabili a quelle che, in circostanze analoghe, avrebbe svolto un operatore privato razionale (con caratteristiche simili a quelle dell'organismo pubblico interessato) per determinare la redditività dell'operazione o i vantaggi economici⁽²⁰⁾. Il livello di approfondimento di tale valutazione *ex ante* può variare in funzione della complessità dell'operazione interessata e del valore degli asset in gioco. In genere tali valutazioni *ex ante* sono svolte con il sostegno di esperti con competenze e esperienze adeguate. Valutazioni svolte da esperti indipendenti possono corroborare ulteriormente la credibilità della valutazione.
- (62) La Commissione osserva che, sebbene affermino la conformità con le condizioni del mercato, le autorità italiane non hanno fornito valutazioni *ex ante* del prezzo di mercato degli asset trasferiti che dimostrerebbero che RFI ha agito come un operatore di mercato al momento dell'adozione delle misure, né hanno segnalato alla Commissione la loro esistenza.
- (63) Per quanto riguarda l'argomentazione delle autorità italiane secondo cui le operazioni in questione, in quanto costituiscono una riallocazione di asset all'interno dello stesso gruppo societario, sarebbero escluse dall'ambito di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato, la Commissione osserva che l'obbligo derivante dalla direttiva 91/440/CEE di tenere contabilità separate per le attività di trasporto e di gestione dell'infrastruttura nel settore ferroviario è giustificato dal fatto che le operazioni di trasporto sono ora condotte su un mercato aperto alla concorrenza. Di conseguenza, una riallocazione di asset a titolo gratuito tra società appartenenti allo stesso gruppo da parte di un gestore pubblico dell'infrastruttura a un operatore ferroviario conferisce un vantaggio economico a quest'ultimo, che migliora la propria posizione concorrenziale rispetto ai suoi concorrenti nel mercato.

⁽¹⁸⁾ Causa C-482/99, *Francia/Commissione (Stardust)* (Raccolta 2002, pag. I-4397, punto 38). Cfr. anche la causa C-278/00, *Grecia/Commissione* (Raccolta 2004, pag. I-3997, punti 53 e 54) e cause riunite C-328/99 e C-399/00, *Italia e SIM 2 Multimedia SpA/Commissione* (Raccolta 2003, pag. I-4035, punti 33 e 34).

⁽¹⁹⁾ Cause riunite T-443/08 e T-455/08, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt e altri/Commissione* (Raccolta 2011, pag. II-1311, punto 143).

⁽²⁰⁾ Causa C-124/10 P, *Commissione/EDF* (Raccolta 2012, pag. I-0000, punti da 83 a 85 e 105), causa C-482/99, *Francia/Commissione* (Raccolta 2002, pag. I-4397, punti 71 e 72) e causa T-16/96, *Cityflyer Express/Commissione* (Raccolta 1998, pag. II-757, punto 76). Al contrario non sono pertinenti le valutazioni effettuate successivamente all'operazione, basate sulla constatazione retrospettiva dell'effettiva redditività o su giustificazioni successive della scelta del modus procedendi.

- (64) In particolare, in conseguenza delle misure di trasferimento di asset, Trenitalia e FS Logistica hanno visto aumentare notevolmente il proprio patrimonio complessivo senza dover pagare gli asset ricevuti. Inoltre le infrastrutture trasferite, che avrebbero potuto essere vendute in quanto ex proprietà del gestore dell'infrastruttura ad altre imprese ferroviarie, possono ora essere utilizzate da tali imprese ferroviarie solamente con l'accordo di Trenitalia/FS Logistica. Questo accesso condizionato all'infrastruttura può avere rilevanza specifica in relazione agli impianti di manutenzione, per i quali l'accessibilità e il costo costituiscono un importante fattore di competitività sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario di merci.
- (65) In questa fase la Commissione ritiene pertanto che le misure di trasferimento abbiano conferito un vantaggio economico a Trenitalia e FS Logistica.

3.1.1.3. Selettività

- (66) Le misure di trasferimento di asset sono selettive in quanto risulta che Trenitalia e FS Logistica siano state le uniche beneficiarie.

3.1.1.4. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi

- (67) In Italia i servizi di trasporto di merci su rotaia sono liberalizzati dal 2003. Tuttavia l'Italia sostiene che le misure di trasferimento di asset, eseguite tra il 2007 e il 2011, dovrebbero essere considerate parte della riorganizzazione iniziale del gruppo FS avvenuta negli anni 2000-2001, cioè prima della liberalizzazione di questo mercato. Le autorità italiane sostengono altresì che la riallocazione di asset avvenuta nel 2009 riguardava officine attinenti essenzialmente alla manutenzione di rotabili per il trasporto di passeggeri, settore che a livello dell'Unione è stato liberalizzato dal 1° gennaio 2010.
- (68) Per quanto riguarda il trasferimento di asset in generale, le autorità italiane non hanno a tutt'oggi presentato elementi atti a dimostrare che la decisione relativa ai trasferimenti di asset avvenuti tra il 2007 e il 2011 fosse già stata adottata all'epoca della riorganizzazione iniziale nel 2000-2001. Al contrario sembra che le misure di trasferimento di asset siano state eseguite in seguito alla direttiva del presidente del Consiglio dei ministri del 7 luglio 2009⁽²¹⁾.
- (69) Per quanto riguarda la dichiarazione delle autorità italiane secondo cui le officine di manutenzione erano destinate ai rotabili per il trasporto di passeggeri, l'Italia non ha dimostrato l'assegnazione di questi asset al trasporto passeggeri. La Commissione osserva tuttavia che l'Italia ha continuato a trasferire asset dopo la liberalizzazione del mercato, in quanto l'ultimo trasferimento in esame ha avuto luogo nel 2010, con data di valuta 2011.
- (70) La Commissione conclude quindi in questa fase che le misure di trasferimento di asset, essendo state adottate quando il mercato italiano del trasporto ferroviario di merci era aperto alla concorrenza, potevano falsare la concorrenza su tale mercato. Inoltre, poiché i principali operatori sul mercato italiano del trasporto ferroviario di merci operano anche a livello internazionale, le misure di trasferimento di asset incidono sugli scambi all'interno dell'Unione.

3.1.1.5. Conclusione

- (71) Di conseguenza in questa fase la Commissione ritiene che le misure di trasferimento di asset a favore di Trenitalia e FS Logistica costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

3.1.2. Compatibilità dell'aiuto

- (72) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, spetta allo Stato membro indicare i possibili motivi di compatibilità con il mercato interno e dimostrare che sussistono le condizioni per una tale compatibilità⁽²²⁾. Le autorità italiane non ritengono che i trasferimenti in esame costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e non hanno pertanto presentato argomentazioni a favore della compatibilità delle misure di trasferimento di asset con il mercato interno.
- (73) In questa fase, la Commissione ritiene che nel caso di specie non sia valido nessuno dei motivi di compatibilità con il mercato interno di cui all'articolo 93, all'articolo 106, paragrafo 2, e all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE.
- (74) Di conseguenza, la Commissione nutre seri dubbi circa la compatibilità delle misure di trasferimento di asset con il mercato interno e invita le parti interessate a presentare le loro osservazioni sui possibili motivi di compatibilità.

3.2. Compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci

3.2.1. Esistenza di aiuti

- (75) Come indicato al punto (53), affinché una misura possa qualificarsi aiuto ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE è necessario che siano soddisfatte le quattro condizioni cumulative ivi stabilite.

⁽²¹⁾ Cfr. punto (20).

⁽²²⁾ Causa C-34/90, *Italia/Commissione* (Raccolta 1993, pag. I-2097).

(76) Per le ragioni esposte in appresso, in questa fase del procedimento la Commissione ritiene che la misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico costituisca un aiuto di Stato a favore di Trenitalia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

3.2.1.1. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

(77) La compensazione concessa a Trenitalia nel quadro dei tre contratti di servizio pubblico è finanziata direttamente dal bilancio dello Stato. Inoltre, tali contratti sono stati firmati dal ministero italiano delle Infrastrutture e dei trasporti, così che la misura è direttamente imputabile allo Stato italiano.

3.2.1.2. *Vantaggio economico*

(78) In base alla sentenza *Altmark* della Corte di giustizia⁽²³⁾, la compensazione concessa dallo Stato o attraverso risorse statali ad imprese per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio alle imprese interessate e quindi non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, se sono soddisfatte quattro condizioni cumulative:

- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e tali obblighi devono essere definiti chiaramente;
- i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
- quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata per mezzo di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente ed adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico pertinenti, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

(79) Le autorità italiane sostengono che la compensazione concessa a Trenitalia per la prestazione dei servizi di trasporto merci nell'ambito del terzo contratto, relativo al periodo 2009-2014, è in linea con queste quattro condizioni.

(a) *Prima condizione: l'impresa beneficiaria deve essere stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro.*

(80) Un obbligo di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario di merci è l'obbligo di garantire la prestazione di servizi di trasporto di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni senza compenso⁽²⁴⁾. Entro questi limiti, gli Stati membri hanno ampia discrezionalità nel definire gli obblighi di servizio pubblico in linea con le esigenze degli utenti finali. In tali casi, spetta alla Commissione accertare che questo margine di discrezionalità sia applicato senza errore manifesto per quanto riguarda la definizione dell'obbligo di servizio pubblico.

(81) Le autorità italiane affermano che gli obblighi di servizio pubblico previsti dal terzo contratto sono necessari affinché il trasporto ferroviario di merci garantisca la coesione regionale e l'equilibrio territoriale fra il Nord e il Sud Italia. Esse giustificano il conferimento di obblighi di servizio pubblico a Trenitalia in virtù del terzo contratto con la mancanza di servizi analoghi prestati da operatori privati nell'Italia meridionale, a causa delle specificità del mercato del trasporto merci in questo settore.

(82) La Commissione ritiene, tuttavia, che questo incarico oltrepassi il margine di discrezionalità di cui disponevano le autorità italiane per definire un obbligo di servizio pubblico per tali servizi. L'obbligo di servizio pubblico previsto dal terzo contratto concerne prevalentemente il traffico ferroviario di merci sulle tratte nord-sud: tuttavia le autorità italiane non hanno dimostrato l'esistenza di un fallimento di mercato che giustifichi l'inclusione di tali tratte in un regime di obbligo di servizio pubblico. Infatti, in Italia il trasporto ferroviario di merci è liberalizzato dal 2003 e più di venti società, tra cui vari grandi operatori europei, sono attive sul mercato italiano e su parti di queste tratte. Di conseguenza, la Commissione nutre dubbi in merito alla necessità di un obbligo di servizio pubblico per Trenitalia e all'assenza di un errore manifesto. L'analisi e le conclusioni dell'Autorità italiana garante della concorrenza e del mercato confermano questi dubbi⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Raccolta 2003, pag. I-7747).

⁽²⁴⁾ Questa impostazione è coerente con l'approccio generale della Commissione per i servizi di interesse economico generale in altri settori. Si veda, in particolare, il punto 48 della comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4).

⁽²⁵⁾ Cfr. punto 2.5.3. del presente documento.

- (83) Inoltre, le autorità italiane non hanno dimostrato perché le particolarità dell'Italia meridionale ostacolerebbero la prestazione del servizio in questione da parte di questi operatori a condizioni commerciali. Sebbene alcune tratte meritino una valutazione specifica, in particolare il collegamento ferroviario tra il continente e le isole, il quale richiede l'esecuzione di operazioni specifiche per caricare i convogli sulle navi traghetto che richiedono tempo e comportano costi operativi supplementari rispetto alle tratte sulla terraferma, le autorità italiane non hanno dimostrato l'esistenza di un fallimento di mercato che giustifichi un obbligo di servizio pubblico.
- (84) Per quanto riguarda i primi due contratti, la conclusione preliminare della Commissione non è differente. In particolare, tali contratti includono nel regime di obbligo di servizio pubblico anche tratte internazionali, in particolare da e verso Trieste e da e verso l'Ungheria, fatto che solleva dubbi sull'ammissibilità del campo di applicazione dell'obbligo di servizio pubblico attribuito.
- (85) In ogni caso, a prescindere dal fatto che le autorità italiane abbiano ecceduto o meno il proprio margine discrezionale nel conferire il servizio pubblico a Trenitalia, la Commissione osserva che tutti e tre i contratti di servizio pubblico sono stati conclusi dopo l'esecuzione di detti servizi. La Commissione ritiene che una formalizzazione *ex post* di un servizio già svolto non possa soddisfare la prima condizione *Altmark*, che stabilisce che gli obblighi di una società cui è affidata una missione di servizio pubblico devono essere definiti in modo chiaro. In particolare, tale condizione prevede che l'atto di incarico indichi la natura e la durata dell'obbligo, l'impresa e il territorio interessati, la natura dei diritti speciali o esclusivi, i parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione e i provvedimenti adottati per evitare eventuali sovracompensazioni. La formalizzazione *ex post* dell'incarico relativo all'obbligo di servizio pubblico significa che all'epoca Trenitalia ha prestato servizi sovvenzionati senza una base contrattuale.
- (b) *Seconda condizione: i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente.*
- (86) Per quanto riguarda la seconda condizione, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere definiti in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, al fine di garantire che non conferiscano un vantaggio economico tale da favorire l'impresa beneficiaria a scapito delle imprese concorrenti. Tuttavia, la necessità di stabilire previamente i parametri di compensazione non significa che quest'ultima debba essere calcolata in base a una formula specifica. L'importante è che sia chiaro fin dall'inizio il modo in cui viene determinata la compensazione.
- (87) Le autorità italiane affermano che le compensazioni sono calcolate sulla base di un piano finanziario aziendale, tenendo conto delle previsioni dei costi e dei ricavi generati dal servizio fornito. La Commissione riconosce che tutti e tre i contratti di servizio pubblico contengono una valutazione dei costi sostenuti e della differenza rispetto alle entrate previste per i servizi forniti. Tuttavia, la Commissione rileva altresì che tutti e tre i contratti di servizio pubblico sono stati stipulati e firmati dopo che Trenitalia ha iniziato a prestare i servizi e ritiene pertanto, in questa fase, che i parametri di calcolo della compensazione non siano stati stabiliti preventivamente come prescritto dalla seconda condizione *Altmark*.
- (c) *Terza condizione: la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.*
- (88) Le relazioni finanziarie fornite dalle autorità italiane evidenziano una sottocompensazione di Trenitalia per il servizio prestato. In primo luogo la Commissione osserva che, per quanto riguarda il terzo contratto, mancano i dati relativi alla compensazione per gli anni 2011-2014 e non si può quindi escludere una sovracompensazione. Per quanto riguarda il secondo contratto, la Commissione invita le autorità italiane a fornire osservazioni in merito all'affermazione di cui al punto (35) secondo la quale la compensazione corrisposta era superiore ai costi del servizio effettivamente svolto in regime di obbligo di servizio pubblico, in quanto Trenitalia non utilizzava la totalità delle risorse destinate alla prestazione del servizio. La Commissione ricorda alle autorità italiane che, a tale proposito, il livello di compensazione dovrebbe essere direttamente correlato ai servizi effettivamente prestati da Trenitalia.
- (d) *Procedura di appalto pubblico per selezionare l'operatore o limitazione dei costi ai costi sostenuti da un'impresa media*
- (89) Trenitalia non è stata selezionata a seguito di una procedura di appalto pubblico per nessuno dei tre contratti di servizio pubblico.
- (90) Al fine di determinare la conformità del terzo contratto con la quarta condizione *Altmark*, le autorità italiane hanno fornito alla Commissione uno studio di PricewaterhouseCoopers⁽²⁶⁾ che conclude quanto segue:
- la compensazione definita nel contratto è stata determinata sulla base dell'analisi dei costi sostenuti da Trenitalia, che sarebbero allineati al campione europeo di riferimento;
 - per fornire il servizio di trasporto affidatole, Trenitalia disponeva di risorse tecniche adeguate conformi a quelle di operatori europei analoghi;

⁽²⁶⁾ PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A. — Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia Cargo alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico, 9.10.2012.

— i ricavi di Trenitalia per treno*km sono inferiori del 25% rispetto al campione europeo di riferimento. Questo divario aumenta ulteriormente per i servizi di trasporto di merci forniti da/verso le regioni meridionali inclusi nel contratto di servizio pubblico.

- (91) La Commissione rileva nondimeno che tutti e tre i contratti sono stati conclusi successivamente alla prestazione dei servizi ed evidenzia quindi la mancanza di trasparenza e l'incoerenza nella determinazione dell'importo delle compensazioni, in quanto i costi sostenuti da Trenitalia per fornire i servizi previsti dal contratto sarebbero stati analizzati *ex post*. La Commissione contesta inoltre la conclusione contenuta nello studio secondo la quale Trenitalia è altrettanto efficiente dei suoi principali concorrenti europei, ha un livello di costi identico, ma realizza ricavi inferiori del 25%. Lo studio afferma chiaramente che, rispetto ad altri operatori europei, Trenitalia risente di un contesto operativo e tecnico differente, soprattutto nelle regioni meridionali. La Commissione contesta pertanto l'affermazione secondo cui il livello della compensazione sarebbe basato sull'analisi dei costi sostenuti da un'impresa gestita in modo efficiente.

(e) *Conclusioni*

- (92) Di conseguenza, in questa fase del procedimento, la Commissione conclude che il terzo contratto non rispetta le quattro condizioni *Altmark* e si può ritenere che abbia conferito a Trenitalia un vantaggio che la società non avrebbe potuto ottenere in normali condizioni di mercato. La Commissione dubita altresì che il primo e il secondo contratto soddisfino le quattro condizioni *Altmark*.

3.2.1.3. *Selettività*

- (93) La misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico ha favorito solo Trenitalia ed è pertanto di natura selettiva.

3.2.1.4. *Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi*

- (94) Si ritiene che una misura concessa dallo Stato falsi o minacci di falsare la concorrenza quando può rafforzare la posizione concorrenziale del beneficiario rispetto alle altre imprese concorrenti⁽²⁷⁾. A fini pratici, si presume una distorsione della concorrenza ai sensi dell'articolo 107 del TFUE non appena lo Stato concede un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato, in cui c'è, o potrebbe esserci, concorrenza⁽²⁸⁾.
- (95) Il mercato del trasporto ferroviario di merci si può ritenere pienamente liberalizzato in Italia dal 2003 e nell'Unione dal 1° gennaio 2007. Trenitalia, il beneficiario della misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico, compete a livello nazionale e dell'Unione con altre imprese ferroviarie operanti nel mercato del trasporto di merci. La misura può quindi falsare la concorrenza in tali mercati.
- (96) Inoltre, poiché i principali operatori sul mercato italiano del trasporto ferroviario di merci operano anche a livello internazionale, la misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico incide anche sugli scambi all'interno dell'Unione.

3.2.1.5. *Conclusioni*

- (97) Per questi motivi, in questa fase del procedimento la Commissione ritiene che la misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico costituisca un aiuto di Stato a favore di Trenitalia ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

3.2.2. *Compatibilità dell'aiuto*

- (98) Secondo l'articolo 93 del TFUE "Sono compatibili con i trattati gli aiuti [...] corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio". Detto articolo costituisce una *lex specialis* rispetto agli articoli 106 e 107 del TFUE. Conformemente alla giurisprudenza⁽²⁹⁾, gli aiuti ai trasporti terrestri possono essere dichiarati compatibili sulla base dell'articolo 93 del TFUE soltanto in casi ben determinati che non recano pregiudizio agli interessi generali dell'Unione.
- (99) Con l'entrata in vigore, il 3 dicembre 2009, del regolamento (CE) n. 1370/2007⁽³⁰⁾, che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, l'articolo 93 del TFUE è divenuto direttamente applicabile quale base giuridica per stabilire la compatibilità degli aiuti non disciplinati dal regolamento stesso.

⁽²⁷⁾ Causa 730/79, *Philip Morris* (Raccolta 1980, pag. 267, punto 11). Cause riunite T-298/07, T-312/97 ecc., *Alzetta* (Raccolta 2000, pag. II- 2325, punto 80).

⁽²⁸⁾ Cause riunite T-298/07, T-312/97 ecc., *Alzetta* (Raccolta 2000, pag. II- 2325, punti da 141 a 147); causa C-280/00, *Altmark Trans* (Raccolta 2003, pag. I-7747).

⁽²⁹⁾ Causa C-156/77, *Belgio/Commissione* (Raccolta 1978, pag. I-1882, punto 10).

⁽³⁰⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

- (100) Il regolamento (CE) n. 1370/2007 disciplina l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri su strada e per ferrovia ma non si applica, tuttavia, ai servizi di trasporto di merci. In passato, alcuni servizi specifici di trasporto ferroviario di merci possono essere stati soggetti a obblighi di servizio pubblico contemplati dal regolamento (CEE) n. 1191/69⁽³¹⁾. Il regolamento (CE) n. 1370/2007 ha abrogato il regolamento (CEE) n. 1191/69 ma per contribuire a eliminare gradualmente le compensazioni non autorizzate dalla Commissione a norma degli articoli 93, 107 e 108 del TFUE, stabilisce all'articolo 10, paragrafo 1, che il regolamento (CEE) n. 1191/69 doveva continuare ad essere applicato ai servizi di trasporto merci per tre anni dopo l'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1370/2007, ovvero fino al 2 dicembre 2012.
- (101) Tuttavia, poiché la misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico risulta da tre contratti di servizio pubblico piuttosto che dall'imposizione unilaterale di obblighi di servizio pubblico, le autorità italiane non possono invocare l'esenzione dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 1191/69. Come si evince dalla sentenza *Combus*, il concetto di "compensazione per obblighi di servizio pubblico" ai sensi di tale disposizione deve essere interpretato in maniera molto restrittiva⁽³²⁾. L'esenzione dalla procedura di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2, concerne soltanto la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa, a norma dell'articolo 2 dello stesso regolamento, da calcolarsi secondo il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 del medesimo (metodo comune di compensazione), e non si applica ai contratti di servizio pubblico definiti nell'articolo 14. Al contrario, la compensazione pagata in virtù di un contratto di servizio pubblico, come definito all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, che costituisca aiuto di Stato, avrebbe dovuto essere notificata alla Commissione prima di essere posta in esecuzione. La mancata notifica porta a considerare tale compensazione come un aiuto illegalmente posto in esecuzione⁽³³⁾. In ogni caso, i tre contratti di servizio pubblico in esame sono stati conclusi tra Trenitalia e il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dopo che la prima aveva iniziato a prestare i servizi in questione, di modo che è contestabile che tali contratti possano soddisfare i requisiti di cui all'articolo 14 del regolamento (CEE) n. 1191/69, in particolare l'obbligo di trasparenza che prevede di definire *ex ante* le condizioni in base alle quali tali servizi devono essere forniti.
- (102) Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'esame della compatibilità dei tre contratti di servizio pubblico dovrebbe essere realizzato direttamente ai sensi dell'articolo 93 del TFUE anziché del regolamento (CEE) n. 1191/69. Risulta da giurisprudenza costante che le regole, i principi e i criteri di valutazione della compatibilità degli aiuti di Stato vigenti nel momento in cui la Commissione adotta la sua decisione, in linea di principio, possono essere considerati più adatti al contesto concorrenziale⁽³⁴⁾. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 non è più applicabile a servizi di trasporto merci in forza dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e, come illustrato al considerando 11 dello stesso regolamento "Tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento l'organizzazione dei servizi di trasporto di merci dovrebbe quindi rimanere soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato". Pertanto, qualsiasi valutazione della compatibilità della misura deve essere effettuata sulla base delle norme in vigore al momento in cui la Commissione adotta la decisione relativa all'eventuale recupero dell'aiuto a causa della sua incompatibilità con il mercato comune⁽³⁵⁾.
- (103) Ai sensi dell'articolo 93 del TFUE, gli aiuti di Stato per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti possono essere dichiarati compatibili con il mercato interno se sono soddisfatte le cinque condizioni seguenti⁽³⁶⁾:
- 1) gli aiuti devono essere concessi per l'adempimento di un servizio pubblico effettivo e definito correttamente;
 - 2) i parametri per la compensazione devono essere preventivamente definiti, in modo obiettivo e trasparente;
 - 3) l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole;
 - 4) nel caso in cui un'autorità attribuisca lo stesso servizio pubblico a più imprese, la compensazione per l'adempimento di tale servizio dovrebbe essere calcolata in base allo stesso metodo per ciascuna impresa (non discriminazione);
 - 5) l'aiuto non deve causare distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune.

⁽³¹⁾ 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).

⁽³²⁾ Causa T-157/01, *Danske Busvognmænd* (Raccolta 2004, pag. II- 917, punti da 77 a 79).

⁽³³⁾ Causa C-504/07, *Antrop* (Raccolta 2009, pag. I- 3867).

⁽³⁴⁾ Causa C-334/07 P, *Commissione/Freistaat Sachsen* (Raccolta 2008, pag. I-9465, punto 51).

⁽³⁵⁾ Cause riunite da C-465/09 P a C-470/09 P, *Diputación Foral de Vizcaya e altri/Commissione* (Raccolta 2011, pag. I-83 *, punti 125 e 128).

⁽³⁶⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 22 gennaio 2014 nel caso SA.34155, legge regionale sulla compensazione del trasporto scolastico mediante autobus nel land Renania-Palatinato.

- (104) La Commissione osserva che il regolamento (CE) n. 1370/2007 e altri atti giuridici relativi al settore dei servizi d'interesse economico generale si basano su principi analoghi.
- (105) Relativamente alla prima condizione, la Commissione ha già spiegato nei punti da (80) a (83) il motivo per cui ritiene che nel quadro del terzo contratto l'obbligo di servizio pubblico non sia stato definito correttamente. Per quanto riguarda il primo e il secondo contratto, i dubbi della Commissione quanto alla qualificazione dei servizi prestati come servizi pubblici effettivi e definiti correttamente sono illustrati al punto 84.
- (106) Per quanto attiene alla seconda condizione, che stabilisce che i parametri per il calcolo della compensazione siano chiaramente definiti preventivamente, la Commissione ricorda che tutti e tre i contratti di servizio pubblico sono stati stipulati e firmati dopo che Trenitalia ha iniziato a prestare i servizi in questione e dubita pertanto che i parametri sulla base dei quali è stata calcolata la compensazione abbiano potuto essere stabiliti in anticipo.
- (107) Quanto alla terza condizione, le autorità italiane giustificano l'importo della compensazione confrontando i ricavi e i costi totali generati dal servizio fornito, dal cui saldo risulterebbe una sottocompensazione per Trenitalia. Per quanto riguarda il terzo contratto, la Commissione osserva che mancano i dati relativi alla compensazione per gli anni 2011-2014, per i quali non si può quindi escludere una sovracompensazione. Per quanto attiene al secondo contratto, la Commissione dubita che Trenitalia abbia effettivamente prestato la totalità dei servizi dei quali è stata incaricata. Qualora i servizi per i quali Trenitalia riceveva una compensazione non fossero stati forniti, la compensazione corrisposta a Trenitalia potrebbe risultare superiore ai costi effettivamente sostenuti.
- (108) Infine, per quanto riguarda il terzo contratto, la Commissione osserva che l'obbligo di servizio pubblico in questione non è strettamente limitato al Sud del paese, ma copre anche le linee verso il Nord che sono servite anche da operatori ferroviari concorrenti. Le autorità italiane non hanno dimostrato l'esistenza di un fallimento di mercato che giustifica un obbligo di servizio pubblico universale nel trasporto ferroviario di merci, cosicché qualsiasi compensazione concessa a Trenitalia per la prestazione di un servizio così ampio può falsare la concorrenza in misura contraria al comune interesse. La Commissione esprime dubbi simili per quanto riguarda il primo e il secondo contratto, poiché includono nel regime di obbligo di servizio pubblico anche tratte internazionali, in particolare da e verso Trieste e da e verso l'Ungheria, servite anche da imprese ferroviarie nazionali e internazionali.
- (109) Di conseguenza, nella fase attuale la Commissione nutre dubbi in merito alla compatibilità con l'articolo 93 del TFUE della misura di compensazione per obblighi di servizio pubblico. La Commissione invita pertanto l'Italia a presentare tutte le osservazioni e le informazioni necessarie per consentirle di valutare se detta misura possa essere considerata compatibile con il mercato interno.

4. DECISIONE

- (110) Alla luce di quanto precede, la Commissione dubita seriamente che le misure di trasferimento di asset a favore di Trenitalia e FS Logistica e le misure di compensazione per obblighi di servizio pubblico a favore di Trenitalia siano compatibili con il mercato interno.
- (111) La Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, invita l'Italia a presentare le proprie osservazioni e a fornire ogni informazione utile ai fini della valutazione delle misure in esame, entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita inoltre le autorità italiane a trasmettere senza indugio copia della presente lettera al beneficiario potenziale degli aiuti.
- (112) La Commissione desidera richiamare all'attenzione dell'Italia che l'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.
- (113) La Commissione comunica all'Italia che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi significativa della stessa nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data di tale pubblicazione.»

ISSN 1977-1061 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2504 (pappersutgåva)



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV