

## Allegato 2

Fonte: [http://www.fpcgil.it/internaz/Serv\\_Int\\_gen/CorteGiust\\_EU\\_AltmarkTrans.htm](http://www.fpcgil.it/internaz/Serv_Int_gen/CorteGiust_EU_AltmarkTrans.htm)

CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA

Sentenza della Corte nel procedimento pregiudiziale C-280/00

Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH

LA CORTE DECIDE CHE UNA COMPENSAZIONE FINANZIARIA CHE COSTITUISCE SOLO LA CONTROPARTITA DI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO IMPOSTI DAGLI STATI MEMBRI NON PRESENTA LE CARATTERISTICHE DI UN AIUTO DI STATO

Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere quattro condizioni.

Un regolamento comunitario sugli obblighi di servizio pubblico(1) mira all'eliminazione delle disparità che derivano dagli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico imposti alle imprese di trasporto terrestre da parte degli Stati membri e che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza. Ne risulta che è necessario sopprimere gli obblighi di servizio pubblico anche se, tuttavia, il mantenimento di tali obblighi può essere indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficienti.

In un primo momento il legislatore tedesco si è espressamente avvalso della facoltà offerta dal suddetto regolamento comunitario di escluderne l'applicazione per i trasporti urbani, extraurbani o regionali. Dal 1996 la normativa tedesca prevede esplicitamente che i servizi di trasporto locale e regionale siano soggetti al regolamento in determinate situazioni.

Nel 1990 l'impresa Altmark Trans ha ottenuto concessioni e sovvenzioni per il trasporto di persone tramite autobus nel Landkreis (circonscrizione) di Stendal. Nel 1994 le autorità tedesche hanno rinnovato le concessioni della Altmark e respinto la domanda di concessioni della società Nahverkehrsgesellschaft Altmark. Quest'ultima ha proposto ricorso dinanzi alle autorità tedesche affermando che la Altmark Trans non era un'impresa economicamente sana giacché non avrebbe potuto sopravvivere senza sovvenzioni pubbliche e che, pertanto, le concessioni erano illegittime.

Il Bundesverwaltungsgericht, adito in ultima istanza, interroga la Corte di giustizia per sapere se:

- le sovvenzioni concesse dal Landkreis Stendal alla Altmark Trans siano aiuti di Stato vietati dal Trattato CE;
- le autorità tedesche possano disporre che i servizi di trasporto regionale gestiti in autonomia finanziaria non siano soggetti al regolamento del 1969 sugli "obblighi di servizio pubblico".

Per quanto riguarda la prima questione:

La Corte rammenta che, secondo una giurisprudenza costante, affinché un intervento statale possa essere qualificato come un aiuto di Stato ai sensi del Trattato CE, lo si deve poter considerare come un "vantaggio" concesso all'impresa beneficiaria che quest'ultima non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

La Corte ha in particolare statuito che non si è in presenza di un siffatto "vantaggio" quando un intervento finanziario statale deve essere considerato una compensazione diretta a rappresentare la

contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico.

Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, devono ricorrere quattro condizioni:

1. in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
2. in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali verrà calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
3. in terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole;
4. in quarto luogo, quando la selezione viene effettuata al di fuori dell'ambito di una gara di appalto pubblico, il livello di compensazione deve essere determinato in rapporto a un'analisi dei costi in cui un'impresa media dovrebbe incorrere (tenuto conto degli introiti e del margine di utile ragionevole ricavato dall'adempimento dei suddetti obblighi).

Infatti, solo se ricorrono tali quattro condizioni si può ritenere che un'impresa non abbia tratto, in realtà, un "vantaggio" finanziario che avrebbe l'effetto di collocare tali imprese in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, e quindi non presenterebbe il carattere di un aiuto di Stato ai sensi del Trattato CE.

Per quanto riguarda la seconda questione:

Si deve tuttavia sottolineare che, nel caso di specie, il giudice nazionale dovrà esaminare se le sovvenzioni di cui trattasi siano state concesse in conformità alle disposizioni del Trattato CE relative agli aiuti di Stato solo qualora lo stesso giunga alla conclusione che il regolamento comunitario di cui trattasi non si applica in Germania. In altri termini, se il suddetto regolamento è applicabile nella fattispecie non vi è alcuna necessità di fare ricorso alle disposizioni generali del Trattato CE.

La Corte ha statuito che il legislatore tedesco, in linea di principio, può applicare in modo parziale la deroga prevista dal regolamento comunitario per i trasporti urbani, extraurbani o regionali in quanto, così facendo, si avvicina agli obiettivi del regolamento. Tuttavia, uno Stato membro può solo applicare in modo parziale tale deroga, sempreché il principio di certezza del diritto venga debitamente rispettato, il che presuppone che la normativa tedesca delimiti in modo chiaro l'uso effettuato di tale deroga affinché sia possibile determinare in quale situazione si applichi la suddetta deroga e in quale situazione sia applicabile il regolamento comunitario.

(1) Regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893.

## Allegato 3

### CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITA' EUROPEE SENTENZA DELLA CORTE

24 luglio 2003 (1)

**«Regolamento (CEE) n. 1191/69 - Fornitura di servizi di linea urbani, extraurbani e regionali - Sovvenzioni pubbliche - Nozione di aiuto concesso da uno Stato - Compensazione costituente la contropartita di obblighi di servizio pubblico»**

Nel procedimento C-280/00,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dal Bundesverwaltungsgericht (Germania) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Altmark Trans GmbH,

Regierungspräsidium Magdeburg

e

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,

interveniante:

Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht,

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 92 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87 CE) e 77 del Trattato CE (divenuto art. 73 CE) nonché del regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 (GU L 169, pag. 1),

LA CORTE,

composta dal sig. G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, dai sigg. J.-P. Puissochet, M. Wathelet, R. Schintgen e C.W.A. Timmermans (relatore), presidenti di sezione, C. Gulmann, D.A.O. Edward, A. La Pergola, P. Jann e V. Skouris, dalle sig.re F. Macken e N. Colneric, e dai sigg. S. von Bahr, J.N. Cunha Rodrigues e A. Rosas, giudici,

avvocato generale: sig. P. Léger

cancelliere: sig.ra D. Louterman-Hubeau, capodivisione, e successivamente dal sig. H.A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la Altmark Trans GmbH, dal sig. M. Ronellenfitsch, Rechtsanwalt;

- per il Regierungspräsidium Magdeburg, dal sig. L.-H. Rode, in qualità di agente;
- per la Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, dal sig. C. Heinze, Rechtsanwalt;
- per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra M. Wolfcarius e dal sig. D. Triantafyllou, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Altmark Trans GmbH, rappresentata dall'avv. M. Ronellenfisch, del Regierungspräsidium Magdeburg, rappresentato dal sig. L.-H. Rode, della Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, rappresentata dall'avv. C. Heinze, della Commissione, rappresentata dalla sig.ra M. Wolfcarius e dal sig. D. Triantafyllou, all'udienza del 6 novembre 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 19 marzo 2002,

vista l'ordinanza di riapertura della trattazione orale in data 18 giugno 2002,

sentite le osservazioni orali della Altmark Trans GmbH, rappresentata dall'avv. M. Ronellenfisch, del Regierungspräsidium Magdeburg, rappresentato dal sig. S. Karnop, in qualità di agente, della Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, rappresentata dall'avv. C. Heinze, del governo tedesco, rappresentato dal sig. M. Lumma, in qualità di agente, del governo danese, rappresentato dal sig. J. Molde, in qualità di agente, del governo spagnolo, rappresentato dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, in qualità di agente, del governo francese, rappresentato dal sig. F. Million, in qualità di agente, del governo olandese, rappresentato dal sig. N.A.J. Bel, in qualità di agente, del governo del Regno Unito, rappresentato dal sig. J.E. Collins, in qualità di agente, assistito dalla sig.ra E. Sharpston, QC, e della Commissione, rappresentata dal sig. D. Triantafyllou, all'udienza del 15 ottobre 2002,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale presentate all'udienza del 14 gennaio 2003,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1.

Con ordinanza 6 aprile 2000, pervenuta presso la cancelleria della Corte il 14 luglio seguente, il Bundesverwaltungsgericht ha sottoposto a quest'ultima, ai sensi dell'art. 234 CE, una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione degli artt. 92 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87 CE) e 77 del Trattato CE (divenuto art. 73 CE) nonché del regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156, pag. 1), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 (GU L 169, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69»).

2.

Tale questione è stata sollevata nell'ambito di una controversia tra la Altmark Trans GmbH (in prosieguo: la «Altmark Trans») e la Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (in prosieguo: la «Nahverkehrsgesellschaft») riguardante il rilascio alla prima, da parte del Regierungspräsidium Magdeburg (il governo della regione di Magdeburg; in prosieguo: il «Regierungspräsidium»), di concessioni relative a servizi di linea su autobus nel Landkreis Stendal (Germania) e di sovvenzioni pubbliche per l'esecuzione dei suddetti servizi.

## Ambito giuridico

### *Il diritto comunitario*

3.

L'art. 92, n. 1, del Trattato CE dispone:

«Salvo deroghe contemplate dal presente Trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

4.

L'art. 74 del Trattato CE (divenuto art. 70 CE), incluso nel titolo IV della terza parte, consacrato ai trasporti, dispone che gli obiettivi del Trattato sono perseguiti dagli Stati membri, per quanto riguarda la materia disciplinata da tale titolo, nell'ambito di una politica comune dei trasporti.

5.

Ai sensi dell'art. 77 del Trattato CE, che rientra nel suddetto titolo IV, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il Trattato.

6.

Il regolamento n. 1191/69 è suddiviso in sei sezioni di cui la prima include le disposizioni generali (artt. 1 e 2), la seconda riguarda i principi comuni per la soppressione o il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico (artt. 3-8), la terza si occupa dell'applicazione ai trasporti di persone di prezzi e condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari (art. 9), la quarta attiene ai metodi comuni di compensazione (artt. 10-13), la quinta è relativa ai contratti di servizio pubblico (art. 14) e la sesta contiene le disposizioni finali (artt. 15-20).

7.

L'art. 1 di tale regolamento dispone:

«1. Il presente regolamento si applica alle imprese di trasporto che forniscono servizi nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

Gli Stati membri possono escludere dal campo di applicazione del presente regolamento le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali.

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

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

- servizi regionali, servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze di trasporto di una regione.

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

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

5. Tuttavia, le competenti autorità degli Stati membri possono mantenere o imporre gli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2 per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri. Le condizioni e le modalità, compresi i metodi di compensazione, sono definiti nelle sezioni II, III e IV.

(...)

6. Inoltre le autorità competenti di uno Stato membro possono non applicare i paragrafi 3 e 4, nel settore dei trasporti di passeggeri, alle tariffe ed alle condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari».

8.

L'art. 6, n. 2, del regolamento n. 1191/69 recita come segue:

«2. Le decisioni di mantenere o di sopprimere a termine, totalmente o parzialmente, un obbligo di servizio pubblico, prevedono, per gli oneri che ne derivano, la concessione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articoli 10, 11, 12 e 13».

9.

L'art. 9, n. 1, del suddetto regolamento prevede:

«L'ammontare della compensazione degli oneri gravanti sulle imprese in conseguenza all'applicazione, ai trasporti di persone, dei prezzi e delle condizioni di trasporto imposti a favore di una o più categorie sociali particolari, è determinato secondo i metodi comuni previsti agli articoli 11, 12 e 13».

10.

L'art. 17, n. 2, del regolamento n. 1191/69 enuncia:

«Le compensazioni risultanti dall'applicazione del presente regolamento sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea.

Gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione, per categoria d'obblighi, le compensazioni degli oneri derivanti per le imprese di trasporto dal mantenimento degli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2 e dall'applicazione ai trasporti di viaggiatori di prezzi e condizioni di trasporto imposti nell'interesse di una o più categorie sociali particolari».

*Normativa nazionale*

11.

La Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereiches der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 im Straßenpersonenverkehr [decreto recante applicazione del regolamento n. 1191/69 nella sua versione del regolamento

n. 1893/91 riguardante il trasporto su strada di persone], del Ministro federale dei Trasporti 31 luglio 1992 (BGBl I, pag. 1442), come modificato dal regolamento 29 novembre 1994 (BGBl I, pag. 3630), esclude in via generale fino al 31 dicembre 1995, per il trasporto pubblico di passeggeri, l'applicabilità del regolamento n. 1191/69 per quanto riguarda le imprese la cui attività sia esclusivamente limitata alla gestione di servizi urbani, extraurbani o regionali.

12.

Dal combinato disposto degli artt. 2, n. 1, e 1, n. 1, del Personenbeförderungsgesetz (legge relativa ai trasporti terrestri di persone; in prosieguo: il «PBefG») emerge che il trasporto di persone mediante autoveicoli di linea è soggetto in Germania al rilascio di una concessione. Quest'ultima obbliga il trasportatore a percepire solo la tariffa autorizzata dall'autorità che rilascia la concessione, a rispettare l'orario che è stato approvato e a conformarsi agli obblighi di esercizio e di trasporto che gli incombono a norma di legge.

13.

Fino al 31 dicembre 1995 le condizioni di rilascio di una concessione di trasporto di linea su autobus erano definite unicamente dall'art. 13 del PBefG. Tale disposizione prescrive in particolare alcune condizioni per quanto riguarda l'efficienza finanziaria e l'affidabilità dell'impresa di trasporti e impone il rigetto della domanda di concessione qualora il servizio previsto sia tale da pregiudicare gli interessi della collettività in materia di trasporto. Se più imprese intendono fornire gli stessi servizi di trasporto, l'autorità interessata, ai sensi del n. 3 del suddetto articolo, deve prendere in considerazione, in maniera adeguata, le prospettive di una corretta prestazione pluriennale dei suddetti servizi da parte di una di tali imprese.

14.

Con l'art. 6, n. 116, dell'Eisenbahnneuordnungsgesetz (legge sulla ristrutturazione delle ferrovie) 27 dicembre 1993 (BGBl I, pag. 2378), il legislatore tedesco ha introdotto, con effetto dal 1° gennaio 1996, per il rilascio di concessioni di servizi di linea urbani, extraurbani e regionali, la distinzione tra trasporti gestiti in autonomia finanziaria e trasporti gestiti con le modalità del servizio pubblico.

15.

L'art. 8, n. 4, prima frase, del PBefG stabilisce il principio secondo il quale i servizi pubblici di trasporto urbano, extraurbano e regionale devono essere forniti in regime di autonomia finanziaria.

16.

La seconda frase di tale paragrafo definisce i servizi di trasporto forniti nell'ambito di un regime di autonomia finanziaria come quelli i cui costi sono coperti dagli introiti dei trasporti effettuati, dai proventi ottenuti in forza di disposizioni di legge che prevedono compensazioni in funzione di determinate tariffe e di una specifica organizzazione dei trasporti, nonché dagli altri proventi d'impresa ai sensi del diritto commerciale. I presupposti per il rilascio di una concessione in regime di autonomia finanziaria sono definiti dall'art. 13 del PBefG, come si è illustrato al punto 13 della presente sentenza.

17.

L'art. 8, n. 4, terza frase, del PBefG prevede che vada applicato il regolamento n. 1191/69, nella relativa versione in vigore, qualora non sia possibile garantire un servizio di trasporto sufficiente in regime di autonomia finanziaria. Le condizioni per il rilascio delle concessioni relative a prestazioni di trasporto fornite con le modalità del servizio pubblico in base al suddetto regolamento sono definite dall'art. 13 del PBefG.

18.

Ai sensi di quest'ultima norma occorre rilasciare la concessione, purché sia necessaria per l'attuazione di un servizio di trasporto, in base ad un provvedimento autoritativo o ad un contratto ai sensi del regolamento n. 1191/69, e purché costituisca la soluzione che implichi il costo minore per la collettività.

## Causa principale

19. La causa principale riguarda il rilascio, da parte del Regierungspräsidium alla Altmark Trans, di concessioni per trasporti di linea su autobus nel Landkreis (circoscrizione) di Stendal.
20. Sono state attribuite inizialmente concessioni alla Altmark Trans per il periodo dal 25 settembre 1990 al 19 settembre 1994. Con provvedimento in data 27 ottobre 1994 le sono state rilasciate nuove concessioni sino al 31 ottobre 1996.
21. Dall'ordinanza di rinvio emerge che il Regierungspräsidium ha, al contempo, respinto le domande della Nahverkehrsgesellschaft dirette al rilascio di concessioni per l'espletamento di tali servizi. Per motivare il suddetto provvedimento, il Regierungspräsidium ha addotto che l'Altmark Trans soddisfaceva le condizioni di autorizzazione prescritte dall'art. 13, n. 1, punti 1 e 2, del PBefG. Quale impresa operante da lungo tempo, la Altmark Trans godeva di una tutela dei diritti acquisiti, conformemente al n. 2 dello stesso articolo. La suddetta tutela implicherebbe che la regolarità nell'espletamento del suddetto servizio da parte dell'impresa attualmente incaricata di quest'ultimo possa rappresentare una migliore offerta di trasporto rispetto a quella proveniente da un nuovo offerente. Orbene, una siffatta offerta non sussisterebbe nemmeno. L'Altmark Trans necessiterebbe, per il fatto di registrare una mancata copertura di DM 0,58 per chilometro tabellare, del minor finanziamento integrativo a carico dell'erario pubblico.
22. In seguito a un reclamo della Altmark Trans, il Regierungspräsidium ha prolungato la durata di tali concessioni fino al 31 ottobre 2002, con decisione 30 luglio 1996.
23. La Nahverkehrsgesellschaft ha proposto reclamo avverso la decisione 27 ottobre 1994, sostenendo che la Altmark Trans non soddisfaceva le condizioni dell'art. 13 del PBefG. Essa riteneva che quest'ultima non fosse infatti un'impresa economicamente sana giacché non avrebbe potuto sopravvivere senza sovvenzioni pubbliche. Pertanto le concessioni rilasciatele sarebbero illegittime. A suo parere non è nemmeno esatto sostenere che la Altmark Trans è il soggetto che necessita in minor grado di sovvenzioni. Con decisione 29 giugno 1995 il Regierungspräsidium ha respinto tale reclamo.
24. La Nahverkehrsgesellschaft ha proposto ricorso contro tali decisioni datate 27 ottobre 1994 e 30 luglio 1996 dinanzi al Verwaltungsgericht Magdeburg (tribunale amministrativo di primo grado di Magdeburg) (Germania) che ha respinto il suddetto ricorso.
25. In fase di impugnazione l'Oberverwaltungsgericht Sachsen Anhalt (giudice amministrativo d'appello della Sassonia-Anhalt) (Germania) ha accolto il ricorso della Nahverkehrsgesellschaft annullando quindi il rilascio delle concessioni alla Altmark Trans. Tale giudice ha ritenuto in particolare che, nel momento in cui la decisione del 30 luglio 1996 era stata adottata, l'efficienza finanziaria della Altmark Trans non fosse più garantita, perché quest'ultima necessitava delle sovvenzioni da parte del Landkreis Stendal per l'esecuzione delle suddette concessioni. Inoltre, esso ha statuito che tali sovvenzioni non erano compatibili con il diritto comunitario relativo agli aiuti di Stato, come risultava in particolare dal regolamento n. 1191/69.
26. A tale proposito l'Oberverwaltungsgericht ha osservato che la Repubblica federale di Germania si era avvalsa solo fino al 31 dicembre 1995 della possibilità, offerta dal

regolamento n. 1191/69, di escludere dal suo ambito di applicazione le imprese la cui attività sia esclusivamente limitata alla gestione di servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale. Esso ha pertanto statuito che, dopo tale data, le sovvenzioni pubbliche di cui trattasi erano autorizzate solo mediante l'osservanza delle condizioni previste dal suddetto regolamento. Tra tali condizioni rientra l'esigenza di imporre obblighi di servizio pubblico tramite un contratto o un atto delle autorità competenti. Dato che il Landkreis Stendal non ha concluso un contratto con la Altmark Trans né adottato un atto amministrativo conformemente alle disposizioni del suddetto regolamento, l'Oberverwaltungsgericht ha ritenuto che, dal 1° gennaio 1996, il Landkreis non fosse più autorizzato a elargire sovvenzioni alla Altmark Trans per la gestione dei servizi previsti dalle concessioni che le erano state rilasciate.

27.

Avverso tale decisione dell'Oberverwaltungsgericht, l'Altmark Trans proponeva un ricorso per cassazione (Revision), dinanzi al Bundesverwaltungsgericht. Quest'ultimo osserva che l'art. 8, n. 4, del PBefG pone il problema se la gestione di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali che non possa essere effettuato in modo redditizio sulla base degli introiti ricavati dal suddetto trasporto, e che quindi necessariamente dipenda da sovvenzioni a carico dell'erario pubblico, in forza del diritto nazionale si possa considerare gestito con mezzi finanziari propri oppure se, necessariamente, debba valere come gestito con mezzi finanziari collettivi.

28.

A tale riguardo, il Bundesverwaltungsgericht ritiene che le sovvenzioni pubbliche di cui trattasi possano rientrare nella nozione di «altri prodotti dell'impresa nel senso del diritto commerciale» prevista dall'art. 8, n. 4, seconda frase, del PBefG. Ricorrendo agli usuali metodi d'interpretazione del diritto nazionale, giunge alla conclusione che il fatto che siano necessarie sovvenzioni pubbliche non esclude che i servizi di trasporto vengano forniti in regime di autonomia finanziaria.

29.

Tuttavia il giudice a quo ritiene dubbio che gli artt. 77 e 92 del Trattato nonché il regolamento n. 1191/69 implicino necessariamente l'interpretazione dell'art. 8, n. 4, seconda frase, del PBefG conforme al diritto comunitario adottata dall'Oberverwaltungsgericht. Avuto riguardo al complicato sistema di divieti, eccezioni e deroghe a queste ultime, stima che tale problematica dovrebbe essere chiarita dalla Corte.

La questione pregiudiziale

30.

Ritenendo che, nella causa ad esso sottoposta, la portata delle norme comunitarie fosse incerta e che occorresse una pronuncia in via pregiudiziale per la soluzione della controversia di cui alla causa principale, il Bundesverwaltungsgericht decideva di sospendere il procedimento e sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se gli artt. [77 e 92 del Trattato] CE, in combinato disposto con il regolamento (CEE) n. 1191/69, come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91, ostino all'applicazione di una disciplina nazionale la quale consente il rilascio di concessioni di trasporti di linea nel settore dei trasporti di persone a carattere locale per servizi di trasporto necessariamente dipendenti da sovvenzioni pubbliche, senza tener conto delle sezioni II, III e IV del menzionato regolamento».

31.

Il giudice a quo ha precisato che tale questione doveva essere intesa come atta a ricomprendere le tre seguenti parti:

«1) Se le sovvenzioni destinate a ripianare il passivo nel settore dei trasporti pubblici di persone a carattere locale siano o no soggette al divieto di aiuti di cui all'art. [92], n. 1, [del Trattato] CE, o manchi del tutto ad esse un'idoneità a pregiudicare gli scambi tra Stati membri, per via della loro rilevanza puramente locale; se abbia eventualmente rilevanza, al riguardo, la concreta situazione e le dimensioni del rispettivo territorio coperto dai trasporti a carattere locale.

2) Se l'art. [77 del Trattato] CE determini in linea generale la possibilità per il legislatore nazionale di consentire le sovvenzioni pubbliche destinate a ripianare il passivo nel settore dei trasporti pubblici di persone a carattere locale, senza riguardo al regolamento (CEE) n. 1191/69.

3) Se quest'ultimo regolamento offra al legislatore nazionale la possibilità di consentire l'esercizio di una linea nel settore dei trasporti pubblici di persone a carattere locale, necessariamente dipendente da pubbliche sovvenzioni, senza riguardo alle sezioni II, III e IV del citato regolamento, e di prescrivere l'applicazione di queste disposizioni solo qualora non sia altrimenti possibile una sufficiente copertura del servizio di trasporto.

Se questa possibilità derivi in capo al legislatore nazionale, in particolare, dal fatto che, in forza dell'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento (CEE) n. 1191/69, come modificato dal regolamento n. 1893/91, esso ha la facoltà di escludere completamente le imprese del settore dei trasporti pubblici locali di persone dall'ambito di applicazione del regolamento».

#### Osservazioni preliminari

32.

Nella causa principale il rilascio di concessioni alla Altmark Trans viene contestato solo in quanto quest'ultima aveva bisogno di sovvenzioni pubbliche per adempiere agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalle suddette concessioni. Tale controversia riguarda essenzialmente la questione se le sovvenzioni pubbliche che la Altmark Trans ha in tal modo ottenuto siano state concesse legittimamente.

33.

Dopo aver constatato che il pagamento di sovvenzioni alla Altmark Trans per l'esercizio delle concessioni di cui trattasi nella causa principale in regime di autonomia finanziaria non era contrario al diritto nazionale, il giudice nazionale si interroga sulla compatibilità delle suddette sovvenzioni con il diritto comunitario.

34.

Le principali disposizioni del Trattato che disciplinano le sovvenzioni pubbliche sono quelle relative agli aiuti di Stato, ossia gli artt. 92 e segg. del Trattato CE. L'art. 77 del Trattato CE introduce nel settore dei trasporti una deroga alle norme generali applicabili agli aiuti di Stato, disponendo che gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il Trattato.

35.

Orbene, occorre constatare che il Consiglio ha adottato il regolamento n. 1191/69 sul fondamento degli artt. 75 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 71 CE) e 94 del Trattato CE (divenuto art. 89 CE), quindi sia sulla base delle disposizioni del Trattato relative alla politica comune dei trasporti sia su quelle relative agli aiuti di Stato.

36. Il regolamento n. 1191/69 sancisce un regime comunitario applicabile agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti. Tuttavia, in forza del suo art. 1, n. 1, secondo comma, gli Stati membri possono escludere dal suo campo di applicazione le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi urbani, extraurbani o regionali.

37. Di conseguenza, occorre subito esaminare se il regolamento n. 1191/69 sia applicabile ai servizi di trasporto di cui trattasi nella causa principale. Solo in caso negativo occorrerà verificare l'applicazione delle disposizioni generali del Trattato riguardanti gli aiuti di Stato alle sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale. Pertanto, occorre risolvere in primo luogo la terza parte della questione pregiudiziale.

Sulla terza parte della questione pregiudiziale

38. Con la terza parte della questione pregiudiziale il giudice a quo chiede in sostanza se il regolamento n. 1191/69, e più in particolare il suo art. 1, n. 1, secondo comma, possa essere interpretato in modo che consenta a uno Stato membro di non applicare tale regolamento all'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali dipendenti necessariamente da sovvenzioni pubbliche e di limitarne l'applicazione ai casi in cui non sia altrimenti possibile una sufficiente copertura del servizio di trasporto.

*Osservazioni sottoposte alla Corte*

39. La Altmark Trans, il Regierungspräsidium e la Nahverkehrsgesellschaft ritengono che sia possibile dedurre dal regolamento n. 1191/69 la mancata conformità al diritto comunitario di sovvenzioni pubbliche a favore di imprese di trasporto solo qualora siano imposti obblighi di servizio pubblico nel senso del suddetto regolamento o qualora sia stato concluso un contratto di servizio pubblico conformemente a quest'ultimo.

40. Essi osservano in particolare che il legislatore tedesco ha effettuato una distinzione tra i servizi di trasporto gestiti con mezzi finanziari propri e quelli gestiti con mezzi finanziari collettivi. In forza dell'art. 8, n. 4, del PBefG, il regolamento n. 1191/69 si applicherebbe solo ai trasporti rientranti nel regime del servizio pubblico. Pertanto, i servizi in questione gestiti con mezzi finanziari propri non rientrerebbero nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

41. Infatti, per quanto dal 1° gennaio 1996 il legislatore tedesco in via generale non si avvalga più della facoltà di deroga prevista dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69, avrebbe indirettamente previsto un'eccezione all'applicazione di tale regolamento a favore dei servizi di trasporto urbani, extraurbani e regionali che vengono forniti in regime di autonomia finanziaria. Dal momento che tale regolamento autorizzerebbe una deroga di portata generale, anche il legislatore di cui trattasi avrebbe la facoltà di prevedere una deroga parziale. Infatti nella fattispecie si applicherebbe il principio secondo cui «in maiore minus inest».

42. La Commissione rileva che, dal momento che i servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali non sono stati esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69 in forza dell'art. 1, n. 1, secondo comma, di quest'ultimo, il legislatore nazionale deve disciplinare l'esercizio di un servizio di linea o imponendo obblighi di servizio pubblico,

conformemente alle sezioni II-IV di tale regolamento, o ricorrendo a contratti con cui si prevedano tali obblighi e si rispettino le disposizioni della sezione V di cui al suddetto regolamento.

*Risposta della Corte*

43.

Al fine di risolvere tale parte della questione, occorre determinare in via preliminare se il regolamento n. 1191/69 imponga un regime vincolante al quale gli Stati membri sono imperativamente tenuti ad attenersi quando prevedono di imporre obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

44.

Sia dai considerando del suddetto regolamento sia dal suo dispositivo risulta chiaramente che quest'ultimo impone effettivamente un regime obbligatorio agli Stati membri.

45.

Infatti, in base al primo considerando del regolamento n. 1191/69, uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità che derivano dagli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico imposti alle imprese di trasporto da parte degli Stati membri e che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza. Ai sensi del secondo considerando del suddetto regolamento è quindi necessario sopprimere gli obblighi di servizio pubblico definiti in quest'ultimo anche se, tuttavia, il mantenimento di tali obblighi può essere indispensabile in alcuni casi per assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficienti.

46.

A tale scopo, l'art. 1, n. 3, del regolamento n. 1191/69 prevede che le competenti autorità degli Stati membri sopprimano gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, come definiti dal suddetto regolamento, imposti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. Ai sensi del n. 4 dello stesso articolo, per garantire servizi di trasporto sufficienti tenendo conto segnatamente dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio o per offrire particolari condizioni tariffarie a favore di determinate categorie di passeggeri tali autorità possono concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto secondo le condizioni e le modalità di tali contratti definite nella sezione V del suddetto regolamento. Al n. 5 di tale norma si aggiunge peraltro che le suddette autorità possono mantenere o imporre obblighi di servizio pubblico per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri in base alle condizioni e alle modalità, compresi i metodi di compensazione, definiti nelle sezioni II-IV di tale regolamento.

47.

Pertanto, dato che le concessioni di cui trattasi nella causa principale impongono obblighi di pubblico servizio e sono legate a sovvenzioni volte a contribuire al finanziamento dell'assolvimento di questi ultimi, il rilascio di tali concessioni e sovvenzioni in linea di principio era soggetto alle disposizioni del regolamento n. 1191/69.

48.

Tuttavia l'art. 1, n. 1, secondo comma, di tale regolamento autorizza gli Stati membri a escludere dall'ambito di applicazione di quest'ultimo le imprese la cui attività è limitata esclusivamente alla fornitura di servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali.

49.

In un primo momento, ossia fino al 31 dicembre 1995, la Repubblica federale di Germania si è avvalsa della deroga prevista dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 escludendo esplicitamente, nella normativa nazionale, l'applicazione di tale regolamento alle imprese di trasporto urbano, extraurbano e regionale.

50.

Dal 1° gennaio 1996 la normativa tedesca non prevede più in modo espresso una siffatta deroga. Al contrario, il suddetto regolamento è stato dichiarato applicabile al rilascio di concessioni di trasporto su autobus in Germania da gestire con mezzi finanziari collettivi, sulla base degli artt. 8, n. 4, terza frase e 13 bis del PBefG. Tuttavia, la normativa tedesca non definisce esplicitamente se tale regolamento sia altresì applicabile al rilascio di concessioni di trasporto su autobus da gestire con mezzi finanziari propri.

51.

A tale proposito occorre accertare se il fatto di non applicare il regolamento n. 1191/69 al regime di autonomia finanziaria, nel caso venga provato, risulti contrario al suddetto regolamento.

52.

La Altmark Trans, il Regierungspräsidium e la Nahverkehrsgesellschaft osservano che, se è vero che l'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 consente di escludere dall'ambito di applicazione di quest'ultimo un'intera categoria di servizi di trasporto, la suddetta disposizione deve, a maggior ragione, consentire di sottrarre una parte limitata di tali servizi all'applicazione di tale regolamento.

53.

Occorre rammentare che, come è stato illustrato ai punti 44-47 della presente sentenza, il regolamento n. 1191/69 instaura un regime cui gli Stati membri sono tenuti ad attenersi quando prevedono di imporre obblighi di servizio pubblico alle imprese di trasporto terrestre.

54.

Tuttavia gli Stati membri possono stabilire una deroga alle disposizioni del regolamento n. 1191/69, in forza del suo art. 1, n. 1, secondo comma, a favore di imprese che forniscono servizi urbani, extraurbani o regionali. Il legislatore tedesco si è avvalso in modo generale di tale deroga fino al 31 dicembre 1995.

55.

Pertanto occorre ritenere che la modifica del PBefG, in vigore dal 1° gennaio 1996, contribuisce alla realizzazione degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1191/69.

56.

Infatti, mediante tale modifica, il legislatore tedesco ha introdotto, per il rilascio delle concessioni relative al trasporto di persone su autobus, una distinzione tra la gestione in regime di autonomia finanziaria e quella secondo le modalità del servizio pubblico. In forza dell'art. 13 bis del PBefG il regolamento n. 1191/69 è divenuto applicabile al rilascio delle concessioni gestite secondo le modalità del servizio pubblico. Tale modifica del PBefG ha quindi ridotto l'ambito di applicazione della deroga prevista dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del suddetto regolamento. Pertanto, la normativa tedesca si è avvicinata agli obiettivi perseguiti da quest'ultimo.

57.

Da tali considerazioni risulta che uno Stato membro, sulla base della facoltà di deroga prevista dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69, è legittimato non solo a escludere completamente i servizi di linea urbani, extraurbani o regionali dall'ambito di applicazione di tale regolamento, ma anche ad applicare tale deroga in modo più limitato. In altri termini, tale disposizione consente in linea di principio al legislatore tedesco di prevedere che, per servizi di trasporto forniti in regime di autonomia finanziaria, possono essere prescritti obblighi di servizio pubblico e accordate sovvenzioni senza rispettare le condizioni e le modalità stabilite da tale regolamento.

58.

Tuttavia la normativa nazionale deve chiaramente delimitare l'uso di tale facoltà di deroga affinché sia possibile determinare in quale situazione si applichi la suddetta deroga e in quale situazione sia applicabile il regolamento n. 1191/69.

59. Infatti, come risulta da una costante giurisprudenza, è particolarmente importante, per garantire la certezza del diritto, che i singoli possano contare su una situazione giuridica chiara e precisa, che consenta loro di sapere esattamente quali sono i loro diritti e di farli valere, se del caso, dinanzi ai giudici nazionali (v. sentenze 23 maggio 1985, causa 29/84, Commissione/Germania, Racc. pag. 1661, punto 23; 9 aprile 1987, causa 363/85, Commissione/Italia, Racc. pag. 1733, punto 7; 30 maggio 1991, causa C-59/89, Commissione/Germania, Racc. pag. I-2607, punto 18, e 19 settembre 1996, causa C-236/95, Commissione/Grecia, Racc. pag. I-4459, punto 13).
60. La decisione di rinvio comporta un certo numero di indici che consentono di dubitare del fatto che nel caso di specie siano state rispettate tali esigenze di chiarezza.
61. Infatti, da un lato risulta dall'ordinanza di rinvio che il regime dell'autonomia finanziaria si può applicare anche a imprese che necessitano di sovvenzioni pubbliche per l'esercizio di concessioni relative a servizi di trasporto. Dall'altro, il giudice a quo ha constatato che «questa facoltà di scelta per l'imprenditore voluta dal legislatore verrebbe in ogni caso concretamente soppressa per i trasporti di linea, in gran parte deficitari, nel settore dei trasporti pubblici di persone a carattere locale, qualora l'esigenza di sovvenzioni pubbliche avesse come conseguenza automatica la riconduzione dei trasporti alla categoria dei trasporti gestiti con mezzi finanziari collettivi».
62. Da quanto precede sembra risultare che le concessioni di servizi di trasporto che per il loro esercizio necessitano di sovvenzioni pubbliche possono essere assoggettate sia al regime dell'autonomia finanziaria sia a quello del servizio pubblico. Se ciò accadesse effettivamente, le disposizioni della normativa nazionale interessata non determinerebbero in modo chiaro e preciso in quale situazione siffatte concessioni rientrino nell'uno o nell'altro dei regimi in questione. Orbene, se il regolamento n. 1191/69 non fosse applicabile al regime dell'autonomia finanziaria, un'eventuale incertezza sulla delimitazione di tale regime rispetto a quello del servizio pubblico si estenderebbe anche all'ambito di applicazione del suddetto regolamento in Germania.
63. Al giudice nazionale compete verificare se l'applicazione fatta dal legislatore tedesco della facoltà di deroga prevista dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 risponde alle esigenze di chiarezza e di precisione imposte dall'osservanza del principio di certezza del diritto.
64. Occorre pertanto risolvere la terza parte della questione pregiudiziale nel senso che il regolamento n. 1191/69, e più in particolare il suo art. 1, n. 1, secondo comma, deve essere interpretato in modo da consentire a uno Stato membro di non applicare tale regolamento all'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali dipendenti necessariamente da sovvenzioni pubbliche e di limitarne l'applicazione ai casi in cui non sia altrimenti possibile una sufficiente copertura del servizio di trasporto, purché tuttavia il principio di certezza del diritto venga debitamente rispettato.
65. Occorre precisare inoltre che, qualora il giudice a quo statuisca che non si è osservato il principio di certezza del diritto nella fattispecie della causa principale, lo stesso dovrà ritenere che il regolamento n. 1191/69 sia pienamente applicabile in Germania e che quindi sia valido anche per il regime dell'autonomia finanziaria. In una tale ipotesi occorrerà verificare che le concessioni di cui trattasi nella causa principale siano state rilasciate in conformità a tale regolamento e, in caso affermativo, accertare se le sovvenzioni di cui

trattasi nella causa principale siano state concesse in conformità a quest'ultimo. Qualora tali concessioni e sovvenzioni non rispondano alle condizioni stabilite dal suddetto regolamento, il giudice nazionale dovrà concludere che esse non sono compatibili con il diritto comunitario senza che occorra esaminarle alla luce delle disposizioni del Trattato.

66.

Pertanto, solo qualora il giudice a quo giunga alla conclusione che il regolamento n. 1191/69 non si applica al regime dell'autonomia finanziaria e che l'uso fatto dal legislatore tedesco della facoltà di deroga prevista dal suddetto regolamento è conforme al principio della certezza del diritto, detto giudice dovrà esaminare se le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale siano state concesse in conformità alle disposizioni del Trattato relative agli aiuti di Stato.

Sulla prima parte della questione pregiudiziale

67.

Con la prima parte della questione pregiudiziale il giudice a quo chiede in sostanza se sovvenzioni destinate a ripianare il passivo nel settore dei trasporti pubblici di persone urbani, extraurbani o regionali rientrino generalmente nell'art. 92, n. 1, del Trattato o se, alla luce della natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti e, all'occorrenza, dell'importanza del settore di attività interessato, tali sovvenzioni, non siano idonee a pregiudicare gli scambi tra Stati membri.

*Osservazioni sottoposte alla Corte*

68.

La Altmark Trans, il Regierungspräsidium e la Nahverkehrsgesellschaft sostengono che le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale non hanno alcun effetto sugli scambi tra Stati membri ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in quanto riguarderebbero solo servizi locali e, comunque, sarebbero di un importo talmente esiguo da non inficiare in modo sensibile tali scambi.

69.

Per contro, la Commissione rileva che otto Stati membri, fin dal 1995, hanno aperto di buon grado alcuni mercati di trasporto urbano, extraurbano o regionale alla concorrenza di imprese di altri Stati membri e che esistono diversi esempi di imprese di trasporto di uno Stato membro che esercitano attività in un altro. Tale apertura del mercato in alcuni dei suddetti Stati dimostrerebbe che gli scambi intracomunitari sono non soltanto possibili e potenziali ma sin d'ora e già reali.

70.

Occorre rammentare che la Corte, con ordinanza 18 giugno 2002, ha deciso di riaprire la fase orale nella presente causa per offrire alle parti della causa principale, agli Stati membri, alla Commissione e al Consiglio la possibilità di sottoporre le loro osservazioni sulle eventuali conseguenze della sentenza 22 novembre 2001, causa C-53/00, Ferring (Racc. pag. I-9067), per quanto riguarda la soluzione da fornire alla questione pregiudiziale in tale causa.

71.

Durante la seconda udienza, tenutasi il 15 ottobre 2002, la Altmark Trans, il Regierungspräsidium, la Nahverkehrsgesellschaft nonché i governi tedesco e spagnolo hanno proposto, in sostanza, di confermare i principi illustrati dalla Corte nella citata sentenza Ferring. Essi ritengono che il finanziamento statale di servizi pubblici non costituisca un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato se i vantaggi conferiti dalle autorità

pubbliche non eccedono i costi sostenuti per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

72.

A tale riguardo essi rilevano principalmente che la nozione di aiuto di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato si applica solo a misure che procurino un vantaggio economico a una o a determinate imprese. Orbene, una sovvenzione pubblica che compensi semplicemente il costo sostenuto per l'assolvimento dei servizi pubblici che sono stati imposti non procurerebbe alcun effettivo vantaggio all'impresa beneficiaria. Inoltre, in un siffatto caso, la concorrenza non sarebbe falsata in quanto ogni impresa potrebbe beneficiare della sovvenzione pubblica a condizione di fornire i servizi pubblici imposti dallo Stato.

73.

Nel corso di tale seconda udienza i governi danese, francese, dei Paesi Bassi e del Regno Unito hanno sostenuto, in sostanza, che la Corte dovrebbe adottare l'approccio utilizzato dall'avvocato generale Jacobs nelle sue conclusioni presentate il 30 aprile 2002 nella causa C-126/01, GEMO, pendente dinanzi alla Corte. In base a tale approccio, si dovrebbe effettuare una distinzione tra due categorie di situazioni. Se esistesse un legame diretto e palese tra un finanziamento statale e obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti, i fondi erogati dalle autorità pubbliche non costituirebbero un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Qualora invece detto legame non esista o gli obblighi di servizio pubblico non siano chiaramente definiti, i fondi erogati dalle suddette autorità costituirebbero aiuti.

#### *Risposta della Corte*

74.

Per risolvere la prima parte della questione occorre esaminare i vari elementi della nozione di aiuto statale figurante all'art. 92, n. 1, del Trattato. Infatti, secondo una costante giurisprudenza, la qualificazione di «aiuto» richiede che sussistano tutti i presupposti previsti da tale disposizione (v. sentenze 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, detta «Tubemeuse», Racc. pag. I-959, punto 25; 14 settembre 1994, cause riunite da C-278/92 a C-280/92, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-4103, punto 20 e 16 maggio 2002, causa C-482/99, Francia/Commissione, Racc. pag. I-4397, punto 68).

75.

L'art. 92, n. 1, del Trattato enuncia le seguenti condizioni. In primo luogo, deve trattarsi di un intervento dello Stato o effettuato mediante risorse statali. In secondo luogo, tale intervento deve poter incidere sugli scambi tra Stati membri. In terzo luogo, deve concedere un vantaggio al suo beneficiario. In quarto luogo deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza.

76.

La questione sottoposta dal giudice nazionale riguarda più precisamente la seconda delle suddette condizioni.

77.

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

78.

Infatti, quando uno Stato membro concede una sovvenzione pubblica a un'impresa, la fornitura di servizi di trasporto da parte della suddetta impresa può risultarne invariata o aumentare, con la conseguenza che le possibilità delle imprese con sede in altri Stati membri di fornire i loro servizi di trasporto nel mercato di tale Stato membro ne sono diminuite (v., in tal senso, sentenze 13 luglio 1988, causa 102/87, Francia/Commissione, Racc. pag. 4067,

punto 19; 21 marzo 1991, causa C-305/89, Italia/Commissione, Racc. pag. I-1603, punto 26, e Spagna/Commissione, cit., punto 40).

79.

Nella fattispecie, tale constatazione non è soltanto di natura ipotetica in quanto, come emerge in particolare dalle osservazioni della Commissione, diversi Stati membri a partire dal 1995 hanno iniziato ad aprire alcuni mercati di trasporto alla concorrenza di imprese stabilite in altri Stati membri, cosicché più di un'impresa offre già i propri servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali in Stati membri diversi da suo Stato di origine.

80.

Inoltre, la comunicazione della Commissione 6 marzo 1996, relativa agli aiuti de minimis (GU C 68, pag. 9), non riguarda il settore dei trasporti, come emerge dal suo quarto comma. Parimenti, il regolamento (CE) della Commissione 12 gennaio 2001, n. 69, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore («de minimis») (GU L 10, pag. 30), non si applica a tale settore conformemente al suo terzo considerando e al suo art. 1, lett. a).

81.

Infine, secondo la giurisprudenza della Corte, non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri siano stati pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (v. cit. sentenze Tubemeuse, punto 43, e Spagna/Commissione, punto 42).

82.

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

83.

Tuttavia, affinché un intervento statale possa rientrare nell'art. 92, n. 1, del Trattato, lo si deve altresì poter considerare, come è stato illustrato al punto 75 della presente sentenza, come un vantaggio concesso all'impresa beneficiaria.

84.

A tale riguardo, vengono considerati aiuti gli interventi che, sotto qualsiasi forma, siano atti a favorire direttamente o indirettamente determinate imprese (sentenza 15 luglio 1964, causa 6/64, Costa, Racc. pag. 1127, in particolare pag. 1146) o che devono ritenersi un vantaggio economico che l'impresa beneficiaria non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato (sentenze 11 luglio 1996, causa C-39/94, SFEI e a., Racc. pag. I-3547, punto 60, e 29 aprile 1999, causa C-342/96, Spagna/Commissione, Racc. pag. I-2459, punto 41).

85.

Occorre rammentare ciò che la Corte ha statuito a proposito di un'indennità prevista dalla direttiva del Consiglio 16 giugno 1975, 75/439/CEE, concernente l'eliminazione degli oli usati (GU L 194, pag. 23). Tale indennità poteva essere concessa alle imprese di raccolta e/o di eliminazione degli oli usati come contropartita degli obblighi di raccolta e/o eliminazione che venivano loro imposti dallo Stato membro, a condizione di non superare le spese annuali non coperte ed effettivamente accertate delle imprese, tenuto conto di un margine di utile ragionevole. La Corte ha statuito che un tale tipo di indennità non configurava un aiuto ai sensi degli artt. 92 e segg. del Trattato, ma una contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese di raccolta o di eliminazione (v. sentenza 7 febbraio 1985, causa 240/83, ADBHU, Racc. pag. 531, punti 3, ultima frase, e 18).

86.

In modo analogo, la Corte ha giudicato che, purché un contributo sulle vendite dirette imposto a laboratori farmaceutici corrisponda ai costi aggiuntivi effettivamente sostenuti dai grossisti distributori per l'assolvimento dei loro obblighi di servizio pubblico, il non assoggettamento di questi ultimi a detto contributo può essere considerato la contropartita delle prestazioni effettuate e, pertanto, una misura che non configura un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92 del Trattato. La stessa Corte ha considerato che, qualora tale condizione di equivalenza tra l'esonero concesso e i costi aggiuntivi indicati sia soddisfatta, i grossisti distributori non beneficiano, in realtà, di un vantaggio ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in quanto la misura di cui trattasi avrà come solo effetto di mettere questi ultimi e i laboratori farmaceutici in condizioni di concorrenza comparabili (sentenza Ferring, cit., punto 27).

87.

Da tale giurisprudenza discende che, nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggano, in realtà, un vantaggio finanziario e che il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocare tali imprese in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricadrebbe nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

88.

Tuttavia, affinché, in un caso concreto, una siffatta compensazione possa sottrarsi alla qualificazione di aiuto di Stato, deve ricorrere un certo numero di condizioni.

89.

In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro. Nella causa principale il giudice a quo dovrà pertanto esaminare se i suddetti obblighi imposti alla Altmark Trans risultino distintamente dalla normativa nazionale e/o dalle concessioni di cui trattasi nella causa principale.

90.

In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti.

91.

Inoltre, la compensazione da parte di uno Stato membro delle perdite subite da un'impresa, senza che siano stati previamente stabiliti i parametri di detta compensazione, quando in un secondo tempo risulti che l'esercizio di alcuni servizi nell'ambito dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è stato economicamente redditizio, costituisce un intervento finanziario che rientra nella nozione di aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

92.

In terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi. L'osservanza di una siffatta condizione è indispensabile al fine di garantire che all'impresa beneficiaria non venga concesso alcun vantaggio tale da falsare o minacciare di falsare la concorrenza per il fatto di rafforzare la posizione concorrenziale di detta impresa.

93.

In quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito 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 in cui un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, sarebbe incorsa per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

94.

Dalle considerazioni di cui sopra risulta che, qualora le sovvenzioni pubbliche concesse a determinate imprese cui siano stati esplicitamente attribuiti obblighi di servizio pubblico al fine di compensare i costi originati dall'adempimento di tali obblighi rispondano alle condizioni indicate ai punti 89-93 della presente sentenza, siffatte sovvenzioni non ricadono nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato. Per contro, l'intervento statale che non soddisfa una o più delle suddette condizioni dovrà essere ritenuto un aiuto di Stato ai sensi di tale disposizione.

95.

Occorre pertanto risolvere la prima parte della questione pregiudiziale nel senso che la condizione di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.

Tuttavia, sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione qualora debbano essere considerate una compensazione atta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. Ai fini dell'applicazione di tale criterio incombe al giudice a quo verificare il ricorrere delle seguenti condizioni:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;

- in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;

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

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

Sulla seconda parte della questione pregiudiziale

96.

Con la seconda parte della questione pregiudiziale il giudice nazionale chiede in sostanza se l'art. 77 del Trattato possa essere applicato a sovvenzioni pubbliche che ripianano i costi aggiuntivi sostenuti per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico senza tener conto del regolamento n. 1191/69.

*Osservazioni sottoposte alla Corte*

97.

La Altmark Trans sostiene che la facoltà di cui dispone il legislatore nazionale di consentire sovvenzioni pubbliche destinate a ripianare il passivo derivante dalla gestione di trasporti pubblici urbani, extraurbani o regionali, senza riguardo al regolamento n. 1191/69, esiste indipendentemente dall'art. 77 del Trattato.

98.

Il Regierungspräsidium ritiene da parte sua che l'art. 77 del Trattato non conferisca al legislatore nazionale la facoltà di consentire sovvenzioni pubbliche senza riguardo al regolamento n. 1191/69.

99.

La Nahverkehrsgesellschaft sostiene che, nei limiti in cui le sovvenzioni pubbliche di cui trattasi nella causa principale ricadono nella sfera del divieto enunciato dall'art. 92 del Trattato, l'art. 77 dello stesso ne esclude l'applicazione, dal momento che tali sovvenzioni soddisferebbero le condizioni sancite da quest'ultima. Ciò premesso, essa osserva che, in tal caso, il regolamento n. 1191/69 non osterebbe alla concessione di tali sovvenzioni.

100.

La Commissione ritiene che, in forza dell'art. 77 del Trattato, il legislatore nazionale abbia titolo per concedere sovvenzioni pubbliche destinate a ripianare il passivo nel settore del trasporto pubblico urbano, extraurbano o regionale senza riguardo al regolamento n. 1191/69, ma che le suddette sovvenzioni siano in tal caso completamente assoggettate al procedimento di previa notifica previsto dall'art. 93, n. 3, del Trattato CE (divenuto art. 88, n. 3, CE) riguardante l'esame degli aiuti di Stato.

*Risposta della Corte*

101.

L'art. 77 del Trattato prevede che gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio sono compatibili con il Trattato.

102.

Al punto 37 della presente sentenza si è affermato che, qualora non esistesse un regolamento applicabile alla controversia principale, occorrerebbe verificare se le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale ricadano nell'ambito di applicazione delle disposizioni del Trattato riguardanti gli aiuti di Stato.

103.

Orbene, dai punti 65 e 66 della presente sentenza emerge che il regolamento n. 1191/69 potrebbe essere applicabile alla controversia principale qualora il legislatore tedesco non avesse escluso l'applicazione del suddetto regolamento al regime dell'autonomia finanziaria o non l'avesse fatto in osservanza del principio di certezza del diritto. In caso affermativo, le disposizioni del suddetto regolamento sono applicabili alle sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale e il giudice nazionale non deve verificare se queste ultime siano compatibili con le disposizioni del diritto primario.

104.

Tuttavia, nel caso in cui il regolamento n. 1191/69 non fosse applicabile alla controversia principale, dalla risposta alla prima parte della questione pregiudiziale emerge che, qualora le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale dovessero essere considerate una compensazione atta a rappresentare la contropartita delle prestazioni di trasporto effettuate per adempiere obblighi di servizio pubblico e a soddisfare le condizioni formulate ai punti 89-93 della presente sentenza, le stesse non ricadrebbero nell'ambito di applicazione dell'art. 92 del Trattato, cosicché non occorrerebbe invocare la deroga a detta disposizione prevista dall'art. 77 del Trattato.

105.

Ne consegue che le disposizioni del diritto primario riguardanti gli aiuti di Stato e la politica comunitaria dei trasporti sarebbero applicabili alle sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale solo qualora, da un lato, non rientrassero nell'ambito delle disposizioni del regolamento n. 1191/69 e, dall'altro - nei limiti in cui tali sovvenzioni sono state concesse al fine di ripianare i costi aggiuntivi sostenuti per l'adempimento di obblighi di servizio - non ricorressero tutte le condizioni formulate ai punti 89-93 della presente sentenza.

106.

Tuttavia, anche se le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale si dovessero esaminare alla luce delle disposizioni del Trattato riguardanti gli aiuti di Stato, la deroga prevista dall'art. 77 di quest'ultimo non potrebbe essere applicata alle stesse in quanto tale.

107.

Infatti, il 4 giugno 1970 il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) del Consiglio 4 giugno 1970, n. 1107, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 130, pag. 1). L'art. 3 di tale regolamento dispone che «[s]alve le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1192/69 (...) e del regolamento (CEE) n. 1191/69 (...), gli Stati membri adottano misure di coordinamento ovvero impongono servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico comportanti la concessione di aiuti ai sensi dell'articolo 77 del trattato soltanto nei casi ed alle condizioni seguenti (...)». Ne consegue che gli Stati membri non sono più autorizzati a invocare l'applicazione dell'art. 77 del Trattato al di fuori dei casi previsti dal diritto comunitario derivato.

108.

Pertanto, dal momento che il regolamento n. 1191/69 non è applicabile nella fattispecie e che le sovvenzioni di cui trattasi nella causa principale ricadono nella sfera dell'art. 92, n. 1, del Trattato, il regolamento n. 1107/70 enuncia, in modo esaustivo, le condizioni in base alle quali le autorità degli Stati membri possono concedere aiuti ai sensi dell'art. 77 del Trattato.

109.

Occorre quindi risolvere la seconda parte della questione pregiudiziale nel senso che l'art. 77 del Trattato non può essere applicato a sovvenzioni pubbliche che ripianano i costi aggiuntivi sostenuti per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico senza tener conto del regolamento n. 1191/69.

Sulle spese

110.

Le spese sostenute dai governi tedesco, danese, spagnolo, francese, dei Paesi Bassi e del Regno Unito nonché dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

## LA CORTE

pronunciandosi sulla questione sottoposta dal Bundesverwaltungsgericht con ordinanza 6 aprile 2000, dichiara:

1) Il regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, n. 1191, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893, e più in particolare il suo art. 1, n. 1, secondo comma, deve essere interpretato in modo da consentire a uno Stato membro di non applicare tale regolamento all'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali dipendenti necessariamente da sovvenzioni pubbliche e di limitarne l'applicazione ai casi in cui non sia altrimenti possibile una sufficiente copertura del servizio di trasporto, purché tuttavia il principio di certezza del diritto venga debitamente rispettato.

2) La condizione di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.

Tuttavia, sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione qualora debbano essere considerate una compensazione atta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. Ai fini dell'applicazione di tale criterio incombe al giudice a quo verificare il ricorrere delle seguenti condizioni:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria è stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi sono stati definiti in modo chiaro;

- in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione sono stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;

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

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

3) L'art. 77 del Trattato CE (divenuto art. 73 CE) non può essere applicato a sovvenzioni pubbliche che ripianano i costi aggiuntivi sostenuti per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico senza tener conto del regolamento n. 1191/69, come modificato dal regolamento n. 1893/91.