

## II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO  
AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 22/04/COL

del 25 febbraio 2004

**relativa alla notificazione di un nuovo regime di aiuti diretti ai trasporti (Norvegia)**

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

VISTO l'Accordo sullo Spazio economico europeo <sup>(1)</sup>, in particolare gli articoli da 61 a 63 e il protocollo 26,

VISTO l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e una Corte di giustizia <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 24 e il protocollo 3,

VISTA la guida dell'Autorità <sup>(3)</sup> all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE,

DOPO AVERE INVITATO gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente alle disposizioni di cui sopra <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

1. **Introduzione**

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 26 marzo 2003 (Doc. n. 03-1846 A), inoltrante una lettera del Ministero del Commercio e dell'industria del 25 marzo 2003, una lettera del Ministero delle Finanze del 25 marzo 2003 e una lettera del Ministero per i Governi locali e per lo sviluppo regionale del 25 marzo 2003, tutte ricevute e registrate dall'Autorità il 26 marzo 2003, le autorità norvegesi hanno notificato un periodo di transizione per la differenziazione regionale degli oneri sociali e un nuovo regime di aiuti diretti ai trasporti.

Con lettera del 16 maggio 2003 (Doc. n. 03-2951 D), l'Autorità ha confermato il ricevimento delle suddette lettere e ha richiesto ulteriori informazioni.

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 10 giugno 2003 (Doc. n. 03-3707 A), inoltrante una lettera del Ministero delle Finanze del 5 giugno 2003, ambedue ricevute e registrate dall'Autorità l'11 giugno 2003, le autorità norvegesi hanno presentato ulteriori informazioni.

<sup>(1)</sup> Di seguito denominato accordo SEE.

<sup>(2)</sup> Di seguito denominato accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte.

<sup>(3)</sup> Norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato (guida aiuti di Stato), adottate ed emanate dall'Autorità di vigilanza EFTA il 19 gennaio 1994, pubblicate nella GU L 231 del 3.9.1994, pag. 1. La guida è stata modificata da ultimo il 18 febbraio 2004 (modifica non ancora pubblicata).

<sup>(4)</sup> Decisione n. 141/03/COL del 16 luglio 2003 (GU C 216 dell'11.9.2003, pag. 3 e supplemento SEE n. 45 dell'11.9.2003, pag. 1).

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 19 giugno 2003 (Doc. n. 03-3976 A), inoltrante una lettera del Ministero del Commercio e dell'industria del 10 giugno 2003, ambedue ricevute e registrate dall'Autorità il 20 giugno 2003, le autorità norvegesi hanno presentato uno studio relativo ai sovraccosti di trasporto <sup>(5)</sup>.

Con lettera del 16 luglio 2003 (Doc. n. 03-4598 D), l'Autorità ha informato le autorità norvegesi della sua decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della Parte I del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte, in riferimento agli aiuti di Stato in forma di oneri sociali differenziati su base regionale e di aiuti diretti ai trasporti (di seguito denominata «la decisione di avviare un procedimento di indagine»).

La decisione di avviare il procedimento di indagine è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(6)</sup>. L'Autorità ha invitato le autorità interessate a presentare osservazioni sul regime di aiuti in questione.

La risposta ufficiale delle autorità norvegesi alla decisione di avviare il procedimento di indagine è pervenuta mediante telefax del Ministero del Commercio e dell'industria datato 17 settembre 2003, inoltrante una lettera del Ministero delle Finanze datata 17 settembre 2003 (Doc. n. 03-6381 A). La lettera del Ministero delle Finanze datata 17 settembre 2003 è stata parimenti inoltrata con lettera della missione di Norvegia datata 18 settembre 2003 ed è stata ricevuta e registrata dall'Autorità il 19 settembre 2003 (Doc. n. 03-6451 A). La lettera del Ministero delle Finanze conteneva, fra le altre cose, una versione ampliata dello studio sui sovraccosti di trasporto presentato all'Autorità con lettera del 19 giugno 2003.

L'Autorità ha ricevuto osservazioni da 10 parti interessate riguardo alla decisione di avviare il procedimento di indagine.

Con lettere del 16 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7071 D) e del 17 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7135), l'Autorità ha trasmesso alle autorità norvegesi le osservazioni ricevute dalle parti terze.

Con telefax del 21 ottobre 2003 il Ministero del Commercio e dell'industria ha inoltrato una risposta del Ministero delle Finanze datata 21 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7243 A) riguardante le osservazioni delle parti terze. Con lettera della missione di Norvegia datata 23 ottobre 2003, ricevuta e registrata dall'Autorità il 24 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7360 A), la lettera del Ministero delle Finanze è stata inoltrata all'Autorità.

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 22 ottobre 2003, inoltrante una lettera del Ministero per i Governi locali e per lo sviluppo regionale del 20 ottobre 2003, entrambe ricevute e registrate dall'Autorità il 24 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7362 A), le autorità norvegesi hanno notificato un'estensione dell'area geografica ammissibile agli aiuti diretti ai trasporti notificati con lettera del 25 marzo 2003.

Con lettera datata 19 dicembre 2003 (Doc. n. 03-8952 D), l'Autorità ha chiesto informazioni supplementari e chiarimenti, in particolare relativi alle disposizioni del regime notificato in materia di cumulo.

Con fax del 21 gennaio 2004, il Ministero del Commercio e dell'Industria ha inoltrato una lettera, recante la stessa data, del Ministero per i Governi locali e per lo sviluppo regionale (Rif n. 187224) contenente informazioni supplementari. Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 23 gennaio 2004, ricevuta e registrata il 26 gennaio 2004 (Rif n. 188041), la stessa lettera è stata inoltrata all'Autorità.

Con fax del 9 febbraio 2004, il Ministero del Commercio e dell'Industria ha inoltrato una lettera, recante la stessa data, del Ministero per i Governi locali e per lo Sviluppo regionale (Rif. n. 189794). Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 11 febbraio 2004, ricevuta e registrata il 12 febbraio 2004 (Rif. n. 191138), la stessa lettera è stata inoltrata all'Autorità. La lettera del 9 febbraio del Ministero per i Governi locali e per lo sviluppo regionale conteneva una piccola modifica riguardante la gestione del regime.

<sup>(5)</sup> Istituto di Economia dei trasporti (TØI). Arbeidsdokument av 04.06.2003. U-2899. TR1180/2003.

<sup>(6)</sup> Cfr. nota 4.

La notificazione del 25 marzo 2003 e la decisione di avviare il procedimento di indagine, sopra menzionate, riguardavano un periodo transitorio di tre anni, dal 2004 al 2007, per la differenziazione regionale degli oneri sociali, nonché l'introduzione di un nuovo regime di aiuti diretti ai trasporti. Il 12 novembre 2003 l'Autorità ha deciso di chiudere — con una decisione positiva — l'indagine riguardante il periodo transitorio di tre anni per la differenziazione regionale degli oneri sociali (dec. n. 218/03/COL) <sup>(7)</sup>.

La presente decisione verte di conseguenza su due aspetti riguardanti il regime di aiuti diretti ai trasporti: in primo luogo la notificazione del 25 marzo 2003 e la successiva decisione di avviare un procedimento di indagine; in secondo luogo la notificazione supplementare del 22 ottobre 2003 relativa all'estensione geografica del regime.

## 2. Descrizione del regime di aiuti notificato il 25 marzo 2003

### 2.1. Obiettivo dell'aiuto

Le autorità norvegesi indicano che i sovraccosti per il trasporto costituiscono uno degli svantaggi o costi permanenti degli handicap legati alla distanza con cui si scontrano le imprese ubicate in aree periferiche e in regioni scarsamente popolate, rispetto a quelle ubicate in aree centrali. Secondo le autorità norvegesi, l'obiettivo del nuovo regime è quindi, in parte, quello di compensare gli svantaggi competitivi che i costi supplementari di trasporto rappresentano per le imprese situate a grandi distanze dai loro mercati.

### 2.2. Aree geografiche proposte come ammissibili

Sono stati proposti come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti le seguenti contee e i seguenti comuni:

- Troms: Harstad, Tromsø, Kvæfjord, Skånland, Bjarkøy, Ibestad, Gratangen, Lavangen, Bardu, Salangen, Målselv, Sørreisa, Dyrøy, Tranøy, Torsken, Berg, Lenvik e Balsfjord,
- Nordland: tutti i comuni,
- Nord-Trøndelag: Leka, Nærøy, Vikna, Flatanger, Fosnes, Overhalla, Høylandet, Grong, Namsos, Namskogan, Røyrvik, Lierne, Snåsa, Inderøy, Namdalseid, Verran, Mosvik, Verdal, Leksvik, Meråker e Steinkjer,
- Sør-Trøndelag: Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Åfjord, Roan, Osen, Oppdal, Rennebu, Meldal, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal, Selbu e Tydal,
- Møre og Romsdal: Kristiansund, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Norddal, Stranda, Stordal, Rauma, Nesset, Midsund, Sandøy, Aukra, Eide, Averøy, Frei, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Aure, Hals, Tustna e Smøla,
- Sogn og Fjordane: Gulen, Solund, Hyllestad, Høyanger, Vik, Balestrand, Leikanger, Sogndal, Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Askvoll, Fjaler, Gaular, Jølster, Bremanger, Vågsøy, Selje, Eid, Hornindal, Gloppen e Stryn.

Le zone proposte come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti sono situate nell'area ammissibile agli aiuti regionali, approvata dall'Autorità il 17 dicembre 1999 (327/99/COL), tranne per quanto riguarda i comuni di Herøy (8 374 abitanti), Ulstein (6 664 abitanti), Hareid (480 abitanti) e Aukra (3 026 abitanti), nella contea di Møre og Romsdal. L'area ammissibile agli aiuti regionali in Norvegia rappresenta il 25,2 % della popolazione totale <sup>(8)</sup>, mentre l'area proposta per il nuovo regime di aiuti diretti ai trasporti, notificato il 25 ottobre 2003, copre il 16,0 % della popolazione totale (721 079 abitanti).

Le autorità norvegesi sostengono che la designazione dell'area per gli aiuti regionali ai trasporti si basa sull'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato, che stabilisce i criteri per la concessione di aiuti volti a compensare i sovraccosti per i trasporti in aree a scarsa densità di popolazione, ovvero nelle regioni con meno di 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>.

<sup>(7)</sup> GU L 145 del 9.6.2005, pag. 25.

<sup>(8)</sup> Tutte le cifre relative alla popolazione utilizzate nella presente decisione si riferiscono al 1° gennaio 2002. A tale data la popolazione complessiva della Norvegia era di 4 503 436 abitanti.

Le contee di Troms, Nordland, Nord-Trøndelag e Sogn og Fjordane hanno una densità di popolazione di meno di 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>.

Le contee di Sør-Trøndelag e di Møre og Romsdal non hanno una bassa densità di popolazione, ma da bassa densità demografica sono caratterizzate le parti di tali contee che sono state proposte come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti (rispettivamente 4,1 e 9,6 abitanti per km<sup>2</sup>). La popolazione totale dei comuni di queste due contee inclusi nell'area proposta è di 179 792 abitanti.

Le autorità norvegesi indicano nella notificazione che la popolazione interessata dall'attuale regime di aiuti indiretti ai trasporti (regime di differenziazione geografica degli oneri sociali) è del 23,55 % a fronte di una copertura del 16,01 % nella nuova area proposta, e che ciò è conforme alla prima condizione del quinto trattino dell'allegato XI (si veda la sezione II.3 in appresso) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale.

### 2.3. Calcolo degli aiuti regionali diretti ai trasporti

In base alla notificazione, gli aiuti possono essere concessi solamente in riferimento ai sovraccosti per il trasporto delle merci all'interno del territorio nazionale, calcolati sulla base della modalità più diretta ed economica di trasporto fra il luogo di produzione e trasformazione e gli sbocchi commerciali più vicini. Nel caso di trasporto di merci verso destinazioni in Svezia e in Finlandia, il calcolo della distanza totale di trasporto include anche i tragitti all'interno della Svezia e della Finlandia. Tuttavia, l'aiuto è concesso solo per i costi di trasporto sostenuti all'interno delle frontiere nazionali.

Solo i costi di trasporto documentati possono costituire una base per il calcolo degli aiuti. Gli aiuti ai trasporti sono calcolati come una percentuale dei costi totali di trasporto. I costi di trasporto devono essere specificati su una lettera di vettura o su un documento equivalente in funzione della distanza di trasporto all'interno delle frontiere nazionali, del peso e del tipo di merci, così come delle spese di trasporto e di altri costi imputabili al trasporto effettivo. La compensazione è accordata sulla base delle domande presentate dalle imprese l'anno dopo che sono stati sostenuti i costi del trasporto.

L'intensità degli aiuti sarà differenziata in base a due aree geografiche e alla distanza di trasporto (minimo 350 km). La più alta priorità relativamente all'intensità degli aiuti è data alle zone di Troms, Nordland e Nord-Trøndelag (zona 1), mentre la zona di Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane (zona 2) è soggetta ad un'intensità d'aiuto inferiore. La tabella 1 seguente mostra la differenziazione dell'intensità degli aiuti:

Tabella 1  
Intensità degli aiuti

Distanza di trasporto in chilometri	Zona 1	Zona 2
350-700	30 %	20 %
701-	40 %	30 %

### 2.4 Documentazione dei sovraccosti di trasporto

Con lettera datata 10 giugno 2003, il Ministero del Commercio e dell'industria ha presentato una ricerca dell'Istituto di Economia dei trasporti (TØI) <sup>(9)</sup> sui sovraccosti per i trasporti nell'area proposta per gli aiuti. La ricerca è basata su interviste a 33 imprese suddivise in sei campioni (aree geografiche). Le 33 imprese sono state selezionate a partire dal Registro centrale degli stabilimenti e delle imprese (CRE) dell'Istituto statistico di Norvegia <sup>(10)</sup>, utilizzando un metodo statistico di campionamento aleatorio. La conclusione del TØI è che il campione 1 [le tre contee più settentrionali (Troms, Nordland e Nord-Trøndelag)] e il campione 2 [contee della Norvegia occidentale (Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane)] hanno in media dei costi di trasporto per persona-anno, complessivamente e per distanze di trasporto superiori ai 350 km, sensibilmente superiori ai costi paragonabili sostenuti nell'area di riferimento. L'area di riferimento è la zona 1 del regime di oneri sociali differenziati su base geografica (essenzialmente Oslo e aree circostanti).

<sup>(9)</sup> Interju av industribedrifter i aktuelle transportstøttesoner og i referansesoner. Arbeidsdokument av 4.6.2003.

<sup>(10)</sup> «Statistisk sentralbyrås bedrifts- og foretaksregister».

### 2.5. *Durata del regime*

1° gennaio 2004-31 dicembre 2006.

### 2.6. *Stanziamento*

Lo stanziamento è stimato ad approssimativamente NOK 200 milioni (circa EUR 24,5 milioni) all'anno.

### 2.7. *Cumulo*

Stabilendo le intensità massime di aiuto come percentuale dei costi totali di trasporto (si veda la tabella 1 di cui sopra), le autorità norvegesi dichiarano di garantire che eviteranno situazioni di sovraccompensazione. Se nello stesso periodo un'impresa beneficia di una riduzione degli oneri sociali, i vantaggi di tale riduzione saranno dedotti dall'importo dell'aiuto ai trasporti calcolato in base alla tabella 1. Inoltre, quella stessa impresa complessivamente non riceverà contributi previsti dal nuovo regime di aiuti ai trasporti e in forma di riduzione degli oneri sociali in misura superiore all'importo equivalente che avrebbe percepito attraverso l'attuale regime di differenziazione degli oneri sociali.

### 2.8. *Settori esclusi dal regime e settori sensibili soggetti a specifici obblighi di notifica*

Conformemente alla notificazione, non possono ricevere aiuti diretti ai trasporti le seguenti attività economiche

a) il regime non si applica al trasporto di prodotti dei settori seguenti e/o dei prodotti di imprese la cui localizzazione non ha alternative:

- produzione e distribuzione di elettricità,
- estrazione di petrolio greggio e di gas naturale,
- attività di servizio connesse all'estrazione del petrolio e del gas, esclusa la prospezione,
- estrazione di minerali metallici,
- estrazione dei minerali industriali nefelina sienite e olivina;

b) settori disciplinati da norme settoriali specifiche

Per l'esistenza di norme settoriali specifiche non possono ricevere aiuti regionali ai trasporti i seguenti settori:

- imprese rientranti nell'Atto di cui al punto 1a e b dell'allegato XV dell'accordo SEE (aiuti alla siderurgia e alla costruzione navale);

c) attività economiche nei settori dell'agricoltura/silvicoltura e della pesca che continueranno a rientrare nell'attuale sistema di differenziazione dei tassi degli oneri sociali.

In base alla notifica, gli aiuti diretti ai trasporti all'industria automobilistica o per la produzione industriale di fibre sintetiche saranno soggetti a notificazione preliminare e ad approvazione da parte dell'Autorità conformemente agli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

### 2.9. *Decisione di avviare un procedimento di indagine*

Nella sua decisione del 16 luglio 2003 di avviare un procedimento di indagine, l'Autorità ha espresso due dubbi riguardo al regime di aiuti diretti

In primo luogo, l'Autorità ha osservato che quattro dei comuni notificati e proposti come ammissibili per gli aiuti diretti ai trasporti non rientrano nella carta degli aiuti regionali approvata (Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra). Poiché le autorità norvegesi non hanno notificato alcun adeguamento della carta delle regioni assistite, l'Autorità ha considerato gli aiuti diretti ai trasporti a favore di questi quattro comuni come incompatibili con le disposizioni in materia di aiuti di Stato dell'accordo SEE.

In secondo luogo, l'Autorità ha stimato che la documentazione presentata dalle autorità norvegesi non dimostri in maniera sufficiente che nelle aree geografiche della Norvegia meridionale proposte come ammissibili per gli aiuti diretti ai trasporti (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal e Sør-Trøndelag) esistano sovraccosti di trasporto.

#### 2.10. *Commenti della Norvegia sulla decisione di avviare un procedimento di indagine*

Con lettera del Ministero delle Finanze datata 17 settembre 2003, le autorità norvegesi hanno presentato i loro commenti sulla decisione dell'Autorità relativa all'apertura del procedimento di indagine. Le autorità norvegesi hanno dichiarato che, per garantire la validità della documentazione precedentemente presentata sui sovraccosti di trasporto nella regione notificata per gli aiuti, esse avevano svolto uno studio più vasto di quello presentato con la lettera del 19 giugno 2003 (in allegato ai commenti). Secondo le autorità norvegesi tale studio confermava i risultati di quello precedente.

Lo studio più approfondito <sup>(11)</sup> riguarda 39 imprese, comprese alcune situate nell'area non proposta come ammissibile ai fini dei nuovi aiuti nazionali ai trasporti. I costi di trasporto nella zona 1 del regime di differenziazione geografica degli oneri sociali servono come riferimento rispetto ai sovraccosti nelle aree proposte come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti. Le conclusioni dello studio confermano, secondo le autorità norvegesi, che le imprese delle contee di Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane hanno costi medi di trasporto — sia complessivamente che per le distanze superiori ai 350 km — sensibilmente superiori a quelli delle imprese nell'area di riferimento. I costi di trasporto nelle contee di Troms, Nordland e Nord-Trøndelag sono superiori del 220 % a quelli della zona di riferimento per distanze di trasporto sopra i 350 km. I costi di trasporto nelle contee di Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane sono superiori del 143 % a quelli della zona di riferimento per distanze di trasporto sopra i 350 km.

#### 2.11. *Osservazioni delle parti interessate sulla decisione di avviare il procedimento di indagine*

Dieci organizzazioni e imprese norvegesi hanno presentato le loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento di indagine. La maggior parte delle osservazioni riguarda il regime di differenziazione geografica degli oneri sociali (periodo di transizione). Per quanto riguarda il regime di aiuti diretti ai trasporti, fra l'altro, le parti interessate hanno dichiarato di non sapere come tale regime funzionerà, o quali saranno gli effetti del regime. In alcune osservazioni viene inoltre sostenuto che il nuovo regime di aiuti diretti ai trasporti non farà che ridurre, in misura limitata, i sovraccosti di trasporto per le imprese ubicate nelle regioni periferiche della Norvegia.

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea datata 23 ottobre 2003, inoltrante una lettera del Ministero del Commercio e dell'Industria datata 21 ottobre 2003 e una lettera del Ministero delle Finanze datata 21 ottobre 2003, tutte ricevute e registrate dall'Autorità il 24 ottobre (Doc. n. 03-7360 A), le autorità norvegesi hanno brevemente commentato le osservazioni delle parti terze. Le autorità norvegesi osservano che le considerazioni e le cifre avanzate nelle osservazioni dei terzi suffragano le argomentazioni precedentemente presentate all'Autorità. Le autorità norvegesi osservano inoltre che nessuna parte terza ha sollevato alcuna obiezione riguardo al regime notificato di aiuti diretti ai trasporti.

### 3. **Descrizione della notificazione del 22 ottobre 2003**

#### 3.1. *Ampliamento della portata geografica*

Il 22 ottobre 2003 le autorità norvegesi hanno notificato un ampliamento della portata geografica del regime notificato il 25 marzo 2003. Sono stati proposti come ammissibili agli aiuti nazionali diretti ai trasporti anche i 13 comuni seguenti:

Nella contea di Hedmark: Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal e Os.

Nella contea di Oppland: Dovre, Lesja, Lom, Skjåk, Vågå e Sel.

La popolazione complessiva in questi 13 comuni è di 37 271 abitanti. Sia Hedmark che Oppland hanno una densità di popolazione inferiore a 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>. La densità di popolazione per l'area dell'Hedmark proposta come ammissibile agli aiuti diretti ai trasporti è di 1,5 abitante per km<sup>2</sup>, ed è di 2,0 abitanti per km<sup>2</sup> per l'area proposta come ammissibile nella contea di Oppland.

<sup>(11)</sup> «Arbeidsdokument av 4.6.2003 (rev.1.9.2003-U-2899-TR1180/2003)».

### 3.2. Nuova giustificazione per l'inclusione di comuni situati in contee non caratterizzate da bassa densità demografica (Møre og Romsdal e Sør-Trøndelag)

Nella notificazione del 22 ottobre 2003 le autorità norvegesi hanno modificato la giustificazione avanzata per l'inclusione di comuni non caratterizzati da bassa densità demografica nell'area proposta come ammissibile agli aiuti diretti ai trasporti (si veda l'ultimo paragrafo del punto I.2.2 di cui sopra).

Le autorità norvegesi sostengono ora che è giustificato includere i comuni del Sør-Trøndelag e del Møre og Romsdal in virtù dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato, poiché la popolazione del Sør-Trøndelag e del Møre og Romsdal, nell'area proposta per gli aiuti diretti ai trasporti, è di 179 792 abitanti, mentre la popolazione di altre contee a bassa densità demografica <sup>(12)</sup>, figuranti nella carta degli aiuti regionali ma al di fuori della carta proposta per gli aiuti ai trasporti, è di 172 322 abitanti. La popolazione nell'area del Sør-Trøndelag e del Møre og Romsdal proposta per gli aiuti diretti ai trasporti (contee con una densità demografica superiore a 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>) è quindi leggermente maggiore (7 470 abitanti) della popolazione della carta degli aiuti regionali, ma al di fuori della carta proposta per gli aiuti diretti ai trasporti, nelle contee con una bassa densità demografica. Le autorità norvegesi ritengono che, nell'ambito dei suoi poteri discrezionali, l'Autorità possa approvare questo limitato aumento della popolazione interessata dal regime.

### 3.3. Documentazione supplementare sui costi di trasporto

Come parte della notificazione modificata del 22 ottobre 2003, le autorità norvegesi hanno presentato un nuovo studio riguardante imprese nei comuni notificati dell'Hedmark e dell'Oppland. Il metodo utilizzato è lo stesso del primo studio (si veda sopra, il punto 2.4).

Lo studio <sup>(13)</sup> — anch'esso svolto da TØI — riguarda 13 imprese in 13 comuni nelle zone settentrionali delle contee di Hedmark e di Oppland. Il comune di Engerdal non è stato interessato dallo studio, ma è incluso nella notificazione supplementare. Secondo le autorità norvegesi lo studio conferma che le imprese in questi 12 comuni hanno dei costi di trasporto — sia complessivamente che per le distanze superiori ai 350 km — in media sensibilmente superiori ai costi delle imprese nell'area di riferimento. L'area di riferimento è la stessa del primo studio. Lo studio conclude che i costi di trasporto nei 12 comuni sono superiori del 120 % rispetto all'area di riferimento per distanze di trasporto superiori ai 350 chilometri.

## II. VALUTAZIONE

### 1. Esistenza dell'aiuto

L'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE recita:

«Salvo deroghe contemplate dal presente accordo, sono incompatibili con il funzionamento del medesimo, nella misura in cui incidono sugli scambi fra le parti contraenti, gli aiuti concessi da Stati membri della Comunità, da Stati AELS (EFTA) o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.»

L'aiuto notificato è finanziato mediante risorse statali e favorirà talune imprese ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Le imprese beneficiarie sono effettivamente o potenzialmente in concorrenza con imprese analoghe in Norvegia e in altri Stati del SEE. Dato che l'aiuto proposto falsa o minaccia di falsare la concorrenza e incide sugli scambi nel SEE, il regime costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

### 2. Obblighi di notificazione

L'articolo 1, paragrafo 3, della parte I del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte stabilisce: «All'Autorità di vigilanza sono comunicati, in tempo utile perché presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti.» Gli aiuti concessi senza notificazione, o gli aiuti notificati tardivamente, ossia notificati «dopo che ne sia stata data esecuzione», sono considerati aiuti illegali.

<sup>(12)</sup> Popolazione nelle contee a bassa densità demografica di Aust-Agder, Telemark, Hedmark e Oppland.

<sup>(13)</sup> «Arbeidsdokument av 22.9.2003-U-2929-TR1194/2003».

Con lettere della missione di Norvegia presso l'Unione europea del 26 marzo 2003 (Doc. n. 03-1846 A), 10 giugno 2003 (Doc. n. 03-3707 A), 22 ottobre 2003 (Doc. n. 03-7362 A), 23 gennaio 2004 (Rif. n. 188041) e 11 febbraio 2004 (Rif. n. 191138), le autorità norvegesi hanno ottemperato agli obblighi previsti all'articolo 1, paragrafo 3, della parte I del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte notificando la misura di aiuto prima di dare ad essa esecuzione.

### 3. Base giuridica pertinente

Nelle loro notificazioni, le autorità norvegesi hanno qualificato gli aiuti concessi nell'ambito del regime proposto come aiuti ai trasporti.

Il capitolo 25.4(27) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato indica che: «nelle regioni a scarsa densità di popolazione, che beneficiano o della deroga dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera a) ovvero, in base al criterio della densità della popolazione di cui al capitolo 25.3, paragrafo 17, della deroga di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), possono essere autorizzati degli aiuti intesi a compensare, in parte, i sovraccosti di trasporto<sup>(14)</sup> purché siano rispettate alcune condizioni particolari. Spetta allo Stato EFTA dimostrare l'esistenza di tali sovraccosti e valutarne l'entità.»

Il capitolo 25(3), paragrafo 17, degli orientamenti in materia di aiuti di Stato definisce la bassa densità di popolazione come inferiore a 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>.

Per quanto riguarda le particolari condizioni per le regioni ammissibili, sulla base del criterio della densità della popolazione, alla deroga di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), il capitolo 25.4.(27) degli orientamenti rimanda all'allegato XI, che stabilisce le condizioni da rispettare per l'ammissione alla deroga. Tali condizioni sono le seguenti:

- «— Gli aiuti dovranno servire esclusivamente a compensare i sovraccosti di trasporto. Lo Stato membro interessato dovrà giustificare con criteri obiettivi la necessità della compensazione. In nessun caso potrà verificarsi una sovracompensazione dei costi. A tal fine si dovrà tener conto del cumulo tra i diversi regimi d'aiuto ai trasporti.
- Gli aiuti potranno riguardare esclusivamente i sovraccosti di trasporto imputabili agli spostamenti di merci all'interno delle frontiere nazionali del paese interessato. In altri termini, gli aiuti non potranno assolutamente costituire aiuti all'esportazione.
- Gli aiuti dovranno essere oggettivamente quantificabili ex ante, sulla base di un coefficiente "aiuto per chilometro percorso" o di un coefficiente "aiuto per chilometro percorso" e "aiuto per unità di peso", e dovranno essere oggetto di una relazione annuale elaborata, fra l'altro, prendendo in considerazione tali coefficienti.
- La stima del sovraccosto dovrà essere fatta sulla base del mezzo di trasporto più economico e della via più diretta tra il luogo di produzione/trasformazione e gli sbocchi commerciali.
- Gli aiuti potranno essere concessi esclusivamente alle imprese situate in zone ammissibili agli aiuti di Stato a finalità regionale sulla base del criterio della scarsa densità di popolazione. Queste zone sono costituite fondamentalmente da regioni geografiche del livello III della NUTS che hanno una densità di popolazione inferiore a 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>. È consentita tuttavia una certa flessibilità nella scelta delle zone, entro i seguenti limiti:
  - la flessibilità nella scelta delle zone non deve comportare un aumento della popolazione coperta dagli aiuti ai trasporti,
  - le parti di regioni di livello III della NUTS che beneficiano della flessibilità devono avere una densità di popolazione inferiore a 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>,
  - le zone devono essere contigue a regioni del livello III della NUTS che rispettano il criterio della scarsa densità di popolazione,
  - la loro popolazione deve essere scarsa rispetto alla copertura totale degli aiuti ai trasporti.

<sup>(14)</sup> Per sovraccosti di trasporto s'intendono i sovraccosti dovuti agli spostamenti delle merci all'interno delle frontiere nazionali del paese interessato. In nessun caso questi aiuti potranno costituire aiuti all'esportazione o misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione, a norma dell'articolo 11 dell'accordo SEE.

- Saranno esclusi dal beneficio degli aiuti ai trasporti i prodotti delle imprese la cui localizzazione non ha alternative (prodotti di estrazione, centrali idroelettriche, ecc.).
- Gli aiuti ai trasporti concessi a favore delle imprese che appartengono ai settori considerati sensibili dall'Autorità di vigilanza EFTA (settore automobilistico, fibre sintetiche, costruzioni navali e siderurgia) saranno soggetti all'obbligo di notifica preventiva e all'osservanza degli orientamenti settoriali vigenti.»

Nel capitolo 25.5(5) degli orientamenti sugli aiuti di Stato viene indicato, per quanto riguarda la carta degli aiuti regionali degli Stati dell'EFTA, quanto segue: «Nel periodo di validità della carta, gli Stati EFTA possono chiederne l'adeguamento, in caso di modifiche significative e documentate delle condizioni socioeconomiche. Tali modifiche possono riguardare i tassi d'intensità e le regioni ammissibili, purché l'inclusione di nuove regioni sia compensata dall'esclusione di regioni aventi un'identica popolazione. La validità della carta così modificata scade alla data già prevista per la carta iniziale.»

L'Autorità ha esaminato le due notificazioni, rispettivamente, del 25 marzo 2003 e del 22 ottobre 2003, alla luce dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE e delle parti pertinenti degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale sopra citati.

#### 4. La notificazione del 25 marzo 2003

La valutazione della notificazione del 25 marzo 2003, oggetto della decisione di avviare il procedimento del 16 luglio 2003, ha condotto alle considerazioni seguenti:

- a) *L'aiuto è limitato a regioni a bassa densità di popolazione ammissibili in base all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) ad eccezione di quattro comuni [capitolo 25.4.(27) e 25.5.(5) e quinto trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato]*

Le autorità norvegesi hanno notificato quattro comuni al di fuori dell'attuale carta degli aiuti regionali (Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra).

L'autorizzazione dell'Autorità relativa alla carta delle aree assistite per la Norvegia del 1999 (327/99/COL) implicava il benessere alla concessione di aiuti a imprese in aree rientranti nella carta degli aiuti regionali in base a regimi di aiuti regionali approvati. Di conseguenza gli aiuti regionali (per esempio gli aiuti diretti ai trasporti) non possono essere concessi al di fuori della mappa approvata delle aree assistite.

In base al capitolo 25.5(5) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato, per includere nuove regioni nella carta degli aiuti regionali approvata gli Stati membri devono escludere da essa regioni già inserite. Poiché le autorità norvegesi non hanno notificato alcun adeguamento della carta delle regioni assistite conformemente al capitolo 25.5(5) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato, gli aiuti regionali (aiuti diretti ai trasporti) in favore dei quattro comuni al di fuori della carta degli aiuti regionali (Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra, tutti situati nella contea di Møre og Romsdal) sono incompatibili con le disposizioni in materia di aiuti di Stato dell'accordo SEE. Le autorità norvegesi non possono di conseguenza dare esecuzione al regime di aiuti notificato per questi quattro comuni.

La popolazione totale contemplata nella notificazione del 25 marzo 2003 era di 721 079 abitanti, ossia il 16,0 % della popolazione totale della Norvegia. La popolazione totale dei comuni di Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra è di 22 844 abitanti. La popolazione interessata, senza questi quattro comuni, diventa quindi di 698 235 abitanti, ossia il 15,5 % della popolazione complessiva.

Nella notificazione del 25 marzo 2003, la popolazione interessata nelle contee di Sør-Trøndelag e di Møre og Romsdal (le contee non caratterizzate da scarsa densità di popolazione) era di 179 792 abitanti. Senza i quattro comuni di Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra la popolazione interessata per queste due contee diventa di 156 948 <sup>(15)</sup> abitanti, una cifra inferiore a quella della popolazione, nella carta degli aiuti regionali, delle contee a scarsa densità di popolazione non proposte come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti (Hedmark, Oppland, Telemark e Aust-Agder). La popolazione complessiva, nella carta degli aiuti regionali, per queste quattro contee è di 209 593 abitanti.

<sup>(15)</sup> 179 792 - 22 844 = 156 948.

Le aree nelle contee di Sør-Trøndelag e Møre og Romsdal proposte come ammissibili per gli aiuti diretti ai trasporti hanno una densità di popolazione inferiore ai 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>. Esse sono contigue alle contee che soddisfano il criterio della densità di popolazione (Nord-Trøndelag e regione più a nord). La copertura della popolazione nelle contee di Sør-Trøndelag e Møre og Romsdal (156 948 abitanti) è pari al 22,5 % della popolazione complessiva interessata dal regime proposto (698 235 abitanti).

Per quanto riguarda le altre aree notificate, esse sono tutte regioni a scarsa densità di popolazione rientranti nell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE. Le condizioni di cui al capitolo 25.4.(27) e al quinto trattino dell'allegato XI sono soddisfatte.

b) *Le autorità norvegesi hanno dimostrato l'esistenza di sovraccosti di trasporto e ne hanno determinato l'entità [capitolo 25.4.(27) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato]*

Per documentare i sovraccosti di trasporto le autorità norvegesi hanno presentato due studi. Il primo con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea del 19 giugno 2003; il secondo, che è un ampliamento del primo, con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea del 18 settembre 2003. Si tratta in entrambi i casi di studi a campionamento aleatorio realizzati presso una serie di imprese selezionate in base a riconosciuti metodi statistici. Per le imprese selezionate sono stati raccolti dati sui costi di trasporto.

Nella decisione di avviare il procedimento di indagine (16 luglio 2003), l'Autorità aveva espresso dei dubbi riguardo alla documentazione presentata dalle autorità norvegesi (primo studio). L'Autorità riteneva che lo studio non dimostrasse in maniera sufficiente l'esistenza di sovraccosti di trasporto nelle aree geografiche della Norvegia meridionale proposte come ammissibili agli aiuti diretti ai trasporti (Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal e Sør-Trøndelag).

Il secondo studio ha interessato un numero maggiore di imprese. Esso conferma ora che le imprese ubicate nell'area proposta per gli aiuti diretti ai trasporti devono sostenere sovraccosti di trasporto. Le imprese nelle contee di Troms, Nordland, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane hanno in media dei costi di trasporto, sia complessivamente che per distanze di trasporto superiori ai 350 km, sensibilmente superiori a quelli delle imprese nell'area di riferimento. Le imprese nelle contee di Troms, Nordland e Nord-Trøndelag hanno costi di trasporto che sono superiori del 220 % a quelli delle imprese nell'area di riferimento per le distanze di trasporto superiori ai 350 km. Le imprese nelle contee di Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal e Sogn og Fjordane hanno costi di trasporto che sono superiori del 143 % a quelli della zona di riferimento per le distanze di trasporto superiori ai 350 km.

L'Autorità ritiene che le autorità norvegesi abbiano dimostrato l'esistenza dei sovraccosti di trasporto; sono pertanto soddisfatte le condizioni di cui al capitolo 25.4.(27) degli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

c) *Gli aiuti servono esclusivamente a compensare i sovraccosti di trasporto (primo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato)*

Le intensità d'aiuto presentate nella tabella 1 al punto I.2.3 di cui sopra garantiscono che le imprese possono ricevere aiuti fino a un massimo del 40 % dei loro costi di trasporto (per distanze di trasporto superiori ai 701 km). Solo i trasporti per più di 350 km saranno ammissibili agli aiuti. L'Autorità ritiene che ciò sia in accordo con i risultati degli studi presentati dalle autorità norvegesi (si veda sopra, il punto 3.3), e stima che il regime non accordi aiuti superiori a quanto necessario per compensare tali sovraccosti.

Per garantire che siano evitate situazioni di sovraccompensazione, ogni vantaggio derivante da una riduzione dei tassi degli oneri sociali sarà dedotto dall'importo dell'aiuto ai trasporti calcolato in base alla tabella 1 di cui sopra al punto I.2.3.

È quindi soddisfatta la condizione di cui al primo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

d) *Gli aiuti riguardano esclusivamente il trasporto di merci all'interno delle frontiere nazionali del paese interessato (secondo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato)*

Il regime prevede che gli aiuti potranno riguardare esclusivamente i sovraccosti di trasporto imputabili agli spostamenti di merci all'interno delle frontiere nazionali, calcolati sulla base della modalità di trasporto diretta e più economica tra il luogo di produzione e trasformazione e gli sbocchi commerciali. Nel caso di trasporto di merci verso destinazioni in Svezia e in Finlandia, il calcolo della distanza totale di trasporto include anche i tragitti all'interno della Svezia e della Finlandia, ma l'aiuto è concesso solo per i costi di trasporto sostenuti all'interno delle frontiere nazionali.

È pertanto soddisfatta la condizione del secondo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

e) *Gli aiuti sono oggettivamente quantificabili ex ante, sulla base di un coefficiente «aiuto per chilometro percorso» e di un coefficiente «aiuto per unità di peso»; la stima del sovraccosto è fatta sulla base del mezzo di trasporto più economico e della via più diretta (terzo e quarto trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato)*

Il regime proposto soddisfa questi requisiti nel seguente modo:

- gli aiuti sono calcolati come percentuale dei costi di trasporto (si veda la tabella 1 al punto I.2.3 di cui sopra),
- i costi di trasporto si riferiscono a costi ragionevoli specificati su una lettera di vettura o su un documento equivalente in funzione della distanza di trasporto all'interno delle frontiere nazionali, del peso e del tipo di merci, così come delle spese di trasporto e di altri costi imputabili al trasporto effettivo,
- i costi di trasporto devono essere calcolati sulla base della modalità di trasporto più economica e della via più diretta tra il luogo di produzione e la destinazione.

Sono quindi soddisfatte le condizioni di cui al terzo e quarto trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

f) *Le disposizioni settoriali sono soddisfatte (sesto e settimo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato)*

- Il regime non si applica al trasporto di prodotti di imprese la cui localizzazione non ha alternative: produzione e distribuzione di elettricità; estrazione di petrolio greggio e di gas naturale; attività di servizio connesse all'estrazione del petrolio e del gas, esclusa la prospezione; estrazione di minerali metallici; estrazione dei minerali industriali nefelina sienite e olivina,
- il regime non si applica a imprese rientranti nell'Atto di cui al punto 1a e b dell'allegato XV dell'accordo SEE (aiuti alla siderurgia e alla costruzione navale),
- il regime non si applica ai settori dell'agricoltura, silvicoltura e della pesca che continueranno a rientrare nell'attuale sistema di differenziazione geografica degli oneri sociali.

Sono pertanto soddisfatte le condizioni di cui al sesto e settimo trattino dell'allegato XI degli orientamenti in materia di aiuti di Stato.

##### **5. La notificazione modificata del 22 ottobre 2003**

Con lettera della missione di Norvegia presso l'Unione europea del 22 ottobre 2003, le autorità norvegesi hanno notificato un'estensione geografica del regime comunicato il 25 marzo 2003 (si veda sopra, il punto I.3.1).

Per dimostrare l'esistenza di sovraccosti di trasporto, le autorità norvegesi hanno presentato uno studio che documenta tali sovraccosti per i 13 comuni nelle contee di Hedmark e Oppland proposti come ammissibili. La conclusione dello studio è che le imprese in questi 13 comuni hanno costi di trasporto — sia complessivamente che per le distanze superiori ai 350 km — che sono, in media, sensibilmente superiori ai costi delle imprese nell'area di riferimento (del 120 % per le distanze di trasporto superiori ai 350 km).

L'Autorità ritiene che lo studio dimostri l'esistenza di sovraccosti di trasporto per i 13 comuni notificati.

L'Autorità osserva che l'ampliamento della portata geografica del regime implica un aumento della popolazione totale interessata a 735 506 abitanti <sup>(16)</sup>, ossia al 16,3 % della popolazione totale (senza i comuni di Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra).

L'Autorità osserva inoltre che la densità della popolazione nelle aree proposte di Hedmark e Oppland è inferiore ai 12,5 abitanti per km<sup>2</sup>.

<sup>(16)</sup> 698 235 + 37 271 = 735 506.

Inoltre, la popolazione delle contee a scarsa densità demografica non proposte come ammissibili per gli aiuti diretti ai trasporti, ripresa nella carta degli aiuti a finalità regionale, diventa di 172 322 abitanti <sup>(17)</sup>, una cifra superiore a quella della popolazione delle aree di Møre og Romsdal e Sør-Trøndelag (contee non caratterizzate da bassa densità demografica), proposte come ammissibili (156 948 abitanti).

Per quanto riguarda la notificazione del 22 ottobre 2003, l'Autorità conclude che i 13 comuni hanno una densità demografica inferiore ai 12,5 abitanti per km<sup>2</sup> e rientrano nell'attuale carta degli aiuti regionali. L'inclusione di questi 13 comuni non porta la copertura di popolazione nelle contee non a bassa densità demografica di Møre og Romsdal e Sør-Trøndelag (156 948 abitanti) a un livello superiore a quello della copertura di popolazione nelle contee a bassa densità demografica di Hedmark, Oppland, Telemark e Aust-Agder che non sono proposte come ammissibili per gli aiuti diretti ai trasporti (172 322 abitanti). Le autorità norvegesi hanno inoltre dimostrato l'esistenza di sovraccosti di trasporto per i 13 comuni supplementari. Per quanto riguarda le altre condizioni da soddisfare, l'Autorità rimanda alla valutazione di cui sopra, al punto 4, che vale anche per l'inclusione nel regime di questi 13 comuni.

## 6. Conclusione

L'Autorità conclude, in base agli argomenti sopra esposti, che gli aiuti diretti ai trasporti per i quattro comuni di Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra sono incompatibili con le disposizioni in materia di aiuti di Stato dell'accordo SEE, e che ad essi, per quanto riguarda questi quattro comuni, non può essere data esecuzione. Negli altri casi, il regime notificato di aiuti diretti ai trasporti è compatibile con l'accordo SEE.

Si ricorda alle autorità norvegesi che esse sono tenute a informare l'Autorità in merito a qualsiasi progetto diretto a modificare o estendere il regime. Le autorità norvegesi devono inoltre presentare una relazione annuale comportante informazioni dettagliate sull'attuazione del regime e, in particolare, sul coefficiente «aiuto per chilometro percorso» o il coefficiente «aiuto per chilometro percorso» e «aiuto per unità di peso».

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

- 1) Gli aiuti diretti ai trasporti in favore dei quattro comuni di Herøy, Ulstein, Hareid e Aukra sono incompatibili con le disposizioni dell'accordo SEE in materia di aiuti di Stato. A detti aiuti non può pertanto essere data esecuzione per quanto riguarda questi quattro comuni.
- 2) Il regime di aiuti diretti ai trasporti, quale notificato dalle autorità norvegesi il 25 marzo 2003 e il 22 ottobre 2003, ad eccezione degli aiuti diretti ai trasporti in favore dei quattro comuni menzionati al paragrafo 1 di cui sopra, sono compatibili con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), dell'accordo SEE.
- 3) Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.
- 4) Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 25 febbraio 2004.

*Per l'Autorità di vigilanza EFTA*

*Il presidente*  
Hannes HAFSTEIN

*Membro del Collegio*  
Einar M. BULL

<sup>(17)</sup> 209 593 - 37 271 = 172 322.