

# Official Journal

of the European Communities

ISSN 0378-6986

C 87

Volume 45

11 April 2002

English edition

## Information and Notices

<u>Notice No</u>	<u>Contents</u>	<u>Page</u>
	<i>I Information</i>	
	<b>Commission</b>	
2002/C 87/01	Euro exchange rates .....	1
2002/C 87/02	State aid — Italy — Aid C 11/2002 (ex N 382/2001) — Reduction of tolls for certain heavy goods vehicles in order to divert them from the Lake Maggiore State road 33 to the A/26 motorway — Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty <sup>(1)</sup> .....	2
2002/C 87/03	Prior notification of a concentration (Case COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business) <sup>(1)</sup> .....	7
2002/C 87/04	Communication from the Commission .....	8
	<b>EUROPEAN ECONOMIC AREA</b>	
	<b>EFTA Surveillance Authority</b>	
2002/C 87/05	State aid — Iceland — EFTA Surveillance Authority notice pursuant to Article 1(2) of Protocol 3 of the Surveillance and Court Agreement, to other EFTA States, EU Member States and interested parties concerning taxation of International Trading Companies in Iceland .....	10



Notice No

Contents (continued)

Page

II *Preparatory Acts*

.....

---

III *Notices*

**European Parliament**

2002/C 87/06

Minutes of the session from 1 to 4 October 2001 published in the *Official Journal of the European Communities* C 87 E ..... 13

**Commission**

2002/C 87/07

Amendment to the notice of invitation to tender for the refund for the export of wholly milled long grain rice to certain third countries ..... 14

---

**Note** (see inside back cover)

**NOTICE**

The 38th edition of the Directory of Legislation in Force comes out in April 2002.

From now on subscribers to the paper version of the OJ can get one free copy of this Directory for each language version to which they have subscribed. They should send back the order form below, duly completed with their subscriber number (code printed on the left of each label, starting with O/.....).

Non-subscribers can obtain the Directory from one of our sales offices (see overleaf) on payment of the cover price.

The Directory — like all Official Journals (L, C, CE) — can be consulted free of charge online at <http://europa.eu.int/eur-lex>

Cat. No: OA-19-01-000-EN-C

---

**ORDER FORM**

**Office for Official Publications  
of the European Communities**

Subscriptions Department  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg

My registration number is as follows: O/.....

Please send me . . . free copy/copies of the 38th edition of the Directory of Legislation in Force to which I am entitled by my subscription/s.

Cat. No: OA-19-01-000-EN-C

Name: .....

Address: .....

.....

Date: ..... Signature: .....

## I

*(Information)*

## COMMISSION

**Euro exchange rates <sup>(1)</sup>****10 April 2002**

(2002/C 87/01)

<b>1 euro</b>	=	7,4348	Danish krone
	=	9,0922	Swedish krona
	=	0,6123	Pound sterling
	=	0,8798	United States dollar
	=	1,4023	Canadian dollar
	=	114,74	Japanese yen
	=	1,4666	Swiss franc
	=	7,641	Norwegian krone
	=	86,73	Icelandic króna <sup>(2)</sup>
	=	1,6576	Australian dollar
	=	2,0098	New Zealand dollar
	=	9,867	South African rand <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Source: reference exchange rate published by the ECB.

<sup>(2)</sup> Source: Commission.

**STATE AID — ITALY****Aid C 11/2002 (ex N 382/2001) — Reduction of tolls for certain heavy goods vehicles in order to divert them from the Lake Maggiore State road 33 to the A/26 motorway****Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty**

(2002/C 87/02)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 27 February 2002 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Italy of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning the abovementioned aid.

Interested parties may submit their comments on the aid in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate for Land Transport  
B-1049 Brussels  
Fax (33-2) 296 41 04.

These comments will be communicated to Italy. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

**SUMMARY****1. Procedure**

By letter of 12 June 2001 the Italian authorities notified the consolidated text of draft regional laws Nos 14 and 87 on the 'Diversion of heavy goods traffic from the Lake Maggiore State road 33 to the A/26 motorway'.

By letter of 6 July 2001 the Commission asked for further information; a letter was received from the Italian authorities on 4 September 2001, but did not provide all the information requested. The Commission then sent the Italian authorities another request for further information on 11 October 2001, to which they replied by letter of 21 January 2002.

**2. Brief description of the measure**

In order to guarantee the safety of the people concerned, to protect the environment and to develop tourism in the villages on the shores of Lake Maggiore, the Piedmont Region intends to facilitate the diversion of certain heavy goods vehicles from State road 33 to the A/26 motorway between 1 June and 30 September 2002.

To this end, it plans to contribute, up to a maximum of 40 % and with a maximum budget of EUR 155 000, to the payment of the tolls imposed on the said vehicles.

The only vehicles which can benefit from this measure are certain heavy goods vehicles of at least 7,5 tonnes, used for either own account or hire or reward transport operations, which use the 'Telepass' electronic toll system.

The conditions for granting this reduction in tolls are set out in the draft 'Protocollo d'Intesa' (Protocol of Understanding) between the Ministry for Infrastructure and Transport, the Piedmont Region, the Società Autostrade and road transport operators' associations. It is specifically stipulated that the Piedmont Region contribute up to a maximum of 40 % to the payment of tolls charged to road transport operators using the 'Telepass' system.

The tolls due vary according to the size of the vehicle and the section of the motorway concerned. In any event, they range between EUR 0,77 and EUR 5,4 per vehicle per journey. At present it is unclear if and on what conditions the Italian authorities would wish to continue this toll reduction scheme after the year 2002.

### 3. Evaluation of the aid content of the measures in question

The measures proposed by the Italian authorities come under Article 87(1) of the EC Treaty; they mobilise State resources, and give a financial advantage only to undertakings engaged in the transport of goods by road using certain heavy goods vehicles, while reducing charges which they normally bear.

Such measures may be regarded as operating aid which, given the extent of competitive activity in the road haulage sector, affect or could affect intra-EC trade.

Regarding the compatibility of the measures with the Treaty, it should be stressed that *prima facie* they do not appear to be compatible with either Article 87(2) or (3) or Article 73 of the Treaty. In particular the measures do not appear to be compatible with the objective of achieving a better balance between the different modes of transport, since they would appear to favour road transport to the detriment of rail and short sea shipping.

In view of the above, the Commission has doubts as to whether the measures constitute lawful aid in compliance with the rules of the EC Treaty.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, all unlawful aid may be subject to recovery from the beneficiary.

#### TEXT OF THE LETTER

‘Con la presente, la Commissione ha l'onore di informare l'Italia che, dopo avere esaminato le informazioni in suo possesso, ha deciso di avviare la procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

#### 1

##### Procedura

1. Con lettera del 12 giugno 2001, protocollo n. TREN/A/60466, le autorità italiane hanno notificato il testo unico dei disegni di legge regionale n. 14 e 87 concernenti «la deviazione di circolazione degli automezzi pesanti dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A/26».
2. Con lettera del 6 luglio 2001, protocollo n. D/10869, la Commissione ha chiesto informazioni complementari; una lettera è stata ricevuta da parte delle autorità italiane il 4 settembre 2001, protocollo n. TREN/A/65243, che non forniva tuttavia tutti gli elementi d'informazione chiesti.

3. La Commissione è stata pertanto obbligata ad inviare una nuova richiesta di informazioni complementari l'11 ottobre 2001, protocollo n. D/15700, alla quale le autorità italiane hanno risposto con lettera del 21 gennaio 2002, protocollo n. TREN/A/51067.

#### 2

##### Descrizione delle misure

4. Per salvaguardare la sicurezza dei cittadini interessati, proteggere l'ambiente, in particolare allo scopo di ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico e sviluppare il turismo nei villaggi della costa del Lago Maggiore, pur riducendo il tempo di percorso delle merci trasportate su strada, la regione Piemonte intende facilitare la deviazione di circolazione di alcuni automezzi pesanti dalla strada statale 33 verso l'autostrada A/26, in particolare verso le parti comprese tra Gravello Toce e Castelletto Ticino come pure Gravello Toce e Borgomanero, per il periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre 2002. A questo scopo, prevede dunque di contribuire a pagare, fino a concorrenza del 40 % e nei limiti di un bilancio massimo di 155 000 EUR, i pedaggi dovuti da detti automezzi pesanti.
5. I soli veicoli che potrebbero beneficiare di questa misura sono alcuni automezzi pesanti destinati al trasporto stradale di merci, sia per conto proprio che per conto di terzi, che utilizzano il sistema di pedaggi elettronico «Telepass»; si tratta più specificamente di veicoli di almeno 7,5 tonnellate, in particolare autobus, trattori stradali, autotreni, autoarticolati e veicoli destinati al trasporto di materiali per i settori della costruzione, della manutenzione delle infrastrutture stradali e dell'estrazione mineraria<sup>(1)</sup>. Questi veicoli sono identificati direttamente da Società Autostrade SpA, che è la società concessionaria dell'autostrada A/26 mediante detto sistema «Telepass».
6. Le modalità di concessione di questa riduzione di pedaggio sono stabilite nel progetto di «Protocollo d'Intesa» tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Piemonte, Società Autostrade SpA e le associazioni dei trasportatori stradali. In particolare si prevede che la regione Piemonte contribuisca fino a concorrenza del 40 % dei costi dovuti, a titolo di pagamento dei pedaggi, dai trasportatori stradali che utilizzano il sistema «Telepass», mentre le associazioni dei trasportatori stradali si impegnano a fare in modo che i loro soci paghino almeno il 40 % di detti pedaggi. Da parte sua, Società Autostrade SpA si impegna ad offrire una riduzione di circa il 20 % a questi veicoli.

<sup>(1)</sup> Cfr. articolo 54, paragrafo 1, lettere d), e), h), i) ed n), del Codice della Strada, decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 114 del 18.5.1992), come modificato dal decreto legislativo n. 360 del 10 settembre 1993 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 217 del 15.9.1993).

7. Gli importi dei pedaggi da pagare variano secondo la dimensione del veicolo e il tratto di autostrada interessato. In ogni caso, si tratta di importi compresi tra 0,77 EUR e 5,4 EUR per veicolo e per percorso.
8. A giustificazione di questa misura, le autorità italiane si riferiscono tra l'altro alla circolare ministeriale n. 62 del 5 agosto 1993 <sup>(2)</sup>, secondo la quale ogni volta che enti locali decidono di deviare temporaneamente la circolazione di automezzi pesanti per ragioni di sicurezza pubblica, sicurezza stradale o tutela della salute, devono indicare uno o più percorsi alternativi, di cui almeno uno non deve comportare l'uso obbligatorio di parti di autostrade soggette al pagamento di pedaggi. Sostengono in realtà che, nel caso in questione, l'unica alternativa possibile è l'autostrada A/26 soggetta al pagamento di pedaggi.
9. Attualmente non è chiaro se ed a quali condizioni le autorità italiane intendano applicare questo sistema di riduzione di pedaggi al di là dell'anno 2002.

### 3

#### Valutazione del contenuto d'aiuto delle misure considerate

10. L'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, dichiara che sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui influiscono sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti accordati dagli Stati, o tramite risorse di Stato sotto qualunque forma, che distorcono o che minacciano di falsare la concorrenza favorendo alcune imprese o alcune produzioni.

##### 3.1. Il trasferimento di risorse di Stato

11. Secondo una giurisprudenza stabilita, la nozione di aiuto ai termini del trattato è più generale di quella di sovvenzione in quanto comprende non soltanto prestazioni positive come le sovvenzioni stesse ma anche interventi che in forma diversa alleviano gli oneri normalmente a carico del bilancio di un'impresa e che, senza essere sovvenzioni stricto sensu, sono della stessa natura e hanno effetti identici <sup>(3)</sup>.
12. Nel caso in questione, la regione Piemonte paga alla Società autostrada S.p.A. una parte dei costi che avrebbero dovuto essere pagati da alcuni trasportatori stradali. Il trasferimento di risorse statali sembra dunque innegabile. Invece, per quanto riguarda la riduzione del 20 % concessa da Società Autostrade SpA, occorre constatare che, tenuto conto del carattere eminentemente privato di questa società <sup>(4)</sup> non è in causa alcun trasferimento di risorse statali.

<sup>(2)</sup> Cfr. anche gli articoli 6 e 7 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 sopra citato.

<sup>(3)</sup> Cfr. sentenze del 23 febbraio 1961, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Haute Autorité*, 30/59, Racc. pag. 1, punto 39; del 15 marzo 1994, *Banco Exterior de España*, C-387/92, Racc. pag. I-877, punto 13; dell'11 luglio 1996, *SFEI et al.*, C-39/94, Racc. pag. I-3547, punto 58.

<sup>(4)</sup> Dopo un processo di privatizzazione che ha avuto luogo in dicembre 1999, la grande maggioranza del capitale di Società Autostrade SpA è attualmente detenuta da azionisti privati.

##### 3.2. Il vantaggio finanziario

13. L'intervento della regione permette a Società Autostrade SpA di applicare riduzioni sui pedaggi a favore di alcuni automezzi pesanti che allevierebbero gli oneri di talune imprese che effettuano trasporti stradali di merci, oneri che di norma gravano sul loro bilancio di esercizio. Il vantaggio finanziario per questi ultimi è dunque ovvio.

##### 3.3. Il carattere selettivo

14. Per quanto riguarda il carattere selettivo di questa misura, occorre constatare che si applica soltanto al settore del trasporto stradale di merci e in una zona geografica ben definita. Inoltre, questa misura concerne soltanto alcuni veicoli di almeno 7,5 tonnellate, cioè una categoria ben precisa di veicoli sull'insieme dei veicoli che possono essere destinati al trasporto di merci <sup>(5)</sup>. Ne risulta che soltanto alcune imprese, in particolare quelle che effettuano i loro trasporti su strada e tramite automezzi pesanti, potrebbero beneficiare di questa misura. Le imprese che utilizzano veicoli di dimensioni più piccole e/o che ricorrono ad altri modi di trasporto sarebbero invece escluse da questo vantaggio. Inoltre, occorre segnalare che questa misura si applica soltanto alle imprese che utilizzano il sistema di pedaggio elettronico «Telepass» e che la misura si applica soltanto ad una parte ben limitata della rete autostradale italiana.

##### 3.4. L'effetto sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari

15. Secondo una giurisprudenza stabilita, il divieto di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato si applica a qualsiasi aiuto che falsa o minaccia di falsare la concorrenza, a prescindere dall'importo, nella misura in cui incide sugli scambi tra Stati membri <sup>(6)</sup>. La Corte ha inoltre sottolineato che l'importanza relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria dell'aiuto non escludono a priori l'eventualità che gli scambi tra Stati membri ne risentano <sup>(7)</sup>. Secondo la Corte infatti, gli aiuti di importanza relativamente esigua sono comunque di natura tale da incidere sugli scambi tra Stati membri quando il settore in questione è caratterizzato da una forte concorrenza <sup>(8)</sup>. In questo contesto va ricordato che il regolamento della Commissione concernente gli aiuti de minimis <sup>(9)</sup> non si applica al settore dei trasporti.

<sup>(5)</sup> Direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1). Secondo questa direttiva, i veicoli a motore destinati al trasporto di merci sono tutti i veicoli aventi sia almeno quattro ruote, sia tre ruote ed un peso massimo che eccede 1 tonnellata. Rientrano tutti nella categoria N. In particolare, la categoria N1 include i veicoli aventi un peso massimo di 3,5 tonnellate; la categoria N2 i veicoli il cui peso massimo è compreso tra 3,5 e 12 tonnellate; la categoria N3 i veicoli di più di 12 tonnellate.

<sup>(6)</sup> Cfr. sentenza *Vlaams Gewest/Commissione*, T-214-95, Racc. pag. II-717, punto 46.

<sup>(7)</sup> Cfr. sentenza del 17 giugno 1999, *Belgio/Commissione*, C-75/97, Racc. pag. I-3671, punto 43.

<sup>(8)</sup> Cfr. sentenza del 21 marzo 1991, *Italia/Commissione*, C-303/88, Racc. pag. I-1433, punto 27.

<sup>(9)</sup> GU L 10 del 13.1.2001.

16. Per constatare una dispersione di concorrenza è sufficiente che un intervento dello Stato modifichi in maniera artificiale alcuni elementi del costo di produzione di un'impresa e rafforzi la posizione di questa impresa rispetto ad altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari<sup>(10)</sup>. La Corte ha inoltre sottolineato che un aiuto può essere di natura tale da incidere sugli scambi tra gli Stati membri e falsare la concorrenza, anche se l'impresa beneficiaria, trovandosi in concorrenza con le imprese di altri Stati membri, non partecipa essa stessa alle attività transfrontaliere. Quando uno Stato membro concede un aiuto a un'impresa, l'offerta interna può risultare infatti mantenuta o aumentata con la conseguenza che le opportunità delle imprese stabilite in altri Stati membri di offrire loro servizi verso il mercato di questo Stato membro sono diminuite<sup>(11)</sup>.
17. Come ben sottolineato recentemente in una sentenza del Tribunale di primo grado<sup>(12)</sup>, è innegabile che il settore del trasporto internazionale di merci su strada nel quale opera una parte delle imprese beneficiarie degli aiuti previsti, è caratterizzato da una viva concorrenza comunitaria, a causa della dimensione transfrontaliera di questo tipo di attività e che, per effetto delle normative di liberalizzazione<sup>(13)</sup> concernenti il trasporto interno su strada di merci, la concorrenza in questo settore assume da qualche anno una dimensione comunitaria.
18. Concludendo, non si può escludere il rischio di distorsione della concorrenza nei confronti di imprese, italiane o di altri Stati membri, che utilizzano veicoli più piccoli per effettuare i loro trasporti stradali o che utilizzano altri modi di trasporto. Non si può neppure negare l'incidenza sugli scambi intracomunitari, tenuto conto dell'ampio grado d'apertura alla concorrenza del settore dei trasporti stradali di merci<sup>(14)</sup>.
19. Rispetto agli argomenti che fanno valere il fatto che i pedaggi sono chiesti soltanto in una parte degli Stati membri dell'Unione europea, si ricorda che nell'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato bisogna necessariamente partire dalla situazione concorrenziale esistente prima che sia presa la misura litigiosa<sup>(15)</sup>.
20. Ne risulta che la misura prevista dalle autorità italiane esonererebbe le imprese beneficiarie interamente o in parte dai costi che avrebbero dovuto normalmente sostenere nel quadro della loro gestione corrente o delle loro attività normali; questa misura deve dunque essere definita aiuto al funzionamento, che, secondo una giurisprudenza stabilita, falsa di principio la concorrenza (cfr. sentenze del Tribunale dell'8 giugno 1995, Siemens/Commissione, T-459-93, Racc. pag. II-1675, punti 48 e 77 e del 30 aprile 1998, Vlaams Gewest/Commissione, T-214-95, Racc. pag. II-717, punto 64).
21. Poiché gli automezzi pesanti devono utilizzare l'autostrada A/26 a causa della deviazione temporanea della circolazione in assenza di percorsi alternativi gratuiti, la Società Autostrade SpA, società concessionaria dell'autostrada, beneficerà di un aumento delle entrate provenienti da questo aumento del traffico. Un aiuto di Stato a favore della Società Autostrade non sembra però verificarsi in quanto questa situazione non sarà definitivamente causata dal rimborso del pedaggio ai trasportatori interessati.

## 4

**Primo esame della compatibilità delle misure**

22. Dopo avere verificato la natura d'aiuto di Stato delle misure all'esame, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, la Commissione deve esaminare se aiuti eventuali possono essere dichiarati compatibili con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato.
23. Poiché non si tratta, nel caso in questione, di un aiuto a carattere sociale concesso a consumatori privati, né di un aiuto destinato a rimediare ai danni causati da calamità naturali o da altri eventi straordinari, le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, lettere a) e b), non sono d'applicazione.
24. Siccome non si tratta neppure di un aiuto che mira a promuovere lo sviluppo economico di una regione dove il tenore di vita è anormalmente basso, o che è caratterizzata da una grave sottooccupazione, la deroga prevista alla lettera a) dell'articolo 87, paragrafo 3, non potrà essere presa in considerazione. Per la loro natura, inoltre, le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non sono pertinenti nella fattispecie.

<sup>(15)</sup> Cfr. sentenza del 2 luglio 1974, Italia/Commissione, causa 173/73, Racc. 1974, pag. 709, punto 36.

<sup>(10)</sup> Cfr. sentenze della Corte del 2 luglio 1974, Italia/Commissione, 173/73, Racc. pag. 709 e del 17 settembre 1980, Philip Morris, 730/79, Racc. pag. 2671.

<sup>(11)</sup> Cfr. in questo senso sentenza della Corte del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-303/88, Racc. pag. I-1433, punto 27.

<sup>(12)</sup> Cfr. sentenza del 29 settembre 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías, T-55/99, punto 81.

<sup>(13)</sup> Cfr. i regolamenti (CEE) n. 881/1992 del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU L 95 del 9.4.1992), (CE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 279 del 12.11.1993), nonché la direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992).

<sup>(14)</sup> Cfr. in particolare il regolamento (CEE) n. 881/92 del Consiglio, del 26 marzo 1992 (GU L 95 del 9.4.1992), che garantisce, dall'1.1.1993, la piena apertura alla concorrenza del trasporto internazionale delle merci a favore di qualsiasi titolare della licenza comunitaria prevista dallo stesso regolamento, come pure il regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993 (GU L 279 del 12.11.1993), grazie al quale ogni restrizione quantitativa al cabotaggio è stata gradualmente abolita ed è stata realizzata una piena apertura alla concorrenza del trasporto nazionale di merci dall'1.7.1998.



25. Considerata la finalità ambientale perseguita da questo regime, la Commissione non può escludere che la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), possa applicarsi al caso di cui si tratta. Le autorità italiane non hanno però finora fornito argomenti sufficienti per dimostrare tra l'altro che le riduzioni di pedaggio in causa contribuiscono in maniera significativa alla protezione dell'ambiente, senza ledere gli obiettivi generali perseguiti [cfr. in particolare i punti 50 e 51, paragrafo 2, dell'inquadramento degli aiuti a favore dell'ambiente <sup>(16)</sup>].
26. D'altra parte si potrebbe prevedere un'applicazione della deroga prevista dall'articolo 73 del trattato CE, segnatamente nella misura in cui essa permette di dichiarare compatibili gli aiuti che rispondono ad esigenze di coordinamento dei trasporti. Le autorità italiane non hanno però finora fornito sufficienti elementi che permettano di verificare in che senso le misure siano particolarmente opportune per rispondere a queste esigenze. Di primo acchito le riduzioni di pedaggio in questione non sembrano neppure compatibili con gli obiettivi della politica comune dei trasporti, circa l'obiettivo di conseguire una migliore ripartizione tra i vari modi di trasporto, poiché sembrano piuttosto avere l'effetto di favorire la prevalenza del trasporto stradale a detrimento in particolare di quello ferroviario e del trasporto marittimo a corto raggio <sup>(17)</sup>. Inversamente la necessità e pertinenza del provvedimento dovrebbero essere dimostrate dalle possibilità di una migliore gestione del traffico e delle infrastrutture che esso intende favorire.
- 5**
- Conclusioni**
27. Alla luce di quanto precede, la Commissione invita l'Italia, nell'ambito della procedura dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, a presentare le sue osservazioni e fornire ogni informazione utile per la valutazione di questo regime di aiuti entro un mese a partire dalla data di ricevimento della presente.
28. In particolare si tratta in questa fase dei documenti e delle spiegazioni supplementari seguenti:
- a) una descrizione del sistema di pedaggi «Telepass», le modalità di concessione di questa riduzione da parte del sistema e la sua applicazione nei confronti di trasportatori di altri Stati membri;
  - b) una precisazione concernente il trattamento di altri veicoli, in particolare le autovetture private: le autorità italiane sono pregate di specificare se i pedaggi che le concernono sono più elevati durante le ore di punta rispetto ad altre ore;
  - c) una precisione circa la durata di questi regimi di aiuti;
  - d) una carta geografica della regione che indichi la situazione delle infrastrutture stradali in questione.
29. La Commissione si riserva la possibilità di chiedere informazioni supplementari dopo analisi delle informazioni di cui sopra.
30. Essa invita le sue autorità a trasmettere immediatamente copia di questa lettera ai beneficiari potenziali di questo regime di aiuti.
31. La Commissione ricorda all'Italia l'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, e si riferisce all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, che prevede che ogni aiuto di Stato illegale ed incompatibile sia recuperato dal beneficiario.'

<sup>(16)</sup> Cfr. GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

<sup>(17)</sup> Cfr. in particolare il Libro bianco della Commissione «Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti», COM(1992) 494 del 2.12.1992, come pure la comunicazione «Verso un quadro comune per la soluzione dei problemi ambientali causati dagli autoveicoli commerciali adibiti al trasporto merci», COM(1998) 444 del 14.7.1998.

**Prior notification of a concentration****(Case COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business)**

(2002/C 87/03)

**(Text with EEA relevance)**

1. On 2 April 2002 the Commission received notification of a proposed concentration pursuant to Article 4 of Council Regulation (EEC) No 4064/89 <sup>(1)</sup>, as last amended by Regulation (EC) No 1310/97 <sup>(2)</sup>, by which the US undertaking General Electric Company (GE) acquires, within the meaning of Article 3(1)(b) of the Regulation, control of the whole of the wind turbine business of Enron, an Oregon corporation and debtor-in-possession under Chapter 11 of the United States Bankruptcy Code and jointly administered by the US Bankruptcy Court for the Southern District of New York, and Enron Wind Corp. (EWC), a Californian corporation and indirect subsidiary of Enron, by way of the purchase of assets.

2. The business activities of the undertakings concerned are:

- GE: Diversified industrial corporation active in numerous fields including aircraft engines, transportation systems, industrial systems, power generation systems, plastics, lighting, medical systems, appliances, media, financial services, software and Internet services,
- Enron Wind Turbine Business: Design, manufacture and supply of wind turbines.

3. On preliminary examination, the Commission finds that the notified concentration could fall within the scope of Regulation (EEC) No 4064/89. However, the final decision on this point is reserved.

4. The Commission invites interested third parties to submit their possible observations on the proposed operation.

Observations must reach the Commission not later than 10 days following the date of this publication. Observations can be sent by fax (No (32-2) 296 43 01 or 296 72 44) or by post, under reference COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business, to:

European Commission,  
Directorate-General for Competition,  
Directorate B — Merger Task Force,  
J-70,  
B-1049 Brussels.

---

<sup>(1)</sup> OJ L 395, 30.12.1989, p. 1; corrigendum: OJ L 257, 21.9.1990, p. 13.

<sup>(2)</sup> OJ L 180, 9.7.1997, p. 1; corrigendum: OJ L 40, 13.2.1998, p. 17.

## COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

(2002/C 87/04)

By Decision of 9 April 2002, the Commission amended its Decision of 7 December 1999 appointing the full members and substitute members of the Advisory Committee on Fisheries and Aquaculture <sup>(1)</sup>.

Following the modification of the appointment to the Advisory Committee on Fisheries and Aquaculture of the full members for cooperative shipowners, producer organisations, processors and traders, the Commission has decided to make the following appointments:

Interests concerned with the CFP	Seats	Members	
		Full members	Substitute members
The Committee			
...			
Cooperative shipowners	1	Mr D. LANGSTRAAT	...
Producer organisations	1	Mr C. OLESEN	Mr J. A. SUÁREZ LLANOS
...			
...			
Processors	1	Mr P. HYLDTOFT	Mr P. COMMERE
Traders	1	Mr J. A. MOZOS	Mr T. GEOGHEGAN
...			
Working groups		Chairman	Vice-Chairman
...			
Group II	2	Mr R. FLYNN	Mr A. PEROLO
Group III	2	...	Mr J. GOODLAD
Group IV	2	...	Mr G. PASTOOR

The appointments will come into force on the day following publication in the *Official Journal of the European Communities* and will remain in force until the date of expiry of the term of office of the other members of the Committee, i.e. 9 December 2002.

The representative of mollusc/shellfish farmers and the representative of fish farmers will act as Chairman and Vice-chairman alternately of Group II.

The name of the full member for fish farmers should read Mrs V. KRISTENSEN, and not Mrs V. CHRISTENSEN, as indicated erroneously in notice of appointment 1999/C 357/03.

<sup>(1)</sup> List of members: OJ C 357, 9.12.1999.

## ANNEX

## FULL TABLE OF MEMBERS

Interests concerned with the CFP	Seats	Members	
		Full members	Substitute members
The Committee			
Private shipowners	1	Mr B. DEAS	Mr P. SAN EMETERIO
Cooperative shipowners	1	Mr D. LANGSTRAAT	Mr J.-L. de FEUARDENT
Producer organisations	1	Mr C. OLESEN	Mr J. A. SUÁREZ LLANOS
Mollusc/shellfish farmers	1	Mr G. BREST	Mr A. ALCAIDE NÚÑEZ
Fish farmers	1	Mrs V. KRISTENSEN	Mr R. GABRIEL
Processors	1	Mr P. HYLDTOFT	Mr P. COMMERE
Traders	1	Mr J. A. MOZOS	Mr T. GEOGHEGAN
Fishermen and employed fishermen	1	Mr M. SOUTO	Mr C. BANDEIRA
Consumers	1	Mr J. GODFREY	Mr M. GUTIÉRREZ VALDIVIA
Environment	1	Mrs S. des CLERS	Mr S. LOSADA FIGUEIRAS
Development	1	Mrs D. le SAUCE	Mrs B. GOREZ
Working groups		Chairman	Vice-Chairman
Group I	2	Mr N. WICHMANN	Mr J. R. FUERTES GAMUNDI
Group II	2	Mr R. FLYNN	Mr A. PEROLO
Group III	2	Dr M. KELLER	Mr J. GOODLAD
Group IV	2	Mr A. PARRIS	Mr G. PASTOOR

## EUROPEAN ECONOMIC AREA

## EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY

## STATE AID — ICELAND

**EFTA Surveillance Authority notice pursuant to Article 1(2) of Protocol 3 of the Surveillance and Court Agreement, to other EFTA States, EU Member States and interested parties concerning taxation of International Trading Companies in Iceland**

(2002/C 87/05)

By means of Decision No 392/01/COL of 6 December 2001, the gist of which is reproduced below, the EFTA Surveillance Authority initiated proceedings pursuant to Article 1(2) of Protocol 3 of the Surveillance and Court Agreement. The Icelandic Government has been informed by means of a copy of the decision.

**I. FACTS****1. Procedure**

By letter dated 28 July 2000 (Doc. No 00-4830-D), the EFTA Surveillance Authority informed the Icelandic Government that it had become aware that Iceland had introduced a bill offering favourable tax treatment for International Trading Companies (ITCs). It also informed the Icelandic Government that, on the basis of the information made available to the Authority, the Competition and State Aid Directorate was of the view that the tax treatment of ITCs may imply State aid in the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. The Authority requested the Icelandic Government to submit comments and to provide all information necessary to reach a conclusion on the question, whether the Icelandic tax measures for ITCs are compatible with Article 61 of the EEA Agreement.

By letter dated 24 October 2000 (Doc. No 00-7751-A), the Icelandic Government provided the requested information and submitted its comments. According to the letter, the Icelandic Government was of the view that the ITC legislation did not confer any rights or advantages to a selective group of companies and thus, did not contain aid which would fall within the scope of Article 61 of the EEA Agreement.

By letter dated 24 July 2001 (Doc. No 01-5609-D), the Authority informed the Icelandic Government that the Competition and State Aid Directorate was of the preliminary view that the tax measures concerning ITCs may imply State aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. If the Icelandic Government would not be able to remove the doubts the State Aid Directorate had, concerning the compatibility of the tax measure for ITCs, the Directorate would feel obliged to propose that the Authority opens an investigation procedure as provided for in Article 1(2) of Protocol 3 to the Surveillance and Court Agreement. The Icelandic Government

was invited to submit comments on the matter within two months of receipt of the letter.

By letter dated 20 September 2001 (Doc. No 01-7477-A), the Icelandic Government submitted its view on the compatibility of the tax measures concerning ITCs. According to the letter, the Icelandic Government was of the view that the tax regime as regards ITCs did not constitute State aid.

**2. Legislation and taxation of ITCs**

According to the Act No 31 of 10 March 1999 on ITCs, ITCs have to be public limited or private limited companies. Commencement of the operation of an ITC requires the issuing of an operating licence. The Act limits which activities an ITC can engage in. ITCs can engage in the following activities:

- Trade in its own name with foreign entities outside Iceland, or as an intermediary in such trading, in goods which are not covered by the EEA Agreement and which do not originate in Iceland.
- Act as an intermediary in the trading of services between foreign entities outside Icelandic jurisdiction.
- Operate as a holding company that owns and invests in foreign enterprises, or intangible assets, officially registered outside of Iceland, such as trade marks, patents, design rights and publishing rights.
- Own or control and register aircraft and vessels other than fishing vessels in Iceland, provided that such aircraft and vessels are only used for activities in which ITCs are permitted to be engaged.
- Own or control and register aircraft or vessels other than fishing vessels in Iceland, and lease or sub-lease to foreign entities for transport outside Icelandic jurisdiction.
- It may not trade in its own name neither in goods with parties in Iceland nor with parties outside Iceland, nor may it serve as an intermediary in such trading and, it may not process goods in Iceland partly or fully.

According to the information submitted, ITCs are taxed differently than other undertakings with limited liability. As the Authority understands, the differences are:

- The corporate income tax at 5 % instead of the general tax rate of 30 %.
- ITCs are exempted from net wealth tax. Normally Icelandic companies are subject to a net wealth tax of 1,2 %.
- ITCs are partially exempted from stamp duty.
- To receive an operating licence, the ITCs are subject to a charge of ISK 100 000. They are also subject to an annual surveillance charge of ISK 100 000 which other undertakings are not subject to.
- Special rules apply to taxation of dividends from an ITC to an Icelandic resident shareholder. The general rule on taxation of dividends in Iceland is that dividends paid from a limited liability company to another company are tax exempted, but dividends paid to individuals are taxed by a final withholding tax of 10 %. If the company, which pays dividends, is an ITC, the recipient must pay the income tax in full whether it be an individual or a limited liability company.

### 3. Comments submitted by the Icelandic Government

The Icelandic Government argues in its letters, dated 24 October 2000 (Doc. No 00-7751-A) and 20 September 2001 (Doc. No 01-7477-A), that the mere fact that different tax regimes exist for different forms of undertakings, cannot in itself form a basis for a presumption that such different treatment constitutes aid. It emphasised that the Icelandic tax regime, as regards ITCs, is neither sector-specific nor does it favour certain geographical areas. Furthermore it is argued that the ITC regime permits a wide range of activities and all undertakings within the EEA, operating in these fields, can take advantage of the regime, regardless of the founder's domicile or other such factors. The conditions for the establishment of ITCs are open to all persons and undertakings within the EEA. The regime is thus of a general nature and cannot be characterised as 'providing in favour of certain undertakings an exception of the application of the tax system'.

The Icelandic Government points out that one of the main differences in fiscal treatment of the ITCs is that the corporate income tax is 5 % instead of the general tax rate of 30 %. According to the Icelandic Government, this difference should not be looked upon in isolation. The 5 % corporate income tax is strictly a deferral of taxation until profits are distributed as dividends, due to the special rules on distributed dividends. Therefore, taking all factors into consideration and keeping in mind the net effects of the tax regime, the Icelandic Government is of the view that ITCs are not recipients of a tax credit and therefore do not enjoy favourable tax treatment.

The Icelandic Government argues that undertakings registered as ITCs would, in absence of the regime, not be established in Iceland and thus not be liable to pay taxes in Iceland. Consequently, there is no effect of net tax loss.

The Icelandic Government is also of the opinion that the criteria of the *de-minimis* principle, as laid down in Chapter 12 of the Authority's State aid guidelines, are met in this case. Hence, should the Authority reach a finding that State aid is involved, such aid would be below the *de-minimis* ceiling and should be considered not to have an appreciable effect on trade and competition within the EEA.

## II. APPRECIATION

To be considered as State aid under Article 61(1) of the EEA Agreement, a measure must fulfil the four following criteria.

Firstly, the measure must confer the beneficiaries an advantage that reduces the costs they normally bear in course of the business. According to Chapter 17B.3.(2) of the Authority's State aid guidelines the advantage may be provided through a reduction in the firm's tax burden in various ways including *inter alia* 'a total or partial reduction in the amount of tax (such as exemption or a tax credit)'.

The main advantage for ITCs is the lower corporate tax of 5 % instead of 30 %. As pointed out by the Icelandic Government, this is a deferral of taxation until profits are distributed as dividends, due to the special rules on distributed dividends. Nevertheless, this could imply a tax credit for the ITCs. Taking all the elements of the tax regime into account the taxation of ITCs, in the view of the Authority, implies a favourable tax treatment for ITCs.

Secondly, the advantage must be granted by the State or through State resources. The grant of a tax reduction involves a loss of tax revenue which, according to Chapter 17B.3.(3) of the Authority's State aid guidelines, is equivalent to consumption of State resources in form of fiscal expenditure.

Thirdly, the measure must be specific or selective in that it favours 'certain undertakings or the production of certain goods'. According to Chapter 17B.3.2(4) of the Authority's State aid guidelines on direct business taxation: 'Some tax benefits are on occasion restricted to certain types of undertakings, to some of their functioning (intra-group services, intermediation coordination) or to production of certain goods. In so far as they favour certain undertakings or the production of certain goods, they may constitute State aid as referred to in Article 61(1)'. The favourable tax treatment applies only to undertakings, which fulfil the condition in the Act on ITCs. It is therefore, in the Authority's view, selective because it favours only undertakings engaged in the limited activities provided for in the Act.

The Authority finds it hard to see that the favourable tax treatment of ITCs falls within the logic of the tax system. In the Authority's view, the Icelandic Government has not provided any justification for this derogation from the general tax system on the basis of the nature or general scheme of the system<sup>(1)</sup>.

Fourthly, the measure must affect competition and trade between the Contracting Parties. ITCs can trade in goods, which are not covered by the EEA Agreement, and which do not originate in Iceland. But the trading activity as such may be considered as a service falling inside the scope of the EEA Agreement. In this context, it may also be referred to the fact that ITCs can act as intermediaries in the trading of services between foreign entities outside Icelandic jurisdiction. ITCs can also own or control and register aircraft provided that these are being used for activities in which ITCs are permitted to be engaged. Furthermore, ITCs can own or control and register aircraft and lease or sub-lease such aircraft to foreign entities for transport outside Iceland. These are services which are covered by the EEA Agreement.

Moreover, ITCs can own or control and register vessels provided that these are being used for activities in which ITCs are permitted to engage, and ITCs can own or control and register vessels and lease or sub-lease such vessels to foreign entities for transport outside Iceland. Such services are covered by the EEA Agreement.

According to Chapter 17B.3.(4) of the Authority's State aid guidelines, '[u]nder settled case-law, for the purposes of this provision, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries on an economic activity involving trade between Contracting Parties'. It follows from the description above that the main activities ITCs can be involved in are international trade activities. Consequently, the measure affects competition and trade between the Contracting Parties.

The Icelandic Government has argued that as of today only ten ITCs have been granted operating licences, and some of these are inactive. According to the Icelandic Government, the aid is at present not capable of affecting trade between Member States, due to its minuscule extent and therefore the criteria of the *de-minimis* principle, as laid down in Chapter 12 of the Authority's State aid guidelines, are met in this case. There appears to be no guarantee in the tax legislation on ITCs that if the threshold in the *de-minimis* rule is exceeded further aid may not be granted.

Based on the foregoing considerations the taxation of ITCs appears to constitute operating aid in the meaning of Article

61(1) of the EEA Agreement. It is therefore necessary to determine if such an aid is compatible with the functioning of the EEA Agreement under the exceptions laid down in Article 61(2) and (3).

It appears that the exceptions under Article 61(2) cannot be applied in this case, since they cover different cases.

Under Article 61(3)(a) an aid may be considered compatible with the EEA Agreement when it is designed to promote the economic development of areas where the standard of living is abnormally low or where there is serious underemployment. Since the measure in question is not limited to such areas this provision seems not to apply. Also the exception laid down in Article 61(3)(b) seems not to be applicable. Lastly, as regards exemption laid down in Article 61(3)(c), it also seems that the aid cannot be considered to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas. Consequently the aid seems not to qualify for any of the exemptions provided for in Article 61(3) of the EEA Agreement.

In light of the foregoing considerations, the Authority is of the view that the tax measure concerning ITCs may imply State aid within the meaning of Article 61(1) of the EEA Agreement. Consequently, and in accordance with point 5.2 of Chapter 5 of the Authority's State aid guidelines, the Authority is obliged to open the procedure provided for in Article 1(2) of Protocol 3 of the Surveillance and Court Agreement. The decision is without prejudice to the final decision of the Authority.

Finally, the Authority draws the attention of the Icelandic Government to Chapter 6 of the State aid guidelines ('Specificities regarding aid unlawful on procedural grounds'). The tax regime was introduced after the entry into force of the EEA Agreement and could therefore be qualified as new aid. In this respect, no notification was received. According to point 6.2.3(1), in negative decisions on cases of unlawful aid, the Authority orders, as a rule, the EFTA State concerned to reclaim aid from the recipient.

The EFTA Surveillance Authority hereby gives the EFTA States, EU Member States and interested parties notice to submit their comments on the measure in question within one month from the publication of this notice to:

EFTA Surveillance Authority  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Brussels.

The Comments will be communicated to the Icelandic Government.

---

<sup>(1)</sup> See in this context: Case 173/73 *Italy v Commission* [1974] ECR 709.

## III

*(Notices)*

## EUROPEAN PARLIAMENT

**Minutes of the session from 1 to 4 October 2001 published in the *Official Journal of the European Communities* C 87 E**

(2002/C 87/06)

These texts are available on:

**EUR-Lex:** <http://europa.eu.int/eur-lex>

**CELEX:** <http://europa.eu.int/celex>

---



## COMMISSION

### **Amendment to the notice of invitation to tender for the refund for the export of wholly milled long grain rice to certain third countries**

(2002/C 87/07)

*(Official Journal of the European Communities C 288 of 13 October 2001)*

On page 5, the text of paragraph 2 under heading I 'Subject', is amended as follows:

- '2. The total quantity in respect of which there may be fixed a maximum export refund as provided in Article 1(2), of Commission Regulation (EEC) No 584/75 <sup>(3)</sup>, as last amended by Regulation (EC) No 299/95 <sup>(4)</sup>, is approximately 30 000 tonnes.'
-

**NOTICE**

The 38th edition of the Directory of Legislation in Force comes out in April 2002.

From now on subscribers to the paper version of the OJ can get one free copy of this Directory for each language version to which they have subscribed. They should send back the order form below, duly completed with their subscriber number (code printed on the left of each label, starting with O/.....).

Non-subscribers can obtain the Directory from one of our sales offices (see overleaf) on payment of the cover price.

The Directory — like all Official Journals (L, C, CE) — can be consulted free of charge online at <http://europa.eu.int/eur-lex>

Cat. No: OA-19-01-000-EN-C

---

**ORDER FORM**

**Office for Official Publications  
of the European Communities**

Subscriptions Department  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg

My registration number is as follows: O/.....

Please send me . . . free copy/copies of the 38th edition of the Directory of Legislation in Force to which I am entitled by my subscription/s.

Cat. No: OA-19-01-000-EN-C

Name: .....

Address: .....

.....

Date: ..... Signature: .....