

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE

PHILIPPE LÉGER

presentate il 19 marzo 2002 [\(1\)](#)

Causa C-280/00

Altmark Trans GmbH,

Regierungspräsidium Magdeburg

contro

Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,

interveniente: Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Bundesverwaltungsgericht (Germania)]

«Trasporti - Servizio regionale di trasporto di persone - Aiuti concessi dagli Stati - Sovvenzioni destinate a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico»

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale è volta a precisare le condizioni in cui gli Stati membri possono concedere sovvenzioni alle imprese che gestiscono un servizio pubblico di trasporto locale di persone.

Il Bundesverwaltungsgericht tedesco solleva varie questioni relative all'interpretazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), dell'art. 77 del Trattato CE (divenuto art. 73 CE) e 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 [\(2\)](#), come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893 [\(3\)](#) (in prosieguo: il «regolamento n. 1191/69» o il «regolamento»).

I - Contesto giuridico

A - Contesto giuridico comunitario

2. Le disposizioni pertinenti all'esame della controversia sono quelle che disciplinano gli aiuti di Stato e i trasporti terrestri.
3. L'art. 92, n. 1, del Trattato vieta gli aiuti di Stato che falsino o minaccino di falsare la concorrenza. Esso dispone quanto segue:

«Salvo deroghe contemplate dal presente trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi fra gli 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. Nel settore dei trasporti, l'art. 74 del Trattato CE (divenuto art. 70 CE) prevede che gli obiettivi del Trattato vengano perseguiti nel quadro di una politica comune. L'art. 75 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 71 CE) incarica il Consiglio di adottare le disposizioni necessarie all'attuazione di detta politica.

5. L'art. 77 del Trattato riguarda gli aiuti di Stato che possono essere concessi nel settore dei trasporti. Esso dispone quanto segue:

«Sono compatibili con il presente trattato gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio».

6. Il regolamento n. 1191/69 mira ad eliminare le disparità create dagli obblighi di servizio pubblico che gli Stati membri impongono alle imprese di trasporto (4). Esso prescrive agli Stati membri di sopprimere gli obblighi di servizio pubblico (5) e stabilisce regole comuni per il mantenimento di tali obblighi e la concessione di sovvenzioni destinate a compensare gli oneri che ne derivano per le imprese (6).

7. L'art. 1, n. 1, del regolamento n. 1191/69 è così formulato:

«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».

8. Ai sensi dell'art. 1, n. 2, per servizi urbani ed extraurbani si intendono i 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. I servizi regionali sono definiti come servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze di trasporto di una regione.

9. L'art. 1, n. 3, del regolamento sancisce il principio secondo cui «[l]e competenti autorità degli Stati membri sopprimono gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico (...) imposti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile».

10. L'art. 1, nn. 4 e 5, prevede una deroga a tale principio in due ipotesi.

Da una parte, per garantire servizi di trasporto sufficienti le autorità competenti possono concludere contratti di servizio pubblico con un'impresa di trasporto ovvero offrire particolari condizioni tariffarie a favore di determinate categorie di passeggeri. In questo caso, i contratti di servizio pubblico devono rispettare le modalità definite nella sezione V del regolamento n. 1191/69.

Dall'altra, le autorità competenti possono mantenere o imporre obblighi di servizio pubblico per i servizi urbani, extraurbani e regionali di trasporto di passeggeri. In tal caso, l'atto amministrativo deve rispettare le modalità previste dalle sezioni II-IV del regolamento n. 1191/69.

11. Ai sensi dell'art. 2 del regolamento, la nozione di obbligo di servizio pubblico comprende «gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni». Tali obblighi comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario (7).

12. L'art. 6, n. 2, del regolamento precisa che le decisioni di mantenere un obbligo di servizio pubblico devono prevedere la concessione di una compensazione per gli oneri che ne derivano. L'entità di tale compensazione viene determinata secondo i «metodi comuni di compensazione» di cui agli artt. 10-13 del regolamento n. 1191/69.

13. Sotto il profilo procedurale, l'art. 17, n. 2, del regolamento prevede che le compensazioni risultanti dall'applicazione del regolamento sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'art. 93, n. 3, del Trattato CE (divenuto art. 88, n. 3, CE).

B - Contesto giuridico nazionale

14. In Germania, il Personenbeförderungsgesetz (legge sul trasporto terrestre di persone; in prosieguo: il «PBefG») subordina l'esercizio del servizio di trasporto di linea di persone al rilascio di una concessione (8). Si tratta di una concessione accordata ad un'impresa per garantire un determinato servizio di trasporto.
15. La concessione assoggetta il trasportatore ad alcuni obblighi, quali riscuotere solo la tariffa autorizzata, rispettare l'orario approvato e conformarsi agli obblighi di esercizio e di trasporto impostigli per legge. In contropartita, conferisce al beneficiario un diritto analogo all'esclusiva, in quanto per la durata della concessione non può essere autorizzato alcun altro trasporto sulla stessa linea.
16. Dal fascicolo emerge che fino al 31 dicembre 1995 il legislatore tedesco si è espressamente avvalso della facoltà concessa dall'art. 1, n. 1, del regolamento n. 1191/69 per quanto riguarda i trasporti urbani, extraurbani e regionali (9). Il regolamento 31 luglio 1992 del Ministro federale dei Trasporti (10) escludeva l'applicazione del regolamento n. 1191/69 al trasporto pubblico di passeggeri.
17. A partire dal 1° gennaio 1996, il legislatore tedesco ha introdotto una distinzione tra i servizi di trasporto gestiti «in autonomia finanziaria» ed i servizi di trasporto gestiti con le modalità del «servizio pubblico» (11).
18. Il PBefG stabilisce il principio secondo cui i servizi pubblici di trasporto urbano, extraurbano e regionale devono essere forniti in autonomia finanziaria (12). Tale espressione designa i servizi i cui costi sono coperti dagli introiti dei trasporti effettuati, dai proventi ottenuti in forza di disposizioni di legge che prevedono compensazioni per ragioni attinenti alle tariffe e all'organizzazione dei trasporti nonché dagli altri proventi d'impresa (13).

Le concessioni relative a servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria sono disciplinate dall'art. 13 del PBefG. Tale disposizione stabilisce alcune condizioni per il rilascio della concessione, quali l'efficienza finanziaria e l'affidabilità dell'offerente, e impone il rigetto della domanda qualora il servizio richiesto sia tale da pregiudicare gli interessi della collettività. Se vi sono più candidati alla gestione dello stesso servizio, l'autorità competente deve effettuare la sua scelta tenendo conto degli interessi pubblici e, in particolare, del rapporto costi/benefici.

19. Per converso, qualora non si possa garantire un servizio di trasporto gestito in autonomia finanziaria, tale servizio può essere effettuato con le modalità del servizio pubblico (14). In tal caso, l'art. 8, n. 4, terza frase, del PBefG precisa che «va applicato il regolamento (CEE) n. 1191/69, nel testo in vigore».

Le concessioni di trasporto gestite secondo le modalità del servizio pubblico sono disciplinate dall'art. 13 del PBefG. Ai sensi di tale disposizione, la concessione dev'essere rilasciata, purché sia necessaria per l'attuazione di un servizio di trasporto, in base ad un provvedimento autoritativo o ad un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 1191/69. Inoltre essa deve costituire la soluzione che implichi il costo minore per la collettività. Al fine di determinare i costi minori, il diritto tedesco prevede una procedura di aggiudicazione pubblica, conformemente alla normativa sugli appalti pubblici.

II - Fatti e procedimento

20. La controversia principale ha ad oggetto il rilascio di concessioni per trasporti di linea su autobus nel Landkreis (circoscrizione) di Stendal, Germania.
21. Il 25 settembre 1990, il Regierungspräsidium Magdeburg (15) aveva rilasciato all'impresa Altmark Trans GmbH (in prosieguo: la «Altmark») 18 concessioni relative al trasporto di persone su linee regionali. Dette concessioni scadevano il 19 settembre 1994.
22. Con decisione 27 ottobre 1994, il Regierungspräsidium accordava nuove concessioni all'Altmark. Contemporaneamente respingeva la domanda di concessione presentata dalla società Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (in prosieguo: la «NVGA»).
23. La NVGA proponeva reclamo contro detta decisione in quanto l'Altmark non era un'impresa economicamente sana. Essa sosteneva che il rilascio delle concessioni era illegittimo giacché, senza le sovvenzioni pubbliche di cui beneficiava, l'Altmark non avrebbe potuto sopravvivere economicamente.
24. Il Regierungspräsidium respingeva tale reclamo con decisione 29 giugno 1995. Inoltre il 30 luglio 1996 prorogava la validità delle concessioni dell'Altmark fino al 31 ottobre 2002.
25. In tali circostanze, la NVGA proponeva ricorso dinanzi al Verwaltungsgericht Magdeburg (tribunale amministrativo di primo grado di Magdeburg). Quest'ultimo dichiarava che l'Altmark era un'impresa economicamente sana in quanto il passivo previsto per l'esercizio in corso sarebbe stato ripianato mediante le sovvenzioni del Landkreis Stendal.
26. L'Oberverwaltungsgericht (Corte d'appello amministrativa) Sachsen-Anhalt annullava invece le concessioni rilasciate all'Altmark. Detto giudice dichiarava che l'efficienza economica dell'Altmark non era più garantita in quanto essa necessitava delle sovvenzioni del Landkreis Stendal per dare esecuzione alle concessioni controverse e tali sovvenzioni erano incompatibili con il diritto comunitario.

L'Oberverwaltungsgericht considerava che il legislatore tedesco avesse escluso l'applicazione del regolamento n. 1191/69 ai trasporti urbani, extraurbani e regionali solo fino al 31 dicembre 1995. Dopo tale data, la concessione di sovvenzioni avrebbe quindi dovuto rispettare le condizioni previste dal regolamento n. 1191/69 e, in particolare, la prescrizione d'imporre obblighi di servizio pubblico mediante un atto amministrativo o un contratto di servizio pubblico. Orbene, nella specie tale condizione mancava, in quanto il Landkreis Stendal non aveva concluso alcun contratto con l'Altmark e non aveva adottato alcun atto amministrativo. Il Landkreis Stendal, pertanto, non era più autorizzato a sovvenzionare l'Altmark per le concessioni che le erano state rilasciate.

L'Oberverwaltungsgericht concludeva quindi che l'Altmark non poteva più effettuare i trasporti controversi in autonomia finanziaria. Poiché dipendevano dalla concessione di sovvenzioni pubbliche, tali trasporti dovevano essere gestiti secondo le modalità del servizio pubblico e, pertanto, rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69.

27. L'Altmark ha proposto ricorso in cassazione («Revision») contro tale pronuncia dinanzi al Bundesverwaltungsgericht. Nella sua ordinanza di rinvio (16), quest'ultimo sottolinea che il giudice d'appello ha ommesso di interpretare le disposizioni di diritto nazionale. Il Bundesverwaltungsgericht precisa che, secondo il diritto tedesco, il fatto che un'impresa necessiti di sovvenzioni per garantire un servizio pubblico di trasporto non è tale da escludere detta impresa dal regime dell'autonomia finanziaria previsto all'art. 8, n. 4, del PBefG.

Per contro, il Bundesverwaltungsgericht solleva dubbi circa l'interpretazione del diritto comunitario. Tenuto conto degli artt. 77 e 92 del Trattato, nonché delle disposizioni del regolamento n. 1191/69, detto giudice si domanda se il fatto che un'impresa necessiti di sovvenzioni per svolgere un servizio pubblico di trasporto locale di persone implichi necessariamente che tale servizio venga qualificato come «servizio pubblico» e rientri nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69.

III - Questioni pregiudiziali

28. Pertanto, il Bundesverwaltungsgericht ha deciso di sospendere il procedimento e sottoporre alla Corte la seguente questione:

«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 che consente il rilascio di concessioni per servizi di linea nel settore del trasporto pubblico di persone a carattere urbano, extraurbano o regionale a imprese di trasporto necessariamente dipendenti da sovvenzioni pubbliche, senza tener conto delle sezioni II, III e IV del menzionato regolamento».

29. Nell'ordinanza di rinvio [\(17\)](#), il Bundesverwaltungsgericht precisa che la sua questione è suddivisa in tre parti, così formulate:

«1) Se le sovvenzioni destinate a ripianare il passivo di un servizio pubblico di trasporto locale di persone siano o no soggette al divieto di aiuti di cui all'art. [92], n. 1, [del Trattato] CE, o se siano del tutto inidonee a pregiudicare gli scambi tra Stati membri, per via della loro rilevanza puramente locale; se abbiano eventualmente rilevanza, al riguardo, la concreta situazione e le dimensioni dell'attività di trasporto a carattere urbano, extraurbano o regionale di volta in volta in questione.

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 urbano, extraurbano o regionale, senza tener conto del regolamento (CEE) n. 1191/69.

3) Se quest'ultimo regolamento offra al legislatore nazionale la possibilità di consentire di gestire un servizio di linea nel settore del trasporto pubblico di persone a carattere urbano, extraurbano o regionale necessariamente dipendente da pubbliche sovvenzioni, senza tener conto delle sezioni II, III e IV del citato regolamento, prescrivendo l'applicazione di queste disposizioni solo qualora non sia altrimenti possibile una sufficiente copertura del servizio di trasporto. Se questa possibilità offerta al legislatore nazionale gli derivi, 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 aveva la facoltà di escludere completamente le imprese di trasporto di persone a carattere urbano, extraurbano o regionale dall'ambito di applicazione del regolamento».

IV - Oggetto delle questioni pregiudiziali

30. La questione pregiudiziale del Bundesverwaltungsgericht solleva due ordini di problemi.
31. Il primo ordine di problemi riguarda l'interpretazione delle disposizioni del Trattato. Si tratta cioè di stabilire se le sovvenzioni concesse dalle autorità di uno Stato membro per compensare i costi degli obblighi di servizio pubblico imposti ad un'impresa che svolge un servizio locale di trasporto di persone costituiscano aiuti di Stato soggetti al divieto di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato [\(18\)](#). Si tratta inoltre di definire le condizioni alle quali l'art. 77

del Trattato può autorizzare la concessione di sovvenzioni del genere [\(19\)](#).

32. Il secondo ordine di problemi riguarda il regolamento n. 1191/69. Occorre cioè chiedersi se le autorità di uno Stato membro possano organizzare e finanziare un servizio pubblico di trasporto locale di persone senza attenersi alle disposizioni del regolamento relative al mantenimento degli obblighi di servizio pubblico e ai sistemi comuni di compensazione [\(20\)](#).
33. Ritengo che si debba invertire l'ordine delle suddette questioni. Infatti il regolamento n. 1191/69 costituisce una *lex specialis* rispetto agli artt. 92 e 77 del Trattato. Esso istituisce un quadro armonizzato che definisce le condizioni in cui gli Stati membri possono concedere sovvenzioni per compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico imposti alle imprese di trasporto. Il regolamento concretizza quindi le regole del Trattato relative agli aiuti di Stato nel settore dei servizi pubblici di trasporto terrestre.
34. Pertanto, la prima questione posta consiste nello stabilire se il regolamento n. 1191/69 si applichi ai servizi di trasporto gestiti in regime di autonomia finanziaria. In caso affermativo, le autorità tedesche possono concedere sovvenzioni per tali servizi solo conformandosi alle condizioni stabilite dal regolamento. Qualora invece il regolamento non risulti applicabile, si dovranno esaminare le disposizioni del Trattato relative agli aiuti di Stato.

V - Questione relativa all'applicazione del regolamento n. 1191/69

35. Con la prima questione, il Bundesverwaltungsgericht chiede se l'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 debba essere interpretato nel senso che consente ad uno Stato membro di escludere l'applicazione di tale regolamento per una categoria limitata di servizi pubblici di trasporto locale di persone, quali i servizi gestiti in autonomia finanziaria ai sensi degli artt. 8, n. 4, e 13 del PBefG [\(21\)](#).
36. Il giudice di rinvio intende quindi verificare se le autorità tedesche possano concedere sovvenzioni per detti servizi senza attenersi alle condizioni stabilite dal regolamento n. 1191/69.
37. Dal fascicolo emerge [\(22\)](#) che il legislatore tedesco ha fatto un uso particolare della facoltà concessa dall'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento.

Infatti, a partire dal 1° gennaio 1996, le autorità tedesche hanno proceduto ad un'esclusione *parziale* del regolamento. A differenza del regolamento 31 luglio 1992 [\(23\)](#), che escludeva unicamente l'applicazione del regolamento ai trasporti pubblici di passeggeri, il testo attuale del PBefG esclude l'applicazione del regolamento solo per i servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria. Gli altri trasporti, vale a dire quelli gestiti con le modalità del servizio pubblico, sono soggetti alle disposizioni del regolamento n. 1191/69.

38. La questione posta è quindi se l'art. 1, n. 1, secondo comma, consenta alle autorità di uno Stato membro di procedere ad un'esclusione *parziale* del regolamento n. 1191/69 per una categoria limitata di servizi pubblici di trasporto locale di persone [\(24\)](#).
39. Le parti nella causa principale ritengono che le autorità tedesche potessero escludere dal regolamento i servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria. Richiamandosi al principio «in maiore minus inest», esse sostengono che se l'art. 1, n. 1, secondo comma, consente di escludere l'applicazione del regolamento per una categoria completa di trasporti (ossia i servizi urbani, extraurbani e regionali) esso deve, a maggior ragione, consentire di sottrarvi una parte limitata di detti trasporti.

L'Altmark fa inoltre valere la risposta della Commissione all'interrogazione scritta dell'on. Jarzembowski (25). Nella detta risposta, la Commissione avrebbe espressamente affermato che l'esclusione dei servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria era compatibile con il diritto comunitario e in particolare con il regolamento n. 1191/69.

40. La Corte non ha mai avuto modo di precisare se gli Stati membri possano prevedere una deroga parziale al regolamento n. 1191/69. Per risolvere tale questione, ritengo che la Corte potrebbe stabilire un parallelismo con la sua giurisprudenza relativa alla sesta direttiva IVA (26). A tale proposito, mi sembra che due sentenze meritino un'attenzione particolare.
41. La prima sentenza (27) concerne l'interpretazione dell'art. 28, n. 3, lett. b), della sesta direttiva.

Detto articolo, in combinato disposto con il punto 16 dell'allegato F, consente agli Stati membri di continuare ad esentare dall'IVA, durante il periodo transitorio, le cessioni di edifici e terreni edificabili alle condizioni esistenti al momento dell'adozione della sesta direttiva.

A quell'epoca, il Regno Unito esonerava dall'IVA le vendite d'immobili. Tra di esse erano soggette ad IVA solo le operazioni elencate all'allegato 5 del Finance Act 1972. In seguito all'entrata in vigore della sesta direttiva, il Regno Unito aveva modificato la sua legislazione in modo da ridurre l'ambito delle esenzioni.

La società Norbury Developments Ltd riteneva che la modifica controversa fosse in contrasto con le disposizioni della sesta direttiva. A suo parere, l'art. 28, n. 3, aveva lo scopo di «congelare», alla data di adozione della sesta direttiva, le esenzioni elencate all'allegato F. La Corte ha respinto tale interpretazione per i seguenti motivi (28):

«[Le] modifiche [apportate alla legislazione del Regno Unito] non hanno esteso l'ambito dell'esenzione, ma, al contrario, l'hanno ridotto. Pertanto esse non sono intervenute in violazione dell'art. 28, n. 3, lett. b), il quale, sebbene osti all'introduzione di ulteriori esenzioni o all'estensione della portata delle esenzioni esistenti successivamente alla data d'entrata in vigore della sesta direttiva, non osta alla riduzione di queste ultime dal momento che la loro abrogazione costituisce lo scopo dell'art. 28, n. 4, della sesta direttiva.

A questo proposito una interpretazione restrittiva dell'art. 28, n. 3, lett. b), della sesta direttiva, secondo la quale uno Stato membro, sebbene possa mantenere una esenzione esistente, non può abrogarla, anche soltanto in parte, senza che si abroghino allo stesso tempo tutte le altre esenzioni, sarebbe contraria al detto scopo. Inoltre (...) tale interpretazione avrebbe effetti nefasti per l'applicazione uniforme della sesta direttiva. Infatti, uno Stato membro potrebbe vedersi costretto a mantenere tutte le esenzioni esistenti alla data dell'attuazione della sesta direttiva, sebbene ritenga al tempo stesso possibile, adeguato e auspicabile attuare progressivamente il regime previsto da quest'ultima nel settore considerato» (29).

42. La Corte ha svolto un ragionamento identico nella sentenza 14 giugno 2001, Commissione/Francia (30). Nella specie, la Commissione contestava alla Francia il fatto di avere modificato la sua legislazione, successivamente all'entrata in vigore della sesta direttiva, subordinando il diritto alla detrazione dall'IVA per i veicoli da turismo alla condizione che il veicolo fosse utilizzato per l'insegnamento della guida.

Il governo francese sosteneva che la sua legislazione era conforme all'art. 17, n. 6, della sesta direttiva, a norma del quale «[f]ino all'entrata in vigore delle norme [adottate dal Consiglio], gli Stati membri possono mantenere tutte le esclusioni previste dalla loro legislazione

nazionale al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva». La Corte ha respinto il ricorso proposto dalla Commissione per i seguenti motivi:

«L'interpretazione dell'art. 17, n. 6, della sesta direttiva si presta all'applicazione di [un] ragionamento [analogo a quello di cui alla sentenza *Norbury Developments*, citata]. In tal senso, laddove la normativa di uno Stato membro modifichi in senso restrittivo, successivamente all'entrata in vigore della sesta direttiva, l'ambito delle esclusioni esistenti allineandosi, in tal modo, all'obiettivo della sesta direttiva, si deve ritenere che tale normativa ricada nella deroga prevista dall'art. 17, n. 6, secondo comma, della sesta direttiva e non violi il disposto dell'art. 17, n. 2.

Nella specie, la modifica legislativa nazionale sostituisce ad un'esclusione totale dei veicoli da turismo dal diritto alla detrazione dell'IVA una detraibilità parziale, vale a dire limitatamente ai veicoli ed agli automezzi utilizzati esclusivamente ai fini dell'insegnamento della guida.

Si deve quindi necessariamente rilevare che la modifica così apportata alla normativa francese produce l'effetto di restringere l'ambito delle esclusioni esistenti e di ravvicinare tale legislazione al regime generale di detrazione di cui all'art. 17, n. 2, della sesta direttiva» [\(31\)](#).

43. Tale giurisprudenza, a mio parere, consente di dedurre il seguente principio. Allorché una direttiva mira ad attuare un regime armonizzato in un determinato settore ed autorizza gli Stati membri a prevedere deroghe a detto regime, gli Stati che si avvalgono di tale facoltà possono, successivamente all'entrata in vigore della direttiva, modificare la loro legislazione al fine di ridurre l'ambito delle esenzioni e di avvicinarsi in tal modo agli obiettivi perseguiti dalla direttiva. Per contro, successivamente all'entrata in vigore della direttiva, uno Stato membro non può ampliare l'ambito delle esenzioni previste dal suo diritto nazionale [\(32\)](#), né reintrodurre una deroga che aveva già soppresso [\(33\)](#).

44. Orbene, tale principio mi sembra perfettamente applicabile al caso di specie.

45. In primo luogo, abbiamo già visto che il regolamento n. 1191/69 ha lo scopo d'instaurare un quadro armonizzato nel settore degli obblighi di servizio pubblico imposti dagli Stati membri alle imprese di trasporto terrestre. Esso definisce le condizioni in cui gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico e concedere sovvenzioni al fine di compensare gli oneri che ne derivano per le imprese.

46. In secondo luogo, il regolamento autorizza gli Stati membri a prevedere deroghe alle norme ivi stabilite. L'art. 1, n. 1, secondo comma, dispone che gli Stati membri possono escludere i servizi di trasporti urbani, extraurbani o regionali dal campo di applicazione del regolamento.

47. In terzo luogo, successivamente all'entrata in vigore del regolamento [\(34\)](#) le autorità tedesche hanno modificato la loro legislazione al fine di ridurre l'ambito delle esenzioni previste dal diritto nazionale.

Abbiamo infatti già visto che fino al 31 dicembre 1995 il legislatore tedesco aveva espressamente escluso dal campo di applicazione del regolamento tutti i servizi pubblici di trasporto locale di persone [\(35\)](#). Orbene, a decorrere dal 1° gennaio 1996 le autorità tedesche hanno limitato tale esclusione ai servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria. Ne consegue che attualmente i servizi di trasporto gestiti con le modalità del servizio pubblico rientrano nel campo d'applicazione del regolamento.

48. In quarto luogo, tale modifica legislativa contribuisce alla realizzazione degli obiettivi

perseguiti dal regolamento n. 1191/69.

49. A tale proposito, occorre rammentare che il regolamento mira ad eliminare le disparità derivanti dagli obblighi di servizio pubblico che gli Stati membri impongono alle imprese di trasporto terrestre e che potrebbero falsare gravemente le condizioni di concorrenza. Tuttavia, per i servizi locali e regionali di trasporto di persone, il legislatore comunitario ha realizzato una liberalizzazione ed un'armonizzazione progressive.

In un primo tempo, ha unicamente escluso i trasporti locali e regionali dalla portata del regolamento n. 1191/69. La prima versione del regolamento, adottata nel 1969, precisava ch'esso «si applica per ora (...) alle imprese che non effettuano in via principale trasporti a carattere locale o regionale» [\(36\)](#).

In seguito, nel 1991, il Consiglio ha stabilito il principio secondo cui i trasporti locali e regionali rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69. Tuttavia, questo principio non è assoluto, giacché l'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento consente agli Stati membri di continuare ad escludere i servizi di trasporto urbano, extraurbano e regionale [\(37\)](#).

Infine, il 26 luglio 2000 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento 2000/C 365 E/10 al Consiglio e al Parlamento [\(38\)](#). La proposta definisce le condizioni in cui gli Stati membri possono compensare i trasportatori per i costi sostenuti al fine di adempiere obblighi di servizio pubblico e concedere loro diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri [\(39\)](#). A differenza dell'attuale versione del regolamento n. 1191/69, la suddetta proposta non concede più agli Stati membri la facoltà di escludere i servizi locali e regionali di trasporto di persone.

50. Da quanto precede discende che il regolamento n. 1191/69 mira ad introdurre una certa progressione nel processo di liberalizzazione dei servizi locali e regionali di trasporto terrestre di persone.
51. Orbene, la modifica apportata dal legislatore tedesco al PBefG contribuisce alla realizzazione di questi vari obiettivi.

Da una parte, tale modifica consente di ridurre le distorsioni della concorrenza nel settore tedesco dei servizi locali di trasporto di persone. Poiché una parte di tali trasporti è soggetta alle disposizioni del regolamento relative al mantenimento degli obblighi di servizio pubblico ed ai metodi di compensazione, la modifica controversa ravvicina il regime tedesco agli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1191/69.

Dall'altra, sembrerebbe che la modifica controversa costituisca la prima tappa di una completa liberalizzazione dei servizi locali di trasporto di persone nella Repubblica federale di Germania. Infatti all'udienza il rappresentante dell'Altmark ha dichiarato che il Bundestag stava esaminando proposte dirette a ridurre - o addirittura a sopprimere - l'intervento delle autorità pubbliche nel sistema dei trasporti locali. Tale informazione, qualora fosse esatta, consentirebbe di constatare che le autorità tedesche, così come il legislatore comunitario, introducono una certa progressione nel processo di liberalizzazione dei servizi locali di trasporto di persone.

52. Di conseguenza, ritengo che il legislatore tedesco avesse il diritto di escludere i servizi di trasporto gestiti in autonomia finanziaria dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69. Propongo quindi alla Corte di risolvere la prima questione pregiudiziale nel senso che l'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 non osta a che, successivamente alla sua entrata in vigore, uno Stato membro adotti una misura legislativa al

fine di limitare l'esclusione dall'ambito di applicazione di detto regolamento ad una determinata categoria di servizi locali di trasporto terrestre di persone, quali i servizi gestiti in autonomia finanziaria ai sensi degli artt. 8, n. 4, e 13 del PBefG.

53. Poiché il regolamento n. 1191/69 non è applicabile ai servizi di trasporto in discussione nella causa principale, occorre esaminare le disposizioni generali del Trattato relative agli aiuti di Stato.

VI - Art. 92, n. 1, del Trattato

54. La seconda questione pregiudiziale concerne l'art. 92, n. 1, del Trattato. Il giudice del rinvio chiede se le sovvenzioni concesse dalle autorità di uno Stato membro al fine di «riparare il passivo nel settore dei trasporti pubblici di persone» [\(40\)](#) ricadano sotto al divieto sancito dalla citata disposizione.
55. L'art. 92, n. 1, del Trattato enuncia quattro condizioni cumulative. Per essere soggetta al divieto ivi previsto occorre:
- che la misura conferisca un vantaggio selettivo a talune imprese o a talune produzioni;
 - che il vantaggio venga concesso direttamente o indirettamente mediante risorse statali;
 - che il vantaggio falsi o minacci di falsare la concorrenza;
 - che la misura possa incidere sugli scambi tra gli Stati membri.
56. Nella specie, la questione del Bundesverwaltungsgericht riguarda esclusivamente l'ultima condizione. Il giudice del rinvio chiede se le sovvenzioni controverse siano soggette al divieto dell'art. 92, n. 1, del Trattato o se «manchi del tutto ad esse un'idoneità a pregiudicare gli scambi tra Stati membri, per via della loro rilevanza puramente regionale» [\(41\)](#).
57. In linea di principio, la Corte potrebbe quindi limitarsi ad esaminare la questione dell'incidenza delle sovvenzioni controverse sugli scambi intracomunitari.
58. Tuttavia, successivamente all'udienza relativa alla presente causa, la sesta sezione della Corte ha pronunciato la sentenza nella causa Ferring [\(42\)](#).
59. In detta sentenza, la questione sollevata consisteva nello stabilire se vantaggi finanziari concessi dalle autorità di uno Stato membro per compensare i costi degli obblighi di servizio pubblico ch'esse impongono a talune imprese costituiscono «aiuti» di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

A tale proposito, la sesta sezione della Corte ha dichiarato che quando l'entità dei vantaggi conferiti dalle autorità pubbliche non supera quella dei costi connessi agli obblighi di servizio pubblico, la misura controversa non può essere qualificata come aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1. Per contro, ha dichiarato che se i vantaggi sono superiori al costo degli obblighi di servizio pubblico, tali vantaggi rientrano nell'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato per la parte che eccede il detto costo degli obblighi di servizio pubblico.

60. La sentenza Ferring ha un'incidenza diretta sulla soluzione della questione posta dal Bundesverwaltungsgericht.

Infatti, qualora si seguisse il ragionamento svolto in detta sentenza, il giudice del rinvio dovrebbe stabilire anzitutto se le sovvenzioni erogate dal Landkreis Stendal eccedano il

costo degli obblighi di servizio pubblico connesso alla gestione dei trasporti controversi. La questione dell'incidenza di dette sovvenzioni sugli scambi tra Stati membri si porrebbe solo se - e nella misura in cui - l'entità di dette sovvenzioni eccedesse il costo degli obblighi di servizio pubblico.

61. Nella specie, tuttavia, propongo alla Corte di non applicare la sentenza *Ferring*. Ritengo infatti che l'interpretazione adottata dalla sesta sezione della Corte sia tale da stravolgere la struttura e l'economia delle disposizioni del Trattato in materia di aiuti di Stato.
62. Prima di esporre i motivi per cui intendo invitare la Corte a rivedere la giurisprudenza *Ferring*, ne rammenterò brevemente il contesto.

A - Il contesto della sentenza Ferring

63. La prassi della Commissione e la giurisprudenza comunitaria hanno risolto in modi diversi la questione oggetto della sentenza *Ferring*.
64. In un primo tempo la Commissione ha ritenuto che sovvenzioni volte a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico non costituissero aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato (43).
65. Il Tribunale di primo grado delle Comunità europee ha respinto tale interpretazione in una sentenza del 27 febbraio 1997 (44). La causa verteva sui vantaggi fiscali concessi dalle autorità francesi a La Poste per compensare i costi connessi all'espletamento di funzioni d'interesse generale. A differenza della Commissione, il Tribunale ha ritenuto che le misure controverse costituissero aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato (45). Ha tuttavia aggiunto che dette misure potevano essere giustificate in base all'art. 90, n. 2, del Trattato CE (divenuto art. 86, n. 2, CE) (46).
66. Il 10 maggio 2000, il Tribunale ha confermato la sua analisi nella sentenza *SIC/Commissione* (47), relativa al finanziamento dei canali pubblici della televisione portoghese.

Il Tribunale ha dichiarato che «il fatto che le autorità pubbliche concedano ad un'impresa un vantaggio finanziario per compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico asseritamente assunti dalla detta impresa non incide sulla qualificazione di tale misura come aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato» (48). Il Tribunale ha infatti rammentato che «l'art. 92, n. 1, del Trattato non distingue gli interventi statali a seconda della loro causa o del loro scopo, ma li definisce in funzione dei loro effetti» (49). Pertanto, «la nozione di aiuto è una nozione obiettiva e funzione soltanto della questione se una misura statale conferisca o meno un vantaggio ad una o a talune imprese» (50).

67. La sentenza *Ferring* è la prima sentenza con cui la Corte si è pronunciata sulla questione.
68. La causa verteva su un contributo fiscale istituito dalle autorità francesi sulle vendite di medicinali effettuate dai laboratori farmaceutici.

Il sistema francese di distribuzione dei medicinali alle farmacie prevede due canali diversi: il primo passa attraverso i «grossisti distributori» e il secondo attraverso i laboratori farmaceutici. La legislazione francese impone ai grossisti distributori alcuni obblighi di servizio pubblico, che consistono essenzialmente nel disporre di un assortimento di medicinali sufficiente nell'assicurare la consegna dei medicinali entro un certo termine su un determinato territorio. L'operazione controversa era intesa a riequilibrare le condizioni di concorrenza tra i due canali di distribuzione in quanto i laboratori farmaceutici non erano

soggetti agli stessi obblighi gravanti sui grossisti distributori.

Il Tribunal des affaires de sécurité sociale di Créteil (Francia) aveva chiesto alla Corte di precisare se il contributo controverso costituisse un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, e, in caso affermativo, se esso fosse giustificato alla luce dell'art. 90, n. 2, del Trattato.

69. La sesta sezione della Corte ha risolto la prima questione mediante un ragionamento in due fasi.

70. Ha anzitutto esaminato «se, a prescindere dagli obblighi di servizio previsti dal legislatore francese, la non imposizione ai grossisti distributori del contributo sulle vendite dirette possa, in via di principio, configurare un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato» (51).

A tale proposito, la Corte ha dichiarato che il contributo controverso «poteva» soddisfare le quattro condizioni previste all'art. 92, n. 1 (52). Le autorità francesi avevano conferito un vantaggio economico atto a rafforzare la posizione concorrenziale dei grossisti distributori in quanto, negli anni successivi all'introduzione del contributo, «non solo si è interrotta la crescita registrata dalle vendite dirette [dei laboratori farmaceutici] negli anni immediatamente precedenti, ma la tendenza si è addirittura invertita in quanto vi è stato un recupero di quote di mercato da parte dei grossisti distributori» (53). Inoltre «non vi [era] dubbio che una misura quale il contributo sulle vendite dirette [potesse] influenzare le correnti di scambi tra [gli Stati membri]» (54).

71. In una seconda fase, la Corte ha esaminato «se la natura di aiuto di tale regime debba essere esclusa in ragione degli specifici obblighi di servizio pubblico imposti ai grossisti distributori dal sistema francese di approvvigionamento delle farmacie in medicinali» (55).

A tale proposito, ha considerato che, «purché il contributo sulle vendite dirette imposto ai 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. Del resto, 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» (56).

72. La sesta sezione della Corte ha poi risolto la questione relativa all'art. 90, n. 2, del Trattato. Essa ha dichiarato che, «se risulta che i grossisti distributori traggono dal non assoggettamento al contributo sulle vendite dirette di medicinali un vantaggio che ecceda i costi aggiuntivi che essi sostengono per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico imposti loro dalla normativa nazionale, tale vantaggio, per la parte che eccede tali costi aggiuntivi, non può, comunque, essere considerato necessario per consentire a tali operatori di adempiere la loro specifica missione» (57).

Pertanto, l'art. 90, n. 2, del Trattato non è applicabile al contributo controverso in quanto il vantaggio che quest'ultimo conferisce ai grossisti distributori eccede il costo degli obblighi di servizio pubblico (58).

B - Valutazione della giurisprudenza Ferring

73. Non condivido il ragionamento svolto dalla sesta sezione della Corte nella sentenza

Ferring. A mio parere, tale ragionamento è tale da stravolgere la struttura e l'economia delle disposizioni del Trattato in materia di aiuti di Stato.

74. Le disposizioni del Trattato in materia di aiuti di Stato sono articolate secondo una struttura precisa.

L'art. 92, n. 1, stabilisce il principio del divieto di aiuti di Stato idonei a falsare la concorrenza e ad incidere sugli scambi tra Stati membri. Il Trattato prevede tuttavia varie categorie di eccezioni a tale principio [\(59\)](#).

Da una parte, l'art. 77 del Trattato dispone, nello specifico settore dei trasporti, che gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di taluni oneri inerenti agli obblighi di servizio pubblico sono compatibili con il Trattato.

Dall'altra, l'art. 92, nn. 2 e 3, indica le categorie di aiuti che sono o possono essere considerate compatibili con il mercato comune. E' il caso, in particolare, degli aiuti che perseguono una finalità culturale.

Infine, l'art. 90, n. 2, del Trattato stabilisce un'eccezione per quanto riguarda le imprese incaricate della gestione di un servizio economico d'interesse generale. Esso dispone che «[tali] imprese (...) sono sottoposte alle norme del presente trattato, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità».

75. Ciò detto, ritengo che la sentenza Ferring ponga in sostanza tre ordini di problemi rispetto alle disposizioni del Trattato.
76. In primo luogo, a mio parere la motivazione della sentenza Ferring confonde due questioni giuridicamente distinte: quella della qualifica della misura come aiuto di Stato e quella della giustificazione della misura statale.
77. L'art. 92 del Trattato ha lo scopo di impedire che sugli scambi tra Stati membri incidano eventuali vantaggi concessi dalle pubbliche autorità che alterino o rischino di alterare la concorrenza [\(60\)](#). Tenuto conto di tale finalità, la Corte ha dichiarato che l'art. 92, n. 1, non distingue gli interventi statali a seconda della loro causa o del loro scopo, ma li definisce solo in funzione dei loro effetti [\(61\)](#). Pertanto, né il carattere fiscale [\(62\)](#), né la finalità sociale [\(63\)](#), né gli obiettivi generali [\(64\)](#) di un provvedimento possono sottrarlo alla qualifica di aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato.

Ne consegue che la nozione di aiuto è una nozione obiettiva. Come ha sottolineato il Tribunale di primo grado nella sentenza SIC/Commissione [\(65\)](#), la qualifica di aiuto di una misura dipende unicamente dalla questione se essa conferisca o meno un vantaggio ad una o più imprese. In nessun caso l'intervento statale può essere valutato in base allo scopo perseguito dalle autorità pubbliche [\(66\)](#). Tali scopi possono essere presi in considerazione solo in una fase ulteriore dell'analisi, per sapere se la misura statale sia giustificata alla luce delle disposizioni derogatorie del Trattato.

78. Orbene, nella specie sembra che la sentenza Ferring abbia confuso queste due questioni. A tale riguardo è sintomatico il fatto che nella sentenza venga svolto un ragionamento in due fasi. Infatti la Corte ha anzitutto dichiarato che l'esenzione controversa poteva costituire un aiuto di Stato soggetto al divieto di cui all'art. 92, n. 1 [\(67\)](#). Ha quindi escluso la qualifica di aiuto «in ragione degli specifici obblighi di servizio pubblico imposti ai grossisti distributori» [\(68\)](#). In tal modo, la Corte ha esaminato unicamente in base all'art. 92, n. 1, la

questione se la misura controversa fosse soggetta al divieto di aiuti e se potesse essere giustificata alla luce degli scopi perseguiti dalle autorità francesi (69).

79. In secondo luogo, ritengo che la sentenza Ferring privi l'art. 90, n. 2, del Trattato di gran parte della sua utilità.
80. L'art. 90, n. 2, del Trattato costituisce la disposizione centrale del Trattato per contemperare gli obiettivi comunitari (70). Come ha dichiarato la Corte, tale disposizione mira a contemperare l'interesse degli Stati membri ad utilizzare determinate imprese quali strumento di politica economica, fiscale o sociale con l'interesse della Comunità all'osservanza delle regole di concorrenza ed al mantenimento dell'unità del mercato comune (71).
81. Orbene, in base alla sentenza Ferring si deve ritenere che:
- quando il vantaggio concesso dalle autorità di uno Stato membro è *inferiore* o *uguale* ai costi degli obblighi di servizio pubblico, il vantaggio non configura un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato (72);
 - quando invece il vantaggio concesso dalle autorità di uno Stato membro è *superiore* ai costi degli obblighi di servizio pubblico, tale vantaggio, per la parte che eccede tali costi, «non può, comunque, essere considerato necessario per consentire a tali operatori di adempiere la loro specifica missione» (73).
82. Ciò significa che, nella prima ipotesi, l'art. 90, n. 2, del Trattato non sarà applicabile in quanto la misura controversa non è soggetta al divieto di cui all'art. 92, n. 1. Tuttavia l'art. 90, n. 2, non sarà applicabile neanche nella seconda ipotesi, in quanto la parte dell'aiuto che eccede i costi degli obblighi di servizio pubblico non rientra nell'ambito di applicazione di tale deroga. Pertanto, sembra che la sentenza Ferring abbia privato l'art. 90, n. 2, del Trattato della sua utilità nel settore degli aiuti di Stato.
83. Le stesse considerazioni valgono per le disposizioni dell'art. 77 del Trattato e per i regolamenti adottati in applicazione di detto articolo.
84. L'art. 77 del Trattato costituisce una disposizione derogatoria all'art. 92, n. 1, del Trattato (74). Esso consente agli Stati membri di concedere aiuti al fine di rimborsare gli oneri inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri (75). Inoltre il regolamento n. 1191/69 definisce le condizioni in cui gli Stati membri possono concedere aiuti destinati a compensare detti obblighi. Uno degli obiettivi perseguiti dal suddetto regolamento è garantire che gli Stati non effettuino una «sovracompensazione» degli oneri derivanti dagli obblighi di servizio pubblico. Per tale motivo, gli artt. 10-13 del regolamento prevedono metodi comuni di compensazione.
- Il 4 giugno 1970, il Consiglio ha adottato il regolamento (CEE) n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (76). Detto regolamento precisa le condizioni in cui gli Stati membri possono imporre servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico comportanti la concessione, ai sensi dell'art. 77 del Trattato, di aiuti non previsti dal regolamento n. 1191/69 (77).
85. Orbene, se si segue il ragionamento svolto nella sentenza Ferring, si deve ritenere che le sovvenzioni che si limitano a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti ai sensi dell'art. 92, n. 1. Ciò significa che nel settore dei trasporti terrestri diviene praticamente inutile applicare le disposizioni dell'art. 77 del Trattato e dei regolamenti n. 1191/69 e n. 1107/70. Infatti i criteri stabiliti dalla sentenza Ferring sembrano

sufficienti per valutare la compatibilità degli aiuti accordati alle imprese incaricate della gestione di un servizio pubblico di trasporto terrestre. In altri termini, sembra che la sentenza Ferring abbia reso obsolete le disposizioni dell'art. 77 del Trattato e dei regolamenti n. 1191/69 e n. 1107/70.

86. Da tali considerazioni discende che l'interpretazione accolta nella sentenza Ferring è tale da privare gli artt. 90, n. 2, e 77 del Trattato di gran parte della loro utilità (78). Ci si può domandare se la sentenza Ferring abbia instaurato, al posto di dette disposizioni, un regime caratterizzato da una maggiore flessibilità. A tale proposito, può essere utile confrontare brevemente le condizioni stabilite dall'art. 90, n. 2, con quelle risultanti dalla sentenza Ferring.
87. L'art. 90, n. 2, del Trattato enuncia sei condizioni di applicazione (79). Tali condizioni, in sostanza, sono intese a garantire che:
- l'impresa interessata sia stata effettivamente incaricata della gestione di un servizio d'interesse economico generale mediante un atto espresso della pubblica autorità (80);
 - le attività esercitate dall'impresa costituiscano effettivamente una missione di servizio pubblico nel senso che rivestono «un interesse economico generale che presenti caratteri specifici rispetto a quello di altre attività della vita economica» (81);
 - l'applicazione delle regole del Trattato comprometta l'adempimento della missione particolare dell'impresa (82);
 - la missione specifica dell'impresa non possa essere assolta mediante misure meno restrittive della concorrenza (83);
 - la misura controversa non incida sugli scambi intracomunitari in modo sostanziale (84).
88. Orbene, dalla sentenza Ferring emerge che una misura statale può esulare dall'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato qualora soddisfi due condizioni. Occorre che: (1) la legislazione nazionale imponga obblighi di servizio pubblico alle imprese beneficiarie (85) e che: (2) l'entità dell'aiuto non ecceda i costi derivanti dagli obblighi di servizio pubblico (86).
89. Alla luce di quanto sopra, il regime istituito dalla sentenza Ferring è caratterizzato da una notevole flessibilità rispetto al controllo previsto all'art. 90, n. 2, del Trattato. In particolare, tale regime non consente di verificare, conformemente alla giurisprudenza della Corte (87), se gli obblighi imposti alle imprese presentino un nesso sufficiente con l'oggetto del servizio d'interesse generale e se siano volti direttamente a contribuire alla soddisfazione di tale interesse. Del pari, non consente di garantire che tali obblighi siano specifici delle imprese interessate e definiti in modo sufficientemente preciso (88).
- Inoltre non è sicuro che la «condizione dell'equivalenza» stabilita dalla sentenza Ferring (89) sia comparabile alla condizione secondo cui l'applicazione delle regole del Trattato deve compromettere l'assolvimento della missione da parte dell'impresa e al criterio di proporzionalità di cui all'art. 90, n. 2. In ogni caso, la sentenza Ferring non menziona alcuna condizione relativa all'incidenza sugli scambi tra Stati membri. Orbene, tale condizione è importante perché può condurre a negare il beneficio dell'art. 90, n. 2, ove la misura controversa incida sugli scambi intracomunitari in modo contrario all'interesse della Comunità (90).
90. Di conseguenza, ritengo che i criteri stabiliti dalla sentenza Ferring non definiscano un

quadro adeguato per controllare gli aiuti concessi dagli Stati membri alle imprese incaricate di una missione d'interesse generale. Tale controllo dev'essere effettuato nell'ambito delle disposizioni del Trattato in tale materia, ossia gli artt. 77, 90, n. 2, e 92, n. 3, del Trattato.

91. L'ultima difficoltà consiste nel fatto che il ragionamento svolto nella sentenza *Ferring* ha l'effetto di sottrarre le misure di finanziamento dei servizi pubblici al controllo della Commissione.
92. La Commissione svolge un «ruolo centrale» (91) nell'attuazione delle disposizioni del Trattato in materia di aiuti di Stato. Essa assicura un controllo preventivo sui nuovi aiuti ed un esame permanente degli aiuti esistenti. Le è inoltre riservata una competenza esclusiva per dichiarare un aiuto compatibile o incompatibile con il mercato comune ai sensi degli artt. 92 e 93 del Trattato (92).

Nella sentenza *Banco Exterior de España* (93), la Corte ha dichiarato che la competenza della Commissione si estende del pari agli aiuti concessi alle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale ai sensi dell'art. 90, n. 2. Inoltre, nella sentenza *CELF* (94), la Corte ha dichiarato che gli aiuti destinati alle imprese incaricate di una missione di servizio pubblico sono soggetti all'obbligo di notifica previa di cui all'art. 93, n. 3, del Trattato. La Corte ha quindi respinto la tesi secondo cui siffatti aiuti possono essere attuati dagli Stati membri senza attendere la decisione di compatibilità della Commissione (95).

Occorre inoltre rammentare che, in forza dell'art. 90, n. 3, del Trattato, la Commissione deve assolvere un «compito di vigilanza» sugli Stati membri nei rapporti intercorrenti fra questi ultimi e le imprese pubbliche (96). Al riguardo, la Commissione può adottare decisioni e direttive per precisare gli obblighi derivanti dall'art. 90, n. 1 (97). La Corte ha dichiarato che tale compito di vigilanza è «indispensabile» per consentire alla Commissione di «vigilare sull'applicazione delle norme in materia di concorrenza e di contribuire quindi all'instaurazione di un regime di concorrenza non alterata nel mercato comune» (98).

93. Orbene, la sentenza *Ferring* ha l'effetto di sottrarre le misure di finanziamento dei servizi pubblici al controllo esercitato dalla Commissione in forza delle citate disposizioni.

Infatti le misure che compensano il costo degli obblighi di servizio pubblico non sono più soggette all'obbligo di notifica contemplato all'art. 93, n. 3, in quanto non costituiscono aiuti ai sensi dell'art. 92, n. 1. Per lo stesso motivo, le misure esistenti non sono più soggette all'esame permanente della Commissione, disciplinato dall'art. 93, nn. 1 e 2. Inoltre tali misure sfuggono al controllo istituito dall'art. 90, n. 3, in quanto non rientrano nell'ambito di applicazione delle regole del Trattato in materia di concorrenza (99).

94. Se tale è la portata della sentenza *Ferring*, ritengo ch'essa avrà notevoli ripercussioni sulla politica della Commissione in materia di aiuti di Stato.
95. Occorre rammentare che, da alcuni anni, la Commissione ha avviato un'ampia riflessione sulla politica da adottare in materia di servizi d'interesse generale (100). In tale contesto, il Consiglio europeo di Nizza nel dicembre 2000 le aveva chiesto di redigere una relazione per rispondere a talune preoccupazioni.

Secondo il Consiglio europeo, «[l]'applicazione delle norme del mercato interno e della concorrenza deve consentire ai servizi d'interesse economico generale di adempiere ai loro compiti in condizioni di certezza del diritto e di vitalità economica (...). Al riguardo, va precisata segnatamente l'articolazione delle modalità di finanziamento dei servizi d'interesse economico generale con l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato. In particolare,

si dovrebbe ammettere la compatibilità degli aiuti destinati a compensare i costi supplementari che comporta l'assolvimento dei compiti dei servizi d'interesse economico generale nel rispetto dell'articolo 86, paragrafo 2» [\(101\)](#).

96. La Commissione ha presentato la sua relazione al Consiglio europeo di Laeken [\(102\)](#), precisando che le compensazioni finanziarie accordate ai fornitori di servizi di interesse generale costituiscono un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 87, n. 1, CE [\(103\)](#). Tuttavia, tali aiuti possono beneficiare di un'esenzione in forza dell'art. 87, nn. 2 e 3 CE, o delle deroghe contemplate agli artt. 73 e 86, n. 2, CE [\(104\)](#). Nel quadro di quest'ultima disposizione, la Commissione ritiene che la misura sia giustificata qualora l'entità dell'aiuto non ecceda i costi supplementari determinati dagli obblighi di servizio pubblico.

La Commissione si è inoltre impegnata a proseguire la sua riflessione sulle possibilità di incrementare la certezza del diritto nel settore dei servizi d'interesse generale [\(105\)](#). A tal fine, ha iniziato ad esaminare, in stretta collaborazione con gli Stati membri, la possibilità di adottare un regolamento di esenzione per categoria per gli aiuti di Stato nel settore dei servizi d'interesse generale. Si è quindi impegnata ad adottare una serie di altre misure per incrementare la trasparenza.

97. Orbene, il ragionamento svolto nella sentenza Ferring è tale da rimettere in discussione le azioni che la Commissione e gli Stati membri si sforzano di attuare nel settore considerato. Infatti, dichiarando che gli aiuti destinati a compensare i costi degli obblighi di servizio pubblico non sono soggetti alle regole del Trattato in materia di aiuti di Stato, la sesta sezione della Corte sembra aver vanificato gli sforzi compiuti dalle autorità competenti per definire la politica comunitaria nel campo del finanziamento del settore pubblico.
98. Stando così le cose, propongo alla Corte di riconsiderare l'interpretazione adottata nella sentenza Ferring. Le suggerisco di accogliere il ragionamento svolto dal Tribunale nella sentenza SIC/Commissione, citata, e di dichiarare che una compensazione economica concessa ad un'impresa per controbilanciare il costo degli obblighi di servizio pubblico costituisce un aiuto ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, fatta salva la facoltà di esentare tale misura in forza delle disposizioni derogatorie del Trattato, segnatamente degli artt. 77 e 90, n. 2.

C - Le circostanze di fatto della causa principale

99. Poiché propongo di respingere l'interpretazione adottata nella sentenza Ferring, resta da esaminare se le sovvenzioni accordate dal Landkreis Stendal siano soggette al divieto di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato. A tal fine, occorre stabilire se le sovvenzioni controverse soddisfino le quattro condizioni previste dal suddetto articolo.
100. In primo luogo rammento che, secondo una giurisprudenza costante, la nozione di aiuto ricomprende le agevolazioni concesse dalle autorità pubbliche che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa [\(106\)](#). Per valutare se una misura statale costituisca un aiuto si deve dunque determinare se l'impresa beneficiaria riceve un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato [\(107\)](#).
101. Nella specie, dal fascicolo [\(108\)](#) emerge che le sovvenzioni controverse ammontano a DEM 0,75 per chilometro percorso sulle linee della regione di Stendal. Risulta inoltre dal fascicolo che l'Altmark percepisce dette sovvenzioni in aggiunta alle entrate e ai proventi previsti dalle disposizioni di legge concernenti le compensazioni dovute per l'organizzazione e le tariffe dei trasporti [\(109\)](#).

Così stando le cose, le sovvenzioni controverse costituiscono un'agevolazione che l'Altmark non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato e che alleviano gli oneri gravanti sul suo bilancio. Le parti nel procedimento principale, peraltro, hanno rilevato che «[è] evidente che le sovvenzioni accordate dal Landkreis Stendal sono aiuti ai sensi del diritto comunitario, e non occorre approfondire questo aspetto della questione» [\(110\)](#).

Inoltre le sovvenzioni controverse costituiscono un vantaggio «selettivo» ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato [\(111\)](#), in quanto ne beneficia soltanto il titolare della concessione relativa alla gestione delle linee interessate.

102. In secondo luogo, le sovvenzioni controverse vengono concesse mediante risorse statali ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato [\(112\)](#). Infatti la Corte ha dichiarato che «gli aiuti concessi da enti regionali e locali degli Stati membri, indipendentemente dal loro statuto e dalla loro denominazione» sono aiuti finanziati mediante risorse pubbliche [\(113\)](#). Orbene, lo stesso vale nel caso di specie, giacché il Landkreis Stendal è un ente pubblico territoriale della Repubblica federale di Germania.

103. In terzo luogo, ritengo che le sovvenzioni controverse siano tali da falsare la concorrenza nel mercato dei servizi di trasporto locale di persone.

La nozione di distorsione della concorrenza riceve un'interpretazione molto ampia nell'art. 92, n. 1 [\(114\)](#). La Corte ritiene che la concorrenza sia falsata allorché l'aiuto finanziario accordato dallo Stato rafforzi la posizione concorrenziale dell'impresa beneficiaria rispetto alle imprese concorrenti [\(115\)](#). Di regola, si può presumere che qualsiasi aiuto pubblico falsi o minacci di falsare la concorrenza [\(116\)](#).

Nella specie, le sovvenzioni concesse dal Landkreis Stendal rafforzano la posizione concorrenziale dell'Altmark rispetto alle altre imprese che intendano offrire servizi di trasporto di persone nella regione di Stendal. I fatti all'origine della causa principale indicano che, senza sovvenzioni pubbliche, l'Altmark probabilmente non sarebbe in grado di continuare a gestire le linee controverse [\(117\)](#). Pertanto, le sovvenzioni concesse dal Landkreis Stendal hanno l'effetto d'impedire alle imprese concorrenti di offrire i loro servizi sul mercato.

104. L'ultima condizione dell'art. 92, n. 1, costituisce l'oggetto di una domanda precisa da parte del Bundesverwaltungsgericht. Esso chiede se, tenuto conto del carattere regionale dei servizi di trasporto di cui trattasi, le sovvenzioni concesse dal Landkreis Stendal siano atte a pregiudicare gli scambi tra Stati membri [\(118\)](#). Domanda inoltre se, per risolvere tale questione, occorra tenere conto della situazione concreta e dell'importanza dei trasporti in questione [\(119\)](#).

105. Nelle loro osservazioni scritte, l'Altmark [\(120\)](#) ed il Regierungspräsidium [\(121\)](#) hanno sostenuto che gli aiuti controversi non avevano alcuna incidenza sugli scambi tra Stati membri. Hanno spiegato che, conformemente al diritto tedesco, le imprese titolari di una concessione non possono offrire servizi di trasporto al di fuori del territorio coperto dalla concessione. Pertanto, sovvenzioni accordate ad un'impresa che svolge le sua attività nella regione di Stendal non inciderebbero in alcun modo sulla posizione delle imprese stabilite nelle regioni o nei paesi limitrofi. In ogni caso, le parti nella causa principale ritengono che gli aiuti non incidano in modo sensibile sugli scambi tra Stati membri.

106. Dalla giurisprudenza risulta che la condizione dell'effetto sugli scambi tra Stati membri è facilmente soddisfatta [\(122\)](#). La Corte ritiene che, allorché un aiuto finanziario concesso dallo Stato rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto [\(123\)](#).

A tale proposito, il fatto che l'impresa beneficiaria non partecipi alle esportazioni non esclude un'incidenza sugli scambi. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto ad un'impresa, la produzione interna può risultarne invariata o aumentare, con la conseguenza che le possibilità delle imprese con sede in altri Stati membri di esportare i loro prodotti nel mercato di questo Stato membro ne sono diminuite (124). Inoltre il semplice fatto che non vi siano scambi tra gli Stati membri al momento della concessione dell'aiuto non significa che questo sfugga all'applicazione dell'art. 92, n. 1. Un aiuto è idoneo a pregiudicare gli scambi intracomunitari se è prevedibile la comparsa di tali scambi (125).

107. Orbene, nella specie emerge dal fascicolo che gli scambi tra Stati membri non solo sono prevedibili, ma sono anche, in una certa misura, già esistenti.

Nelle sue osservazioni scritte (126), la Commissione ha affermato che, anche se il settore dei trasporti terrestri di persone non è ancora liberalizzato sotto il profilo giuridico, vari Stati membri hanno iniziato fin dal 1995 ad aprire il loro mercato ad imprese stabilite in altri Stati membri. E' quanto avverrebbe nel caso del Regno del Belgio, del Regno di Danimarca, del Regno di Spagna, della Repubblica di Finlandia, della Repubblica francese, della Repubblica portoghese, del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord e del Regno di Svezia, nonché della Repubblica federale di Germania per i trasporti gestiti con le modalità del servizio pubblico, in quanto dal 1996 detti trasporti sono soggetti al regolamento n. 1191/69. La Commissione cita quindi vari esempi di imprese che offrono servizi locali o regionali di trasporto di persone in Stati membri diversi dal loro paese d'origine (127).

108. Così stando le cose, ritengo che il carattere locale o regionale dei trasporti in discussione nella causa principale non sia atto ad escludere le sovvenzioni controverse dall'ambito di applicazione dell'art. 92, n. 1.

109. Del pari, occorre respingere l'argomento delle parti secondo cui gli aiuti concessi dal Landkreis Stendal non sono idonei ad incidere in modo sensibile sugli scambi.

Da una parte occorre rammentare che, a partire dalla sentenza Tubemeuse (128), la Corte ha costantemente dichiarato che «l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono (...) l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri» (129). Inoltre nella giurisprudenza della Corte non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri non siano pregiudicati (130).

Dall'altra, occorre sottolineare che la comunicazione 96/C 68/06 della Commissione relativa agli aiuti de minimis (131) non è applicabile al settore dei trasporti (132). Ciò vale anche per il nuovo regolamento sugli aiuti de minimis (133). La Commissione ha considerato quanto segue: «Tenuto conto delle speciali disposizioni applicabili ai settori (...) dei trasporti, e del rischio che in tali settori persino aiuti di importo limitato possano corrispondere ai criteri di applicazione del divieto di cui all'articolo 87, paragrafo 1, è opportuno che il presente regolamento non si applichi a tali settori» (134).

110. Pertanto, propongo alla Corte di risolvere la seconda questione pregiudiziale nel senso che sovvenzioni concesse dalle autorità di uno Stato membro per compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico ch'esse impongono ad un'impresa incaricata della gestione di un servizio locale o regionale di trasporto terrestre di persone costituiscono aiuti di Stato che possono essere soggetti al divieto di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato.

VII - Art. 77 del Trattato

111. L'ultima questione pregiudiziale riguarda le disposizioni dell'art. 77 del Trattato. Il giudice

del rinvio chiede se detto articolo consenta alle autorità di uno Stato membro di concedere sovvenzioni destinate a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico imposti ad un'impresa che gestisce un servizio di trasporto regionale su strada di persone senza prendere in considerazione le disposizioni del regolamento n. 1191/69.

112. Abbiamo già visto [\(135\)](#) che all'art. 77 del Trattato è stata data attuazione mediante regolamenti specifici, fra cui i regolamenti n. 1191/69 e n.1107/70.
113. All'udienza, la Commissione ha sostenuto che l'art. 77 del Trattato è sufficientemente preciso per poter essere applicato autonomamente. Essa ritiene che, analogamente all'art. 95 del Trattato CECA, detta disposizione consenta agli Stati membri di concedere aiuti al di fuori dei casi non espressamente previsti dal diritto comunitario derivato. In tal caso, gli Stati membri sarebbero soggetti all'obbligo di notifica sancito all'art. 93, n. 3, del Trattato [\(136\)](#).
114. A mio parere, la tesi della Commissione va disattesa.
115. Infatti, nel preambolo del regolamento n. 1107/70, il Consiglio ha rammentato che le norme comuni per le compensazioni derivanti dalla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie nonché per la compensazione degli oneri risultanti dagli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri sono stati stabiliti rispettivamente con i regolamenti (CEE) n. 1192/69 [\(137\)](#) e n. 1191/69 [\(138\)](#).
- Esso ha considerato «che è quindi necessario precisare i casi e le condizioni in cui gli Stati membri potranno adottare misure di coordinamento o imporre servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico comportanti la concessione, ai sensi dell'articolo 77 del trattato, di aiuti non previsti dai regolamenti summenzionati» [\(139\)](#).
- Inoltre l'art. 3 del regolamento n. 1107/70 dispone quanto segue: «[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 (...)*» [\(140\)](#).
116. Ne consegue che, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, gli Stati membri non possono più invocare il beneficio dell'art. 77 del Trattato al di fuori dei casi previsti dal diritto comunitario derivato. Il regolamento n. 1107/70 enuncia in modo esaustivo le condizioni in cui le autorità degli Stati membri possono concedere aiuti in forza dell'art. 77 del Trattato al di fuori delle ipotesi previste dai regolamenti n. 1191/69 e n. 1192/69.
117. Pertanto, propongo alla Corte di risolvere l'ultima questione pregiudiziale nel senso che l'art. 77 del Trattato non consente alle autorità di uno Stato membro di concedere aiuti destinati a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri di persone senza rispettare il diritto comunitario derivato, e segnatamente i regolamenti n. 1191/69 e n. 1107/70.
118. Dall'ordinanza di rinvio e dalle questioni pregiudiziali emerge che nel caso di specie il Bundesverwaltungsgericht intende sapere se il diritto comunitario consenta alle autorità tedesche di concedere aiuti ad un'impresa che gestisce un servizio pubblico di trasporto regionale di persone senza attenersi alle condizioni definite dal regolamento n. 1191/69. Per rispondere in modo utile al giudice del rinvio, occorre quindi proseguire il ragionamento ed esaminare se il regolamento n. 1107/70 consenta di concedere sovvenzioni del genere.
119. A tale proposito, le disposizioni pertinenti sono quelle di cui all'art. 3, punto 2, del regolamento n. 1107/70, che dispone quanto segue:

«Salv[o] [il] regolamento n. 1191/69 gli Stati membri (...) impongono servitù inerenti alla nozione di servizio pubblico comportanti la concessione di aiuti ai sensi dell'articolo 77 del trattato soltanto (...)

(...)

fino all'entrata in vigore delle regolamentazioni comunitarie ad essi relative: quando i versamenti sono effettuati ad imprese di trasporto per ferrovia, su strada e per via navigabile per compensare gli obblighi di servizio pubblico loro imposti dallo Stato o dagli enti pubblici e concernenti:

- obblighi tariffari non considerati nell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69,

- o le imprese o le attività di trasporto escluse dal campo di applicazione di tale regolamento».

120. L'art. 3, punto 2, del regolamento n. 1107/70 autorizza quindi gli Stati membri ad erogare aiuti in forza dell'art. 77 del Trattato quando, da una parte, le imprese beneficiarie o le attività di trasporto di cui trattasi sono escluse dal campo di applicazione del regolamento n. 1191/69 e, dall'altra, non esiste ancora una regolamentazione comunitaria che disciplini specificamente il settore considerato.

121. Orbene, mi sembra che nella specie queste due condizioni applicative siano soddisfatte. Da un lato, abbiamo visto che nella Repubblica federale di Germania i servizi di trasporto regionale di persone gestiti in autonomia finanziaria sono esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1191/69. Dall'altro, ad eccezione di quest'ultimo regolamento, attualmente non esiste una regolamentazione comunitaria che abbia specificamente ad oggetto i servizi pubblici di trasporto su strada di persone.

122. Pertanto, ritengo che il regolamento n. 1107/70 sia tale da consentire alle autorità degli Stati membri di concedere, in forza dell'art. 77 del Trattato, aiuti destinati a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico imposti alle imprese che gestiscono un servizio regionale di trasporto su strada di persone.

123. Occorre tuttavia attirare l'attenzione del giudice del rinvio sulle condizioni stabilite dall'art. 5 del regolamento n. 1107/70 e dalla giurisprudenza della Corte.

L'art. 5 del regolamento dispone che gli Stati membri devono, conformemente all'art. 93, n. 3, del Trattato, informare la Commissione dei progetti diretti ad istituire o modificare aiuti e comunicare «tutti gli elementi necessari [per consentirle di] stabilire che gli aiuti in questione rispondono alle prescrizioni del presente regolamento».

La Corte ha inoltre dichiarato che « [l']art. 77 del Trattato, che ammette la compatibilità col Trattato d'aiuti ai trasporti soltanto in casi ben determinati e che non rechino pregiudizio agli interessi generali della Comunità, non può produrre l'effetto di sottrarre gli aiuti ai trasporti al regime generale del Trattato relativo agli aiuti corrisposti dagli Stati membri ed ai controlli e procedimenti ivi contemplati» [\(141\)](#).

124. Ne consegue che le autorità degli Stati membri possono concedere aiuti in forza del regolamento n. 1107/70 solo qualora abbiano previamente comunicato il loro progetto alla Commissione ed abbiano ottenuto da quest'ultima una decisione con cui si dichiara che l'aiuto è compatibile con il mercato comune.

125. Nella specie spetta quindi al Bundesverwaltungsgericht verificare se le sovvenzioni concesse dalle autorità competenti rispondano alle condizioni di cui all'art. 92, n. 1, del Trattato. In caso affermativo, il giudice del rinvio dovrà anche verificare che gli aiuti siano stati notificati alla Commissione ai sensi dell'art. 93, n. 3, del Trattato e non siano stati attuati senza previa autorizzazione.

In caso contrario, il giudice nazionale dovrà assicurare, conformemente alla giurisprudenza della Corte (142), che di tale violazione saranno tratte tutte le conseguenze conformemente al suo diritto nazionale (143). Tali conseguenze implicano che il giudice nazionale potrà, se del caso:

- ordinare il recupero degli aiuti controversi (144);
- dichiarare illegittimi l'atto che istituisce gli aiuti controversi e le misure d'attuazione (145);
- condannare le autorità pubbliche competenti a risarcire i danni che l'erogazione dell'aiuto abbia eventualmente causato (146) al beneficiario dell'aiuto (147) e ai suoi concorrenti (148).

126. Di conseguenza, si deve rispondere al Bundesverwaltungsgericht che l'art. 77 del Trattato non consente alle autorità di uno Stato membro di concedere sovvenzioni destinate a compensare il costo degli obblighi di diritto pubblico imposti ad un'impresa che gestisce un servizio regionale di trasporto su strada di persone senza attenersi alle condizioni contemplate dal regolamento n. 1191/69 o, in mancanza, alle condizioni previste dal regolamento n. 1107/70.

VIII - Conclusione

127. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di risolvere come segue le tre questioni sottoposte dal Bundesverwaltungsgericht:

«1) L'art. 1, n. 1, 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, come modificato dal regolamento (CEE) del Consiglio 20 giugno 1991, n. 1893, non osta a che, successivamente alla sua entrata in vigore, uno Stato membro adotti una misura legislativa al fine di limitare l'esclusione dall'ambito del detto regolamento ad una determinata categoria di servizi regionali di trasporto terrestre di persone, quali i servizi gestiti in autonomia finanziaria ai sensi degli artt. 8, n. 4, e 13 del Personenbeförderungsgesetz (legge sul trasporto terrestre di persone).

2) Sovvenzioni concesse dalle autorità di uno Stato membro per compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico ch'esse impongono ad un'impresa incaricata della gestione di un servizio locale o regionale di trasporto terrestre di persone costituiscono aiuti di Stato che possono essere soggetti al divieto sancito dall'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE). A tale proposito, l'entità relativamente esigua delle sovvenzioni o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri ai sensi della predetta disposizione.

3) L'art. 77 del Trattato (divenuto art. 73 CE) non consente alle autorità di uno Stato membro di adottare misure che autorizzano la concessione di sovvenzioni destinate a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico imposti ad un'impresa che gestisce un servizio regionale di trasporto su strada di persone senza prendere in considerazione le

disposizioni del regolamento n. 1191/69 o, in mancanza, le disposizioni del 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».

1: - Lingua originale: il francese.

2: - GU L 156, pag. 1.

3: - GU L 169, pag. 1.

4: - Primo □considerando□ del regolamento n. 1191/69.

5: - Ibidem, secondo □considerando□.

6: - Ibidem, decimo e tredicesimo □considerando□.

7: - Queste tre categorie di obblighi sono a loro volta definite all'art. 2, nn. 3-5, del regolamento n. 1191/69.

8: - Artt. 1, n. 1 e 2, n. 1, del PBefG.

9: - Ordinanza di rinvio (traduzione in francese, pagg. 10 e 11).

10: - BGBl. I, 1992, pag. 1442.

11: - Art. 6, n. 116, dell'Eisenbahnneuordnungsgesetz 27 dicembre 1993 (BGBl. I, 1993, pag. 2378).

12: - Art. 8, n. 4, prima frase, del PBefG.

13: - Art. 8, n. 4, seconda frase, del PBefG.

14: - Art. 8, n. 4, terza frase, del PBefG.

15: - Autorità amministrativa competente a livello di Land; in prosieguo: il «Regierungspräsidium».

16: - Traduzione in francese (pagg. 12-14).

17: - Traduzione in francese (pag. 15).

18: - Prima parte della questione pregiudiziale.

19: - Seconda parte della questione pregiudiziale.

20: - V. il testo della questione pregiudiziale e la terza parte di detta questione.

21: - Occorre rammentare che, ai sensi dell'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento, «[g]li 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».

22: - V., in particolare, la risposta del governo tedesco al quesito posto per iscritto dalla Corte. Va rilevato che, ad eccezione di tale risposta, il governo tedesco non ha presentato osservazioni scritte né orali dinanzi alla Corte.

23: - Citato.

24: - All'udienza, la Commissione ha sostenuto che il regolamento n. 1191/69 realizzava un'armonizzazione «facoltativa» del settore. A suo parere, gli Stati membri che desiderassero imporre obblighi di servizio pubblico avrebbero potuto decidere liberamente se applicare o meno il regolamento. La Commissione non ha precisato se la sua tesi riguardasse unicamente i trasporti menzionati all'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento ovvero tutti i trasporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento. Nella seconda ipotesi, ritengo che la tesi della Commissione sarebbe in contrasto con gli obiettivi del regolamento n. 1191/69. Infatti quest'ultimo mira ad eliminare le disparità derivanti dagli obblighi di servizio pubblico che gli Stati membri impongono alle imprese di trasporto e che siano tali da falsare le condizioni di concorrenza [v. il primo □considerando□ del regolamento e la decisione del Consiglio 13 maggio 1965, 65/271/CEE, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU 88, pag. 1500)]. Orbene, il conseguimento di tali obiettivi sarebbe seriamente compromesso qualora, per i trasporti rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento, gli Stati membri avessero la possibilità d'imporre obblighi di servizio pubblico senza rispettare le disposizioni del regolamento. In tal caso, essi reintrodurrebbero proprio le distorsioni della concorrenza che il regolamento mira ad eliminare. Inoltre la tesi della Commissione sarebbe difficilmente conciliabile con il quindicesimo □considerando□ del regolamento, secondo cui «è necessario applicare le disposizioni del presente regolamento ad ogni nuovo caso di obbligo di servizio pubblico, definito nel presente regolamento, che dovesse essere imposto ad un'impresa di trasporto». Infine, la tesi della Commissione sarebbe in contrasto con l'art. 189 del Trattato CE (divenuto art. 249 CE), in quanto quest'ultimo prevede che i regolamenti sono *obbligatori* in tutti i loro elementi e direttamente applicabili negli Stati membri.

25: - Interrogazione scritta P-381/96 (GU 1995, C 270, pag. 2).

[26:](#) - Sesta direttiva del Consiglio 17 maggio 1977, 77/388/CEE, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme (GU L 145, pag. 1; in prosieguo: la «sesta direttiva»).

[27:](#) - Sentenza 29 aprile 1999, causa C-136/97, Norbury Developments (Racc. pag. I-2491).

[28:](#) - Ibidem (punti 19 e 20).

[29:](#) - La Corte ha pertanto accolto il ragionamento svolto dall'avvocato generale Gulmann nella causa Commissione/Germania (sentenza 27 ottobre 1992, causa C-73/91, Racc. pag. I-5437, paragrafo 21 delle conclusioni) e dall'avvocato generale Fennelly nella causa Norbury Developments, citata (paragrafo 32).

[30:](#) - Causa C-345/99 (Racc. pag. I-4493).

[31:](#) - Ibidem (punti 22-24).

[32:](#) - Sentenza 14 giugno 2001, causa C-40/00, Commissione/Francia (Racc. pag. I-4539, punto 17).

[33:](#) - Ibidem (punti 18 e 19).

[34:](#) - L'art. 1, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 1191/69 è entrato in vigore il 1° luglio 1992, conformemente all'art. 2 del regolamento n. 1893/91.

[35:](#) - V. paragrafi 16-19 delle presenti conclusioni.

[36:](#) - Ventesimo □considerando□ del regolamento n. 1191/69. Si prevedeva che il Consiglio dovesse decidere, entro un termine di tre anni, quali azioni andassero intraprese in materia di obblighi di servizio pubblico per le prestazioni di trasporto a carattere locale o regionale.

[37:](#) - L'art. 1, n. 1, secondo comma, è stato introdotto nel regolamento n. 1191/69 dal regolamento n. 1893/91, entrato in vigore il 1° luglio 1992.

[38:](#) - Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (GU 2000, C 365 E, pag. 169).

[39:](#) - Ibidem, art. 1.

[40:](#) - Prima parte della questione pregiudiziale.

[41:](#) - Idem.

[42:](#) - Sentenza 22 novembre 2001, causa C-53/00 (non ancora pubblicata nella Raccolta; in prosieguo: la «sentenza Ferring»).

[43:](#) - V., in particolare, *Droit de la concurrence dans les Communautés européennes, Volume IIB, Explication des règles applicables aux aides d'État*, 1997, pag. 7 (<http://www.europa.eu.int/comm/competition/state.aid/legislation/vol2b.fr.pdf>). V., altresì, i riferimenti menzionati dall'avvocato generale Tizzano nelle sue conclusioni nella causa Ferring (paragrafo 56).

[44:](#) - Causa T-106/95, FFSA e a./Commissione (Racc. pag. II-229).

[45:](#) - Punti 167, 168 e 172.

[46:](#) - Punti 170-194.

[47:](#) - Causa T-46/97 (Racc. pag. II-2125).

[48:](#) - Punto 84.

[49:](#) - Punto 83.

[50:](#) - Idem.

[51:](#) - Sentenza Ferring (punto 18).

[52:](#) - Ibidem (punto 27).

[53:](#) - Ibidem (punto 19).

[54:](#) - Ibidem (punto 21).

[55:](#) - Ibidem (punto 23).

[56:](#) - Ibidem (punto 27).

[57:](#) - Ibidem (punto 32).

[58:](#) - Ibidem (punto 33).

[59:](#) - In prosieguo verranno indicate solo le eccezioni pertinenti alla presente causa.

[60:](#) - V., tra le altre, sentenza 2 luglio 1974, causa 173/73, Italia/Commissione (Racc. pag. 709, punto 26).

[61:](#) - V., in particolare, sentenze Italia/Commissione, citata (punto 27); 24 febbraio 1987, causa 310/85, Deufile/Commissione (Racc. pag. 901, punto 8); 29 febbraio 1996, causa C-56/93, Belgio/Commissione (Racc. pag. I-723, punto 79), e 26 settembre 1996, causa C-241/94, Francia/Commissione, detta «Kimberly Clark» (Racc. pag. I-4551, punto 20).

[62:](#) - V., in particolare, sentenza Italia/Commissione, citata (punto 28).

[63:](#) - V., in particolare, sentenze 26 settembre 1996, Francia/Commissione, citata (punto 21), e 5 ottobre 1999, causa C-251/97, Francia/Commissione (Racc. pag. I-6639, punto 37).

[64:](#) - V., in particolare, sentenza Deufile/Commissione, citata (punto 8).

[65:](#) - Citata (punto 83).

[66:](#) - In tal senso v. Lehman, H., «Les aides accordées par les États», *Union européenne, Communauté européenne, Commentaire article par article des traités UE et CE*, diretto da Léger, P., Helbing & Lichtenhahn, Dalloz, Bruylant, Basilea, Parigi, Bruxelles, 2000 (pagg. 802 e 803).

[67:](#) - Sentenza Ferring (punti 18-22).

[68:](#) - Ibidem (punti 23-27).

[69:](#) - V. anche le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano nella causa Ferring, il quale ha esaminato «se la misura controversa *si giustifichi* per il fatto di essere volta a compensare gli oneri impropri di servizio pubblico sopportati dai grossisti distributori» (paragrafo 50; il corsivo è mio).

[70:](#) - Comunicazione 2001/C 17/04 della Commissione sui servizi d'interesse generale in Europa (GU 2001, C 17, pag. 4, punto 19).

[71:](#) - V., in particolare, sentenze 19 marzo 1991, causa C-202/88, Francia/Commissione (Racc. pag. I-1223, punto 12), e 21 settembre 1999, causa C-67/96, Albany (Racc. pag. I-5751, punto 103).

[72:](#) - Sentenza Ferring (punto 27).

[73:](#) - Ibidem (punto 32).

[74:](#) - In tal senso v. anche Aussant, J., Fornasier, R., Louis, J.-V., Séché, J.-C., Van Raepenbusch, S., *Commentaire J. Megret, Le droit de la CEE, volume 3, Libre circulation des personnes, des services et des capitaux, Transports*, éditions de l'université de Bruxelles, Bruxelles, 1990, 2^a ed. (pag. 226), e la comunicazione 2001/C 17/04, citata (punto 26).

[75:](#) - L'art. 77 del Trattato dispone che «gli aiuti (...) corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio» sono «compatibili con il presente trattato». A questo punto si può già constatare che la giurisprudenza Ferring è difficilmente conciliabile con il testo di tale disposizione. Infatti, se il legislatore comunitario avesse ritenuto che sovvenzioni destinate a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico non configurassero aiuti ai sensi dell'art. 92, n. 1, probabilmente non avrebbe considerato utile inserire una disposizione che li dichiarasse espressamente compatibili con il Trattato. Sembra quindi che, contrariamente al principio stabilito dalla sentenza Ferring, l'intenzione degli autori del Trattato fosse quella di assoggettare gli aiuti destinati a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico al regime del divieto sancito dall'art. 92, n. 1, del Trattato, anche nel caso in cui tali aiuti non eccedessero i costi derivanti dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

[76:](#) - GU L 130, pag. 1.

[77:](#) - Quinto considerando del regolamento n. 1107/70.

[78:](#) - La stessa considerazione s'impone, mutatis mutandis, per il regime derogatorio previsto all'art. 92, n. 3, del Trattato.

[79:](#) - Per una descrizione più dettagliata di tali condizioni, v. le conclusioni da me presentate nella causa Wouters e a. (sentenza 19 febbraio 2002, causa C-309/99, non ancora pubblicata nella Raccolta, paragrafi 157-166).

[80:](#) - Sentenze 21 marzo 1974, causa 127/73, BRT e SABAM, detta «BRT-II» (Racc. pag. 313, punto 20), e 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro (Racc. pag. 803, punto 55). Sul punto si veda anche la comunicazione 2001/C 17/04, citata (punto 22).

[81:](#) - Sentenze 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova (Racc. pag. I-5889, punto 27); 17 luglio 1997, causa C-242/95, GT-Link (Racc. pag. I-4449, punti 52 e 53), e 18 giugno 1998, causa C-266/96, Corsica Ferries France (Racc. pag. I-3949, punto 45).

[82:](#) - V. le mie conclusioni nella causa Wouters e a., citata (paragrafo 164).

[83:](#) - Sentenze 19 maggio 1993, causa C-320/91, Corbeau (Racc. pag. I-2533, punto 14), e 27 aprile 1994, causa C-393/92, Almelo (Racc. pag. I-1477, punto 49).

[84:](#) - V., in tal senso, le conclusioni dell'avvocato generale Rozès nella causa Commissione/Italia (sentenza 7 giugno 1983, causa 78/82, Racc. pag. 1955, paragrafo VI-C), e dell'avvocato generale Cosmas nelle cause Commissione/Paesi Bassi (sentenza 23 ottobre 1997, causa C-157/94, Racc. pag. I-5699), Commissione/Italia (sentenza 23 ottobre 1997, causa C-158/94, Racc. pag. I-5789); Commissione/Francia (sentenza 23 ottobre 1997, causa C-159/94, Racc. pag. I-5815), e Commissione/Spagna (sentenza 23 ottobre 1997, causa C-160/94, Racc. pag. I-5851) (paragrafo 126).

[85:](#) - Sentenza Ferring (punto 23).

[86:](#) - Ibidem (punto 27).

[87:](#) - Sentenza 23 ottobre 1997, Commissione/Francia, citata (punto 68).

[88:](#) - Ibidem (punti 69 e 70).

[89:](#) - Punto 27.

[90:](#) - V., ad esempio, decisione della Commissione 25 luglio 2001, 2001/892/CE, relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 82 del trattato CE (COMP/C-1/36.915 - Deutsche Post AG - Intercettazione di posta transfrontaliera) (GU L 331, pag. 40, punto 186).

[91:](#) - Sentenze 21 novembre 1991, causa C-354/90, Fédération nationale du commerce des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon (Racc. pag. I-5505, punto 14), e 9 agosto 1994, causa C-44/93, Namur-Les assurances du crédit (Racc. pag. I-3829, punto 17).

[92:](#) - Sentenza 22 marzo 1977, causa 78/76, Steinike & Weinlig (Racc. pag. 595, punto 9).

[93:](#) - Sentenza 15 marzo 1994, causa C-387/92 (Racc. pag. I-877, punto 17).

[94:](#) - Sentenza 22 giugno 2000, causa C-332/98, Francia/Commissione, detta «CELF», (Racc. pag. I-4833).

[95:](#) - Ibidem (punti 27-32).

[96:](#) - Sentenza 6 luglio 1982, cause riunite 188/80-190/80, Francia e a./Commissione (Racc. pag. 2545, punti 12 e 13).

[97:](#) - Le «decisioni» e le «direttive» contemplate dall'art. 90, n. 3, del Trattato appartengono alla categoria generale delle decisioni e delle direttive contemplate dall'art. 189 del Trattato. Esse sono quindi obbligatorie per gli Stati membri (sentenza 30 giugno 1988, causa 226/87, Commissione/Grecia, Racc. pag. 3611, punti 11 e 12).

[98:](#) - Sentenza 12 febbraio 1992, cause riunite C-48/90 e C-66/90, Paesi Bassi e a./Commissione (Racc. pag. I-565, punto 29).

[99:](#) - E' vero che, in virtù della sentenza Ferring, le misure che «sovracompensano» il costo degli obblighi di servizio pubblico devono essere notificate alla Commissione. Tuttavia, tale obbligo sembra destinato a divenire presto teorico, giacché, ai termini della sentenza Ferring (punto 32), la parte dell'aiuto che eccede il costo degli obblighi di servizio pubblico non può in alcun caso essere giustificata in forza dell'art. 90, n. 2, del Trattato.

[100:](#) - V., ad esempio, comunicazione della Commissione 96/C 281/03 sui servizi d'interesse generale in Europa (GU 1996, C 281, pag. 3), e comunicazione 2011/C 17/04, citata.

[101:](#) - Relazione della Commissione al Consiglio europeo di Laeken, del 17 ottobre 2001, sui servizi d'interesse generale [COM(2001) 598 def., punto 5]. Si osservi che, nello spirito del Consiglio europeo di Nizza, è chiaro che misure statali destinate a compensare il costo degli obblighi di servizio pubblico gravanti sulle imprese costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'art. 92, n. 1, del Trattato, che possono essere giustificate alla luce delle disposizioni dell'art. 90, n. 2, del Trattato.

[102:](#) - Idem.

[103:](#) - Ibidem (punto 14).

[104:](#) - Ibidem (punto 15).

[105:](#) - Ibidem (punto 27).

[106:](#) - V., in particolare, sentenze 23 febbraio 1961, causa 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta Autorità (Racc. pag. 1, in particolare pag. 39); Banco Exterior de España, citata (punto 13); 26 settembre 1996, Francia/Commissione, citata (punto 34), e 29 giugno 1999, causa C-256/97, DM Transport (Racc. pag. I-3913, punto 19).

[107:](#) - Sentenze 11 luglio 1996, causa C-39/94, SFEI e a. (Racc. pag. I-3547, punto 60); 20 aprile 1999, causa C-342/96, Spagna/Commissione (Racc. pag. I-2459, punto 41), e DM Transport, citata (punto 22).

[108:](#) - Osservazioni scritte della NVGA (traduzione in francese, pag. 2).

[109:](#) - Idem.

[110:](#) - V. le osservazioni scritte del Regierungspräsidium (traduzione in francese, pag. 3), e le osservazioni scritte dell'Altmark (punto 35).

[111:](#) - Su tale condizione si vedano, in particolare, le sentenze 26 settembre 1996, Francia/Commissione, citata (punto 24); 1° dicembre 1998, causa C-200/97, Ecotrade (Racc. pag. I-7907, punti 40 e 41), e 17 giugno 1999, causa C-75/97, Belgio/Commissione (Racc. pag. I-3671, punto 26).

[112:](#) - Sulla nozione di aiuto «statale» v., in particolare, sentenze 24 gennaio 1978, causa 82/77, Van Tiggele (Racc. pag. 25, punti 23-25); 13 ottobre 1982, cause riunite da 213/81 a 215/81, Norddeutschen Vieh- und Fleischkontor Will e a. (Racc. pag. 3583, punto 22); 17 marzo 1993, cause riunite C-72/91 e C-73/91, Sloman Neptun (Racc. pag. I-887, punti 19 e 21); 30 novembre 1993, causa C-189/91, Kirsammer-Hack (Racc. pag. I-6185, punto 16), e 7 maggio 1998, cause riunite da C-52/97 a C-54/97, Viscido e a. (Racc. pag. I-2629, punto 13).

[113:](#) - Sentenza 14 ottobre 1987, causa 248/84, Germania/Commissione (Racc. pag. 4013, punto 17).

[114:](#) - Keppenne, J.-P., *Guide des aides d'État en droit communautaire*, Bruylant, Bruxelles, 1999 (punto 150).

[115:](#) - Sentenze 17 settembre 1980, causa 730/79, Philip Morris Holland/Commissione (Racc. pag. 2671, punto 11), e 11 novembre 1987, causa 259/85, Francia/Commissione (Racc. pag. 4393, punto 24).

[116:](#) - Conclusioni dell'avvocato generale Capotorti nella causa Philip Morris/Commissione, citata (pag. 2698).

[117:](#) - V. l'ordinanza di rinvio (traduzione in francese, pagg. 4 e 5).

[118:](#) - Prima frase della prima parte della questione pregiudiziale.

[119:](#) - Seconda frase della prima parte della questione pregiudiziale.

[120:](#) - Punti 36 e 37.

[121:](#) - Traduzione in francese, pagg. 5-7.

[122:](#) - Conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa Spagna/Commissione (sentenza 14 settembre 1994, cause riunite da C-278/92 a C-280/92, Racc. pag. I-4103, paragrafo 33).

[123:](#) - Sentenza Philip Morris Holland/Commissione, citata (punto 11).

[124:](#) - Sentenze 13 luglio 1988, causa 102/87, Francia/Commissione (Racc. pag. 4067, punto 19); 21 marzo 1991, causa C-303/88, Italia/Commissione (Racc. pag. I-1433, punto 27), e 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, citata (punto 40).

[125:](#) - Sentenza del Tribunale 6 luglio 1995, cause riunite da T-447/93 a T-449/93, AITEC e a./Commissione (Racc. pag. II-1971, punti 139-141).

[126:](#) - Punti 4-9.

[127:](#) - Tale elemento è confermato dal preambolo della proposta di regolamento 2000/C 365 E/10, citata. Al punto 5 del preambolo di detta proposta si afferma che «[a]lla luce (...) dell'applicazione della normativa comunitaria sulla libertà di stabilimento e sugli appalti pubblici, sono stati realizzati progressi considerevoli sotto il profilo dell'accesso al mercato dei trasporti pubblici della Comunità (...). Di conseguenza, gli scambi fra gli Stati membri sono notevolmente aumentati e numerose imprese di trasporti pubblici stanno adesso fornendo i propri servizi in più di uno Stato membro».

[128:](#) - Sentenza 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, detta «Tubemeuse» (Racc. pag. I-959, punto 43).

[129:](#) - V. anche, tra le altre, sentenza 14 settembre 1994, Spagna/Commissione, citata (punto 42), e sentenza del Tribunale 30 aprile 1998, causa T-214/95, Vlaams Gewest/Commissione (Racc. pag. II-717, punto 48).

[130:](#) - Sentenza Tubemeuse, citata (punti 42 e 43).

[131:](#) - GU 1996, C 68, pag. 9.

[132:](#) - Ibidem, quarto paragrafo.

[133:](#) - Regolamento (CEE) della Commissione 12 gennaio 2001, n. 69, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore (GU L 10, pag. 30).

[134:](#) - Ibidem (punto 3 del preambolo).

[135:](#) - V. paragrafo 84 delle presenti conclusioni.

[136:](#) - Le parti nella causa principale ritengono invece che l'art. 77 del Trattato sia troppo vago

per poter essere applicato in casi non previsti dal diritto derivato. A tale proposito, esse si basano sulla corrente maggioritaria della dottrina tedesca (v. le osservazioni scritte del Regierungspräsidium, traduzione in francese, pagg. 8 e 9, e le osservazioni scritte dell'Altmark, punto 54).

[137:](#) - Regolamento (CEE) del Consiglio 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (GU L 156, pag. 8).

[138:](#) - Quarto considerando del regolamento n. 1107/70.

[139:](#) - Ibidem, quinto considerando.

[140:](#) - Il corsivo è mio.

[141:](#) - Sentenza 12 ottobre 1978, causa 156/77, Commissione/Belgio (Racc. pag. 1881, punto 10).

[142:](#) - Sentenze Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon (punto 12), e SFEI e a. (punto 40), citate.

[143:](#) - Per una descrizione più particolareggiata di tali conseguenze, v. le conclusioni da me presentate il 6 dicembre 2001 nella causa C-197/99 P, Belgio/Commissione (pendente dinanzi alla Corte, paragrafo 74).

[144:](#) - Sentenze Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon (punti 12 e 13) e SFEI e a. (punti 40 e 43), citate.

[145:](#) - Idem.

[146:](#) - In tal senso v. Keppenne, J.-P., citato (punto 408), e Frignani, A., *Commentaire J. Megret, Le droit de la CE, volume 4, Concurrence*, éditions de l'université de Bruxelles, Bruxelles, 1997, 2^a ed. (punto 319).

[147:](#) - V. le conclusioni dell'avvocato generale Tesouro nella causa Tubemeuse, citata (pag. I-985).

[148:](#) - V. le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs nella causa SFEI e a., citata (paragrafo 77).