

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 87

45^e année

11 avril 2002

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I <i>Communications</i>	
	Commission	
2002/C 87/01	Taux de change de l'euro	1
2002/C 87/02	Aides d'État — Italie — Aide C 11/2002 (ex N 382/2001) — Réductions des droits de péages en faveur de certains poids lourds affectés au transport routier de marchandises afin de dévier leur circulation de la route étatique 33 du Lac Majeur vers l'auto-route A/26 — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2 ⁽¹⁾	2
2002/C 87/03	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business) ⁽¹⁾	7
2002/C 87/04	Communication de la Commission	8
	ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN	
	Autorité de surveillance AELE	
2002/C 87/05	Aide d'État — Islande — Communication de l'Autorité de surveillance AELE adressée, en application de l'article 1 ^{er} , paragraphe 2, du protocole 3, de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, aux autres États de l'AELE, aux États membres de l'Union européenne et aux parties intéressées concernant l'imposition des International Trading Companies en Islande	10

FR

1

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(Suite au verso.)

Numéro d'information

Sommaire (suite)

Page

II Actes préparatoires

.....

III Informations

Parlement européen

2002/C 87/06

Procès-verbal de la session du 1 au 4 octobre 2001 publié au *Journal officiel des Communautés européennes* C 87 E 13

Commission

2002/C 87/07

Modification à l'avis d'adjudication de la restitution à l'exportation de riz blanchi à grains longs vers certains pays tiers 14

Avis (voir page 3 de la couverture)

AVIS

La 38^{ème} édition du Répertoire de la Législation en vigueur paraîtra courant avril 2002.

Dorénavant, l'obtention de ce Répertoire est gratuite pour les abonnés à l'édition papier du Journal officiel à concurrence du nombre et de la(des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par O/.).

Les intéressés non abonnés peuvent obtenir ce Répertoire contre paiement auprès d'un de nos bureaux de vente (voir au dos).

Le Répertoire — comme l'ensemble des Journaux officiels (L, C, CE) — peut être consulté gratuitement sur le site internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N° Cat.: OA-19-01-000-FR-C

BON DE COMMANDE

Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «Abonnements»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Mon numéro de matricule est le suivant: O/.

Veillez me faire parvenir l'(les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Répertoire** au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

N° Cat.: OA-19-01-000-FR-C

Nom:

Adresse:

.....

Date: Signature:

I

(Communications)

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾**10 avril 2002**

(2002/C 87/01)

1 euro	=	7,4348	couronnes danoises
	=	9,0922	couronnes suédoises
	=	0,6123	livre sterling
	=	0,8798	dollar des États-Unis
	=	1,4023	dollar canadien
	=	114,74	yens japonais
	=	1,4666	franc suisse
	=	7,641	couronnes norvégiennes
	=	86,73	couronnes islandaises ⁽²⁾
	=	1,6576	dollar australien
	=	2,0098	dollars néo-zélandais
	=	9,867	rands sud-africains ⁽²⁾

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

⁽²⁾ Source: Commission.

AIDES D'ÉTAT — ITALIE**Aide C 11/2002 (ex N 382/2001) — Réductions des droits de péages en faveur de certains poids lourds affectés au transport routier de marchandises afin de dévier leur circulation de la route étatique 33 du Lac Majeur vers l'autoroute A/26****Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2**

(2002/C 87/02)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 27 février 2002 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction Transports terrestres
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 296 41 04.

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ**1. Procédure**

Par lettre du 12 juin 2001 les autorités italiennes ont notifié le texte unique des projets de loi régionale n^{os} 14 et 87 concernant la «Déviation de circulation des poids lourds de la route étatique 33 du Lac Majeur vers l'autoroute A/26».

Par lettre du 6 juillet 2001 la Commission a demandé des renseignements complémentaires; une lettre a été reçue de la part des autorités italiennes le 4 septembre 2001, laquelle ne fournissait toutefois pas tous les éléments d'information demandés. Cela a donc obligé la Commission à envoyer une nouvelle demande de renseignements complémentaires le 11 octobre 2001, à laquelle les autorités italiennes ont répondu par lettre du 21 janvier 2002.

2. Brève description de la mesure

Afin de sauvegarder la sécurité des citoyens concernés, de protéger l'environnement, ainsi que de développer le tourisme dans les villages de la côte du Lac Majeur, la Région Piémont entend faciliter la déviation de circulation de certains poids lourds de la route étatique 33 vers l'autoroute A/26 pendant la période comprise entre le 1^{er} juin et le 30 septembre 2002.

À ce but, elle envisage donc de contribuer à payer, à hauteur maximale de 40 % et dans les limites d'un budget maximal de 155 000 euros, les péages dus par lesdits poids lourds.

Les seuls véhicules qui pourraient bénéficier de cette mesure sont certains poids lourds d'au moins 7,5 tonnes affectés au transport routier de marchandises, tant pour compte propre que pour compte d'autrui, qui utilisent le système de péages électronique «Telepass».

Les modalités d'octroi de cette remise de péage sont établies dans le projet de «Protocollo d'Intesa» (Protocole d'entente) entre le ministère des infrastructures et des transports, la Région Piémont, la Società Autostrade et les associations des transporteurs routiers. Il est en particulier prévu que la Région Piémont contribue jusqu'à maximum 40 % des coûts dus, à titre de paiement des péages, par les transporteurs routiers utilisant le système «Telepass».

Les montants des péages à payer varient selon la taille du véhicule et la partie d'autoroute concernée. En tout état de cause, il s'agit de montants compris entre 0,77 et 5,4 euros par véhicule et par parcours. À l'heure actuelle il n'est pas clair si et à quelles conditions les autorités italiennes souhaiteraient appliquer ce système de réduction de péages au-delà de l'année 2002.

3. Appréciation du contenu d'aide des mesures visées

Les mesures envisagées par les autorités italiennes tombent sous le coup de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE; en fait, elles mobilisent des ressources étatiques, confèrent un avantage financier aux seules entreprises effectuant des transports routiers de marchandises par le biais de certains poids lourds, tout en les allégeant de charges qui normalement grèvent leur budget.

De telles mesures peuvent être qualifiées d'aides au fonctionnement qui, compte tenu du degré d'ouverture à la concurrence du secteur des transports routiers de marchandises, faussent ou risquent de fausser les échanges intra-communautaires.

Pour ce qui est de la compatibilité de ces mesures avec le traité, il y a lieu de souligner qu'elles n'apparaissent *prima facie* pas compatibles ni avec l'article 87, paragraphe 2 ou 3, ni avec l'article 73 du traité. Ces mesures n'apparaissent en particulier pas compatibles avec l'objectif d'aboutir à une meilleure répartition entre les différents modes de transport, car elles semblent plutôt avoir pour effet de favoriser la prédominance du transport routier au détriment notamment du transport ferroviaire et du transport maritime à courte distance.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission émet des doutes en ce qui concerne la compatibilité des aides en cause avec les règles du traité CE.

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

TEXTE DE LA LETTRE

«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 (¹). 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.

(¹) 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 ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾.
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 ⁽⁴⁾ non è in causa alcun trasferimento di risorse statali.

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

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾. 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 ⁽⁶⁾. 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 ⁽⁷⁾. 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 ⁽⁸⁾. In questo contesto va ricordato che il regolamento della Commissione concernente gli aiuti de minimis ⁽⁹⁾ non si applica al settore dei trasporti.

⁽⁵⁾ 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.

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

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

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

⁽⁹⁾ 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⁽¹⁰⁾. 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⁽¹¹⁾.
17. Come ben sottolineato recentemente in una sentenza del Tribunale di primo grado⁽¹²⁾, 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⁽¹³⁾ 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⁽¹⁴⁾.
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⁽¹⁵⁾.
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.

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

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 ⁽¹⁶⁾].
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 ⁽¹⁷⁾. 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.»

⁽¹⁶⁾ Cfr. GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽¹⁷⁾ 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.

Notification préalable d'une opération de concentration**(Affaire COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business)**

(2002/C 87/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 2 avril 2002, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise américaine General Electric Company («GE»), acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle de l'ensemble des activités en matière de turbines éoliennes d'Enron entreprise de l'État de l'Orégon relevant de l'article 11 de la loi américaine sur les faillites et administrée conjointement par le Tribunal américain du district Sud de New York compétent en matière de faillite et Enron Wind Corp («EWC»), une filiale californienne indirecte du groupe Enron par achat d'actifs.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

— General Electric: société industrielle diversifiée dans de nombreux domaines parmi lesquels les moteurs d'avions, les systèmes de transport, les systèmes industriels, les groupes électrogènes, les plastiques, les éclairages, les appareils médicaux, l'électroménager, les médias, les services financiers, les logiciels et les services sur l'Internet,

— activité des turbines éoliennes d'Enron: conception, commercialisation et fourniture de turbines éoliennes.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction B — Task-force «Concentrations»
J-70
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.
JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.
JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

(2002/C 87/04)

Par décision du 9 avril 2002, la Commission a modifié sa décision du 7 décembre 1999 nommant les membres titulaires et suppléants du comité consultatif de la pêche et de l'aquaculture ⁽¹⁾.

À la suite d'un changement de certains membres titulaires «armateurs coopératifs», «organisations de producteurs», «transformateurs» et «négociants» au comité consultatif de la pêche et de l'aquaculture, la Commission décide de nommer:

Milieux concernés par la PCP	Sièges	Membres	
		Titulaires	Suppléants
Comité			
...			
Armateurs coopératifs	1	M. D. LANGSTRAAT	...
Organisations de producteurs	1	M. C. OLESEN	M. J. A. SUÁREZ LLANOS
...			
...			
Transformateurs	1	M. P. HYLDTOFT	M. P. COMMERE
Négociants	1	M. J. A. MOZOS	M. T. GEOGHEGAN
...			
Groupes de travail		Président	Vice-président
...			
Groupe II	2	M. R. FLYNN	M. A. PEROLO
Groupe III	2	...	M. J. GOODLAD
Groupe IV	2	...	M. G. PASTOOR

Les nominations entreront en vigueur le jour suivant celui de la publication au *Journal officiel des Communautés européennes* et resteront valables jusqu'au renouvellement de l'ensemble des membres nommés à savoir le 9 décembre 2002.

Le représentant des éleveurs de mollusques/crustacés et le représentant des éleveurs de poissons président et vice-président en alternance le groupe II.

Le nom du membre titulaire des éleveurs de poissons devrait être lu comme madame V. KRISTENSEN, et non comme madame V. CHRISTENSEN, comme indiqué par erreur à la nomination 1999/C 357/03.

⁽¹⁾ JO C 357 du 9.12.1999 (Liste des membres).

ANNEXE

TABLEAU DES MEMBRES COMPLET

Milieux concernés par la PCP	Sièges	Membres	
		Titulaires	Suppléants
Comité			
Armateurs privés	1	M. B. DEAS	M. P. SAN EMETERIO
Armateurs coopératifs	1	M. D. LANGSTRAAT	M. J.-L. de FEUARDENT
Organisations producteurs	1	M. C. OLESEN	M. J. A. SUÁREZ LLANOS
Éleveurs mollusques crustacés	1	M. G. BREST	M. A. ALCAIDE NÚÑEZ
Éleveurs de poissons	1	M ^{me} V. KRISTENSEN	M. R. GABRIEL
Transformateurs	1	M. P. HYLDTOFT	M. P. COMMERE
Négociants	1	M. J. A. MOZOS	M. T. GEOGHEGAN
Marins pêcheurs et salariés	1	M. M. SOUTO	M. C. BANDEIRA
Consommateurs	1	M. J. GODFREY	M. M. GUTIÉRREZ VALDIVIA
Environnement	1	M ^{me} S. des CLERS	M. S. LOSADA FIGUEIRAS
Développement	1	M ^{me} D. le SAUCE	M ^{me} B. GOREZ
Groupes de travail		Président	Vice-président
Groupe I	2	M. N. WICHMANN	M. J. R. FUERTES GAMUNDI
Groupe II	2	M. R. FLYNN	M. A. PEROLO
Groupe III	2	Dr. M. KELLER	M. J. GOODLAD
Groupe IV	2	M. A. PARRES	M. G. PASTOOR

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

AIDE D'ÉTAT — ISLANDE

Communication de l'Autorité de surveillance AELE adressée, en application de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3, de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice, aux autres États de l'AELE, aux États membres de l'Union européenne et aux parties intéressées concernant l'imposition des International Trading Companies en Islande

(2002/C 87/05)

Par décision 392/01/COL du 6 décembre 2001, dont l'essentiel est reproduit ci-dessous, l'Autorité de surveillance AELE a ouvert la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3, de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice. Le gouvernement islandais a reçu copie de cette décision.

I. LES FAITS

1. Procédure

Par lettre du 28 juillet 2000 (doc. n° 00-4830-D), l'Autorité de surveillance AELE a informé le gouvernement islandais qu'elle avait eu connaissance du fait que l'Islande avait introduit un projet de loi offrant un traitement fiscal favorable aux International Trading Companies (ITC). Elle a également informé le gouvernement islandais que sur la base des informations communiquées à l'Autorité, la direction de la concurrence et des aides d'État était d'avis que le traitement fiscal des ITC pouvait impliquer l'existence d'une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. L'Autorité a invité le gouvernement islandais à lui soumettre ses observations et à lui donner toutes les informations nécessaires pour lui permettre d'apprécier si les mesures fiscales islandaises en faveur des ITC étaient compatibles ou non avec l'article 61 de l'accord EEE.

Par lettre du 24 octobre 2000 (doc. n° 00-7751-A), le gouvernement islandais a fourni les informations demandées et présenté ses commentaires. Selon cette lettre, le gouvernement islandais était d'avis que la législation sur les ITC ne conférait ni droits ni avantages à un groupe déterminé d'entreprises et ne contenait donc aucune aide entrant dans le champ d'application de l'article 61 de l'accord EEE.

Par lettre du 24 juillet 2001 (doc. n° 01-5609-D), l'Autorité a informé le gouvernement islandais que la direction de la concurrence et des aides d'État était d'avis, en première analyse, que les mesures fiscales concernant les ITC pouvaient contenir un élément d'aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Si le gouvernement islandais n'était pas en mesure de dissiper les doutes qu'avait la direction des aides d'État concernant la compatibilité de la mesure fiscale en faveur des ITC, la direction se verrait contrainte de proposer à l'Autorité d'ouvrir la procédure d'enquête prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3, de l'accord relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice.

Le gouvernement islandais était invité à formuler ses observations sur la question dans un délai de deux mois à compter de la réception de la lettre.

Par lettre du 20 septembre 2001 (doc. n° 01-7477-A), le gouvernement islandais a donné son avis sur la compatibilité des mesures fiscales concernant les ITC. Selon cette lettre, le gouvernement islandais était d'avis que le régime fiscal concernant les ITC ne constituait pas une aide d'État.

2. Législation et imposition des ITC

Selon la loi n° 31 du 10 mars 1999 sur les ITC, les ITC doivent être des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée. Une ITC ne peut commencer à exercer son activité que lorsqu'elle a obtenu un agrément. La loi limite les activités qu'une ITC peut exercer. Ces activités sont les suivantes:

- effectuer en son nom propre avec des entreprises étrangères hors d'Islande, ou en qualité d'intermédiaire, des échanges de biens qui ne sont pas couverts par l'accord EEE et qui n'ont pas leur origine en Islande,
- agir en qualité d'intermédiaire dans les échanges de services entre des entreprises étrangères en dehors de la juridiction de l'Islande,
- agir en tant que société *holding* possédant des entreprises étrangères et investissant dans celles-ci, ou possédant des actifs incorporels et investissant dans ceux-ci, officiellement enregistrés hors d'Islande, comme des marques commerciales, des brevets, des dessins et modèles et des droits d'édition,
- posséder ou contrôler et immatriculer des avions et des bateaux autres que les bateaux de pêche en Islande, à condition que ces avions et bateaux soient utilisés uniquement pour des activités que les ITC sont autorisés à exercer,
- posséder ou contrôler et immatriculer des avions et des bateaux autres que des bateaux de pêche en Islande, et les louer ou les sous-louer à des entreprises étrangères pour le transport en dehors de la juridiction de l'Islande,
- l'ITC ne peut effectuer des échanges de biens en son propre nom ni avec des parties en Islande ni avec des parties hors d'Islande, elle ne peut agir en qualité d'intermédiaire de tels échanges et elle ne peut transformer partiellement ou totalement des biens en Islande.

Selon les informations communiquées, les ITC sont imposées différemment des autres sociétés à responsabilité limitée. À la connaissance de l'Autorité, ces différences sont les suivantes:

- le taux de l'impôt sur les sociétés est de 5 %, alors que le taux normal est de 30 %,
- les ITC sont exonérés de l'impôt sur la fortune. Normalement, les sociétés islandaises sont soumises à un impôt sur la fortune de 1,2 %,
- les ITC sont partiellement exonérées du droit de timbre,
- pour être agréées, les ITC doivent payer une taxe de 100 000 couronnes islandaises. Elles sont également soumises à une taxe annuelle de surveillance de 100 000 couronnes islandaises à laquelle les autres sociétés ne sont pas soumises,
- des règles spéciales sont applicables pour l'imposition des dividendes versés par une ITC à un actionnaire résident islandais. La règle générale concernant l'imposition des dividendes en Islande est que les dividendes payés par une société à responsabilité limitée à une autre société sont exonérés d'impôt, mais que les dividendes payés à des particuliers sont soumis à une retenue à la source finale de 10 %. Si la société qui paie les dividendes est une ITC, le bénéficiaire doit payer entièrement l'impôt sur le revenu, qu'il soit un particulier ou une société à responsabilité limitée.

3. Commentaires soumis par le gouvernement islandais

Dans ses lettres du 24 octobre 2000 (doc. n° 00-7751-A) et du 20 septembre 2001 (doc. n° 01-7477-A), le gouvernement islandais fait valoir que le simple fait qu'il existe des régimes fiscaux différents pour des formes d'entreprises différentes ne permet pas en soi de présumer que cette différence de traitement constitue une aide. Il souligne que le régime fiscal islandais, en ce qui concerne les ITC, n'est pas spécifique à un secteur et qu'il ne favorise pas certaines régions géographiques. En outre, le régime ITC permet toute une série d'activités, et toutes les entreprises situées à l'intérieur de l'EEE et opérant dans ces domaines peuvent bénéficier du régime, indépendamment du domicile du fondateur ou d'autres facteurs similaires. Les conditions de création d'une ITC sont ouvertes à toutes les personnes et entreprises à l'intérieur de l'EEE. Le régime est donc de nature générale et ne saurait être considéré comme «prévoyant en faveur de certaines entreprises une exception à l'application du système fiscal».

Le gouvernement islandais fait observer que l'une des principales différences dans le traitement fiscal des ITC est que le taux de l'impôt des sociétés est de 5 % alors que celui de l'impôt général est de 30 %. Selon le gouvernement islandais, cette différence ne doit pas être considérée isolément. Ce taux de 5 % de l'impôt sur les sociétés constitue uniquement une imposition différée jusqu'à ce que les bénéfices soient distribués en tant que dividendes, motivée par les règles spéciales applicables aux dividendes distribués. Par conséquent, si l'on prend tous les facteurs en considération et si l'on tient compte des effets nets du régime fiscal, le gouvernement islandais estime que les ITC ne bénéficient pas d'un crédit d'impôt et qu'ils ne jouissent donc pas d'un traitement fiscal favorable.

Le gouvernement islandais déclare que si ce régime n'existait pas, les entreprises immatriculées en tant qu'ITC ne seraient pas établies en Islande et qu'elles ne seraient donc pas tenues de payer l'impôt en Islande. Par conséquent, le régime n'a pas pour effet d'entraîner une perte fiscale nette.

Le gouvernement islandais estime également que les critères de la règle *de minimis*, prévus au chapitre 12 des lignes directrices de l'Autorité relative aux aides d'État, sont remplis en l'espèce. Par conséquent, si l'Autorité devait conclure à l'existence d'une aide d'État, cette aide serait inférieure au seuil *de minimis* et devrait être considérée comme n'ayant pas une incidence sensible sur les échanges ni sur la concurrence dans l'EEE.

II. APPRÉCIATION

Pour être considérée comme une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, une mesure doit satisfaire aux quatre critères suivants.

En premier lieu, la mesure doit procurer à ses bénéficiaires un avantage qui allège les charges qui normalement grèvent leur budget. Selon le chapitre 17 B.3.(2) des lignes directrices de l'Autorité relative aux aides d'État, un tel avantage peut être procuré par une réduction de la charge fiscale de l'entreprise sous différentes formes et notamment par «une réduction totale ou partielle du montant de l'impôt (exonération, crédit d'impôt, etc.)».

Le principal avantage pour les ITC est le taux de 5 % de l'impôt des sociétés au lieu du taux de 30 %. Comme l'a fait observer le gouvernement islandais, il s'agit là d'un report de l'imposition jusqu'à ce que les profits soient distribués sous la forme de dividendes, motivé par les règles spéciales applicables aux dividendes distribués. Néanmoins, cela peut impliquer un crédit d'impôt pour les ITC. Si l'on tient compte de tous les éléments du régime fiscal, l'imposition des ITC implique, de l'avis de l'autorité, un traitement fiscal favorable des ITC.

En deuxième lieu, l'avantage doit être octroyé par l'État ou au moyen de ressources d'État. L'octroi d'une réduction d'impôt entraîne une perte de recettes fiscales qui, selon le chapitre 17B.3.(3) des lignes directrices susmentionnées, équivaut à la consommation de ressources d'État sous la forme de dépenses fiscales.

En troisième lieu, la mesure en cause doit être spécifique ou sélective au sens qu'elle favorise «certaines entreprises ou certaines productions». Selon le chapitre 17B.3.2.(4) desdites lignes directrices; «Certains avantages fiscaux sont parfois limités à certaines formes d'entreprises, à certaines de leurs fonctions (services intragroupe, intermédiation ou coordination) ou à certains types de productions. Dès lors qu'ils favorisent certaines entreprises ou certaines productions, ils sont susceptibles de constituer des aides d'État visées par l'article 61, paragraphe 1». Le traitement fiscal favorable est applicable uniquement aux entreprises qui remplissent les conditions fixées dans la loi sur les ITC. Par conséquent, de l'avis de l'Autorité, le régime est sélectif parce qu'il favorise uniquement les entreprises qui exercent l'une des activités mentionnées dans la loi.

L'autorité ne voit guère comment on pourrait considérer que le traitement fiscal favorable des ITC se justifierait par la logique du régime fiscal. De l'avis de l'Autorité, le gouvernement islandais n'a pas justifié cette dérogation au système fiscal général par la nature ou l'économie du système ⁽¹⁾.

En quatrième lieu, la mesure en cause doit affecter la concurrence et les échanges entre les parties contractantes. Les ITC peuvent échanger des biens qui ne sont pas couverts par l'accord EEE et qui n'ont pas leur origine en Islande. Toutefois, l'activité d'échange en tant que telle peut être considérée comme un service entrant dans le champ d'application de l'accord EEE. Dans ce contexte, on peut également invoquer le fait que les ITC peuvent agir en qualité d'intermédiaire dans les échanges de services entre entreprises étrangères en dehors de la juridiction de l'Islande. Les ITC peuvent également posséder ou contrôler et immatriculer des avions à condition que ceux-ci soient utilisés pour des activités que les ITC sont autorisées à exercer. En outre, les ITC peuvent posséder ou contrôler et immatriculer des avions et les louer ou les sous-louer à des entreprises étrangères pour le transport en dehors de l'Islande. Il s'agit là de services qui sont couverts par l'accord EEE.

En outre, les ITC peuvent posséder ou contrôler et immatriculer des navires à condition que ceux-ci soient utilisés pour des activités que les ITC sont autorisées à exercer, et elles peuvent posséder ou contrôler et immatriculer des navires et louer ou sous-louer ces navires à des entreprises étrangères pour le transport hors d'Islande. Il s'agit là de services qui sont couverts par l'accord EEE.

Selon le chapitre 17B.3.(4) des lignes directrices susmentionnées: «Selon une jurisprudence constante, aux fins de cette disposition, la condition de l'affectation des échanges est remplie dès lors que l'entreprise bénéficiaire exerce une activité qui fait l'objet d'échanges entre les parties contractantes». Il résulte de la description donnée ci-dessus que les principales activités que les ITC peuvent exercer sont des activités faisant l'objet d'échanges internationaux. Par conséquent, la mesure affecte la concurrence et les échanges entre les parties contractantes.

Le gouvernement islandais a fait valoir qu'actuellement, seules dix ITC ont été agréées, et que certaines d'entre elles n'exercent aucune activité. Selon le gouvernement islandais, l'aide n'est actuellement pas de nature à affecter le commerce entre États membres, en raison de son très faible montant, et par conséquent, les critères de la règle *de minimis*, définis au chapitre 12 desdites lignes directrices, sont satisfaits en l'espèce. Il apparaît que rien dans la législation fiscale sur les ITC ne garantit que si le seuil fixé dans la règle *de minimis* est dépassé, une aide supplémentaire ne peut être accordée.

Sur la base des considérations qui précèdent, il apparaît que l'imposition des ITC constitue une aide de fonctionnement au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Il y a par

conséquent lieu de déterminer si cette aide est compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE sous réserve des exceptions prévues à l'article 61, paragraphes 2 et 3.

Il apparaît que les dérogations prévues à l'article 61, paragraphe 2, ne sont pas applicables en l'espèce, étant donné qu'elles couvrent des cas différents.

En vertu de l'article 61, paragraphe 3, point a), une aide peut être considérée comme compatible avec l'accord EEE si elle est destinée à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi. Étant donné que la mesure en cause n'est pas limitée à de telles régions, cette disposition n'est pas applicable. La dérogation prévue à l'article 63, paragraphe 3, point b), n'est pas applicable elle non plus. Enfin, en ce qui concerne la dérogation prévue à l'article 61, paragraphe 3, point c), il apparaît que l'on ne peut pas considérer que l'aide facilite le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques. Par conséquent, l'aide ne peut bénéficier d'aucune des dérogations prévues à l'article 61, paragraphe 3, de l'accord EEE.

Compte tenu des considérations qui précèdent, l'Autorité est d'avis que la mesure fiscale concernant les ITC peut contenir un élément d'aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Par conséquent, et conformément au point 5.2 du chapitre 5 des lignes directrices de l'Autorité concernant les aides d'État, l'Autorité est tenue d'ouvrir la procédure prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du protocole 3, de l'accord «Surveillance et Cour de justice». La décision ne préjuge en rien de la décision finale de l'Autorité.

Enfin, l'Autorité attire l'attention du gouvernement islandais sur le chapitre 6 desdites lignes directrices («Informations spécifiques concernant les aides illégales pour des raisons de procédure»). Le régime fiscal a été introduit après l'entrée en vigueur de l'accord EEE et pourrait donc être qualifié de nouvelle aide. À cet égard, aucune notification n'a été reçue. Conformément au point 6.2.3(1), dans les décisions négatives portant sur des cas d'aides illégales, l'Autorité ordonne normalement à l'État de l'AELE de récupérer l'aide auprès du bénéficiaire.

L'Autorité de surveillance AELE invite les États de l'AELE, les États membres de l'Union européenne et les parties intéressées à lui présenter leurs observations sur les mesures en cause, dans un délai d'un mois à compter de la publication de la présente communication, à l'adresse suivante:

Autorité de surveillance AELE
74, rue de Trèves
B-1040 Bruxelles.

Ces observations seront communiquées au gouvernement islandais.

⁽¹⁾ Voir dans ce contexte: affaire 173/73 Italie contre Commission [1974] Rec. 709.

III

(Informations)

PARLEMENT EUROPÉEN

Procès-verbal de la session du 1 au 4 octobre 2001 publié au *Journal officiel des Communautés européennes* C 87 E

(2002/C 87/06)

Ces textes sont disponibles sur:

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

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

COMMISSION

Modification à l'avis d'adjudication de la restitution à l'exportation de riz blanchi à grains longs vers certains pays tiers

(2002/C 87/07)

(«Journal officiel des Communautés européennes» C 288 du 13 octobre 2001)

Page 5, au titre I «Objet», le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La quantité totale pouvant faire l'objet de fixation de la restitution maximale à l'exportation conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 584/75 de la Commission ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 299/95 ⁽⁴⁾, porte sur environ 30 000 tonnes.»

AVIS

La 38^{ème} édition du Répertoire de la Législation en vigueur paraîtra courant avril 2002.

Dorénavant, l'obtention de ce Répertoire est gratuite pour les abonnés à l'édition papier du Journal officiel à concurrence du nombre et de la(des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par O/.).

Les intéressés non abonnés peuvent obtenir ce Répertoire contre paiement auprès d'un de nos bureaux de vente (voir au dos).

Le Répertoire — comme l'ensemble des Journaux officiels (L, C, CE) — peut être consulté gratuitement sur le site internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N° Cat.: OA-19-01-000-FR-C

BON DE COMMANDE

Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «Abonnements»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Mon numéro de matricule est le suivant: O/.

Veillez me faire parvenir l'(les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Répertoire** au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

N° Cat.: OA-19-01-000-FR-C

Nom:

Adresse:

.....

Date: Signature: