

## SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

## AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

## DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

del 16 luglio 2003

**relativa ad un regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso  
(Norvegia)**

(2004/298/CE)

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo <sup>(1)</sup>, in particolare gli articoli 49, 61-63 e l'allegato XIII <sup>(2)</sup>,

visto l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 24 e l'articolo 1 del protocollo 3,

vista la Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE <sup>(4)</sup>, in particolare i capitoli 5, 6 e 15,

vista la decisione dell'Autorità di avviare un procedimento di indagine formale <sup>(5)</sup>,

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma degli articoli di cui al capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato <sup>(6)</sup>, e viste le osservazioni trasmesse,

<sup>(1)</sup> In appresso «accordo SEE».

<sup>(2)</sup> In particolare, gli atti di cui al punto 4, capitolo I «Trasporti interni» dell'allegato XIII dell'accordo SEE (ovvero regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1), modificato, in particolare, dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio del 20 giugno 1991 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1); l'atto giuridico di cui al punto 32, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1), modificato dal regolamento (CE) n. 11/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che modifica il regolamento (CEE) n. 684/92 relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 1) e l'atto giuridico di cui al punto 33 a, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 251 del 29.8.1992, pag. 1), sostituito dall'atto giuridico di cui al punto 33 b, capitolo II «Trasporti su strada» (ovvero regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro (GU L 4 dell'8.1.98, pag. 10).

<sup>(3)</sup> In appresso «accordo sulla Vigilanza e la Corte».

<sup>(4)</sup> Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE e dell'articolo 1 del protocollo 3 all'accordo che istituisce un'Autorità di vigilanza e una Corte di giustizia, adottata e pubblicata dall'Autorità di vigilanza EFTA il 19 gennaio 1994, pubblicata nella GU L 231 del 1994, supplementi SEE n. 32 del 3.9.1994, modificata da ultimo dalla decisione dell'Autorità n. 264/02/COL, del 18 dicembre 2002, non ancora pubblicata; in appresso «Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato».

<sup>(5)</sup> Decisione n. 381/00/COL, del 18.12.2000, pubblicata nella GU C 125 del 26.4.2001 e nel supplemento SEE alla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee n. 22 del 26.4.2001.

<sup>(6)</sup> In particolare, il punto 5.3.2 della Guida.

considerando quanto segue:

## I. I FATTI

### A. PROCEDIMENTO E CORRISPONDENZA

#### 1. APERTURA DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

In seguito ad una denuncia contro il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso, l'Autorità ha svolto un'indagine preliminare sul regime in questione ai sensi della normativa sugli aiuti di Stato prevista dall'accordo SEE. Tale indagine ha determinato la decisione dell'Autorità del 18 dicembre 2000 di aprire un procedimento di indagine formale sul regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso. La decisione è stata comunicata al governo norvegese mediante lettera inviata lo stesso giorno (Doc. n. 00-9192-D).

In questa lettera, il governo norvegese è stato invitato a trasmettere, conformemente al punto 5.3.1., paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le proprie osservazioni in merito all'apertura del procedimento di indagine formale. Alle autorità norvegesi si è chiesto inoltre di fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della compatibilità del regime di compensazione alle norme sugli aiuti di Stato previste dall'accordo SEE.

L'Autorità ha richiamato l'attenzione del governo norvegese sul fatto che, a norma del punto 6.2.3 del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, l'aiuto illegale può dover essere recuperato dai beneficiari, qualora l'Autorità lo giudichi incompatibile con l'accordo SEE. Alla luce delle considerazioni che precedono, al governo norvegese è stato chiesto di trasmettere senza indugio una copia della decisione ai beneficiari dell'aiuto.

In ultimo e in relazione alla prosecuzione del regime di compensazione nel 2001, l'Autorità ha ricordato al governo norvegese l'obbligo di non applicare il regime di aiuti in questione.

#### 2. OSSERVAZIONI E ULTERIORI INFORMAZIONI DEL GOVERNO NORVEGESE

Il governo norvegese ha trasmesso le proprie osservazioni in merito all'apertura del procedimento di indagine formale con lettera del 31 gennaio 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta l'8 febbraio 2001 (Doc. n. 01-1029-A). Il governo ha contestato la qualifica del regime di compensazione come «nuovo aiuto» e di conseguenza l'obbligo di notifica preventiva in quanto conforme al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (?). Il governo norvegese ha pertanto informato l'Autorità che i pagamenti previsti dal regime di compensazione non sarebbero stati sospesi.

Con lettera del 12 aprile 2001 (Doc. n. 01-2781-D), l'Autorità ha accusato ricevuta di tale lettera e ha chiesto ulteriori informazioni.

Con lettera del 15 giugno 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 20 giugno 2001 (Doc. n. 01-4686-A), il governo norvegese ha trasmesso le informazioni richieste.

(?) A norma dell'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio le compensazioni risultanti dagli obblighi di servizio pubblico conformemente al presente regolamento sono esentate dal requisito della notifica e pertanto non sono soggette all'obbligo di «standstill».

### 3. OSSERVAZIONI E ULTERIORI INFORMAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

Successivamente all'apertura del procedimento di indagine formale, ma anteriormente alla pubblicazione della relativa decisione nella Gazzetta ufficiale, l'Associazione norvegese dei trasporti («Transportbedriftenes Landsforening») ha fatto conoscere il proprio punto di vista sulla decisione di apertura con lettera del 21 febbraio 2001, registrata dall'Autorità il 23 febbraio 2001 (Doc. n. 01-1387-A).

Con lettera del 18 dicembre 2000 (Doc. n. 00-9193-D), il ricorrente è stato informato dell'apertura del procedimento di indagine formale.

Dopo aver acquisito le osservazioni del governo norvegese sull'apertura dell'indagine formale, l'Autorità, con lettera del 12 aprile 2001 (Doc. n. 01-2780-D), ha nuovamente preso contatto con il ricorrente. In questa lettera, l'Autorità ha sintetizzato le argomentazioni addotte dal governo norvegese riguardo l'apertura del procedimento di indagine formale e ha invitato il ricorrente a far conoscere il proprio punto di vista su tali argomentazioni. Il ricorrente è stato inoltre invitato a trasmettere ulteriori informazioni, in particolare in merito alla situazione competitiva fra i servizi occasionali e i servizi regolari (prestati dalle società di servizi di autolinee espresso) in Norvegia. Il ricorrente ha risposto all'invito con lettera del 21 maggio 2001, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 23 maggio 2001 (Doc. n.01-3911-A).

Entro il termine prescritto al punto 5.3.2, paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, nel caso di specie il 26 maggio 2001, non sono pervenute altre osservazioni dei terzi interessati <sup>(8)</sup>.

### 4. ULTERIORI INFORMAZIONI DEL GOVERNO NORVEGESE IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

Con lettera del 30 ottobre 2001 (Doc. n. 01-8453-D), l'Autorità ha reso note al governo norvegese le osservazioni pervenute dai terzi interessati. L'Autorità ha anche comunicato al governo norvegese di non ritenere subordinato al regolamento (CEE) n. 1191/69 il regime di pagamenti compensativi alle cosiddette società «non sovvenzionate». Da ultimo, e in relazione ad un'eventuale motivazione a norma delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità ha chiarito in particolare che il regime di compensazione deve avere carattere temporaneo ed essere, in linea di principio, limitato nel tempo; che i pagamenti compensativi corrisposti alle società devono essere inferiori ai costi dovuti per l'effettivo consumo di autodiesel su linee regolari; che il livello di compensazione deve inoltre essere limitato per fornire un incentivo alle società di autolinee a ridurre il consumo di autodiesel. Alla luce delle considerazioni che precedono, al governo norvegese sono state chieste ulteriori informazioni.

Con lettera del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del 31 gennaio 2002, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 5 febbraio 2002 (Doc. n. 02-1006-A), il governo norvegese ha fatto conoscere la propria posizione in merito alle osservazioni dei terzi interessati. Si è inoltre espresso sulla valutazione che l'Autorità ha condotto sull'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio e ha trasmesso le informazioni richieste. Sono successivamente pervenute altre osservazioni del governo norvegese (cfr. lettera del ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del 4 aprile 2002, di cui l'Autorità ha accusato ricevuta il 9 aprile 2002 (Doc. n. 02-2573-A)).

### 5. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI TRASMESSE DOPO IL TERMINE PRESCRITTO

Successivamente al termine prescritto (26 maggio 2001), l'Autorità ha ricevuto ulteriori osservazioni dall'Associazione dei trasporti norvegesi (cfr. fax del 7 febbraio 2002, ricevuto e registrato dall'Autorità lo stesso giorno (Doc. n. 02-1058-A) e lettera del 9 aprile 2002, ricevuta e registrata dall'Autorità l'11 aprile 2002 (Doc. n. 02-2557-A)) e dal ricorrente (cfr. lettera dell'8 maggio 2002, ricevuta e registrata dall'Autorità il 15 maggio 2002 (Doc. n. 02-3635-A)).

<sup>(8)</sup> Ai sensi del punto 5.3.2., paragrafo 1 del capitolo 5 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le parti interessate possono presentare le loro osservazioni sul caso entro un mese a decorrere dalla data di pubblicazione.

## B. DESCRIZIONE DEL REGIME DI PAGAMENTI COMPENSATIVI PER LE SOCIETÀ DI SERVIZI DI AUTOLINEE ESPRESSO

### 1. IL PRELIEVO «AUTODIESEL» NORVEGESE: ABOLIZIONE DELL'ESENZIONE PER LE SOCIETÀ DI AUTOLINEE

In origine, il prelievo «autodiesel» («autodieselavgift») è stato applicato a decorrere dal 1° ottobre 1993 (sostituendo in tal modo l'imposta sul chilometraggio introdotta nel 1978).<sup>(9)</sup> L'imposta è prelevata sul consumo di autodiesel e l'aliquota al litro è fissata annualmente con decisione del parlamento norvegese.<sup>(10)</sup> Le società di autolinee che effettuano trasporti di passeggeri sono esentate dal prelievo (così come lo erano dall'imposta sul chilometraggio). Nel disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi (St. prp. nr. 54 (1997-1998) «Grønne Skatter»), il governo norvegese giudicava la precedente esenzione delle società di autolinee non giustificata sotto il profilo ambientale, in quanto favoriva gli operatori sul piano dei costi esterni connessi all'uso di strade, incidenti e inquinamento e non costituiva un incentivo economico alla loro riduzione. Di conseguenza, il governo norvegese ha proposto di abolire l'esenzione dal prelievo «autodiesel» al fine di stimolare le società di autolinee ad accrescere la propria efficienza ed effettuare investimenti in senso favorevole all'ambiente.

Dal 1° gennaio 1999, tutte le società di autolinee che effettuano trasporti di passeggeri (ovvero sia servizi regolari<sup>(11)</sup> che occasionali<sup>(12)</sup>) sono, in linea di principio, soggette al prelievo «autodiesel»

### 2. INTRODUZIONE DEI REGIMI DI PAGAMENTI COMPENSATIVI

Tuttavia, per evitare un indebolimento della competitività del trasporto pubblico (ovvero del trasporto regolare di passeggeri), è stato proposto di compensare talune categorie di società di servizi di autolinee (le cosiddette «tilskuddsberettiget bussdrift» o società di autolinee «sovvenzionate», ovvero le società di autolinee che hanno titolo alle sovvenzioni dirette dello Stato per la prestazione di servizi regolari di trasporto passeggeri<sup>(13)</sup>) per i costi derivanti dall'abolizione dell'esenzione. Per le altre categorie di autolinee (le cosiddette «ikke-tilskuddsberettiget bussdrift» o società di autolinee «non sovvenzionate», ovvero le società di autolinee che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri ma non beneficiano di sovvenzioni dirette dello Stato a tale riguardo<sup>(14)</sup>), il disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi ha previsto di non concedere alcuna compensazione in quanto queste società di autolinee sono ritenute in grado di coprire l'incremento dei costi aumentando le tariffe oppure riducendo gli utili. Si è ritenuto inoltre che la soppressione dell'esenzione fiscale potesse costituire per queste società un incentivo ad accrescere la propria efficienza e ad adottare misure più favorevoli all'ambiente.

Aderendo alla proposta del Governo, il Parlamento ha deciso nell'autunno 1998 di introdurre un regime di pagamenti compensativi per le società di autolinee «sovvenzionate». Anche se non previsto inizialmente, con la decisione sulla revisione del bilancio dello Stato per il 1999, nella primavera del 1999 (St. prp. nr. 67 (1998-1999)) è stato adottato dal Parlamento norvegese, nel quadro della proposta del governo relativo alla riforma della tassa verde, un distinto regime di compensazione per le cosiddette società di autolinee «non sovvenzionate». Tale regime rientra nella competenza del ministero dei Trasporti (cfr. St.prp.nr. 1 (1999-2000), capitolo 1330, voce 71 «Tilskudd til ekspressbuss»).

<sup>(9)</sup> Regolamento dell'8 giugno 1993 sul prelievo «autodiesel», «Forskrift om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje».

<sup>(10)</sup> Maggiori informazioni sulle aliquote applicabili dal 1999 sono riportate nella tabella 2 qui di seguito.

<sup>(11)</sup> Nell'ambito della presente decisione, il termine «trasporto regolare» è utilizzato conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro.

<sup>(12)</sup> Nell'ambito della presente decisione, il termine «trasporto occasionale» è utilizzato conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio dell'11 dicembre 1997 che stabilisce le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro.

<sup>(13)</sup> Per una descrizione più puntuale di questa categoria di autolinee, cfr. punto C della presente decisione.

<sup>(14)</sup> Per una descrizione più puntuale di questa categoria di autolinee, cfr. punto C della presente decisione.

Pertanto, con l'introduzione dei regimi di compensazione a favore sia delle società di autolinee cosiddette «sovvenzionate» che di quelle «non sovvenzionate», le imprese che effettuano trasporti regolari di passeggeri vedono (parzialmente) compensati a decorrere dal 1° gennaio 1999 i costi connessi al prelievo «autodiesel». Per contro, le altre società di autolinee fra cui quelle che prestano servizi di trasporto occasionale sostengono in pieno i costi connessi al prelievo «autodiesel».

Le disposizioni che disciplinano i pagamenti compensativi per le società di servizi di autolinee espresso sono contenute in due lettere del 21 febbraio 2000, che sono state trasmesse alle società beneficiarie <sup>(15)</sup>.

L'importo della compensazione per società è calcolato sulle distanze coperte nel quadro del «piano stradale», applicando una certa aliquota per chilometro. Tale aliquota non è fissata in anticipo, ma è stabilita dopo che sono state accertate le distanze totali percorse da tutti i titolari di licenza <sup>(16)</sup>. Secondo quanto riferito dal governo norvegese, le aliquote valide per gli anni 1999 e 2000 erano rispettivamente di 1,37 e 1,41, mentre per gli anni 2001 e 2002 erano rispettivamente calcolate in 1,07 e 0,62 NOK per chilometro.

Inoltre, i pagamenti compensativi sono corrisposti per le cosiddette «tratte di attestamento» <sup>(17)</sup> (position driving) e «tratte di assistenza» (assistance driving) <sup>(18)</sup>. Secondo le autorità norvegesi, in questi casi la compensazione è concessa soltanto nei casi in cui la tratta di attestamento e quella di assistenza abbiano superato il 10 % del percorso previsto dal programma. È inoltre prevista una compensazione per le «deviazioni autorizzate» dai percorsi prestabiliti <sup>(19)</sup>.

Anche i servizi di trasporto interno effettuati nel corso di un trasporto internazionale («servizi di cabotaggio») beneficiano del regime di compensazione. A tal proposito, si presume che gli operatori stranieri che forniscono tali servizi di cabotaggio lo facciano in collaborazione con gli operatori norvegesi. Si presume inoltre che tutti gli operatori norvegesi agiscano per conto degli operatori stranieri quando presentano una domanda di compensazione.

### 3. AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA PRESENTE INDAGINE

Con la decisione del 18 dicembre 2000, l'Autorità ha aperto un procedimento di indagine formale sul «regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso» <sup>(20)</sup>. Nelle osservazioni sulla decisione di apertura il governo norvegese ha chiarito che i beneficiari del regime compensativo oggetto di indagine non sono assimilabili alle «società di servizi di autolinee espresso». Il termine «autolinee espresso» è utilizzato dagli operatori a fini di marketing. Secondo il governo norvegese, le «società di servizi di autolinee espresso» forniscono infatti servizi del tipo sia «sovvenzionato» che «non sovvenzionato». Pertanto, l'Autorità sottolinea che il regime di pagamenti compensativi oggetto di indagine è quello che a favore delle società di servizi di autolinee «non sovvenzionate» che effettuano il trasporto regolare di passeggeri. Il regime compensativo per le società di autolinee «sovvenzionate» non è oggetto di procedimento di indagine formale.

<sup>(15)</sup> Un quadro più preciso delle disposizioni del regime di compensazione è riportato nella decisione di apertura dell'Autorità.

<sup>(16)</sup> Questa aliquota è apparentemente calcolata dividendo l'importo totale destinato allo scopo per il totale dei chilometri per i quali sono state presentate domande di rimborso.

<sup>(17)</sup> Per «tratta di attestamento» (position driving) si intende il percorso effettuato prima e dopo l'itinerario previsto dal programma, ad esempio da e verso il garage/deposito.

<sup>(18)</sup> Per «tratta di assistenza» (assistance driving) si intende il percorso effettuato per servire tutti i passeggeri di una determinata linea nei tempi previsti.

<sup>(19)</sup> Per «deviazioni autorizzate» si intendono quelle deviazioni cui fa riferimento il governo norvegese nella sua risposta alla richiesta dell'Autorità di informazioni supplementari del 12 aprile 2001: «...deviazioni maggiori [dal piano stradale definito] non si sono verificate se non come parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza...».

<sup>(20)</sup> Il termine è stato utilizzato dall'Autorità nella decisione di apertura sulla base della denominazione del regime oggetto di indagine riportata nel bilancio statale norvegese.

C. DESCRIZIONE DEL QUADRO GIURIDICO CHE DISCIPLINA IL TRASPORTO REGOLARE DI PASSEGGERI IN NORVEGIA

1. QUADRO GIURIDICO CHE DISCIPLINA LA PRESTAZIONE DI SERVIZI REGOLARI DI TRASPORTO PASSEGGERI IN NORVEGIA

Secondo il governo norvegese, tutti i servizi regolari di trasporto passeggeri in Norvegia sono disciplinati dalla legge sui trasporti (Lov om samferdsel 1976 nr. 63) e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy).<sup>(21)</sup> Tutti gli operatori in possesso di una licenza a norma del § 3 della legge sui trasporti hanno titolo a prestare servizi regolari di trasporto passeggeri. Per contro, a norma della legge sui trasporti e del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri, tutti gli operatori in possesso di una licenza sono soggetti al medesimo regime che disciplina l'effettuazione di trasporti regolari di passeggeri. Le norme del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri stabiliscono fra l'altro che il titolare di una licenza ha contestualmente il diritto e il dovere di prestare i servizi di trasporto previsti dalla licenza. Il piano stradale e le tariffe sono approvate dalle autorità competenti.<sup>(22)</sup> Nel caso in cui un operatore chieda di porre termine ad un determinato servizio di trasporto (ovvero di abbandonare i servizi di trasporto su un determinato itinerario o di modificare le modalità del servizio di trasporto), le autorità competenti possono chiedere all'operatore di continuare l'esercizio dello stesso, erogando un pagamento compensativo a fronte delle eventuali perdite subite sull'itinerario in questione che non possono essere compensate dagli utili prodotti su altri itinerari (cfr. § 19, paragrafo 2 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri).

2. DISTINZIONE FRA OPERATORI «SOVVENZIONATI» E «NON SOVVENZIONATI»

Il governo norvegese sottolinea che la distinzione fra operatori «sovvenzionati» e «non sovvenzionati» non ha fondamento giuridico nella legge sui trasporti o in altri atti normativi che disciplinano la prestazione di trasporti regolari di passeggeri.

L'Autorità fa tuttavia rilevare che gli operatori «sovvenzionati» e «non sovvenzionati» sono soggetti a norme differenti per quanto concerne la concessione del diritto ad offrire servizi regolari di trasporto passeggeri su singoli itinerari e l'ammissibilità (o l'inammissibilità) a beneficiare di sovvenzioni dirette dallo Stato per la prestazione di tali servizi di trasporto.

Dalle informazioni in possesso dell'Autorità risulta che gli operatori cosiddetti «sovvenzionati» sono selezionati con apposita gara per la prestazione di servizi regolari di trasporto. Tali servizi sono compensati nell'ambito di «accordi quadro» conclusi con la contea interessata. Le condizioni che disciplinano la gara e la conclusione dei relativi accordi nonché l'erogazione dei pagamenti compensativi sono riportati in un regolamento in materia di gare d'appalto per i servizi locali di trasporto («Forskrift om anbud i lokal rute-transport»). Per contro, sugli itinerari su cui si prevedono buone possibilità di ritorno economico, le società di autolinee possono richiedere licenze ad effettuare servizi regolari di trasporto sugli itinerari in questione. Le relative domande sono valutate dalle autorità competenti in funzione delle esigenze di trasporto e di concorrenza. Le società di autolinee che prestano servizi regolari di trasporto passeggeri su richiesta non hanno titolo a ricevere sovvenzioni statali dirette: sono pertanto denominate società di autolinee «non sovvenzionate».

D. DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI APRIRE UN PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE: OSSERVAZIONI DELLA NORVEGIA E DEI TERZI INTERESSATI TRASMESSE NEL CORSO DEL PROCEDIMENTO

Nel dicembre 2000, l'Autorità ha deciso di aprire un procedimento di indagine formale sul regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso<sup>(23)</sup>. Nell'ambito della decisione, l'Autorità ha espresso dubbi circa la compatibilità dell'aiuto contenuto nel regime di compensazione con il funzionamento dell'accordo SEE. Secondo l'Autorità, il regime di compensazione per le società di servizi di autolinee espresso introdotto nel 1999 costituisce un «nuovo aiuto». Poiché il regime non era stato notificato all'Autorità in base all'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte di giustizia, il regime di compensazione doveva essere considerato «illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato. Inoltre, l'Autorità esprimeva dubbi circa la compatibilità del regime di compensazione, in particolare, con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente con le linee guida in materia ambientale.

<sup>(21)</sup> Il governo fa riferimento ad «istruzioni supplementari».

<sup>(22)</sup> Qui di seguito è riportata una descrizione più precisa delle condizioni che disciplinano i servizi regolari di trasporto passeggeri in Norvegia.

<sup>(23)</sup> Cfr. nota 5.

## 1. AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 61, PARAGRAFO 1 DELL'ACCORDO SEE

a) *Osservazioni dell'Autorità espresse nella decisione di apertura*

Sulla base delle informazioni acquisite durante l'indagine preliminare, l'Autorità non ha potuto escludere che il regime di compensazione rafforzi la posizione competitiva delle aziende che effettuano servizi di trasporto passeggeri sia all'interno che all'esterno della Norvegia e che pertanto alteri la concorrenza e incida sugli scambi fra le parti contraenti.

La conclusione preliminare dell'Autorità si è basata sulle circostanze illustrate qui di seguito.

Le imprese che beneficiano del regime di compensazione possono prestare servizi sia regolari che occasionali. Secondo l'Autorità, non si potrebbe quindi escludere che i pagamenti effettuati nel quadro del regime di compensazione siano utilizzati per fornire servizi di trasporto occasionali (servizi del tutto liberalizzati).

Anche nei casi in cui le società di autolinee effettuano esclusivamente servizi regolari, non si possono escludere ripercussioni sulla concorrenza in quanto le società «non sovvenzionate» sono — anche se solo in una certa misura — in concorrenza con i servizi di trasporto occasionali.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto internazionale regolare, l'Autorità nutreva dubbi quanto all'effettiva disponibilità della compensazione per le società estere senza discriminazioni e in modo trasparente. Infine, l'Autorità sottolinea che se anche il regime di compensazione fosse stato applicato senza discriminazione per gli operatori stranieri che prestano servizi di trasporto in Norvegia, non si sarebbero potuti escludere effetti sugli scambi in quanto le società di autolinee norvegesi che beneficiano dei pagamenti compensativi possono competere all'esterno della Norvegia per i servizi di trasporto sia occasionali che regolari.

b) *Osservazioni del governo norvegese in merito alla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sulla decisione di apertura (cfr. lettera del 31 gennaio 2001), il governo norvegese affermava che il regime di compensazione non costituiva aiuto ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE. I pagamenti compensativi erogati per i servizi regolari non potevano ripercuotersi sulla concorrenza nei servizi occasionali poiché si trattava di mercati distinti aventi un'interfaccia molto limitata. Inoltre, il governo norvegese sosteneva che gli scambi non erano toccati dal regime di compensazione poiché i pagamenti erano corrisposti a tutti gli operatori (nazionali e stranieri) che fornivano servizi di cabotaggio all'interno della Norvegia. La compensazione era poi calcolata solo in rapporto ai chilometri percorsi entro i confini norvegesi.

c) *Ulteriori informazioni trasmesse dal governo norvegese*

Le informazioni trasmesse dal governo norvegese hanno dimostrato che su 100 operatori impegnati nei servizi di trasporto regolare in Norvegia e per questo beneficiari dei pagamenti compensativi per il prelievo «autodiesel» nel quadro del regime di compensazione in questione, 49 prestavano anche servizi occasionali, pari quindi al 49 %. Il governo norvegese ha altresì trasmesso cifre che dimostrano che, nell'ambito dell'industria norvegese dei trasporti su autobus, i servizi non programmati<sup>(24)</sup> rappresentano normalmente meno del 15 % dei costi di esercizio totali delle società interessate.

Per quanto concerne la concorrenza fra servizi regolari e servizi occasionali, il governo norvegese ha chiarito (cfr. lettera del 15 giugno 2001) che questi servizi costituivano due mercati distinti per i differenti obblighi legislativi che disciplinano entrambe le attività di trasporto (requisito della licenza per i servizi regolari ma non per gli occasionali; obblighi aggiuntivi relativamente agli orari, la frequenza e gli itinerari per i servizi regolari ma non per gli occasionali) e per la diversa natura dell'attività anche dal punto di vista del cliente.

<sup>(24)</sup> Il termine è utilizzato dal governo norvegese. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento ai servizi di trasporto diversi dai «servizi regolari» nel senso inteso dall'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

Secondo le autorità norvegesi, per un gruppo di passeggeri un servizio regolare può essere una valida alternativa ad un servizio occasionale soltanto nel caso in cui le località di interesse e gli hotel siano situati sull'itinerario previsto. Il governo ha anche affermato che un cliente potrebbe, in talune situazioni, ritenere rilevante sotto il profilo economico la scelta fra il servizio occasionale o il servizio programmato <sup>(25)</sup>. Normalmente, secondo il governo norvegese tale situazione non si verifica di frequente e i fornitori di servizi regolari di autolinee di rado trasportano gruppi di clienti di norma serviti dai fornitori di servizi occasionali.

Si è inoltre affermato che la legge norvegese sui trasporti garantisce agli operatori che effettuano servizi regolari la facoltà di prendere a bordo gruppi di passeggeri entro una distanza ragionevole dalle fermate previste. Per quanto consta alle autorità norvegesi, non si sono verificate importanti deviazioni tranne quelle facenti parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza. Tali obblighi possono fra l'altro riguardare i servizi di trasporto verso particolari località turistiche.

Inoltre e in relazione alla dichiarazione contenuta nella decisione di apertura secondo cui gli operatori di autolinee regolari erano autorizzati a riprogrammare le destinazioni nel periodo invernale in modo da fornire un servizio di trasporto verso le località turistiche, il governo norvegese ha chiarito che le domande di riprogrammazione di servizi di autolinee «non sovvenzionate» dovevano essere valutate dal ministero dei Trasporti e delle comunicazioni in funzione delle esigenze e dell'impatto delle stesse sulla concorrenza. Inoltre, secondo il governo norvegese, gli operatori non erano, in linea di principio, autorizzati a riprogrammare gli itinerari su richiesta di un gruppo di persone (tuttavia, sembrerebbe che tale riprogrammazione fosse possibile purché non interrompesse i servizi di trasporto previsti, ovvero rispettasse gli orari e le fermate).

Per quanto concerne i vettori che beneficiano del regime di compensazione, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, per il momento, soltanto un operatore, segnatamente la società svedese Swebus AB, fornisce servizi internazionali regolari di cabotaggio in Norvegia; detta società opera in collaborazione con l'operatore norvegese AS Østfold Bilruter.

Per quanto concerne gli operatori norvegesi impegnati in attività di trasporto all'estero, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, al momento, sono state rilasciate 330 licenze comunitarie <sup>(26)</sup>. Le informazioni relative alle licenze per servizi regolari di trasporto dovrebbero potersi acquisire dai rispettivi paesi.

#### **d) Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti in merito alla decisione di apertura**

L'Associazione norvegese dei trasporti, pur riconoscendo che i servizi programmati <sup>(27)</sup> operano in concorrenza con quelli occasionali, ha sostenuto che tale concorrenza è parte integrante della politica dei trasporti norvegese ed europea. L'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato che le modifiche di itinerario (dovute a variazioni della domanda nel corso dell'anno) e la possibilità di far salire gruppi di passeggeri entro una distanza ragionevole dalle fermate prestabilite è implicito nei servizi e prevista dal regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, modificato dal regolamento (CE) n. 11/98 del Consiglio. Per quanto riguarda i servizi internazionali programmati <sup>(28)</sup>, l'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato che gli operatori esteri sono trattati parimenti agli operatori nazionali. Per quanto concerne l'applicabilità dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE al regime di compensazione in questione, l'Associazione norvegese dei trasporti, nella lettera del 9 aprile 2002, sostiene che i servizi di trasporto regolari che beneficiano del regime di compensazione in questione si limitano alla Norvegia; le regole di concorrenza non sarebbero quindi applicabili al regime di compensazione in questione.

<sup>(25)</sup> Il termine è utilizzato dal governo norvegese. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento ai «servizi regolari» nel senso inteso dall'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

<sup>(26)</sup> Il governo norvegese non ha tuttavia indicato il numero di licenze di questo tipo rilasciate agli operatori di autolinee oggetto della presente indagine.

<sup>(27)</sup> Il termine è utilizzato dall'Associazione norvegese dei trasporti. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento a «servizi di trasporto regolari» nel senso inteso dall'articolo 2 paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota.

<sup>(28)</sup> Il termine è utilizzato dall'Associazione norvegese dei trasporti. L'Autorità lo interpreta come facente riferimento a «servizi di trasporto regolari internazionali» nel senso inteso dall'articolo 3, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio; cfr. nota 2.

e) **Osservazioni del ricorrente**

Secondo il ricorrente, le società di autolinee «non sovvenzionate» sono in concorrenza con gli autobus turistici. A tale riguardo, il ricorrente fa riferimento a taluni itinerari serviti sia da autolinee «non sovvenzionate» che da autolinee turistiche e in cui entrambi gli operatori competono per lo stesso gruppo di clienti (ad esempio, la tratta delle autolinee espresso per l'aeroporto di Oslo, in cui gli operatori che prestano servizi regolari sono in concorrenza con gli autobus turistici).

Inoltre, il ricorrente sostiene che gli autobus programmati hanno facoltà — contrariamente a quanto afferma il governo norvegese — di riprogrammare gli itinerari e di trasportare gruppi di persone nelle zone turistiche, attività tipica degli autobus turistici (a tale riguardo, il ricorrente fa riferimento ai Valdresbusses impegnati sull'itinerario Oslo-Beitostølen, «una zona tipicamente turistica»; altri esempi citati dal ricorrente riguardano gli itinerari Oslo-Trysil, Oslo-Hemsedal e Oslo-Geilo). Tali deviazioni dall'itinerario previsto determinerebbero una sovrapposizione dei servizi.

Inoltre, le autolinee non «sovvenzionate» ricevono una compensazione per le tratte di attestamento e di assistenza. Gli operatori ricorrerebbero ad entrambe le attività per fornire servizi di trasporto in concorrenza con il ricorrente (a tale riguardo, il ricorrente fa riferimento in particolare alla tratta Valdres-Oslo; nel viaggio di ritorno/attestamento, le autolinee fornirebbero servizi turistici a gruppi di passeggeri).

In ultimo, il ricorrente ha sottolineato che gli operatori «non sovvenzionati» ricevono un pagamento compensativo per la fornitura di trasporto regolare di passeggeri su itinerari sui quali le autolinee autorizzate offrono, contemporaneamente il trasporto di merci.

f) **Osservazioni del governo norvegese sulle osservazioni dei terzi interessati**

Quanto affermato dal ricorrente in particolare sugli itinerari serviti sia da autolinee regolari che da operatori occasionali nonché la possibilità per gli operatori di autolinee regolari di reimpostare i percorsi per poter trasportare gruppi di persone in località turistiche non sono state contestate dal governo norvegese (cfr. lettera del governo norvegese del 31 gennaio 2002). Il riferimento è stato comunque fatto ai meccanismi di controllo stabiliti nel quadro del regime di compensazione che escluderebbe il cattivo uso dei pagamenti compensativi, ovvero il pagamento compensativo sarebbe corrisposto soltanto per le distanze previste da itinerari e orari specifici. Per quanto riguarda il trasporto di merci, il governo norvegese ha informato l'Autorità che, in base alle informazioni dell'Associazione norvegese delle imprese di trasporto, le cifre relative alla quota di fatturato prodotta dal trasporto di merci rispetto a quella prodotta dal trasporto regolare era «probabilmente inferiore all'1 %».

Per quanto riguarda gli effetti del regime di compensazione relativamente alle tratte di assistenza, di attestamento e alle deviazioni autorizzate dagli itinerari previsti nella licenza, il governo norvegese ha dichiarato che, nell'anno 1999 i pagamenti compensativi per le tratte di assistenza e di attestamento ammontavano a meno del 4 % del chilometraggio previsto dal programma. Sulla base di queste cifre, il governo norvegese è giunto alla conclusione che l'inclusione delle tratte di assistenza e di attestamento non hanno avuto effetti significativi sulla concorrenza. Il governo norvegese ha confermato che anche le deviazioni autorizzate <sup>(29)</sup> sono state oggetto di compensazione.

<sup>(29)</sup> Per «deviazioni autorizzate» si intendono quelle deviazioni cui il governo norvegese fa riferimento nella risposta alla richiesta dell'Autorità di informazioni supplementari del 12 aprile 2001: «...deviazioni importanti [dall'itinerario prestabilito] non si sono verificate se non quale parte di obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza. Tali obblighi possono riguardare il trasporto... verso specifiche località turistiche...»

## 2. REQUISITO DI NOTIFICA E OBBLIGO DI «STANDSTILL»

### a) *Parere dell'Autorità espressa nella decisione di apertura*

Nella decisione di apertura l'Autorità ha ritenuto che il regime di compensazione in questione costituisca un «nuovo aiuto». Secondo l'Autorità, il regime di compensazione non poteva considerarsi un «aiuto esistente» ai sensi del punto 7.2, paragrafo 1, primo trattino del capitolo 7 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, in quanto il pagamento previsto non si fondava su un atto giuridico esistente al momento dell'entrata in vigore dell'accordo SEE (a decorrere dall'abolizione dell'esenzione del prelievo «autodiesel» per le società di autolinee del 1° gennaio 1999, è stato introdotto il regime di compensazione per le società di autolinee cosiddette «non sovvenzionate»). Inoltre, la compensazione era stabilita secondo regole precise, parte delle quali sono state comunicate alle società di autolinee interessate in due lettere del 21 febbraio 2000. Queste regole costituivano un nuovo quadro giuridico per la concessione dell'aiuto a talune autolinee regolari. Pertanto, la compensazione non poteva essere considerata la prosecuzione di un'agevolazione fiscale introdotta in un atto giuridico diverso.

### b) *Osservazioni del governo norvegese in merito alla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sull'apertura del procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha sostenuto l'irrelevanza del fatto che il regime di compensazione andasse a costituire un nuovo quadro giuridico. Decisiva per determinare se una misura costituisca un «nuovo aiuto» o un «aiuto esistente» era la concessione di contributi addizionali a beneficio di nuovi soggetti. A tale riguardo, il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione era meno estensivo (sia in termini monetari che di società ammissibili al contributo) della precedente esenzione fiscale: secondo il governo norvegese, nel determinare l'importo della compensazione per il 1999 si è supposta una riduzione del 6 % nel consumo di carburante; inoltre, l'ambito di applicazione del regime di compensazione era limitato alle imprese di trasporto regolare mentre la precedente esenzione fiscale riguardava tutte le autolinee, comprese quelle che offrivano servizi occasionali.

## 3. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AI SENSI DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 1191/69 DEL CONSIGLIO

### a) *Parere dell'Autorità espresso nella decisione di apertura*

Benché non richiesto dal governo norvegese nel corso dell'indagine preliminare, l'Autorità ha valutato l'applicabilità del regolamento n. 1191/69 al caso di specie. Sulla base delle informazioni disponibili, l'Autorità è giunta alla conclusione preliminare secondo cui «...la compensazione per le autolinee "non sovvenzionate" non sembrerebbe rientrare nel campo di applicazione del regolamento n. 1191/69, in quanto gli operatori ammissibili non sembrano essere soggetti agli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2 del suddetto regolamento.» Inoltre, l'Autorità ha espresso il parere che «..., sulla base delle regole concernenti i versamenti di compensazione, indicate nelle due lettere del 21 febbraio 2000, risulta che la compensazione concessa alle autolinee in questione non è stata stabilita conformemente alla procedura prevista dal regolamento n. 1191/69 (in particolare l'articolo 9 e seguenti). ...»

### b) *Osservazioni del governo norvegese sulla decisione di apertura*

Nelle osservazioni sulla decisione di aprire il procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha sostenuto che al regime di compensazione in oggetto non era applicabile il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Secondo il governo norvegese, tutti i servizi di trasporto regolare di passeggeri della Norvegia rientravano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Il governo norvegese ha ribadito che sia le autolinee «sovvenzionate» che quelle «non sovvenzionate» sono soggette alle medesime condizioni previste dal quadro giuridico. La legge norvegese sui trasporti non fa distinzione fra i due gruppi di operatori. Di conseguenza, il governo norvegese non ha ritenuto giustificato valutare in modo differente i due tipi di attività. Supponendo che l'Autorità abbia giudicato la compensazione a favore delle autolinee cosiddette «sovvenzionate» conforme all'accordo SEE, il governo norvegese ha sostenuto che anche la compensazione concessa agli operatori cosiddetti «non sovvenzionati» debba considerarsi compatibile con l'accordo SEE.

Il governo norvegese ha sottolineato che la distinzione fra le due categorie di operatori in base alle stime degli itinerari commercialmente più redditizi è stata fatta prima dell'abolizione dell'esenzione fiscale. Dopo l'abolizione dell'esenzione fiscale, la situazione commerciale delle autolinee «non sovvenzionate» è cambiata. Secondo le autorità norvegesi, era ovvio che, se l'esenzione dal prelievo «autodiesel» non fosse stata prevista, le autolinee «non sovvenzionate» non si sarebbero fatte carico degli obblighi di servizio pubblico assunti prima del 1° gennaio 1999 nella stessa misura o alle stesse condizioni.

Secondo il governo norvegese, la legge sui trasporti («Lov om samferdsel 1976 nr. 63») e il regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri (Forskrift om persontransport i rute innenlands med motorvogn eller fartøy) stabiliscono alcune condizioni che disciplinano la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri che implicano obblighi di servizio pubblico: <sup>(30)</sup>

- L'operatore ha l'obbligo incondizionato di trasporto, fatti salvi i casi di forza maggiore (§ 7);
- L'operatore impegna un numero sufficiente di autobus atto a coprire la richiesta di carattere ordinario ed eventualmente di carattere straordinario che si possa prevedere (§ 8);
- Gli itinerari sono approvati dall'autorità competente; tutte le informazioni relative ad orari, luoghi di partenza, fermate intermedie e destinazione sono opportunamente pubblicizzate (§ 10);
- Tariffe e riduzioni sono approvate dall'autorità competente (§ 11);
- L'operatore utilizza biglietti, emettitrici e altre apparecchiature approvate dall'autorità competente (§ 12);
- L'autorità competente ha il diritto di decidere l'utilizzo di stazioni di partenza e arrivo, le fermate e i percorsi dettagliati dei diversi itinerari (§ 13);
- L'autorità competente può decidere il diritto dei passeggeri di prenotare i posti in anticipo (§ 15);
- L'operatore dota le fermate di cartelli informativi.

Inoltre, si precisa che su molti itinerari paralleli ai servizi ferroviari non è possibile prendere a bordo passeggeri in prossimità delle fermate ferroviarie, in quanto questo costituirebbe un obbligo di servizio pubblico per gli operatori interessati.

Secondo le autorità norvegesi è automatico che gli obblighi contenuti nella legge sui trasporti e nel regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri facciano aumentare i costi oltre il livello a cui giungerebbero se i servizi fossero gestiti su base rigorosamente commerciale, così come è ovvio che le restrizioni volte a proteggere i servizi ferroviari abbiano ridotto gli utili.

Per quanto riguarda il timore dell'Autorità che il regime di compensazione per le autolinee espresso non rispetti i requisiti di cui agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, in quanto la compensazione non è calcolata sulla base dei criteri fissati in quel contesto, le autorità norvegesi hanno sostenuto che tali discrepanze non riguarderebbero la compatibilità del regime di compensazione al regolamento, in quanto l'importo della compensazione concessa rimarrebbe comunque entro i limiti ammessi dal regolamento stesso.

Il governo norvegese fa altresì riferimento ai regimi di compensazione applicati negli altri Stati membri UE che non hanno sollevato obiezioni da parte della Commissione europea (in tale contesto si fa in particolare riferimento all'esenzione dall'imposta sul gasolio applicata in Danimarca ai servizi regolari di autobus). Le autorità norvegesi sostengono che il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non è stato interpretato dalla Commissione in maniera restrittiva, concludendo che grazie a tale approccio favorevole della Commissione tutti i costi connessi agli obblighi di servizio pubblico sono rimborsabili.

<sup>(30)</sup> Si fa riferimento alle pertinenti disposizioni del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri.

c) *Ulteriori osservazioni del governo norvegese*

In risposta alla lettera dell'Autorità del 30 ottobre 2001, in cui l'Autorità ha espresso dubbi riguardo all'applicazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, il governo norvegese ha ribadito che le condizioni stabilite dalla legge sui trasporti e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri costituiscono obblighi di servizio pubblico imposti alle autolinee in questione. In risposta all'argomentazione dell'Autorità secondo cui tali condizioni non possono essere necessariamente considerate imposte alle autolinee interessate, poiché l'operatore richiede una licenza per prestare uno specifico servizio su un determinato itinerario, il governo norvegese ha affermato che gli operatori non possono unilateralmente cambiare gli standard di continuità, regolarità e capacità riportati nelle licenze per adattarli a mutate circostanze finanziarie (in questo caso si fa riferimento all'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel»). Le domande relative a variazioni di tariffe, programmi e itinerari non sono sempre stati approvati. Nella misura in cui non siano accolte richieste di variazione di talune condizioni, questo dovrebbe essere considerato un obbligo di servizio pubblico imposto all'operatore interessato. Il governo norvegese ha anche affermato che in seguito all'abolizione della precedente esenzione dal prelievo «autodiesel», era probabile che alcuni servizi regolari di trasporto passeggeri non sarebbero più stati redditizi. Questo avrebbe determinato la soppressione di taluni servizi da parte degli operatori. Altri operatori sarebbero stati obbligati ad aumentare le tariffe e/o a ridurre la frequenza dei viaggi per continuare ad essere in attivo. Secondo il governo norvegese, né la soppressione dei servizi né l'aumento delle tariffe come conseguenza dell'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» poteva essere accettato dalle autorità norvegesi.

Il governo norvegese ha dichiarato che, secondo l'Associazione dei trasporti, in mancanza del regime di compensazione circa 25 linee sarebbero state soppresse e che per le restanti erano prevedibili aumenti di circa il 15 %. Aderendo alla richiesta dell'Autorità di fornire dati verificabili al riguardo, il governo norvegese, sulla base dei profitti marginali di taluni operatori, non riteneva di dover dubitare che la soppressione di talune linee e/o l'aumento delle tariffe fosse una conseguenza dell'abolizione del regime di compensazione. Soltanto dopo l'eventuale abolizione effettiva del regime in questione sarebbe stato possibile elencare nel dettaglio i servizi soppressi o le linee oggetto di aumento delle tariffe.

Inoltre, per quanto riguarda i costi derivanti da questi obblighi, si fa riferimento alle osservazioni dell'Associazione dei trasporti (e in particolare all'allegato II). Tale allegato riporta le stime delle conseguenze finanziarie degli obblighi di servizio pubblico. Secondo il governo norvegese il regime di compensazione non lascia spazio ad una compensazione eccessiva. In genere, la compensazione è stata mantenuta ad un livello di gran lunga inferiore ai costi effettivi del prelievo «autodiesel». Per quanto riguarda i costi del servizio pubblico, il governo norvegese ha tuttavia riconosciuto di non disporre di dati verificabili.

d) *Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti*

Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, tutti i servizi nazionali di linea gestiti da operatori «non sovvenzionati» o «sovvenzionati» erano parimenti soggetti ad obblighi di servizio pubblico ai sensi della legge sui trasporti e del regolamento sul trasporto nazionale e quindi ammissibili alla compensazione.

Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non prevede in alcun modo un trattamento distinto dei servizi remunerativi e di quelli non remunerativi relativamente agli obblighi di servizio pubblico e alla compensazione.

Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, la questione della legalità dello sgravio fiscale come forma pratica di compensazione per gli obblighi di servizio pubblico non è mai stata sollevata da uno Stato membro CE o dalla stessa Commissione. Al contrario, l'agevolazione fiscale in varie forme è una pratica invalsa in tutta l'UE per compensare il trasporto pubblico. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non si applica soltanto ai pagamenti compensativi diretti ma anche alle forme indirette di aiuto, quali le esenzioni dall'IVA e quelle previste per gli oli minerali. L'Associazione sottolinea che sono state considerazioni di ordine pratico e amministrativo ad indurre a scegliere la forma d'aiuto adottata in aggiunta ad un più complicato sistema di compensazione diretta tramite sussidi operativi. La forma indiretta di aiuto sotto forma di compensazione del prelievo sugli oli minerali è stato considerato conforme all'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio che afferma che l'autorità competente sceglie la soluzione che comporta il minimo costo per la collettività.

L'Associazione norvegese dei trasporti ammette che, formalmente, il regime di restituzione della tassa sul carburante non è direttamente collegata ai costi effettivi degli obblighi di servizio pubblico imposti. Tuttavia, considerata l'insussistenza di qualsiasi compensazione eccessiva e l'adozione delle necessarie misure per evitarlo, la conformità agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio sarebbe puramente teorica.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha fornito un elenco degli obblighi contenuti nei pertinenti atti giuridici nonché alcune licenze che contengono restrizioni all'esercizio su talune tratte dell'itinerario per il quale la licenza è stata accordata. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, i diversi obblighi portano i costi ad un livello superiore a quanto sarebbero se i servizi fossero prestati su base strettamente commerciale e riducono gli utili a causa delle restrizioni a servire il mercato su talune tratte degli itinerari al fine di tutelare le ferrovie. Secondo l'Associazione norvegese dei trasporti, i dubbi dell'Autorità sul fatto che il governo norvegese non ha dimostrato in che misura gli operatori in questione si fanno carico di obblighi e costi aggiuntivi rispetto al livello di servizi prestati per ragioni puramente commerciali sarebbero puramente teorici. Gli operatori in questione non sono mai stati in grado di prestare servizi regolari di trasporto senza obblighi di servizio pubblico. Per quanto riguarda i dubbi dell'Autorità circa la qualifica delle restrizioni a servire itinerari lungo le linee ferroviarie come obbligo di servizio pubblico, l'Associazione norvegese dei trasporti afferma che discenderebbe dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio il fatto che l'imposizione di introiti ridotti costituisce un obbligo di servizio pubblico. A tale riguardo, si ritiene che la compensazione per tali obblighi sia stata comunemente utilizzata in Europa nei computi degli obblighi di servizio pubblico.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha presentato le stime relative alle conseguenze finanziarie connesse agli obblighi di servizio pubblico per i servizi di autolinee programmati in Norvegia (soggette al regime di compensazione considerato dal ministero dei Trasporti). Secondo l'Associazione, il valore negativo dei diversi obblighi sarebbe maggiore dell'importo del rimborso connesso ai carburanti. Pur esistendo un elemento di compensazione eccessiva, tali vantaggi per il trasporto pubblico sono impliciti nella politica complessiva del SEE nel settore dei trasporti pubblici.

Sulla base dei computi e delle considerazioni riportate nell'allegato II della documentazione inviata dall'Associazione norvegese dei trasporti, le ricadute finanziarie degli obblighi di servizio pubblico possono essere così sintetizzate <sup>(31)</sup>:

Tabella 1

Condizioni/Obblighi	Sovraccosti stimati
— Obbligo incondizionato di trasporto	n.d.
— Impegno di un numero sufficiente di autobus	n.d.
— Dotazione di fermate con cartelli informativi e altro materiale	n.d.
— Obbligo di fornire informazioni finanziarie e statistiche	n.d.
— Pubblicità nel «Rutebok for Norge»	0,1 milioni di NOK <sup>(1)</sup>
— Tariffe e riduzioni particolari	30 milioni di NOK annui
— Obbligo di utilizzare stazioni specifiche	13 milioni di NOK annui <sup>(2)</sup>

<sup>(31)</sup> Occorre notare che l'Associazione norvegese dei trasporti ha fornito le stime dei costi aggiuntivi soltanto per taluni obblighi e soltanto per talune aziende; laddove l'informazione non è disponibile l'Autorità ha scritto «n.d.»

Condizioni/Obblighi	Sovraccosti stimati
— Costi in eccedenza dovuti all'uso di itinerari obbligatori in talune aree	0,5 milioni di NOK annui <sup>(3)</sup>
— Ridotta efficienza operativa dovuta agli orari imposti, limitazioni nel numero di partenze e nei periodi di esercizio, soprattutto per tutelare le ferrovie	Non sono fornite stime complessive; l'Associazione norvegese dei trasporti ha riportato il caso in cui un operatore non sia autorizzato ad offrire servizi diurni (nel caso specifico si stima un costo di 0,5 milioni di NOK annui)
— Minori introiti per le restrizioni a servire il mercato, nella maggior parte dei casi per proteggere le linee ferroviarie dalla concorrenza su tragitti analoghi	L'Associazione norvegese dei trasporti ha dichiarato l'impossibilità di effettuare computi realistici delle conseguenze finanziarie; è stato tuttavia detto che i minori introiti sarebbero stati maggiori rispetto al calcolo dei costi in eccedenza riportati in precedenza.

<sup>(1)</sup> In riferimento alla pubblicità della tratta dell'autolinea espresso NOR-WAY.

<sup>(2)</sup> In riferimento all'uso obbligatorio di stazioni ad Oslo, Trondheim, Kristiansand, Arendal, Stavanger, Haugesund, Bergen, Elverum, Fagernes and Otta; le stime fornite riguardano tuttavia solo le tariffe praticate agli utenti alle stazioni di Oslo e in parte di Trondheim.

<sup>(3)</sup> Sono state fornite stime soltanto per le linee a lungo raggio dirette a sud e ad ovest e in partenza da Oslo. Le stime dei sovraccosti riguardano soltanto questi itinerari. È stato tuttavia indicato che anche in altre aree i costi sarebbero analoghi, soprattutto nelle grandi aree urbane. A tale riguardo, si fa riferimento alla perdita di introiti derivanti dal divieto di servire i centri cittadini, senza tuttavia fornire stime a proposito.

Oltre a queste stime, l'Associazione norvegese dei trasporti ha illustrato a titolo esemplificativo i casi di talune società di autolinee espresso e le condizioni in cui alcuni itinerari sono gestiti.

L'Associazione norvegese dei trasporti ha sottolineato l'importanza delle linee norvegesi di autobus espresso per i distretti più lontani e scarsamente popolati della Norvegia ove non sono disponibili trasporti pubblici alternativi.

Infine, l'Associazione norvegese dei trasporti ha sostenuto che una decisione dell'Autorità che dichiarasse incompatibile con l'accordo SEE il regime di compensazione per un gruppo di autolinee autorizzate sembrerebbe violare l'articolo 61 ed eventualmente l'articolo 59 dell'accordo SEE nonché l'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio sulle regole di concorrenza nel settore dei trasporti <sup>(32)</sup>. Inoltre, l'Associazione norvegese dei trasporti richiama l'attenzione dell'Autorità sul fatto che secondo la proposta modificata di un nuovo regolamento relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna <sup>(33)</sup>, le norme sul computo degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 1 dell'allegato I non si applicano alle eccezioni riguardanti, in tutto o in parte, gli effetti finanziari delle accise sui carburanti. In tal modo, la Commissione europea intenderebbe sottrarre la questione dell'imposta sui carburanti alle norme che governano la compensazione degli obblighi di servizio pubblico. L'Associazione norvegese dei trasporti lo considera un elemento importante di cui tener conto nella presente indagine.

#### e) Osservazioni del ricorrente

Secondo il ricorrente, le autolinee «non sovvenzionate» non sono soggette ad obblighi di servizio pubblico. In particolare, sui tragitti serviti anche dalla ferrovia, sarebbero le linee ferroviarie a fornire i servizi di trasporto nell'interesse pubblico. Non sussiste dunque alcuna esigenza ulteriore di autobus espresso su questi tragitti.

<sup>(32)</sup> Regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio, del 19 luglio 1968, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, 23.07.1968, pag 1).

<sup>(33)</sup> COM (2002) 107 def. del 21.2.2002.

## 4. COMPATIBILITÀ DEL REGIME DI COMPENSAZIONE IN BASE ALLE LINEE GUIDA IN MATERIA AMBIENTALE

a) *Parere dell'Autorità espresso nella decisione di apertura*

Nella decisione di apertura l'Autorità ha dichiarato che le autorità norvegesi non hanno dimostrato che il regime di compensazione persegue obiettivi ambientali relativamente al livello di compensazione, alla natura provvisoria e decrescente dell'aiuto nonché alla necessità dell'aiuto per controbilanciare perdite di competitività.

(1) *Eventuale compensazione eccessiva*

Nella decisione di apertura, l'Autorità ha riconosciuto che «una diminuzione della compensazione rispetto all'agevolazione precedentemente concessa con la deroga dal prelievo «autodiesel» potrebbe indicare che la compensazione rimane al di sotto dei costi derivanti dal suddetto prelievo». L'Autorità ha tuttavia ritenuto di non poter escludere che gli operatori che ricevono pagamenti in virtù del regime possano beneficiare di una compensazione che eccede gli effettivi costi derivanti dal prelievo «autodiesel».

(2) *Effetto incentivante: natura provvisoria e decrescente del regime di compensazione*

Per quanto riguarda la natura provvisoria del regime di compensazione, nella decisione di apertura l'Autorità ha osservato che il regime non prevede alcun limite di tempo. Per quanto riguarda gli effetti incentivanti del regime di compensazione, l'Autorità ha espresso il timore che, «... non sussiste un chiaro segnale dell'intenzione di ridurre in futuro l'aiuto da parte dello stato che obbligherebbe le società di autolinee a ridurre il loro consumo di carburante».

L'Autorità ha altresì osservato che le autorità norvegesi non hanno trasmesso le «... informazioni che avrebbero consentito all'Autorità di accertare che la compensazione concessa nel quadro del regime, sia costantemente diminuita dalla sua introduzione e rispetto alla situazione esistente prima della soppressione della esenzione fiscale nel 1999».

Infine, l'Autorità ha espresso il timore che «... senza informazioni sul livello di compensazione concesso nel quadro del suddetto regime, è difficile accertare se e in che misura tale regime costituisca un incentivo sufficiente».

(3) *Necessità di controbilanciare perdite di competitività*

Per quanto riguarda il regime di compensazione a favore delle società di autolinee cosiddette «non sovvenzionate» rispetto a quelle «sovvenzionate», entrambe impegnate nella fornitura di servizi regolari di trasporto, nella decisione di apertura l'Autorità ha osservato che, in base alla proposta iniziale del governo sulle cosiddette «tasse verdi», le società di autolinee «non sovvenzionate» erano giudicate in grado di coprire i maggiori costi tramite un aumento del prezzo dei biglietti oppure tramite la riduzione degli utili. Per questo motivo l'Autorità nutreva seri dubbi circa la necessità di adottare il regime di compensazione in questione.

b) *Osservazioni del governo norvegese*(1) *Eventuale compensazione eccessiva*

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione si limitava ai sovraccosti connessi all'introduzione del prelievo «autodiesel». Inoltre, le autorità norvegesi hanno informato l'Autorità che l'importo della compensazione era calcolato sulla base del consumo dei veicoli più efficienti in termini energetici. Si sarebbe trattato di compensazione eccessiva soltanto se una società di autolinee espressa avesse utilizzato meno di 0,31 litri al chilometro. Ogni importo stanziato nel quadro del regime che superasse l'importo necessario a compensare il consumo calcolato sui veicoli più efficienti non sarebbe stato versato. Inoltre, il governo norvegese ha sottolineato che le società di autolinee sostenevano costi, quali quelli per le tratte di assistenza e di attestamento, che erano soltanto parzialmente compensati.

Per quanto riguarda il livello di compensazione concesso nel quadro del regime di compensazione in questione, le autorità norvegesi hanno trasmesso le seguenti cifre:

Tabella 2

		1998	1999	2000	2001	2002
A	Importi erogati in base al capitolo 1330, voce 71 (in NOK)	n.d.	71 milioni	75,4 milioni	50 milioni	29 milioni
B	Importi effettivamente spesi (in NOK)	n.d.	64 milioni	66 milioni (stima)	50 milioni (stima)	29 milioni (stima)
C	Introiti dal prelievo «autodiesel» soltanto in rapporto ai servizi regolari di trasporto passeggeri forniti da società di autolinee «non sovvenzionate» (in NOK) (IVA inclusa)	n.d.	Più di 64 milioni	Più di 66 milioni	Più di 53 milioni	Più di 51 milioni
D=B/C	Compensazione erogata come percentuale dell'entrata derivante dal prelievo «autodiesel»	n.d.	Meno del 100 %	Meno del 100 %	Meno del 100 %	Meno del 100 %
E	Consumo di «autodiesel» (litri per km) <sup>(1)</sup>	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)	0,315 (stima)
F	Prelievo «autodiesel» (in NOK per litro) IVA esclusa	3,43	3,54	3,74 (dal 1° luglio: 3,54)	3,04 (dal 1° luglio: 2,72)	2,77
	Prelievo «autodiesel» (in NOK per litro) IVA inclusa	4,22	4,35	4,6 (dal 1° luglio: 4,35)	3,77 (dal 1° luglio: 3,37)	3,43
G	Compensazione (in NOK per chilometro)	n.d.	1,37	1,41	1,07 (stima)	0,02 (stima)

<sup>(1)</sup> Secondo il governo norvegese, queste cifre rappresentano il consumo dei veicoli più efficienti.

## (2) Necessità di controbilanciare perdite di competitività

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione è necessario per mantenere la competitività delle società di autolinee che forniscono servizi regolari di trasporto passeggeri. Secondo le autorità norvegesi, l'esperienza acquisita negli ultimi anni dimostrato che un trasporto pubblico di portata sufficiente a competere efficacemente con il trasporto privato non può sostenersi senza il contributo sostanziale dei fondi pubblici. Si è ritenuto importante non indebolire la competitività del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato.

Il governo norvegese ha sostenuto che, contrariamente a quanto dichiarato nella proposta iniziale <sup>(34)</sup>, gli introiti di questi operatori non sono sufficienti ad assorbire i maggiori costi. In riferimento alla decisione del Parlamento norvegese si pensava che l'abolizione della precedente esenzione dal prelievo «autodiesel» potesse cambiare la redditività commerciale di molti itinerari regolari, con la conseguenza che tratte «non sovvenzionate» precedentemente operative con scarsi margini di profitto sarebbero state soppresse. Così come per gli altri itinerari, le tariffe dei biglietti avrebbero dovuto aumentare con il rischio che i clienti ricorressero al trasporto privato. È stato altresì messo in evidenza che un aumento dei prezzi non era considerato accettabile dal punto di vista della fornitura di trasporti pubblici a prezzi accessibili.

A tale proposito, il governo norvegese ha fatto riferimento ad una valutazione della situazione competitiva degli autobus espresso <sup>(35)</sup>. Rispetto a quattro itinerari scelti (segnatamente, Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordekspressen e TIMEkspressen), il governo norvegese ha dichiarato che dalla valutazione emerge che la percentuale di passeggeri che in alternativa ricorrerebbero all'auto privata come guidatore o passeggero sarebbe in media del 47 % circa.

Il governo norvegese ha sostenuto che i costi relativi all'impiego dell'automobile privata non hanno al momento rappresentato i costi esterni generati da questo mezzo di trasporto.

Per quanto concerne l'aumento dei costi dovuto all'abolizione dell'esenzione fiscale, il governo norvegese ha trasmesso alcune informazioni che consentono di confrontare fra loro i costi sostenuti con il precedente quadro giuridico, vale a dire con l'esenzione dal prelievo «autodiesel» nel 1998, e i costi con il nuovo quadro giuridico, vale a dire dopo l'abolizione dell'esenzione, segnatamente dal 1° gennaio 1999. Secondo le autorità norvegesi, il prezzo medio dell'autodiesel dai dettaglianti era di 4,38 NOK (IVA inclusa) al litro nel 1998, mentre era di 8,27 NOK (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel») nel 1999. Il costo per chilometro era rispettivamente di 1,38 NOK nel 1998 e di 2,61 NOK nel 1999 (il costo per chilometro è stato calcolato sulla base del consumo di 0,315 litri per chilometro).

**c) Osservazioni del ricorrente**

Il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione rimborserebbe 0,45 litri per chilometro, superando presumibilmente il consumo reale.

**d) Osservazioni dell'Associazione norvegese dei trasporti**

Secondo le informazioni trasmesse dall'Associazione norvegese delle imprese di trasporto, a cui il governo norvegese ha fatto riferimento, i costi complessivi per chilometro potrebbero essere stimati in 12 NOK (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel»). Ciò implicherebbe che il costo del carburante nel 1998 (IVA inclusa ma senza prelievo «autodiesel») poteva attestarsi a circa il 12 % dei costi complessivi, mentre il costo dei carburanti nel 1999 (IVA inclusa e compreso il prelievo «autodiesel») poteva essere stimato in circa il 20 % dei costi complessivi.

**e) Osservazioni relative alla pariteticità all'interno del SEE**

Il governo norvegese e l'Associazione norvegese dei trasporti hanno sostenuto che il regime di compensazione in Norvegia sarebbe assimilabile alle deroghe dall'imposta sugli oli minerali a favore dei trasporti pubblici locali di passeggeri all'interno dell'Unione europea. Tali deroghe sono previste dalla direttiva CE sugli oli minerali <sup>(36)</sup> e dalla recente decisione del Consiglio europeo del 12 marzo 2001 <sup>(37)</sup>. Inoltre, il governo norvegese ha sostenuto che la particolare topografia della Norvegia e il fatto che, rispetto ad altri paesi europei, la popolazione risulta molto disseminata, richiederebbero disposizioni particolari nel settore dei trasporti pubblici. Nelle aree remote del paese, sarebbe difficile mantenere i trasporti pubblici a fini commerciali.

<sup>(34)</sup> Cfr. la proposta del governo norvegese per il bilancio statale per il 1999 (St.prp. nr.1 (1998-1999)), che dà seguito alle proposte contenute nel disegno di legge del Parlamento sulle tasse verdi (St.prp. nr. 54 (1997-98)).

<sup>(35)</sup> «Evaluering av konkurranseflater for ekspressbusruiter», Hjellnes COWI AS, luglio 1999.

<sup>(36)</sup> Nell'ambito della Comunità europea, sono due le direttive sugli oli minerali: la direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12) e direttiva 92/82/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa al ravvicinamento delle aliquote di accisa sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 19).

<sup>(37)</sup> Decisione del Consiglio CE, del 12 marzo 2001, relativa alle riduzioni delle aliquote d'accisa e alle esenzioni dall'accisa su determinati oli minerali utilizzati per fini specifici (GU L 84 del 23.03.2001, pag. 23).

Nella lettera dell'8 maggio 2002, il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione in Norvegia non può essere considerato un'esenzione accettabile ai sensi della direttiva 92/81/CEE<sup>(38)</sup> del Consiglio. A tale proposito, il ricorrente ha ritenuto che la compensazione non dipenda dalla quantità di carburante effettivamente consumata, ma piuttosto dai chilometri del tragitto: questo non terrebbe conto del fatto che la quantità di carburante utilizzata vari notevolmente in funzione della velocità, della stagione, delle condizioni stradali ecc. Il ricorrente mette inoltre in evidenza il fatto che, secondo la direttiva, le esenzioni possono essere soltanto autorizzate se non danno origine a distorsioni della concorrenza.

## II. VALUTAZIONE

### A. AIUTO DI STATO AI SENSI DELL'ARTICOLO 61, PARAGRAFO 1 DELL'ACCORDO SEE

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 incidano sugli scambi fra parti contraenti, gli aiuti concessi da Stati membri della Comunità, da Stati EFTA o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

Le misure di sostegno previste dal regime di compensazione sono finanziate dal bilancio dello Stato (cfr. bilancio dello Stato, capitolo 1330, voce 71: sussidi per le società di autolinee espresso, «Tilskudd til ekspressbusser»). Discende dalla giurisprudenza che le misure che attenuano gli oneri normalmente inclusi nel bilancio di un'impresa costituiscono un aiuto di Stato<sup>(39)</sup>. Le società di autolinee che rientrano nel regime di compensazione ricevono un beneficio finanziario che riduce i costi d'impresa ordinari (vale a dire i costi connessi al prelievo «autodiesel»), offrendo loro un vantaggio sui concorrenti.

L'Autorità è del parere che tale valutazione non sia contraddetta dalle conclusioni della Corte di giustizia nella sentenza «Ferring»<sup>(40)</sup>. In quella sentenza, la Corte ha sostenuto che le misure fiscali che hanno l'effetto di esentare taluni operatori dalla tassa in questione e che corrispondono ai costi aggiuntivi effettivamente sostenuti dagli stessi per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico possono essere considerate una contropartita per il servizio reso e, pertanto, una misura che non configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92 del trattato CE (ora articolo 87 CE). La Corte ha altresì dichiarato che, purché sia soddisfatta la condizione di equivalenza tra l'esonero concesso e i costi aggiuntivi gli operatori in questione non beneficiano di un vantaggio effettivo ai fini dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE (ora articolo 87 CE) in quanto la misura di cui trattasi ha come solo effetto di mettere gli operatori attivi sullo stesso mercato in condizioni di concorrenza comparabili.

Viste le norme specifiche del settore dei trasporti (in particolare, l'articolo 49 dell'accordo SEE e il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio), non è automatico che si possano applicare le conclusioni di tale sentenza al settore dei trasporti. La questione se qualificare come aiuto di Stato un contributo pubblico al trasporto regolare di passeggeri è attualmente pendente dinanzi alla Corte di giustizia<sup>(41)</sup>.

Inoltre, e come è spiegato in termini puntuali in seguito, il governo norvegese non ha, secondo l'Autorità, dimostrato se e in che misura le società di autolinee che beneficiano del regime di compensazione sono soggette ad obblighi di servizio pubblico che si tradurrebbero in un eventuale vantaggio competitivo rispetto ad altre società di autolinee (commerciali). Inoltre, l'Autorità non ha ritenuto ammissibile che i pagamenti erogati alle società di autolinee espresso si limitino ai costi aggiuntivi connessi ai presunti obblighi di servizio pubblico. Infatti, il regime di compensazione come tale non fornisce alcuna connessione fra i possibili obblighi di servizio pubblico e la compensazione. Ne consegue che l'Autorità non può escludere che il sostegno finanziario concesso nel quadro del regime di compensazione possa conferire agli operatori che ne hanno titolo un reale vantaggio economico soggetto alle norme sugli aiuti di Stato previsti dall'accordo SEE.

<sup>(38)</sup> Direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU L 316 del 31.10.1992, pag. 12).

<sup>(39)</sup> Sentenza della Corte di giustizia, causa C-387/92 Banco Exterior de España [Racc. 1994 pag. I-877], punto 13 e causa C-75/97 Belgium/Commissione [Racc. 1999, pag. I-3671, punto 23].

<sup>(40)</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2001, causa C-53/00, Ferring SA/ACCOSS [Racc. 2001, pag. I-9067, punti 27 and 29].

<sup>(41)</sup> Causa C-280/00, «Altmark Trans GmbH»; domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte di giustizia: GU C 273 del 23.9.2000, pag. 8.

Il regime di aiuto è altresì specifico in quanto favorisce soltanto le imprese del settore dei trasporti.

Per essere oggetto dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE, una misura deve altresì avere effetti distorsivi della concorrenza e incidere sugli scambi fra gli Stati SEE. Allorché un aiuto finanziario concesso dallo Stato rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto<sup>(42)</sup>. Secondo una recente sentenza della Corte, «... in materia di aiuti di Stato, perché un aiuto sia idoneo a incidere sugli scambi tra gli Stati membri è sufficiente che il mercato in questione sia aperto, anche parzialmente, alla concorrenza»<sup>(43)</sup>.

Per quanto concerne i possibili effettivi distorsivi del contributo statale concesso nel quadro del regime di compensazione, l'Autorità richiama le norme giuridiche applicabili al trasporto di passeggeri. L'accesso al mercato internazionale del trasporto di persone è reso possibile dal regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus<sup>(44)</sup>. I diritti di cabotaggio sono stati introdotti dal regolamento (CEE) n. 2454/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, che fissa le condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali su strada di persone in uno Stato membro<sup>(45)</sup>, in seguito sostituito dal regolamento (CEE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, sullo stesso tema<sup>(46)</sup>.

In base al regolamento (CEE) n. 12/98 del Consiglio, il trasporto di cabotaggio su strada di passeggeri, ad eccezione dei servizi regolari nazionali, è liberalizzato dal 1° gennaio 1996. Tali disposizioni hanno aperto il mercato alla concorrenza dei servizi occasionali, dei servizi regolari specializzati e dei servizi regolari prestati nel corso di un servizio regolare internazionale.

Da un'analisi del mercato del trasporto di passeggeri condotta dalla Commissione europea risulta che il mercato dei trasporti pubblici all'interno della CE si sta gradualmente aprendo alla concorrenza. In riferimento a undici dei quindici Stati membri, la Commissione europea osserva che sono state introdotte norme legislative o disposizioni amministrative a tutela della concorrenza in almeno una parte dei mercati del trasporto urbano, regionale e interregionale mediante autobus<sup>(47)</sup>.

Inoltre, l'analisi della Commissione europea fa riferimento alle norme sugli appalti pubblici e in particolare alla legislazione nazionale degli Stati membri CE, che potenzierebbe l'accesso all'ampio mercato CE/SEE. Infine, la Commissione europea fa osservare che le imprese di trasporto hanno manifestato un sempre maggior interesse ad entrare nei mercati nazionali di altri paesi, acquisendo già, in certa misura, quote di società di autolinee nazionali o effettuando il trasporto pubblico al di fuori dei propri mercati<sup>(48)</sup>.

Come l'Autorità ha già evidenziato nella decisione di apertura, le società di autolinee espresso prestano sia servizi regolari che servizi occasionali. Pertanto, esiste il rischio che un intervento dello Stato nel quadro del regime di compensazione possa essere utilizzato dalle società di autolinee espresso per i servizi occasionali di trasporto. Inoltre, anche se riguarda il mercato dei servizi regolari di trasporto passeggeri, il contributo dello Stato concesso nel quadro del regime di compensazione può essere utilizzato dagli operatori che ne possono beneficiare per fornire analoghi servizi all'estero in paesi che hanno aperto quel segmento di mercato alla concorrenza.

<sup>(42)</sup> Causa 730/79, Philip Morris/Commissione [Racc. 1980, pag. 2671, punto 11].

<sup>(43)</sup> Sentenza del 4 aprile 2001, causa T-288/91, Regione Friuli Venezia Giulia/Commissione, [Racc. 2001, pag. II-1169, punto 95].

<sup>(44)</sup> GU L 74 del 20.3.1992, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XIII, punto 32.

<sup>(45)</sup> GU L 251 del 29.8.1992, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XIII, punto 33a.

<sup>(46)</sup> GU L 004 dell'8.1.1998, pag. 10; incorporato nell'accordo SEE all'allegato XII, punto 33b.

<sup>(47)</sup> Cfr. prima proposta della Commissione europea di regolamento relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna, COM (2000) 7 def. del 26.7.2000, in particolare, pag. 4 della relazione: [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en\\_500PC0007.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2000/en_500PC0007.pdf). In base alle informazioni contenute nella suddetta relazione, in particolare, la Danimarca, la Finlandia e la Svezia hanno già aperto i rispettivi mercati dei trasporti.

<sup>(48)</sup> L'Autorità fa osservare che le società norvegesi impegnate in attività di trasporto con autobus hanno acquisito imprese straniere che forniscono servizi di trasporto, cfr. ad es. la decisione della Commissione del 10 dicembre 1999 (Causa COMP/M.1768-SCHOYEN/GOLDMAN SACHS/SWEBUS) che dichiara la compatibilità con il mercato comune di una concentrazione fra inter alia la società norvegese Schoyen, impegnata, in particolare, nelle attività di trasporto con autobus e la società svedese Swibus, impegnata nella fornitura di trasporti con autobus, pubblicata nella GU C 11 del 14.1.2000, pag. 6.

Queste circostanze di per sé portano alla conclusione che il regime di compensazione che concede aiuti alle imprese che effettuano trasporti regolari di passeggeri a livello locale, regionale e interregionale deve essere considerato in grado di distorcere la concorrenza e di incidere sugli scambi ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

Tale conclusione è altresì in linea con la prassi della Commissione europea nel settore <sup>(49)</sup>.

Inoltre, l'Autorità osserva che le informazioni trasmesse dal governo norvegese nonché le informazioni e le osservazioni trasmesse dai terzi interessati nel corso del procedimento di indagine formale indicano che la compensazione concessa alle società di autolinee «non sovvenzionate» distorce effettivamente la concorrenza e incide sugli scambi.

Anzitutto, le informazioni trasmesse nel corso del procedimento di indagine formale ha dimostrato che quasi il 50 % degli operatori ammissibili al regime di compensazione ha fornito servizi sia regolari che occasionali. Di conseguenza, qualsiasi beneficio finanziario concesso alle società di autolinee espresso per l'attività di trasporto regolare di passeggeri potrebbe essere destinato ad altri settori commerciali quali la fornitura di servizi occasionali di trasporto.

In secondo luogo, l'Autorità non può escludere che, almeno su alcuni itinerari, i servizi regolari e occasionali siano in concorrenza reciproca. Per quanto riguarda la concorrenza fra i servizi di autobus regolari e occasionali, il governo norvegese ha sostenuto che i trasporti di passeggeri occasionali e regolari hanno costituito due mercati distinti proprio a causa delle differenze del quadro giuridico in base a cui vengono effettuati. L'Autorità osserva tuttavia che l'effettiva portata della concorrenza fra i servizi regolari e quelli occasionali non può essere determinata in modo astratto. Il fatto che entrambi i tipi di servizio siano o meno in concorrenza reciproca può essere stabilito soltanto sulla base di singoli itinerari e di circostanze individuali, quali le distanze, l'ubicazione ecc..

Sulla base delle informazioni trasmesse dal governo norvegese e delle relative osservazioni in merito alle asserzioni del ricorrente al riguardo, l'Autorità osserva che sembrerebbero esserci alcuni itinerari serviti sia da servizi regolari che occasionali. Questo sembrerebbe essere il caso, in particolare, in cui la destinazione finale sia una meta turistica o una stazione sciistica o in cui le attrazioni turistiche sono ubicate su un tragitto specifico. Inoltre, dai dati trasmessi emerge che gli operatori che forniscono servizi di trasporto regolari sono stati autorizzati a trasportare gruppi di passeggeri verso mete turistiche specifiche.

Il mercato dei servizi occasionali (nonché del trasporto di merci/colli) è del tutto liberalizzato. Pertanto, il contributo dello Stato che può avere effetti distorsivi sulla concorrenza su tale mercato può altresì incidere sugli scambi. Inoltre, il contributo dello Stato può anche incidere sugli scambi relativamente alla fornitura di servizi regolari di trasporto. Il fatto che operatori stranieri che forniscono trasporti regolari internazionali in Norvegia possano beneficiare egualmente del regime di compensazione in questione non esclude effetti sugli scambi, in quanto gli operatori che beneficiano del regime di compensazione possono trarre vantaggio dell'apertura del mercato in altri Stati del SEE e fornire trasporti regolari al di fuori della Norvegia.

L'Autorità conclude pertanto che il regime di compensazione in questione è in grado di distorcere la concorrenza e di incidere sugli scambi fra le parti contraenti l'accordo SEE.

Sulla base di quanto sopra enunciato, l'Autorità conclude che il regime di compensazione in questione costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

<sup>(49)</sup> Cfr. decisione della Commissione europea sulla prosecuzione della riforma dell'imposta ecologica, aiuto di Stato 575/A/99 — Germania, e la più recente decisione della Commissione relativa alla prosecuzione di queste misure oltre il marzo 2001, aiuto di Stato 449/2001 — Germania e la più recente decisione della Commissione nell'aiuto di Stato 588/2002 — Regno Unito relativo ad un regime di aiuti per i servizi di autobus su lunghe distanze.

## B. REQUISITO DELLA NOTIFICA E OBBLIGO DI STANDSTILL

Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza, «l'Autorità di vigilanza EFTA deve essere informata, entro un termine sufficiente per consentirle di presentare le proprie osservazioni, su eventuali piani di concedere o modificare un aiuto... Lo Stato interessato non adotta le misure proposte finché la procedura avviata non abbia portato ad una decisione finale».

Il requisito della notifica e l'obbligo di standstill riguardano un «nuovo aiuto». D'altro canto, un «aiuto esistente» può essere erogato finché l'Autorità non lo giudica incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE. In base al punto 7.2 del capitolo 7 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, un «aiuto esistente» è definito come aiuto «pre-SEE» (vale a dire assimilabile ad un «regime d'aiuto già operativo al momento di entrata in vigore dell'accordo SEE») e quindi autorizzato.

Nel decidere se un regime di aiuti debba o meno essere considerato come «nuovo aiuto» o «aiuto esistente», l'Autorità esamina le pertinenti disposizioni giuridiche che disciplinano l'aiuto in questione e in particolare l'entrata in vigore delle stesse. L'Autorità non è obbligata a svolgere un'analisi economica della misura in questione in rapporto a regimi d'aiuto già operativi anteriormente all'introduzione delle nuove norme giuridiche.

Tale posizione è confermata dalla giurisprudenza della Corte di giustizia.

Secondo la Corte di giustizia nella causa «Namur-Les Assurances»... la comparsa di un nuovo aiuto o la modifica di un aiuto esistente non può, qualora l'aiuto risulti da disposizioni di legge precedenti che non vengono modificate, essere valutata in base all'entità dell'aiuto e in particolare in base al suo importo finanziario in ogni momento della vita dell'impresa. Un aiuto può essere qualificato come nuovo aiuto o modifica di aiuto esistente in riferimento alle disposizioni che lo prevedono, alle loro modalità e ai loro limiti» <sup>(50)</sup> (cfr. parti sottolineate)

Il fatto che la precedente esenzione fiscale, fondata sulle decisioni adottate ai sensi della legge norvegese in materia di accise, sia stata abolita e che un nuovo regime di compensazione sia stato attuato è sufficiente a trasformare questo regime di compensazione in un «nuovo aiuto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza.

Inoltre, l'Autorità è del parere che il regime di compensazione introdotto nel 1999 contenga disposizioni relative alla portata delle attività sovvenzionabili e, in particolare, al calcolo della compensazione, che sono come tali sostanzialmente differenti dalle precedenti norme che disciplinavano l'esenzione fiscale. A tale riguardo, l'Autorità osserva, in particolare, che se la precedente esenzione dal prelievo «autodiesel» assicurava che i benefici derivanti dall'esenzione fiscale fossero, per definizione, pari ai costi derivanti dal prelievo «autodiesel», il regime di compensazione introdotto successivamente non garantisce che gli operatori non possano ricevere più dei costi effettivamente sostenuti per il prelievo «autodiesel». Il regime di compensazione comporta il rischio di compensazione eccessiva, poiché l'importo della compensazione non è collegato ai costi effettivi dell'autodiesel sostenuti dagli operatori interessati ma è determinato in base ai chilometri percorsi dagli operatori che richiedono il contributo statale nel quadro del regime <sup>(51)</sup>.

Secondo l'Autorità, il regime di compensazione non era esente dal requisito di notifica ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio in quanto le condizioni del regolamento non sono state rispettate <sup>(52)</sup>.

<sup>(50)</sup> Sentenza della Corte del 9 agosto 1994, causa C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit SA*, [Racc. 1994, pag. I-3829, punto 28].

<sup>(51)</sup> Tale questione sarà discussa in seguito in maggior dettaglio.

<sup>(52)</sup> Per una valutazione particolareggiata del regime di compensazione ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, cfr. oltre.

L'Autorità conclude pertanto che il regime di compensazione introdotto nel 1999 costituisce un «nuovo aiuto» che, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza avrebbe dovuto essere preventivamente notificato all'Autorità <sup>(53)</sup>.

Poiché il regime di compensazione in questione non è stato preventivamente notificato all'Autorità, esso è considerato un «aiuto illegale per motivi procedurali», conformemente al capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.

#### C. COMPATIBILITÀ DEL REGIME DI COMPENSAZIONE PER LE AUTOLINEE ESPRESSO

Alla luce degli obiettivi invocati dal governo norvegese, l'Autorità ha preso in esame il regime di compensazione per le società di autolinee «non sovvenzionate» ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (e dell'articolo 49 dell'accordo SEE) e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE in unione con le linee guida in materia ambientale.

#### 1. REGOLAMENTO (CEE) N. 1191/69 DEL CONSIGLIO

##### a) *Condizioni previste dal quadro giuridico*

Ai sensi dell'articolo 49 dell'accordo SEE, «sono compatibili con il presente accordo gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.»

Il regolamento (CEE) n. 1191/69, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile <sup>(54)</sup>, modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991 <sup>(55)</sup>, e incorporato nell'accordo SEE, fissa le norme in base a cui i pagamenti compensativi per obblighi di servizio pubblico possono essere ritenuti compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE.

Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio dichiara la compensazione di obblighi di servizio pubblico compatibile ed esente dal requisito di preventiva notifica qualora gli obblighi siano imposti e l'importo della compensazione sia determinato in base al regolamento.

Gli obblighi di servizio pubblico nel senso inteso dal regolamento sono definiti ed enumerati nell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Dall'articolo 2 del regolamento discende che tali obblighi possono giustificare una compensazione soltanto se è possibile stabilire che sono stati imposti agli operatori in contrasto con i loro interessi commerciali.

Inoltre, per garantire adeguati servizi di trasporto, l'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio consente agli Stati EFTA di mantenere gli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dell'interesse pubblico e del possibile ricorso ad altre forme di trasporto. Le imprese di trasporto possono richiedere alle autorità competenti di sopprimere tali obblighi qualora questi ultimi comportino svantaggi economici. L'articolo 6, paragrafo 2 del regolamento impone che la decisione di mantenere gli obblighi di servizio pubblico preveda l'erogazione di una compensazione determinata secondo i metodi comuni di cui agli articoli 10-13 del regolamento.

<sup>(53)</sup> Le conclusioni dell'Autorità sono in linea con la prassi della Commissione europea, ad esempio l'aiuto di Stato n. 1999/99 — Paesi Bassi in merito ad un'agevolazione fiscale per le imprese di trasporti municipali.

<sup>(54)</sup> GU L 156 del 28.6.1969, pag.1; incorporato nell'accordo SEE al punto 4, capitolo I. «Trasporto interno» dell'allegato XIII.

<sup>(55)</sup> GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1; incorporato nell'accordo SEE al punto 4, capitolo I. «Trasporto interno» dell'allegato XIII.

**b) Definizione di obblighi di servizio pubblico**

In primo luogo, l'Autorità non esclude che le condizioni previste dal regolamento norvegese sul trasporto nazionale di passeggeri possano, in linea di principio, configurare obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 2, paragrafi 2-5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

**c) Imposizione di obblighi specifici di servizio pubblico alle società di autolinee «non sovvenzionate»**

L'Autorità è del parere che, sulla base delle informazioni trasmesse, le condizioni previste dal regolamento norvegese sul trasporto nazionale di passeggeri non possano essere considerate vincolanti per le autolinee che beneficiano del regime di compensazione.

Secondo l'Autorità, esiste una notevole differenza fra le società «sovvenzionate» e quelle «non sovvenzionate» che richiedono una valutazione distinta ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Tale differenza discende dal quadro giuridico previsto dal diritto norvegese. Le società «sovvenzionate» sono state scelte per fornire servizi regolari di trasporto passeggeri mediante un bando di gara in cui le autorità competenti specificano le condizioni secondo cui gli operatori sono invitati a fornire i servizi di trasporto. Gli operatori selezionati ricevono un contributo diretto dallo Stato sotto forma di compensazione dei costi derivanti dalla fornitura dei servizi di trasporto al livello specificato nel bando di gara. La sottoscrizione da parte degli operatori selezionati in base alla gara di un contratto che conferisce loro il diritto di operare su un determinato itinerario in base ad obblighi prestabiliti potrebbe essere considerata alla stregua di una decisione in base a cui all'operatore selezionato sono imposti obblighi specifici di servizio pubblico. D'altro canto, gli operatori «non sovvenzionati» si impegnano a prestare servizi regolari di trasporto a prescindere da considerazioni di tipo commerciale. Di conseguenza, in base al diritto norvegese, tali operatori non hanno titolo a ricevere il sostegno diretto dello Stato per la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri su questi itinerari.

L'Autorità è del parere che la licenza concessa dalle autorità competenti alle autolinee «non sovvenzionate» per fornire servizi regolari di trasporto passeggeri su taluni itinerari non possa essere considerata alla stregua della decisione prescritta dagli articoli 3 e 6 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Secondo l'Autorità, la licenza rappresenta il prerequisito per la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri piuttosto che una decisione in base a cui la fornitura di tali servizi è imposta a questi operatori. Benché la licenza concessa a tali società di autolinee comporti l'obbligo di soddisfare le condizioni contenute nella legge sui trasporti e nel regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri, queste condizioni non configurano necessariamente obblighi di servizio pubblico imposti agli operatori interessati, poiché questi operatori hanno presentato domanda di licenza per svolgere tali servizi regolari di trasporto a prescindere da considerazioni di tipo commerciale. Inoltre, l'Autorità osserva che il livello di servizio risulta in larga misura determinato dalle stesse società di autolinee che richiedono una licenza per poter svolgere servizi regolari di trasporto passeggeri su un dato itinerario piuttosto che dalle autorità pubbliche<sup>(56)</sup>.

L'Autorità è consapevole che le domande di licenza per particolari itinerari e il livello di servizio offerto dalle imprese di trasporto e riportato nella licenza sono legittimati dal quadro giuridico che prevede la compensazione (parziale) degli operatori in questione<sup>(57)</sup> per i costi connessi al prelievo «autodiesel». Non si può escludere che le considerazioni di natura commerciale che stanno alla base della richiesta di licenza a svolgere servizi regolari di trasporto passeggeri mutino qualora le autolinee debbano sostenere (parte dei) i costi dell'«autodiesel».

<sup>(56)</sup> Cfr. ad esempio la decisione della contea Møre e Romsdal County del 6 febbraio 2002 nonché la decisione della contea di Buskerud del 22 agosto 2001. Entrambe le decisioni sono disponibili su Internet.

<sup>(57)</sup> Nel caso in cui abbiano richiesto una licenza anteriormente al 1° gennaio 1999, gli operatori sono del tutto esentati dal pagamento del prelievo «autodiesel»; per contro, qualora le licenze siano state rilasciate dopo tale data, gli operatori sono, in linea di principio, soggetti al prelievo «autodiesel», pur avendo nel contempo titolo alla compensazione prevista dal regime in questione e risultando quindi soltanto parzialmente sgravati dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel».

L'Autorità osserva inoltre che le disposizioni giuridiche in materia (cfr. § 19 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri) sembrerebbero offrire alle imprese la possibilità di richiedere la soppressione dei servizi di trasporto su un particolare itinerario o il cambiamento delle condizioni di fornitura degli stessi. Sulla base di tale richiesta, le autorità competenti potrebbero imporre obblighi di servizio pubblico agli operatori in questione nel caso in cui il mantenimento dei servizi di trasporto su tale itinerario sia ritenuto di interesse pubblico. La richiesta di tale prestazione avrebbe consentito alle autorità norvegesi di stabilire quali itinerari dovessero essere considerati di interesse pubblico e quali condizioni e obblighi dovessero essere imposti agli operatori interessati al fine di assicurare un livello di servizio che gli operatori non avrebbero offerto al di là di un interesse commerciale.

L'Autorità fa notare, tuttavia, che nel caso di specie tale disposizione non è stata applicata. Di conseguenza, l'Autorità ritiene che non vi sia stata alcuna decisione da parte delle competenti autorità pubbliche di imporre obblighi di servizio pubblico a specifici operatori.

**d) *Determinazione dei sovraccosti rispetto ai costi sostenuti dalle società di autolinee «non sovvenzionate» al di là degli interessi commerciali.***

L'Autorità è consapevole che il § 19 del regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri possa non essere stato invocato a causa della sussistenza del regime di compensazione. L'Autorità ha pertanto valutato se, sulla base della situazione finanziaria degli operatori, si possa ritenere che le società di autolinee non sovvenzionate si siano fatte carico di obblighi previsti dalla legge sui trasporti e dal regolamento sul trasporto nazionale di passeggeri contrari ai loro interessi commerciali (in particolare, se l'esercizio di taluni itinerari, senza introiti derivanti dal regime di compensazione, determini una perdita).

L'Autorità non esclude che gli operatori che operano su base commerciale (vale a dire, a scopo di lucro) possano beneficiare del contributo statale sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, così come sostenuto dall'Associazione norvegese dei trasporti. Tuttavia, per poter considerare tale contributo statale compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE occorre che siano soddisfatti i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio (in particolare, occorre determinare l'onere netto aggiuntivo prodotto dagli obblighi specifici di servizio pubblico e calcolare di conseguenza l'importo della compensazione).

Secondo i «metodi comuni di compensazione» di cui agli articoli 10-13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, l'importo della compensazione è determinato in base ai sovraccosti connessi a specifici obblighi e condizioni, detratti i benefici. L'applicazione di tale metodo imporrebbe alle autorità competenti di raffrontare la situazione in cui sia soddisfatto l'obbligo di servizio pubblico con quella (reale o ipotetica) in cui l'operatore in questione è libero di fornire il servizio in questione su base puramente commerciale. La determinazione dell'importo della compensazione richiede da parte delle autorità competenti una valutazione caso per caso degli effetti sulle entrate e sulle uscite connessi agli obblighi di servizio pubblico.

A tale riguardo, l'Autorità osserva che il regime di compensazione in questione non prevede una valutazione di questo tipo. Risulta quindi difficile stabilire se il regime di compensazione per le società di autolinee soddisfi i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Inoltre, l'Autorità osserva che le informazioni trasmesse dal governo norvegese e dall'Associazione norvegese dei trasporti non indicano chiaramente i sovraccosti connessi a tutti i presunti obblighi di servizio pubblico né fissano tali sovraccosti per i singoli vettori. A tale riguardo, l'Autorità osserva che per taluni obblighi (come quello incondizionato di trasporto) non sono state comunicate stime riguardanti i sovraccosti. Inoltre, l'Autorità è del parere che alcuni degli obblighi menzionati dal governo norvegese e dall'Associazione norvegese dei trasporti non comportino necessariamente sovraccosti rispetto a quelli di cui gli operatori interessati si farebbero carico per interesse commerciale (ad esempio, il requisito di pubblicizzare adeguatamente le informazioni sugli itinerari). Ulteriori condizioni sembrerebbero altresì essere fonte di introiti aggiuntivi che dovrebbero essere dedotti dai sovraccosti. In ogni caso non sono state trasmesse informazioni su eventuali introiti aggiuntivi connessi agli obblighi cui fa riferimento l'Associazione norvegese dei trasporti.

Di conseguenza, l'Autorità ritiene che il governo norvegese non abbia dimostrato la sussistenza di sovraccosti rispetto a tutti i presunti obblighi di servizio pubblico e a tutti gli operatori presumibilmente soggetti a tali obblighi.

e) **Compensazione limitata ai sovraccosti netti connessi agli obblighi di servizio pubblico**

Il governo norvegese ha sostenuto che il regime di compensazione non può dar luogo ad una compensazione eccessiva delle società di autolinee di espresso in quanto l'importo della compensazione resterebbe inferiore ai costi connessi al prelievo «autodiesel».

Ai fini della valutazione della compatibilità del regime di compensazione ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio è irrilevante se la compensazione copra in parte o per nulla i costi connessi al prelievo «autodiesel», in quanto tali costi sostenuti dalle società di autolinee espresso non sono equiparabili a quelli connessi ai presunti obblighi di servizio pubblico.

Come affermato in precedenza, le informazioni trasmesse contenevano soltanto calcoli approssimativi riguardanti alcuni obblighi e taluni operatori. Specifici obblighi menzionati dall'Associazione norvegese dei trasporti sembrerebbero valere per tutti i servizi regolari (ad esempio quello incondizionato di trasporto, l'impegno di un numero sufficiente di autobus, la pubblicazione nel «Rutebok»), mentre altri non sembrerebbero potersi applicare ad alcuni operatori (ad esempio l'uso di stazioni d'arrivo e partenza e di fermate specifiche, l'obbligo di dotare le fermate di tabelle informative, la priorità accordata a taluni gruppi di passeggeri, l'utilizzo di biglietti e di relative emettitrici approvati dalle autorità competenti) <sup>(58)</sup>.

Pertanto, le condizioni in base a cui sono forniti i servizi regolari di trasporto e gli eventuali sovraccosti (netti) sostenuti dalle società di autolinee interessate possono differire notevolmente da un operatore ad un altro e da un itinerario ad un altro. D'altra parte, l'importo della compensazione è determinato in base all'elaborazione dell'itinerario. L'importo non varia in funzione della sussistenza o meno di obblighi specifici od oneri connessi a tali obblighi.

Di conseguenza, il governo norvegese non ha dimostrato che il contributo statale erogato nel quadro del regime di compensazione non comporta alcuna compensazione eccessiva dei presunti oneri di servizio pubblico sostenuti dagli operatori interessati.

f) **Conclusioni relative alla valutazione in base al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio e osservazioni finali.**

Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude che le condizioni in base a cui le società di autolinee espresso forniscono servizi regolari di trasporto passeggeri non possono in maniera astratta corrispondere ad obblighi di servizio pubblico imposti agli operatori in questione. Inoltre, il governo norvegese non ha dimostrato che i presunti obblighi di servizio pubblico abbiano prodotto sovraccosti (peraltro non quantificati) né che la compensazione a favore delle società di autolinee espresso nel quadro del regime in questione si sia limitata a tali sovraccosti. Pertanto, l'Autorità ritiene che i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio non siano soddisfatti.

Assumendo che il regime di compensazione possa essere valutato direttamente in base all'articolo 49 dell'accordo SEE <sup>(59)</sup>, l'Autorità è del parere che il regime di compensazione non possa ritenersi compatibile con tale disposizione, poiché il governo norvegese non ha dimostrato che la compensazione era necessaria e proporzionata alla prestazione di un servizio pubblico.

<sup>(58)</sup> La differenza nelle condizioni in base a cui sono prestati i servizi di trasporto risulta evidente dalle informazioni fornite dall'Associazione norvegese dei trasporti relativamente al costo degli obblighi di servizio pubblico e alle condizioni riportate nelle singole licenze.

<sup>(59)</sup> A tale riguardo, l'Autorità osserva altresì che, secondo le recenti conclusioni dell'Avvocato generale Léger nella causa «Altmark Trans», non è ammissibile il ricorso alle norme originarie del trattato CE relative al rimborso di servizi inerenti alla nozione di pubblico servizio (cfr. prima conclusione del 19 marzo 2002, punti 114 — 117, non ancora riportata).

L'Autorità intende richiamare l'attenzione sul fatto che la soprariportata conclusione non implica che il trasporto regolare di passeggeri mediante autobus espressi non possa godere di una compensazione per gli oneri connessi agli obblighi di servizio pubblico effettivamente imposti. Per determinare i sovraccosti connessi a tali obblighi e per stabilire la corrispondente compensazione, le autorità competenti dovrebbero valutare individualmente, sulla base delle circostanze relative agli itinerari, se e in che misura agli operatori siano o possano essere imposti obblighi di servizio pubblico. Senza una valutazione di questo tipo da parte delle competenti autorità nazionali, l'Autorità non è in grado di giudicare se il regime di compensazione a favore delle società di autolinee espresso possa ritenersi compatibile con le norme SEE sugli aiuti di Stato.

In ultimo, l'Autorità non è a conoscenza di alcuna decisione della Commissione europea che, sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, autorizzi un aiuto analogo a quello previsto dal regime di compensazione in questione. Al contrario, una recente decisione della Commissione sui contributi a favore dei servizi di autolinee su lunghe distanze del Regno Unito dimostra che la Commissione europea, nel valutare la compatibilità dei pagamenti compensativi per gli obblighi di servizio pubblico in base al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, ha messo in evidenza il rischio di una possibile compensazione eccessiva. La Commissione europea ha ritenuto che il regime di sovvenzioni in questione, che prevede il calcolo delle stesse sulla base del chilometraggio effettuato senza connessione ai costi effettivi sostenuti per gli obblighi di servizio pubblico, non scongiura il rischio di compensazione eccessiva. Soltanto dopo che le autorità britanniche hanno introdotto meccanismi in grado di assicurare che i pagamenti effettuati nel quadro del regime di sovvenzione non possono dar luogo ad una compensazione eccessiva né a livello generale né a livello di singolo operatore che riceve tali pagamenti, la Commissione europea ha giudicato il regime di sovvenzioni conforme ai requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio <sup>(60)</sup>.

## 2. ARTICOLO 61, PARAGRAFO 3, LETTERA (C) DELL'ACCORDO SEE E LINEE GUIDA IN MATERIA AMBIENTALE.

Sulla base delle informazioni aggiuntive fornite dal governo norvegese, l'Autorità ha valutato se il regime di compensazione possa beneficiare di una deroga ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE in rapporto al capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato relativo agli aiuti alla tutela ambientale.

Anzitutto occorre ricordare che, successivamente alla decisione dell'Autorità di aprire il procedimento di indagine formale sono state adottate nuove linee guida in materia ambientale <sup>(61)</sup>.

In base al punto 73 del nuovo capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato, le nuove linee guida si applicano dalla data della loro adozione (vale a dire, dal 23 maggio 2001). In base al punto 74 del nuovo capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato per gli aiuti alla tutela dell'ambiente, qualora l'aiuto sia stato concesso prima dell'adozione delle nuove linee guida, l'Autorità applica le linee guida del 1994 <sup>(62)</sup> per i casi di aiuto non notificato. Se l'aiuto è stato concesso dopo l'adozione delle nuove linee guida, l'Autorità applica queste ultime.

Come affermato in precedenza, il regime di compensazione costituisce un nuovo aiuto che non è stato notificato dal governo norvegese all'Autorità. Si tratta pertanto di un aiuto non notificato ai sensi del punto 74 delle nuove linee guida in materia ambientale.

Di conseguenza, l'Autorità ha preso in esame il regime di compensazione per il periodo dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 in base alle linee guida del 1994 e per il periodo che decorre dal 23 maggio 2001 in base alle nuove linee guida.

<sup>(60)</sup> Aiuto di stato N 588/2002 — Regno Unito.

<sup>(61)</sup> Decisione dell'Autorità del 23 maggio 2001, decisione n. 152/01/COL, pubblicata nella GU L 237 del 6.9.2001, pag. 16.

<sup>(62)</sup> Pubblicate nella GU L 231 del 3.9.1994.

a) **Valutazione del regime di compensazione in base alle linee guida in materia ambientale del 1994**

In base al punto 15.4.3 delle linee guida in materia ambientale del 1994, gli aiuti possono essere autorizzati solo nel caso della gestione dei rifiuti e dell'esenzione dal pagamento di imposte e tasse ambientali. L'applicazione delle condizioni riportate nella Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato implica che, in linea di principio, la compensazione deve limitarsi ai sovraccosti di produzione e che l'aiuto deve essere temporaneo e in linea di massima decrescente, per fornire un incentivo alla riduzione dell'inquinamento o alla rapida introduzione di metodi più efficienti di utilizzazione delle risorse. L'esenzione temporanea dal pagamento di nuove imposte ambientali può essere autorizzata qualora sia necessario compensare perdite di competitività, in particolare a livello internazionale. Un ulteriore fattore da prendere in considerazione è la contropartita che le imprese interessate devono fornire sotto il profilo della riduzione dell'inquinamento da esse prodotto.

(1) *Compensazione limitata ai sovraccosti di produzione*

Nel corso del procedimento di indagine formale, il governo norvegese ha fornito le cifre relative agli importi complessivi erogati nell'ambito del regime di compensazione rispetto agli introiti connessi al prelievo «autodiesel». Queste cifre, che sono aggiornate sulla base delle recenti proposte di bilancio del governo norvegese, sono riportate nella tabella qui di seguito.

Tabella 3

	1998	1999	2000	2001	2002
Pagamenti compensativi (riveduti)	n.d.	64,0 milioni	71,7 milioni	40,8 milioni	29,0 milioni
Introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» (IVA incl.) <sup>(1)</sup>	n.d.	64,0 milioni	66,0 milioni	53,0 milioni	51,0 milioni

<sup>(1)</sup> Queste cifre non rappresentano l'importo effettivo delle entrate derivanti dalla quota «autodiesel» prelevata alle società di autolinee «non sovvenzionate», ma sono calcolate sulla base del consumo dei veicoli più efficienti.

Il governo norvegese ha sostenuto che gli introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» hanno superato gli importi erogati nell'ambito del regime di compensazione. Di conseguenza, il livello generale della compensazione è stato, secondo il governo norvegese, sempre inferiore al 100 %.

A tale proposito, le autorità norvegesi hanno sostenuto che gli introiti derivanti dal prelievo «autodiesel» sarebbero in realtà maggiori dell'importo riportato nella tabella 3. Secondo le autorità norvegesi, l'importo delle entrate comunicato all'Autorità non si basava sulla quota «autodiesel» effettivamente versata dalle società di autolinee «non sovvenzionate», ma era calcolato supponendo che le società di autolinee interessate utilizzassero veicoli più efficienti in termini energetici (con un consumo di 0,315 litri per chilometro). Secondo le autorità norvegesi, le società di autolinee non erano tutte dotate di veicoli di questo tipo. Se gli operatori avessero in realtà consumi di autodiesel più elevati di quanto supposto ai fini del calcolo degli introiti, le cifre relative alle entrate derivanti dal prelievo «autodiesel» sarebbero maggiori. In quel caso, il livello di compensazione e quindi l'intensità dell'aiuto sarebbero in realtà inferiori a quello calcolato sulla base delle cifre presentate dalle autorità norvegesi.

Tuttavia, data la mancanza di informazioni verificabili circa l'esatto importo degli introiti derivanti dalle quote «autodiesel» prelevate alle società di autolinee espresso che beneficiano del regime di compensazione, l'Autorità può soltanto basarsi sulle cifre fornite dal governo norvegese, così come indicato nella tabella soprariportata. In base a queste cifre, il livello della compensazione ammonterebbe al 100 % nel 1999, a circa il 109 % nel 2000 e al 77 % nel 2001. Di conseguenza, il livello di compensazione determinato sulla base delle cifre di cui sopra ammonterebbe in media al 95,3 %, nel periodo 1999-2001.

L'Autorità si rammarica del fatto che le cifre fornite dal governo norvegese non consentano di stabilire l'esatto livello di compensazione. Nonostante le rimanenti incertezze, l'Autorità può, tuttavia, concludere che l'importo dei pagamenti erogati nell'ambito del regime di compensazione si limitava in media ai sovraccosti (vale a dire a quei costi derivanti dal prelievo «autodiesel», IVA inclusa <sup>(63)</sup>). Inoltre, l'Autorità prende atto dell'assicurazione del governo norvegese secondo cui ogni importo stanziato nell'ambito del regime che superasse l'importo necessario a compensare il consumo basato sui veicoli più efficienti non sia stato corrisposto. L'Autorità prende altresì atto della dichiarazione del governo norvegese secondo cui i costi connessi alle tratte di assistenza e di attestamento non siano stati del tutto compensati.

(2) *Deroga temporanea e di natura decrescente dal pagamento di tasse e imposte ambientali in modo da fornire un incentivo alla riduzione dell'inquinamento o alla rapida introduzione di metodi più efficienti di utilizzo delle risorse.*

L'Autorità osserva che il regime di compensazione come tale non è limitato nel tempo. La prosecuzione del regime di compensazione dipende dalle proposte annuali di bilancio del governo norvegese e dalle decisioni annue sul bilancio adottate dal Parlamento norvegese. Tuttavia, la parte del regime di compensazione che deve essere valutata in base alle linee guida in materia ambientale del 1994 è limitata nel tempo, vale a dire, dal 1° gennaio 1999 fino al 22 maggio 2001, pari a circa 2 anni e mezzo <sup>(64)</sup>.

Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, l'Autorità osserva che gli importi stanziati per il regime di compensazione sono diminuiti dal 1999 al 2001 (da 64 milioni di NOK nel 1999 al 40,8 milioni di NOK nel 2001). Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese <sup>(65)</sup>, il livello di compensazione si è ridotto, nel periodo 1999-2001, dal 100 % nel 1999 al 77 % nel 2001. Se si prendesse in considerazione il livello di compensazione derivante dall'applicazione del regime di compensazione nel 2002 (vale a dire il 56,9 %) si osserverebbe una complessiva tendenza al ribasso. A tale riguardo, occorre tuttavia notare che la rigida conformità al principio della degressività non è stata richiesta dalla Commissione europea nella sua prassi <sup>(66)</sup>.

Per contro, il livello di compensazione nel medesimo periodo è risultato molto elevato. Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, il livello medio di compensazione si attestava a 95,3 % <sup>(67)</sup>. Come d'altro canto rilevato, tale percentuale non riflette necessariamente l'effettivo livello di consumo, giacché queste cifre rappresentano calcoli approssimativi basati sul supposto consumo di autodiesel dei soli veicoli più efficienti.

Occorre ribadire che soltanto quando le società fossero state in possesso di un parco autoveicoli composto da unità efficienti in termini energetici la compensazione erogata avrebbe coperto una larga parte dei costi connessi al prelievo «autodiesel». Rispetto alla situazione precedente al 1999, in cui le società di autolinee erano del tutto esentate dal prelievo «autodiesel», è ragionevole presumere che gli operatori fossero incentivati a ridurre i costi addizionali e quindi a sostituire il parco autoveicoli esistente con mezzi più efficienti in termini di consumi. L'Autorità si rammarica del fatto che il governo norvegese non abbia fornito informazioni sul comportamento degli operatori sovvenzionabili dopo l'abolizione dell'esenzione fiscale e l'introduzione del regime di compensazione e in particolare se gli stessi operatori abbiano fatto investimenti in veicoli meno inquinanti. L'Autorità è in ogni caso consapevole che, in base alle linee guida in materia ambientale del 1994, l'aiuto ammissibile non è soggetto ad un tetto prefissato. La prassi della Commissione rispetto alle linee guida del 1994 dimostra che le condizioni relative all'effetto incentivante della misura fiscale in questione sono considerate soddisfatte purché l'esenzione non compensi del tutto l'imposta. In queste circostanze, la Commissione europea ha ritenuto che la stessa imposta abbia offerto ai beneficiari un incentivo per ridurre l'inquinamento da loro prodotto <sup>(68)</sup>.

<sup>(63)</sup> I sovraccosti derivanti dall'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» sono sia il prelievo «autodiesel» come tale che l'IVA sul prelievo. Occorre sottolineare che i sovraccosti non includono l'IVA sull'autodiesel.

<sup>(64)</sup> Cfr. aiuto di Stato NN 75/2002 — Finlandia, in cui la Commissione considerava il requisito relativo alla natura temporanea dell'aiuto poiché la durata del regime in esame ai sensi delle linee guida in materia ambientale del 1994 si limitava a circa 4 anni; cfr. anche l'aiuto di Stato No NN 3/A/2001 e NN 4/A/2001 — Svezia, in cui la Commissione europea afferma che «... la questione se l'aiuto fosse temporaneo diviene irrilevante».

<sup>(65)</sup> Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34.

<sup>(66)</sup> Cfr. decisione della Commissione di cui alla nota 69.

<sup>(67)</sup> Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34.

<sup>(68)</sup> Cfr. ad es. gli aiuti di Stato NN 3/A/2001 e NN/4/2001 — Svezia «Prosecuzione del regime fiscale sulle emissioni di CO<sub>2</sub>», il regime è stato valutato in parte in base alle linee guida ambientali del 1994 e in parte in base alle nuove linee guida; aiuto di Stato N 575/A/1999 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica».

(3) *Necessità di compensare perdite di competitività*

In base alle linee guida, l'esenzione temporanea dal pagamento di imposte e tasse ambientali può essere autorizzata qualora sia necessario compensare perdite di competitività.

L'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» per le società di autolinee si è tradotta in un onere aggiuntivo per le società che svolgono servizi regolari di trasporto passeggeri. L'aumento del costo è stato stimato dalle autorità norvegesi nell'ordine dell'8 % dei costi complessivi delle imprese per chilometro. Le società di autolinee sono in concorrenza per acquisire passeggeri che altrimenti utilizzerebbero l'automobile privata. Il trasporto pubblico è fonte di minor danno ambientale rispetto all'utilizzo delle automobili private. Sulla base di studi relativi ai costi esterni del trasporto in Europa (studi che includono anche la Norvegia), i costi esterni medi derivanti dall'impiego dell'automobile (comprese le esternalità quali l'inquinamento dell'aria, il cambiamento climatico e gli incidenti) sono doppi rispetto a quelli connessi all'utilizzo di autobus<sup>(69)</sup>. Attualmente non esiste alcun sistema complessivo che garantisca l'internalizzazione dei costi esterni nei diversi modi di trasporto, con una ricaduta netta sui prezzi del mercato. Secondo il governo norvegese, i costi connessi all'impiego dell'automobile privata non riflettono al momento i costi esterni di questo mezzo di trasporto. La compensazione erogata alle società di autolinee che effettuano il trasporto regolare di passeggeri può quindi essere interpretato come una compensazione di costi esterni non sostenuti generati dall'impiego di automobili private. Tale misura costituisce la seconda miglior soluzione in mancanza di un sistema complessivo che internalizzi i costi esterni prodotti dal sistema dei trasporti. Considerate le peculiarità del mercato dei servizi di trasporto regolare di passeggeri, l'Autorità ritiene giustificato adottare misure che salvaguardino la posizione competitiva del trasporto regolare di passeggeri rispetto all'uso dell'automobile privata come mezzo alternativo di trasporto.

(4) *Regime di compensazione non contrario all'interesse comune*

In ultimo, l'Autorità evidenzia il fatto che il sostegno al trasporto di passeggeri locale e regionale rappresenta un comune interesse delle parti contraenti. Nella comunicazione del 10 luglio 1998 dal titolo «Sviluppare la rete dei cittadini», la Commissione europea ha affermato che un «efficiente sistema di trasporti europeo necessita di un trasporto passeggeri di buona qualità e sostenibile, contribuendo in tal modo allo sviluppo economico e all'occupazione e riducendo la congestione. Un sistema di trasporti di questo tipo aiuta a migliorare l'ambiente utilizzando meno energia, riducendo l'inquinamento acustico e producendo meno sostanze inquinanti; riduce l'esclusione sociale consentendo alle persone che non utilizzano l'automobile di raggiungere i luoghi di lavoro, le scuole, i negozi, le strutture sanitarie e i luoghi di svago, riconoscendo che le donne, i giovani, gli anziani, i disoccupati e i disabili sono particolarmente dipendenti dal trasporto pubblico».

Sulla base di queste considerazioni, la Commissione ha approvato fra l'altro uno sgravio fiscale per le imprese che effettuano il trasporto locale di passeggeri in Germania<sup>(70)</sup>. Come nel caso di specie, l'esenzione dal prelievo sugli oli minerali in Germania è stata concessa soltanto a quegli operatori che forniscono servizi di trasporto passeggeri programmati/regolari, escludendo invece i servizi di trasporto occasionale.

Il ricorrente ha sostenuto che il regime di compensazione produrrebbe effetti distorsivi della concorrenza fra le imprese che effettuano il trasporto regolare di passeggeri e quelle che svolgono servizi di trasporto occasionale. A tale riguardo, il ricorrente ha fatto riferimento in particolare a taluni itinerari sui quali entrambe le categorie di operatori sarebbero in concorrenza diretta.

Come sopra illustrato, l'Autorità condivide tale posizione. L'Autorità ritiene tuttavia che gli effetti distorsivi del regime di compensazione non vadano al di là di quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi perseguiti dal regime.

<sup>(69)</sup> Queste cifre si basano su uno studio condotto da INFRAS e IWW nel 2000; sono citate nel recente Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.

<sup>(70)</sup> Aiuto di Stato N 575/A/99 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica» e aiuto di Stato N 449/2001 — Germania «Prosecuzione della riforma fiscale ecologica dopo il 31 marzo 2002», consultabile su Internet all'indirizzo: [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/industrie/n575a-99.pdf](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/industrie/n575a-99.pdf).

A tale riguardo, l'Autorità osserva che gli operatori che possono beneficiare del regime di compensazione effettuano servizi regolari di trasporto passeggeri sulla base di una licenza rilasciata dalle autorità locali. Nel rilasciare la licenza si tiene conto degli interessi collettivi in rapporto ad un'adeguata offerta di servizi di trasporto. Le società di autolinee espresso possono pertanto essere considerate parte integrante di un sistema di trasporto collettivo in Norvegia. Gli autobus espresso rappresentano spesso l'unico mezzo di trasporto collettivo e l'unica alternativa all'impiego dell'automobile privata. Tali circostanze giustificano il sostegno pubblico a favore delle società di autolinee espresso per quanto concerne la fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri.

Il fatto che, su taluni itinerari, i servizi di trasporto occasionale siano in concorrenza con i servizi regolari non incide sulla valutazione complessiva. La liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto occasionale può comportare la sovrapposizione delle offerte di trasporto da parte delle società di autolinee che effettuano servizi regolari e occasionali. Ciò non mette tuttavia in discussione la necessità di compensare le società di autolinee espresso rispetto all'uso dell'automobile privata come prevalente mezzo di trasporto.

Per quanto riguarda la distorsione della concorrenza fra i servizi di trasporto occasionale e regolare, l'Autorità fa riferimento all'assicurazione fornita dalle autorità norvegesi sul fatto che la compensazione riguarda soltanto il trasporto regolare di passeggeri. Di conseguenza, le società di autolinee espresso che forniscono servizi occasionali non hanno titolo a ricevere pagamenti compensativi nell'ambito del regime. Per quanto riguarda i presunti effetti distorsivi dovuti alle variazioni di itinerario per trasportare i passeggeri in particolari località turistiche, l'Autorità ritiene che la riprogrammazione degli itinerari per tener conto di richieste non mette in discussione la qualifica di «servizio regolare» attribuita al servizio in questione ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio <sup>(71)</sup>. Inoltre, secondo le autorità norvegesi, le deviazioni dall'itinerario originario sono autorizzate soltanto come parte degli obblighi di servizio pubblico specificati nella licenza rilasciata all'operatore. Di conseguenza, questi servizi di trasporto farebbero ancora parte dei servizi regolari prestati dall'operatore in questione. Il fatto che la destinazione di alcuni itinerari di linea possa essere una località turistica non trasforma la natura del servizio di trasporto da «regolare» ad «occasionale». Inoltre, i presunti effetti distorsivi delle tratte di assistenza e di attestamento utilizzate dalle società di autolinee espresso per offrire servizi turistici a gruppi di passeggeri non sembrerebbero discendere dall'applicazione del regime di compensazione come tale. Se si dovessero qualificare come occasionali, come sostiene il ricorrente, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, tali servizi non potrebbero beneficiare della compensazione.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che gli effetti distorsivi derivanti dal regime di compensazione siano limitati a quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo perseguito, segnatamente mantenere la concorrenza fra il trasporto regolare di passeggeri e l'utilizzo dell'automobile privata.

#### b) *Valutazione in base alle nuove linee guida in materia ambientale*

Le nuove linee guida in materia ambientale fissano regole specifiche valide per tutti gli aiuti sotto forma di riduzione o esenzione fiscale. In base al punto 42, «Nell'adottare imposte gravanti su determinate attività e giustificate da motivi di tutela ambientale (ecotasse), gli Stati EFTA possono considerare necessarie deroghe temporanee a favore di talune imprese, in particolare laddove non esista un'armonizzazione a livello europeo o vi siano rischi temporanei di perdita di competitività internazionale per determinate imprese... Quando si valuta se gli aiuti di Stato possono godere di una deroga dal divieto generale di concedere aiuti di Stato prescritto all'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE, si deve accertare, tra l'altro, se la tassa in questione corrisponde ad una tassa da applicare all'interno della Comunità europea in forza di una decisione comunitaria. Questo aspetto è essenziale per quanto riguarda la possibilità di una perdita di competitività internazionale per il contribuente.»

<sup>(71)</sup> L'articolo 2, paragrafo 1 così recita: «Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle condizioni di gestione del servizio non influisce sul carattere regolare dello stesso.»

(1) *Deroga decennale dal pagamento di nuove imposte e tasse ambientali corrispondenti a tasse comunitarie armonizzate*

In base al punto 46.1. (b) delle linee guida in materia ambientale, le esenzioni da nuove imposte e tasse ambientali aventi efficacia decennale e forma decrescente possono essere giustificate se l'imposta corrispondente ad una tassa comunitaria armonizzata è superiore a quella prevista dalla normativa comunitaria, purché l'importo effettivamente versato dalle imprese a seguito della riduzione resti significativamente superiore al minimo comunitario e comunque a un livello tale da incentivare le imprese ad agire per migliorare la tutela dell'ambiente.

Alla luce delle considerazioni che precedono, l'Autorità ha valutato se le aliquote del prelievo «autodiesel» in base al diritto norvegese siano superiori a quelle applicabili nella Comunità europea.

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1 della direttiva 92/82/CEE, l'aliquota minima dell'accisa sul gasolio usato come carburante è fissata a euro 245 per 1 000 litri (o 0,245 euro per litro). Espressa in NOK, l'aliquota minima dell'accisa sugli oli minerali era di 2,037 NOK per litro nel 2001 <sup>(72)</sup> e di 1,96 NOK per litro nel 2002 <sup>(73)</sup>.

Le aliquote applicabili al prelievo «autodiesel» in Norvegia ammontavano a 3,44 NOK per litro nel 2001 (aliquota fiscale media ponderata applicabile nel periodo coperto dalle nuove linee guida in materia ambientale) e a 3,43 NOK per litro nel 2002. Tali aliquote sono superiori a quelle applicabili all'interno della Comunità europea.

Inoltre, l'Autorità ha valutato se le società di autolinee soggette al prelievo «autodiesel» ma che beneficiano del regime di compensazione in questione versassero importi ancora maggiori dell'aliquota minima fissata per il gasolio dalla direttiva CE sugli oli minerali.

Sulla base delle aliquote applicabili al prelievo «autodiesel» (IVA inclusa) per gli anni 2001 e 2002 e del livello di compensazione (intensità dell'aiuto) riportato nella tabella precedente <sup>(74)</sup>, l'Autorità ha calcolato l'aliquota del prelievo «autodiesel» effettivamente corrisposta dagli operatori che beneficiano del regime di compensazione. Il calcolo fornisce il seguente quadro: nel 2001, l'aliquota fiscale effettivamente corrisposta dagli operatori era di 0,79 NOK per litro <sup>(75)</sup>, risultando quindi inferiore a quella comunitaria valida per gli oli minerali che ammontava a 2,037 NOK per litro. Nel 2002, l'aliquota fiscale effettivamente corrisposta dalle società di autolinee ammontava a 1,47 NOK per litro <sup>(76)</sup>, risultando inferiore a quella comunitaria minima per gli oli minerali che ammontava a 1,96 NOK per litro.

Benché il livello effettivo di compensazione possa essere inferiore a quanto indicato dalle cifre fornite dal governo norvegese, l'Autorità, per la mancanza di informazioni precise al riguardo, non è in grado di accertare se gli importi effettivamente versati dalle società di autolinee espresso siano inferiori al minimo comunitario.

Pertanto, nel caso di specie l'Autorità non considera giustificata una deroga avente efficacia decennale.

<sup>(72)</sup> Il calcolo si basa sul tasso di conversione 8,3145 NOK = 1 euro, fissato dall'Autorità per il 2001.

<sup>(73)</sup> Il calcolo si basa sul tasso di conversione 8,0105 NOK = 1 euro, fissato dall'Autorità per il 2002; cfr. l'homepage dell'Autorità all'indirizzo:  
<http://www.efasurv.int/fieldswork/fieldstateaid/dbaFile791.html>.

<sup>(74)</sup> Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pag. 34

<sup>(75)</sup> Questo è il risultato di un livello di compensazione che ammonta al 77 % (vale a dire l'imposta effettivamente versata è pari al 23 % dell'aliquota fiscale applicabile). Dal 1° gennaio 2001 al 30 giugno 2001 l'aliquota fiscale applicabile era di 3,77 NOK per litro. L'aliquota fiscale media ponderata per il periodo coperto dalle nuove linee guida in materia ambientale ammontava quindi a circa 3,44 NOK per litro.

<sup>(76)</sup> Questo è il risultato di un livello di compensazione che ammonta a 57 % (vale a dire l'imposta effettivamente versata è pari al 43 % dell'aliquota fiscale applicabile). L'aliquota era fissata nel 2002 a 3,43 NOK per litro.

(2) *Deroga quinquennale dal pagamento di nuove imposte e tasse ambientali corrispondenti a tasse comunitarie*

In base al punto 48, secondo paragrafo delle linee guida in materia ambientale «... lo Stato EFTA conserva la facoltà di concedere aiuti al funzionamento alle condizioni indicate ai punti 40 e 41, se lo sgravio soddisfa le condizioni previste in tali punti. Se l'imposta corrisponde ad una tassa comunitaria armonizzata, un'esplicita autorizzazione a derogare al minimo comunitario deve in ogni caso essere prevista nella corrispondente disposizione che stabilisce l'armonizzazione.»

a) *Natura temporanea e intensità dell'aiuto*

In base al punto 40 delle linee guida «Per tutti questi aiuti al funzionamento, la durata è limitata a 5 anni se l'aiuto è decrescente. L'intensità può raggiungere il 100 % dei sovraccosti nel primo anno ma deve diminuire in maniera lineare per raggiungere il tasso zero alla fine del quinto anno.» Il punto 41 delle linee guida stabilisce inoltre che «In caso di aiuto non decrescente, la durata è limitata a 5 anni e l'intensità al 50 % dei sovraccosti.»

Per quanto riguarda il requisito in base a cui l'aiuto deve avere carattere temporaneo, l'Autorità osserva, come sopra illustrato, che il regime di compensazione, come tale, non è limitato nel tempo. L'Autorità rileva inoltre che il Parlamento norvegese ha deciso di prorogare il regime nel 2003, stanziando a tal fine l'importo di 30 milioni di NOK.

Per quanto riguarda l'intensità dell'aiuto ammissibile, l'Autorità osserva che il regime di compensazione come tale non è strutturato in modo da far decrescere l'intensità dell'aiuto dal 100 % del primo anno a 0 alla fine del quinto. Pertanto, l'aiuto non è «decrescente» ai sensi del punto 40 delle linee guida. Un aiuto «non decrescente» è ammesso purché la sua durata sia limitata ad un periodo di cinque anni e che l'intensità dell'aiuto non ecceda il 50 % dei sovraccosti. Sulla base delle cifre soprariportate, il livello della compensazione (intensità dell'aiuto) negli anni 2001 e 2002 era rispettivamente del 77 % e del 57 % (in media nei due periodi annuali, l'intensità dell'aiuto è stata pari al 67 %) <sup>(77)</sup>.

Inoltre, il regime di compensazione non contiene alcuna norma che garantisca che il livello medio di compensazione nel quinquennio si limiti al 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

b) *Deroga dal minimo comunitario*

Il punto 44, lettera (b) delle linee guida stabilisce che una deroga a talune società che preveda un'imposizione inferiore al minimo comunitario debba considerarsi incompatibile con l'articolo 61 dell'accordo SEE «se una tale deroga non è consentita all'interno della Comunità europea dalla direttiva in questione...» Qualora sia stata autorizzata una deroga, «l'Autorità può considerarla compatibile alla luce dell'articolo 61 sempreché sia necessaria e non sproporzionata rispetto agli obiettivi SEE perseguiti. L'Autorità considererà particolarmente rilevante la rigorosa limitazione nel tempo di tali deroghe.»

Sulla base delle cifre presentate dal governo norvegese, gli operatori che beneficiano del regime di compensazione sembrerebbero versare meno del minimo comunitario.

Anche se la compensazione si limitasse al 50 % dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel», come prescritto al punto 41 delle linee guida in materia ambientale, la quota «autodiesel» effettivamente corrisposta dalle società di autolinee beneficiarie rimarrebbe inferiore all'aliquota minima armonizzata: nel 2001, l'importo versato dagli operatori sarebbe stato pari a 1,71 NOK per litro, mentre l'aliquota armonizzata era di 2,037 per litro; nel 2002, l'importo da versare sarebbe ammontato a 1,72 NOK per litro, mentre l'aliquota armonizzata era pari a 1,96 NOK per litro.

Poiché il governo norvegese non ha trasmesso informazioni tali da consentire all'Autorità di determinare il livello esatto della compensazione, l'Autorità presume che, sulla base delle considerazioni che precedono, l'importo della quota «autodiesel» effettivamente versata dagli operatori ammissibili al beneficio al regime di compensazione fosse inferiore all'aliquota armonizzata dell'accisa sugli oli minerali prevista dalla corrispondente direttiva.

<sup>(77)</sup> Per quanto riguarda il calcolo del livello di compensazione, cfr. spiegazione a pagina 34.

Di conseguenza, e in conformità del punto 44 delle linee guida in materia ambientale, spetta all'Autorità valutare se l'esenzione dal prelievo «autodiesel» possa essere autorizzata a livello intracomunitario.

L'articolo 8, paragrafo 2, lettera c) della direttiva 92/81/CEE consente agli Stati membri CE di applicare esenzioni o riduzioni totali o parziali dell'aliquota di accisa sugli oli minerali nel settore dei trasporti di passeggeri. Il 12 marzo 2001, il Consiglio CE ha adottato una decisione che autorizza in alcuni Stati membri CE l'esenzione dall'accisa sugli oli minerali, principalmente per i veicoli adibiti a trasporto pubblico locale di passeggeri <sup>(78)</sup>.

Il regime di compensazione in questione non si limita ai servizi di trasporto locali ma è esteso ai servizi regionali e interregionali.

Per quanto riguarda la questione se un'esenzione dal prelievo «autodiesel» possa essere autorizzata a livello intracomunitario, l'Autorità osserva che l'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva sugli oli minerali non limita la possibilità di applicare esenzioni al trasporto locale di passeggeri. Pertanto, un'esenzione a favore del trasporto regionale e interregionale non sarebbe da escludere.

Inoltre, l'Autorità ritiene che la giustificazione di un regime di compensazione a favore del trasporto regolare di passeggeri non valga soltanto per il trasporto locale. Le informazioni di cui dispone l'Autorità non dimostrano che la situazione competitiva delle società di autolinee espresso come parte del sistema di trasporto collettivo rispetto all'utilizzo dell'automobile privata sia significativamente migliore sugli itinerari regionali e interregionali rispetto a quelli locali. L'Autorità ha anche tenuto conto delle particolari condizioni geografiche della Norvegia e del fatto che, a causa di una rete ferroviaria limitata, i servizi regolari di autobus sono spesso l'unico mezzo collettivo di trasporto e l'unica alternativa all'utilizzo dell'automobile privata.

Conformemente al punto 44 (b) delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità deve ancora valutare se l'esenzione fiscale in questione sia necessaria, non sproporzionata alla luce degli obiettivi perseguiti e rigorosamente limitata nel tempo. Inoltre, il punto 45 delle linee guida afferma che «... le misure fiscali di cui trattasi devono contribuire significativamente alla tutela dell'ambiente. Occorre verificare che le deroghe o esenzioni non compromettano, in quanto tali, gli obiettivi generali perseguiti.»

Considerato che gli operatori che beneficiano del regime di compensazione erano stati precedentemente esentati dal prelievo «autodiesel», l'abolizione dell'esenzione fiscale con parziale sgravio dei sovraccosti aumenta l'esborso degli operatori e costituisce quindi un incentivo a ridurre l'inquinamento investendo fra l'altro in veicoli più efficienti in termini di consumi. Inoltre, il regime di compensazione ha la possibilità di mantenere la situazione competitiva del trasporto regolare di passeggeri rispetto all'utilizzo dell'automobile privata che è fonte di maggiori costi esterni rispetto ai mezzi collettivi di trasporto. Alla luce di queste considerazioni, l'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» insieme al regime di compensazione contribuisce al raggiungimento degli obiettivi ambientali. Come evidenziato in precedenza, gli effetti distortivi del regime di compensazione, in particolare per quanto concerne la fornitura di servizi di trasporto occasionale sono considerati limitati a quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi perseguiti.

Come già rilevato in precedenza, il regime di compensazione non è tuttavia né limitato nel tempo né include la necessaria garanzia che il sostegno statale nell'ambito del regime si limiti al 50 % dei sovraccosti di produzione. Come affermato in precedenza, le informazioni trasmesse dalle autorità norvegesi non dimostrano, rispetto all'applicazione del regime di compensazione nel 2001 e nel 2002, che il tetto del 50 % è stato rispettato.

<sup>(78)</sup> Cfr. nota 37.

Pertanto, per garantire il rispetto delle linee guida in materia ambientale, l'Autorità ritiene necessario chiedere al governo norvegese di limitare la durata del regime di compensazione a cinque anni a decorrere dall'applicazione delle nuove linee guida. Ciò significa che il regime di compensazione deve durare al più tardi fino al 22 maggio 2006.

Inoltre, l'Autorità chiede al governo norvegese di assicurare che ogni pagamento compensativo corrisposto nell'ambito del regime a favore di società di autolinee espresso si limiti al 50 % dei sovraccosti dovuti per il prelievo «autodiesel». Ogni importo erogato alle società di autolinee espresso che abbia superato tale tetto deve essere considerato incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e deve essere recuperato dal beneficiario.

**c) Conclusioni ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente alle linee guida in materia ambientale**

Il regime di compensazione a favore delle società di autolinee espresso applicabile dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 rispetta le condizioni riportate nelle linee guida in materia ambientale del 1994. Ogni aiuto erogato nel quadro del regime di compensazione durante tale periodo può essere ritenuto compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE.

Il regime di compensazione per le società di autolinee espresso applicabile dal 23 maggio 2001 può essere compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE, purché sia limitato nel tempo ovvero ad un periodo di cinque anni dall'entrata in vigore delle nuove linee guida in materia ambientale e che la compensazione a favore delle società di autolinee espresso si limiti al 50 % dei sovraccosti dovuti per il prelievo «autodiesel» in rapporto alla fornitura di servizi regolari di trasporto passeggeri. Non possono essere compensati i costi derivanti dal prelievo «autodiesel» in connessione con altri servizi di trasporto (vale a dire la fornitura di servizi occasionali di trasporto ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento 12/98 o trasporto di merci).

Ogni importo erogato nel quadro del regime di compensazione a decorrere dal 23 maggio 2001 che ecceda tale tetto è da considerarsi incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e deve essere recuperato dal beneficiario. Per quanto concerne la futura applicazione del regime di compensazione, il governo norvegese è tenuto ad adottare misure che garantiscano che la compensazione erogata nel quadro del regime non ecceda il 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

### 3. CONCLUSIONI

Il regime di compensazione per le società di autolinee espresso (basato sul bilancio statale, capitolo 1330, voce 71) si configura come «nuovo aiuto» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza. Esso è stato messo in vigore senza l'autorizzazione dell'Autorità ed è pertanto da considerarsi «illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.

L'Autorità non mette in discussione il finanziamento pubblico del trasporto regolare di passeggeri in generale. Tuttavia, ogni forma di finanziamento deve essere conforme alle vigenti norme SEE sugli aiuti di Stato.

Secondo l'Autorità, il governo norvegese non ha dimostrato che il regime di compensazione per le società di autolinee espresso soddisfa i requisiti del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio. Come l'Autorità ha evidenziato in precedenza, tale conclusione non esclude che le società di autolinee espresso che effettuano il trasporto regolare di passeggeri possano veder compensati i costi inerenti agli obblighi di servizio pubblico loro imposti. Ogni compensazione di questo tipo dovrebbe essere effettuata nel rispetto delle norme previste dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio.

Per contro, l'Autorità ritiene che l'abolizione dell'esenzione dal prelievo «autodiesel» per gli autobus unitamente al regime di compensazione per il trasporto regolare di passeggeri possa considerarsi compatibile con il raggiungimento degli obiettivi ambientali. Le società di autolinee espresso che effettuano il trasporto regolare di passeggeri fanno parte di un sistema di trasporto collettivo in Norvegia. Il trasporto collettivo è fonte di minori costi esterni rispetto all'utilizzo dell'automobile privata. In mancanza di un sistema complessivo di internalizzazione dei costi esterni in tutti i modi di trasporto, la compensazione prevista per il trasporto collettivo può ritenersi giustificata per mantenere la posizione competitiva rispetto al trasporto con automobile privata.

Poiché il regime di compensazione è in vigore dal 1° gennaio 1999, l'Autorità doveva valutare il regime in questione sia dal punto di vista delle linee guida in materia ambientale del 1994 che delle nuove linee guida. Considerando che il regime di compensazione può ritenersi compatibile con le linee guida del 1994, la prosecuzione del regime di compensazione dal 23 maggio 2002 può considerarsi compatibile soltanto se il regime è limitato nel tempo e l'importo della compensazione a favore delle società di autolinee espresso non supera il 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel».

La durata limitata implica che il regime di compensazione possa applicarsi al più tardi fino al 23 maggio 2006. Gli operatori devono essere informati circa la durata limitata del regime di compensazione.

La limitazione della compensazione al 50 % dei sovraccosti impone al governo norvegese di limitare ogni futura compensazione al 50 % dei sovraccosti connessi al prelievo «autodiesel» e di valutare se i compensi corrisposti in passato alle singole società di autolinee nell'ambito del regime a partire dal 23 maggio 2001 abbia rispettato il tetto del 50 %. Ogni compensazione che superi tale tetto non può essere considerata compatibile con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) dell'accordo SEE e contestualmente con le linee guida in materia ambientale. Per i pagamenti già corrisposti e il cui importo supera il tetto consentito del 50 %, l'importo eccedente deve essere recuperato dal beneficiario al lordo degli interessi.

Il recupero dalle società di autolinee espresso di ogni importo eccedente deve essere effettuato secondo le modalità previste dal diritto nazionale, purché queste ultime non si risolvano nel rendere praticamente impossibile il recupero imposto dal diritto SEE e non violino il principio di equivalenza rispetto ai procedimenti volti a decidere controversie dello stesso tipo, ma esclusivamente nazionali <sup>(79)</sup>,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DECISIONE:

1. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso (capitolo 1330, voce 71 del bilancio dello Stato) costituiscono un nuovo aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE. Il regime di compensazione è contrario agli obblighi del governo norvegese sanciti dall'articolo 1, paragrafo 3 del protocollo 3 all'accordo sulla Corte e la Vigilanza e pertanto costituisce un «aiuto illegale per motivi procedurali» ai sensi del capitolo 6 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato.
2. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso applicato dal 1° gennaio 1999 al 22 maggio 2001 è compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e in particolare con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) e contestualmente con il capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato adottata nel 1994.
3. Il regime di pagamenti compensativi alle società di servizi di autolinee espresso applicato dal 23 maggio 2001 è compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE e in particolare con l'articolo 61, paragrafo 3, lettera (c) e contestualmente con il capitolo 15 della Guida dell'Autorità sugli aiuti di Stato modificata nel 2001, a condizione che:
  - a) Il regime di compensazione sia limitato ad un periodo di cinque anni a decorrere dal 23 maggio 2001;

<sup>(79)</sup> Sentenza della Corte europea di giustizia del 13 giugno 2002, causa C-382/99 Regno dei Paesi Bassi/Commissione, [Racc. 2002, pagg. ECR I-5163, punto 90].

- b) I pagamenti compensativi erogati nell'ambito del regime non superino il 50 % dei costi derivanti dal prelievo «autodiesel» in rapporto alla prestazione di servizi di trasporto regolare di passeggeri.
4. Ogni pagamento effettuato nell'ambito del regime di compensazione a decorrere dal 23 maggio 2001 che ecceda l'importo consentito di cui al punto 3 è incompatibile con il funzionamento dell'accordo SEE.
  5. L'aiuto incompatibile di cui al punto 4 deve essere recuperato dal beneficiario. Il recupero viene eseguito senza indugio e secondo le procedure del diritto interno a condizione che queste consentano l'esecuzione immediata ed effettiva della presente decisione. L'aiuto da recuperare comprende gli interessi che decorrono dalla data in cui l'aiuto illegale è stato messo a disposizione dei beneficiari, fino alla data dell'effettivo recupero. Gli interessi sono calcolati sulla base del tasso di riferimento utilizzato per il calcolo dell'equivalente sovvenzione degli aiuti a finalità regionale.
  6. Il governo norvegese è tenuto ad adottare le misure necessarie a garantire la conformità ai punti 3 e 5 con effetto immediato. Relativamente alla durata limitata, di cui al punto 3.a, il governo norvegese è tenuto ad informare senza indugio i beneficiari dell'aiuto in merito alla durata dell'attuale regime al più tardi fino al 23 maggio 2006. Per quanto concerne il rispetto dei requisiti di cui ai punti 3.b e 5, il governo norvegese è tenuto a valutare se gli importi erogati alle singole società di servizi di autolinee espresso nell'ambito del regime di compensazione dal 23 maggio 2001 rispettino il tetto del 50 %.
  7. Entro due mesi dal ricevimento della presente decisione il governo norvegese è tenuto ad informare l'Autorità sulle misure di conformità adottate.
  8. Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 luglio 2003.

*Per l'Autorità di vigilanza EFTA*

Einar M. BULL

*Il Presidente*

---