

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-701X

C 87

45° anno

11 aprile 2002

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<i>I Comunicazioni</i>	
	Commissione	
2002/C 87/01	Tassi di cambio dell'euro	1
2002/C 87/02	Aiuti di Stato — Italia — Aiuto C 11/2002 (ex N 382/2001) — Riduzioni dei diritti di pedaggio a favore di alcuni automezzi pesanti destinati al trasporto stradale di merci per deviarne la circolazione dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A/26 — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE ⁽¹⁾	2
2002/C 87/03	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business) ⁽¹⁾	7
2002/C 87/04	Comunicazione della Commissione	8
	SPAZIO ECONOMICO EUROPEO	
	Autorità di vigilanza EFTA	
2002/C 87/05	Aiuto di Stato — Islanda — Comunicazione dell'Autorità di vigilanza EFTA ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza, agli altri Stati EFTA, agli Stati membri dell'Unione europea e ai terzi interessati, relativa al regime fiscale delle International Trading Companies (ITCs) in Islanda	10

IT

1

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Numero d'informazione

Sommario (segue)

Pagina

II Atti preparatori

.....

III Informazioni

Parlamento europeo

2002/C 87/06

Atti della sessione del 1-4 ottobre 2001 pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 87 E 13

Commissione

2002/C 87/07

Modifica del bando di gara per la restituzione all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi verso alcuni paesi terzi 14

Avviso (vedi terza pagina di copertina)



AVVISO

Nel corso del mese di aprile 2002 sarà pubblicata la 38ª edizione del Repertorio della legislazione in vigore.

D'ora in poi, gli abbonati all'edizione su carta della Gazzetta ufficiale potranno ottenere gratuitamente tale Repertorio per il numero e la/le versione/i linguistica/che del/i loro abbonamento/i. Gli interessati sono pregati di spedire l'ordinativo che segue, debitamente compilato e indicando il loro numero di «matricola d'abbonamento» (codice che appare sulla sinistra di ogni etichetta e che comincia per O/.).

Gli interessati non abbonati possono ottenere il Repertorio a pagamento presso uno dei nostri uffici di vendita (cfr. ultima pagina).

Il Repertorio — e tutte le Gazzette ufficiali (L, C, CE) — possono essere consultati gratuitamente nel sito Internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N. cat.: OA-19-01-000-IT-C

ORDINATIVO

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

Servizio «Abbonamenti»
2, rue Mercier
L-2985 Lussemburgo

Il mio numero di matricola è il seguente: O/.

Vogliate farmi pervenire la/le . . . copia/e gratuita/e del **Repertorio** a cui dà/danno diritto il/i mio/miei abbonamento/i.

N. cat.: OA-19-01-000-IT-C

Nome:

Indirizzo:

.....

Data: Firma:

I

(Comunicazioni)

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾**10 aprile 2002***(2002/C 87/01)*

1 euro	=	7,4348	corone danesi
	=	9,0922	corone svedesi
	=	0,6123	sterline inglesi
	=	0,8798	dollari USA
	=	1,4023	dollari canadesi
	=	114,74	yen giapponesi
	=	1,4666	franchi svizzeri
	=	7,641	corone norvegesi
	=	86,73	corone islandesi ⁽²⁾
	=	1,6576	dollari australiani
	=	2,0098	dollari neozelandesi
	=	9,867	rand sudafricani ⁽²⁾

⁽¹⁾ *Fonte:* tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

⁽²⁾ *Fonte:* Commissione.

AIUTI DI STATO — ITALIA

Aiuto C 11/2002 (ex N 382/2001) — Riduzioni dei diritti di pedaggio a favore di alcuni automezzi pesanti destinati al trasporto stradale di merci per deviarne la circolazione dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A/26**Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE**

(2002/C 87/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Con lettera del 27 febbraio 2002, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale dell'Energia e dei trasporti
Direzione Trasporti terrestri
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04.

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

SINTESI**1. Procedimento**

Con lettera del 12 giugno 2001 le autorità italiane hanno notificato il testo unico dei disegni di legge regionale nn. 14 e 87 concernenti la «deviazione di circolazione degli automezzi pesanti dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A/26».

Con lettera del 6 luglio 2001 la Commissione ha chiesto informazioni complementari; il 4 settembre 2001 è stata ricevuta una lettera delle autorità italiane, che tuttavia non forniva tutti gli elementi d'informazione richiesti. La Commissione ha dovuto pertanto inviare una nuova richiesta di informazioni complementari l'11 ottobre 2001; ad essa le autorità italiane hanno risposto con una lettera del 21 gennaio 2002.

2. Breve descrizione della misura

Per salvaguardare la sicurezza dei cittadini interessati, proteggere l'ambiente e sviluppare il turismo nei villaggi della costa del Lago Maggiore, la Regione Piemonte intende facilitare la deviazione di circolazione di alcuni automezzi pesanti dalla strada statale 33 verso l'autostrada A/26 per il periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre 2002.

A questo scopo prevede perciò di contribuire a pagare i pedaggi dovuti da tali automezzi pesanti fino a concorrenza del 40% e nei limiti di un bilancio massimo di 155 000 EUR.

Gli unici veicoli a poter beneficiare di questa misura sono alcuni automezzi di almeno 7,5 tonnellate adibiti al trasporto stradale di merci, sia per conto proprio che per conto di terzi, che utilizzano il sistema di pedaggio elettronico «Telepass».

Le modalità di concessione della riduzione di pedaggio sono stabilite nel progetto di «Protocollo d'intesa» tra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la Regione Piemonte, Società Autostrade e le associazioni degli autotrasportatori. In particolare si prevede che la Regione Piemonte contribuisca fino a concorrenza del 40% dei costi dovuti, a titolo di pagamento dei pedaggi, dagli autotrasportatori che utilizzano il sistema «Telepass».

Gli importi dei pedaggi variano a seconda delle dimensioni del veicolo e del tratto di autostrada in questione; si tratta in ogni caso di importi compresi tra 0,77 e 5,4 EUR per veicolo e per percorso. Attualmente non è chiaro se e a quali condizioni le autorità italiane intendano applicare questo sistema di riduzione dei pedaggi dopo il 2002.

3. Valutazione degli elementi di aiuto inerenti alle misure in oggetto

Le misure previste dalle autorità italiane ricadono nel divieto di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE: esse, infatti, mobilitano risorse statali, conferiscono un vantaggio finanziario alle sole imprese esercenti l'autotrasporto di merci mediante automezzi di un determinato tipo e riducono le spese solitamente a carico di dette imprese.

Tali provvedimenti possono essere qualificati come aiuti al funzionamento che, tenuto conto del grado d'apertura alla concorrenza del settore dei trasporti di merci su strada, falsano o rischiano di falsare gli scambi intracomunitari.

Per quanto riguarda la compatibilità di queste misure con il trattato, giova sottolineare che, prima facie, esse non paiono compatibili né con l'articolo 87, paragrafo 2 o 3, né con l'articolo 73 del trattato. Tali misure, in particolare, non risultano compatibili con l'obiettivo di pervenire a una migliore ripartizione tra i diversi modi di trasporto, in quanto il loro effetto sembra piuttosto quello di favorire la predominanza del trasporto su strada a detrimento soprattutto di quello ferroviario e di quello marittimo a corto raggio.

Sulla base degli argomenti sopra svolti, la Commissione avanza dubbi riguardo alla compatibilità degli aiuti in questione con le norme del trattato CE.

A norma dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, ogni aiuto illegale può essere recuperato dal beneficiario.

TESTO DELLA LETTERA

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

1

Procedura

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

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

2

Descrizione delle misure

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

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

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

3

Valutazione del contenuto d'aiuto delle misure considerate

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

3.1. Il trasferimento di risorse di Stato

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

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

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

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

3.2. Il vantaggio finanziario

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

3.3. Il carattere selettivo

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

3.4. L'effetto sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari

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

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

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

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

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

⁽⁹⁾ GU L 10 del 13.1.2001.

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

4

Primo esame della compatibilità delle misure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notifica preventiva di una concentrazione**(Caso COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business)**

(2002/C 87/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 2 aprile 2002 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97 ⁽²⁾. Con tale operazione l'impresa americana General Electric Company («GE») acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo dell'insieme delle attività relative alle turbine a vento di Enron — una società dell'Oregon, debitrice in esercizio provvisorio secondo il capitolo 11 del United States Bankruptcy Code, amministrata congiuntamente dalla US Bankruptcy Court of Southern District di New York e da Enron Wind Corp («EWC»), società californiana indirettamente controllata da Enron — mediante acquisto di azioni.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

— GE: società diversificata attiva in vari campi tra cui motori di aeromobili, sistemi di trasporto, sistemi industriali, sistemi di generazione di energia, plastiche, sistemi di illuminazione, sistemi medici, dispositivi, media, servizi finanziari, servizi di software e Internet,

— Enron Wind Turbine Business: progettazione, produzione e fornitura di turbine a vento.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale al riguardo.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per fax [n. (32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il caso COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Direzione B — Task Force Concentrazioni
J-70
B-1049 Bruxelles

⁽¹⁾ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; versione rettificata: GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13.

⁽²⁾ GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1; versione rettificata: GU L 40 del 13.2.1998, pag. 17.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

(2002/C 87/04)

Con decisione del 9 aprile 2002 la Commissione ha modificato la decisione del 7 dicembre 1999 nominando i membri titolari e supplenti del Comitato consultivo per la pesca e l'acquacoltura ⁽¹⁾.

A seguito di un cambiamento di membri titolari «armatori associati», «organizzazioni di produttori», «trasformatori» e «negozianti» presso il Comitato consultivo per la pesca e l'acquacoltura, la Commissione ha deciso di procedere alle nomine seguenti:

Categorie interessate dalla PCP	Seggi	Membri	
		Titolari	Supplenti
Il Comitato			
...			
Armatori associati	1	Sig. D. LANGSTRAAT	...
Organizzazioni di produttori	1	Sig. C. OLESEN	Sig. J. A. SUÁREZ LLANOS
...			
...			
Trasformatori	1	Sig. P. HYLDTOFT	Sig. P. COMMERE
Negozianti	1	Sig. J. A. MOZOS	Sig. T. GEOGHEGAN
...			
Gruppi di lavoro		Presidente	Vice-Presidente
...			
Groep II	2	Sig. R. FLYNN	Sig. A. PEROLO
Groep III	2	...	Sig. J. GOODLAD
Groep IV	2	...	Sig. G. PASTOOR

Le nomine entreranno in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* e resteranno valide fino al rinnovo delle nomine di tutti i membri, ossia fino al 9 dicembre 2002.

Il rappresentante degli allevatori di molluschi/crostacei e il rappresentante dei piscicoltori assumono a turno le funzioni di presidente e vice presidente del gruppo II.

Il nome corretto del membro titolare dei piscicoltori è Sig.ra V. KRISTENSEN e non Sig.ra V. CHRISTENSEN, come erroneamente indicato nella nomina 1999/C 357/03.

(1) Elenco dei membri: GU C 357 del 9.12.1999.

ALLEGATO

Tabella completa dei membri

Categorie interessate dalla PCP	Seggi	Membri	
		Titolari	Supplenti
Il Comitato			
Armatori privati	1	Sig. B. DEAS	Sig. P. SAN EMETERIO
Armatori associati	1	Sig. D. LANGSTRAAT	Sig. J.-L. de FEUARDENT
Organizzazioni di produttori	1	Sig. C. OLESEN	Sig. J. A. SUÁREZ LLANOS
Allevatori di molluschi/crostacei	1	Sig. G. BREST	Sig. A. ALCAIDE NÚÑEZ
Piscicoltori	1	Sig.ra V. KRISTENSEN	Sig. R. GABRIEL
Trasformatori	1	Sig. P. HYLDTOFT	Sig. P. COMMERE
Negozianti	1	Sig. J. A. MOZOS	Sig. T. GEOGHEGAN
Pescatori/dipendenti	1	Sig. M. SOUTO	Sig. C. BANDEIRA
Consumatori	1	Sig. J. GODFREY	Sig. M. GUTIÉRREZ VALDIVIA
Ambiente	1	Sig.ra S. des CLERS	Sig. S. LOSADA FIGUEIRAS
Sviluppo	1	Sig.ra D. le SAUCE	Sig.ra B. GOREZ
Gruppi di lavoro		Presidente	Vice-Presidente
Gruppo I	2	Sig. N. WICHMANN	Sig. J. R. FUERTES GAMUNDI
Gruppo II	2	Sig. R. FLYNN	Sig. A. PEROLO
Gruppo III	2	Dr. M. KELLER	Sig. J. GOODLAD
Gruppo IV	2	Sig. A. PARRES	Sig. G. PASTOOR

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

AIUTO DI STATO — ISLANDA

Comunicazione dell'Autorità di vigilanza EFTA ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza, agli altri Stati EFTA, agli Stati membri dell'Unione europea e ai terzi interessati, relativa al regime fiscale delle International Trading Companies (ITCs) in Islanda

(2002/C 87/05)

Con la decisione n. 392/01/COL del 6 dicembre 2001, il cui nucleo essenziale è riprodotto nel testo che segue, l'Autorità di vigilanza EFTA ha avviato il procedimento ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza. Il governo islandese è stato informato attraverso copia della suddetta decisione.

I. FATTI**1. Procedimento**

Con lettera del 28 luglio 2000 (Doc. n. 00-4830-D), l'Autorità di vigilanza EFTA ha informato il governo islandese di essere giunta a conoscenza che l'Islanda ha presentato un progetto di legge che prevede un trattamento fiscale di favore nei confronti delle International Trading Companies (ITCs). Essa ha inoltre informato il governo islandese che, sulla base delle informazioni a disposizione dell'Autorità, la Direzione aiuti di Stato e concorrenza ha ritenuto che il trattamento fiscale delle ITCs possa comportare un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. L'Autorità ha chiesto al governo islandese di presentare le proprie osservazioni e fornire tutte le informazioni necessarie ai fini della valutazione della compatibilità delle misure fiscali a favore di ITC con l'articolo 61 dell'accordo SEE.

Con lettera del 24 ottobre 2000 (Doc. n. 00-7751-A), il governo islandese ha fornito le informazioni richieste e ha presentato le proprie osservazioni. Nella suddetta lettera, il governo islandese esprimeva il parere che la normativa sulle ITCs non conferisse diritti o vantaggi particolari ad un gruppo selezionato di imprese e, pertanto, non contenesse un aiuto rientrante nel campo di applicazione dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

Con lettera del 24 luglio 2001 (Doc. n. 01-5609-D), l'Autorità ha informato il governo islandese che, la Direzione aiuti di Stato e concorrenza ha ritenuto, esprimendo un primo parere, che le misure fiscali relative alle ITCs comportino un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Qualora il governo islandese non fosse in grado di rimuovere i dubbi espressi dalla Direzione aiuti di Stato in merito alla compatibilità delle misure fiscali a favore delle ITCs, la suddetta Direzione avrebbe avuto l'obbligo di proporre all'Autorità l'avvio di un procedimento di indagine di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza. Il governo islandese veniva invitato a presentare le proprie

osservazioni in merito entro due mesi dal ricevimento della suddetta lettera.

Con lettera del 20 settembre 2001 (Doc. n. 01-7477-A), il governo islandese ha presentato il proprio parere sulla compatibilità delle misure fiscali concernenti le ITCs. Nella suddetta lettera tale governo ha espresso il parere che il regime fiscale relativo alle ITCs non costituisca un aiuto di Stato.

2. Legislazione e regime fiscale delle ITCs

Ai sensi della legge n. 31 del 10 marzo 1999 sulle ITCs, queste ultime devono essere società a responsabilità limitata pubbliche o private. L'avvio dell'attività di una ITC presuppone il rilascio di una licenza operativa. La legge pone dei limiti ai tipi di attività che una ITC può svolgere. Tali attività sono le seguenti:

- Attività commerciale, svolta nel proprio nome, con soggetti stranieri fuori dall'Islanda o, in qualità di intermediario, relativamente a prodotti esclusi dall'accordo SEE e non originari dell'Islanda.
- Attività di intermediazione negli scambi di servizi fra soggetti stranieri che non cadono sotto la giurisdizione islandese.
- Attività di società holding che possiede e investe in imprese straniere, o in attività immateriali, ufficialmente registrate fuori dell'Islanda, come marchi commerciali, brevetti, private e diritti editoriali.
- Avere la proprietà o la disponibilità di controllare e registrare aeromobili e imbarcazioni diverse da navi da pesca in Islanda, a condizione che tali aeromobili e imbarcazioni siano utilizzati unicamente per attività che le ITCs sono autorizzate a svolgere.
- Avere la proprietà o la disponibilità di controllare e registrare aeromobili o imbarcazioni diverse da navi da pesca, in Islanda e darle in locazione o sublocazione a soggetti stranieri, a fini di trasporto, fuori dalla giurisdizione islandese.
- Non sono autorizzate a commerciare nel proprio nome con controparti né in Islanda né fuori dell'Islanda, né possono fungere da intermediari in tale attività, né possono esercitare una attività di trasformazione parziale o integrale di prodotti in Islanda.

Sulla base delle informazioni presentate, le ITCs sono soggette ad un regime fiscale diverso da quello delle altre imprese a responsabilità limitata. In base alle conclusioni cui può giungere l'Autorità, le differenze consistono in quanto segue:

- Una imposta sul reddito delle società del 5%, in luogo della aliquota abituale del 30 %.
- Le ITCs sono esentate dalla imposta sul patrimonio, mentre normalmente le imprese islandesi sono soggette ad un'imposta patrimoniale dell'1,2 %.
- Le ITCs sono parzialmente esentate dall'imposta di registro.
- Per ottenere una licenza operativa, le ITCs sono soggette al pagamento di ISK 100 000. Esse sono inoltre soggette ad un'imposta di vigilanza annuale di ISK 100 000 che le altre imprese non devono pagare.
- Alla tassazione dei dividendi distribuiti dalle ITCs ai residenti islandesi azionisti vengono applicate regole speciali. La regola generale in materia di tassazione dei dividendi in Islanda prevede che i dividendi versati da una società a responsabilità limitata ad un'altra società siano esentati dalle imposte, mentre i dividendi versati ai privati sono assoggettati ad una ritenuta del 10 %. Se la società che paga i dividendi è una ITC, il beneficiario deve pagare l'imposta sul reddito integralmente sia che si tratti di un privato o di una società a responsabilità limitata.

3. Osservazioni presentate dal governo islandese

Il governo islandese sostiene, nelle sue lettere del 24 ottobre 2000 (doc. n. 00-7751-A) e 20 settembre 2001 (doc. n. 01-7477-A), che il semplice fatto che esistano regimi fiscali diversi per tipi di imprese diversi, non è sufficiente per ipotizzare che tale differenza di trattamento costituisca un aiuto di Stato. Esso ha sottolineato che il regime fiscale islandese, per quanto riguarda le ITCs, non è né esclusivo per un determinato settore né favorisce determinate aree geografiche. Inoltre, si afferma che il regime ITC consente un'ampia gamma di attività e qualsiasi impresa, operante in questi campi all'interno dello SEE, può avvantaggiarsi indipendentemente dal domicilio del fondatore o da altri fattori analoghi. Le condizioni per la costituzione di ITCs sono accessibili a tutte le persone fisiche e giuridiche all'interno del SEE. Il regime in questione ha quindi carattere generale e non si può affermare che esso «offra a determinate imprese una deroga nell'applicazione del regime fiscale».

Il governo islandese osserva che una delle principali differenze nel trattamento fiscale delle ITCs risiede nell'applicazione di un'imposta sulle società del 5 % anziché dell'aliquota abituale del 30 %. A suo avviso, questa differenza non deve essere considerata da sola. La tassa sul reddito societario del 5 % costituisce, strettamente parlando, un rinvio della tassazione al momento in cui gli utili vengono distribuiti in quanto dividendi, a causa delle norme speciali vigenti in materia di distribuzione dei dividendi. Pertanto, prendendo in considerazione tutti i fattori e tenendo presenti gli effetti reali del regime fiscale, il governo islandese ritiene che le ITCs non siano beneficiarie di un credito di imposta e quindi non godano di un trattamento fiscale favorevole.

Il governo islandese sostiene che le imprese registrate come ITCs, in assenza del suddetto regime, non si stabilirebbero in Islanda e quindi non sarebbero soggetti di imposta in questo paese. Di conseguenza, non si produce alcuna perdita netta di entrate fiscali.

Il governo islandese è inoltre del parere che in questo caso siano rispettati i criteri del principio de minimis, definito nel capitolo 12 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità. Pertanto, qualora l'Autorità debba concludere che il regime comporta un aiuto di Stato, tale aiuto sarebbe al di sotto della soglia de minimis e non avrebbe quindi effetti importanti sugli scambi e la concorrenza all'interno del SEE.

II. VALUTAZIONE

Per essere considerata un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, una misura deve rispondere ai quattro seguenti criteri.

Anzitutto, la misura in questione deve attribuire ai beneficiari un vantaggio che riduca i costi da essi normalmente sostenuti nel corso della loro attività. Ai sensi del capitolo 17B.3, paragrafo 2, degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità, il vantaggio deve consistere in una riduzione del carico fiscale dell'impresa, ottenuto in vari modi fra cui «una riduzione totale o parziale dell'ammontare dell'imposta (come un'esenzione o un credito di imposta)».

Il principale vantaggio per le ITCs risiede nell'aliquota più bassa dell'imposta sulle società (5 % anziché 30 %). Come viene osservato dal governo islandese, questo costituisce un rinvio della tassazione al momento in cui gli utili vengono distribuiti in quanto dividendi, a causa delle regole speciali vigenti in materia di distribuzione dei dividendi. Tuttavia, questo potrebbe comportare un credito di imposta per le ITCs. Tenendo conto di tutti gli elementi che compongono il regime fiscale, l'Autorità ritiene che la tassazione delle ITCs comporti un trattamento fiscale favorevole.

In secondo luogo, il vantaggio deve provenire dallo Stato o attraverso risorse statali. La concessione di una riduzione fiscale comporta una perdita del gettito fiscale che, ai sensi del capitolo 17B.3, paragrafo 3, degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità, equivale al consumo di risorse statali sotto forma di spesa fiscale.

In terzo luogo, la misura deve essere specifica o selettiva nel senso che favorisce «talune imprese o talune produzioni». Ai sensi del capitolo 17B.3.2, paragrafo 4, degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità sulla tassazione diretta delle imprese: «Talune entrate fiscali sono limitate a determinati tipi di imprese, ad aspetti del loro funzionamento (servizi intra-gruppo, intermediazione, coordinamento) o a determinate produzioni. Nella misura in cui favoriscono talune imprese o talune produzioni, possono costituire aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1». Il trattamento fiscale favorevole si applica solo alle imprese che soddisfano la condizione prevista nella legge sulle ITCs. L'Autorità ritiene quindi che esso sia selettivo in quanto favorisce solo le imprese impegnate nelle ristrette attività previste nella suddetta legge.

L'Autorità trova difficile credere che il trattamento fiscale favorevole delle ITCs rientri nella logica del sistema fiscale. Secondo l'Autorità, il governo islandese non ha fornito alcuna giustificazione di questa deroga al sistema fiscale generale, basata sulla natura o il contesto generale del sistema ⁽¹⁾.

In quarto luogo, la misura deve pregiudicare la concorrenza e il commercio fra le parti contraenti. Le ITCs possono commerciare in prodotti che non rientrano nell'accordo SEE e che non sono originari dell'Islanda. Tuttavia, l'attività commerciale in quanto tale può essere considerata un servizio che ricade nel campo di applicazione dell'accordo SEE. A questo riguardo, si può anche fare riferimento al fatto che le ITCs possono agire a titolo di intermediari nello scambio di servizi fra soggetti stranieri fuori della giurisdizione islandese. Le ITCs possono inoltre avere la proprietà o la disponibilità di aeromobili e registrarli, a condizione che essi vengano utilizzati per attività che le ITCs sono autorizzate a svolgere. Inoltre, le ITCs possono avere la proprietà o la disponibilità di aeromobili e registrarli e darli in locazione o sub-locazione a soggetti stranieri, a fini di trasporto fuori dall'Islanda. Questi servizi rientrano nell'accordo SEE.

Inoltre, le ITCs possono avere la proprietà o la disponibilità di imbarcazioni e registrarle, a condizione che esse vengano utilizzate per attività che le ITCs sono autorizzate a svolgere, nonché darle in locazione o sub-locazione a soggetti stranieri a fini di trasporto fuori dell'Islanda. Questi servizi rientrano nell'accordo SEE.

Ai sensi del capitolo 17B.3, paragrafo 4, degli Orientamenti dell'Autorità sugli aiuti di Stato «secondo la giurisprudenza consolidata, ai fini della presente disposizione, si considera soddisfatto il criterio del pregiudizio arrecato al commercio quando il beneficiario svolge un'attività economica che comporta degli scambi fra le parti contraenti». Dalla descrizione che precede consegue che le principali attività che le ITCs possono svolgere sono attività di commercio internazionali. Di conseguenza, la misura in questione pregiudica la concorrenza e il commercio fra le parti contraenti.

Il governo islandese ha sostenuto che fino ad oggi solo dieci ITCs hanno ottenuto delle licenze operative e alcune di esse sono inattive. Il governo islandese è inoltre del parere che l'aiuto in questione non sia attualmente in grado di pregiudicare il commercio fra gli Stati membri, in considerazione delle sue ridottissime dimensioni e che quindi, in questo caso, siano rispettati i criteri del principio de minimis, come definito nel capitolo 12 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità. Non sembra esistere alcuna garanzia nella normativa fiscale sulle ITCs che preveda che, qualora la soglia prescritta nella regola de minimis venga superata, non possano essere concessi ulteriori aiuti.

Sulla base di quanto precede, il regime fiscale delle ITCs sembra costituire un aiuto operativo ai sensi dell'articolo 61, paragrafo

1, dell'accordo SEE. È quindi necessario stabilire se l'aiuto di cui sopra sia compatibile con il funzionamento dell'accordo SEE, nel quadro delle deroghe previste all'articolo 61, paragrafi 2 e 3.

Le deroghe di cui all'articolo 61, paragrafo 2, non sembrano applicabili in questo caso, in quanto si riferiscono a situazioni diverse.

Ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera a), possono essere considerati compatibili con il funzionamento dell'accordo SEE gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. Dato che la misura in questione non è limitata alle suddette regioni questa disposizione non sembra applicabile. Anche la deroga prevista all'articolo 61, paragrafo 3, lettera b), non sembra applicabile. Infine, per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c), non sembra che si possa considerare l'aiuto destinato ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche. Di conseguenza l'aiuto in questione non sembra poter beneficiare di nessuna delle deroghe previste all'articolo 61, paragrafo 3, dell'accordo SEE.

Sulla base di quanto precede, l'Autorità ritiene che la misura fiscale concernente le ITCs possa comportare un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Di conseguenza e conformemente al punto 5.2 del capitolo 5 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato dell'Autorità, quest'ultima si vede obbligata ad avviare il procedimento previsto all'articolo 1, paragrafo 2, del protocollo 3 dell'accordo sulla Corte e la Vigilanza. Tale decisione non pregiudica la decisione definitiva che verrà presa dall'Autorità.

Infine l'Autorità richiama l'attenzione del governo islandese sul capitolo 6 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato («Aspetti specifici relativi ad un aiuto illegale per motivi procedurali»). Il regime fiscale in questione è stato introdotto dopo l'entrata in vigore dell'accordo SEE e può quindi essere considerato un nuovo aiuto. A questo riguardo non è pervenuta alcuna notifica. Conformemente al punto 6.2.3, paragrafo 1, nelle decisioni negative in casi di aiuti concessi illegalmente, l'Autorità, di regola, ordina allo Stato EFTA interessato di chiedere la restituzione dell'aiuto al beneficiario.

L'Autorità di vigilanza EFTA invita quindi gli Stati EFTA, gli Stati membri dell'Unione europea, nonché i terzi interessati a presentare le rispettive osservazioni sulla misura in questione, entro un mese dalla presente pubblicazione, alla:

Autorità di vigilanza EFTA
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelles

Le osservazioni ricevute saranno comunicate al governo islandese.

⁽¹⁾ Cfr. a questo riguardo: Causa 173/73 *Italia/Commissione* [1974] ECR 709.

III

(Informazioni)

PARLAMENTO EUROPEO

**Atti della sessione del 1-4 ottobre 2001 pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*
C 87 E**

(2002/C 87/06)

Questi testi sono disponibili su:

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

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

COMMISSIONE

Modifica del bando di gara per la restituzione all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi verso alcuni paesi terzi

(2002/C 87/07)

(Gazzetta ufficiale delle Comunità europee C 288 del 13 ottobre 2001)

A pagina 5, titolo «I. Oggetto», il punto 2 è sostituito dal seguente testo:

«2. La quantità totale che può formare oggetto di fissazione della restituzione massima all'esportazione, in conformità dell'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 299/95 ⁽⁴⁾, è di circa 30 000 t.»

AVVISO

Nel corso del mese di aprile 2002 sarà pubblicata la 38ª edizione del Repertorio della legislazione in vigore.

D'ora in poi, gli abbonati all'edizione su carta della Gazzetta ufficiale potranno ottenere gratuitamente tale Repertorio per il numero e la/le versione/i linguistica/che del/i loro abbonamento/i. Gli interessati sono pregati di spedire l'ordinativo che segue, debitamente compilato e indicando il loro numero di «matricola d'abbonamento» (codice che appare sulla sinistra di ogni etichetta e che comincia per O/.).

Gli interessati non abbonati possono ottenere il Repertorio a pagamento presso uno dei nostri uffici di vendita (cfr. ultima pagina).

Il Repertorio — e tutte le Gazzette ufficiali (L, C, CE) — possono essere consultati gratuitamente nel sito Internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N. cat.: OA-19-01-000-IT-C

ORDINATIVO

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

Servizio «Abbonamenti»
2, rue Mercier
L-2985 Lussemburgo

Il mio numero di matricola è il seguente: O/.

Vogliate farmi pervenire la/le . . . copia/e gratuita/e del **Repertorio** a cui dà/danno diritto il/i mio/miei abbonamento/i.

N. cat.: OA-19-01-000-IT-C

Nome:

Indirizzo:

.....

Data: Firma: