

Gazzetta ufficiale

L 276

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

56° anno
17 ottobre 2013

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 994/2013 della Commissione, del 16 ottobre 2013, che modifica i regolamenti (CE) n. 952/2006, (CE) n. 967/2006, (CE) n. 555/2008 e (CE) n. 1249/2008 per quanto riguarda gli obblighi di notifica nell'ambito dell'organizzazione comune dei mercati agricoli** 1

Regolamento di esecuzione (UE) n. 995/2013 della Commissione, del 16 ottobre 2013, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 3

DECISIONI

2013/506/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 1° ottobre 2013, relativa al contributo finanziario dell'Unione europea ai programmi nazionali di nove Stati membri (Belgio, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Cipro, Paesi Bassi, Polonia e Portogallo) nel 2013 per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca [notificata con il numero C(2013) 6255]** 5

Prezzo: 3 EUR

(segue)

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

III Altri atti

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

★ Decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 519/12/COL, del 19 dicembre 2012, che dichiara chiuso il procedimento d'indagine formale relativo al presunto aiuto alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene (Norvegia)	8
---	---

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 994/2013 DELLA COMMISSIONE

del 16 ottobre 2013

che modifica i regolamenti (CE) n. 952/2006, (CE) n. 967/2006, (CE) n. 555/2008 e (CE) n. 1249/2008 per quanto riguarda gli obblighi di notifica nell'ambito dell'organizzazione comune dei mercati agricoli

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 192, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) il regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce norme comuni per la notifica di informazioni e documenti da parte degli Stati membri alla Commissione. Tali norme contemplano in particolare l'obbligo per gli Stati membri di utilizzare i sistemi di informazione messi a loro disposizione dalla Commissione e la convalida dei diritti di accesso delle autorità e delle persone abilitate a effettuare comunicazioni. Il regolamento (CE) n. 792/2009 stabilisce inoltre principi comuni che si applicano ai sistemi di informazione affinché questi garantiscano l'autenticità, l'integrità e la leggibilità nel tempo dei documenti e disciplina la protezione dei dati personali. L'obbligo di utilizzare tali sistemi di informazione deve essere previsto da ogni regolamento che impone un particolare obbligo di notifica.
- (2) La Commissione ha messo a punto un sistema informativo che consente di gestire i documenti e le procedure elettronicamente nell'ambito del proprio funzionamento interno e delle relazioni con le autorità interessate dalla politica agricola comune.

(3) Vari obblighi di comunicazione e notifica possono essere espletati tramite tale sistema, in particolare quelli previsti dai regolamenti della Commissione (CE) n. 952/2006 ⁽³⁾, (CE) n. 967/2006 ⁽⁴⁾, (CE) n. 555/2008 ⁽⁵⁾ e (CE) n. 1249/2008 ⁽⁶⁾.

(4) Ai fini dell'efficienza amministrativa e alla luce dell'esperienza acquisita, è opportuno semplificare, specificare oppure sopprimere talune comunicazioni e notifiche.

(5) Il regolamento (CE) n. 555/2008 prevede all'articolo 100, paragrafo 2, una notifica semplificata quando devono essere comunicati soltanto i valori zero. Poiché il sistema di informazione comprende una procedura semplificata per l'invio di tali comunicazioni, la procedura di notifica di cui al presente articolo non è più necessaria.

(6) Nel regolamento 1249/2008 è necessario prevedere una comunicazione supplementare concernente la macellazione di bovini al fine di calcolare il coefficiente di saturazione di cui all'articolo 18.

(7) Occorre pertanto modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 952/2006, (CE) n. 967/2006, (CE) n. 555/2008 e (CE) n. 1249/2008.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 952/2006 della Commissione, del 29 giugno 2006, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 318/2006 del Consiglio per quanto riguarda la gestione del mercato interno dello zucchero e il regime delle quote (GU L 178 dell'1.7.2006, pag. 39).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 967/2006 della Commissione, del 29 giugno 2006, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 318/2006 del Consiglio riguardo la produzione fuori quota nel settore dello zucchero (GU L 176 del 30.6.2006, pag. 22).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 555/2008 della Commissione, del 27 giugno 2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 479/2008 del Consiglio relativo all'organizzazione comune del mercato vitivinicolo, in ordine ai programmi di sostegno, agli scambi con i paesi terzi, al potenziale produttivo e ai controlli nel settore vitivinicolo (GU L 170 del 30.6.2008, pag. 1).

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1249/2008 della Commissione, del 10 dicembre 2008, recante modalità di applicazione relative alle tabelle comunitarie di classificazione delle carcasce di bovini, suini e ovini e alla comunicazione dei prezzi delle medesime (GU L 337 del 16.12.2008, pag. 3).

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione, del 31 agosto 2009, che stabilisce le modalità con le quali gli Stati membri notificano alla Commissione le informazioni e i documenti necessari nell'ambito dell'attuazione dell'organizzazione comune dei mercati, del regime dei pagamenti diretti, della promozione dei prodotti agricoli e dei regimi applicabili alle regioni ultraperiferiche e alle isole minori del Mar Egeo (GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3).

- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato di gestione per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'articolo 58 del regolamento (CE) n. 952/2006 è sostituito dal seguente:

«Articolo 58

Comunicazioni e notifiche

Le comunicazioni e notifiche di cui all'articolo 5, paragrafo 3 e agli articoli 12, 21 e 22 del presente regolamento sono inviate alla Commissione in conformità al regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione (*).

(*) GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3.»

Articolo 2

All'articolo 21 del regolamento (CE) n. 967/2006 è aggiunto il seguente paragrafo 5:

«5. Le comunicazioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3 e agli articoli 10 e 17 del presente articolo sono effettuate in conformità al regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione (*).

(*) GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3.»

Articolo 3

L'articolo 100 del regolamento (CE) n. 555/2008 è modificato come segue:

- 1) il titolo «Comunicazioni» è sostituito da «Comunicazioni e notifiche»;

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 ottobre 2013

- 2) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le comunicazioni e notifiche alla Commissione di cui al presente regolamento sono effettuate in conformità al regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione (*).

(*) GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3.»

- 3) il paragrafo 2 è soppresso.

Articolo 4

Il regolamento (CE) n. 1249/2008 è così modificato:

- 1) all'articolo 19 è aggiunta la seguente lettera d):

«d) il numero totale di bovini adulti macellati nell'anno civile precedente, suddivisi per categoria, classi di conformazione e di stato di ingrassamento.»

- 2) è inserito il seguente articolo 39 bis:

«Articolo 39 bis

Comunicazioni e notifiche

Le comunicazioni e notifiche alla Commissione di cui al presente regolamento, ad eccezione di quelle indicate all'articolo 36, sono effettuate in conformità al regolamento (CE) n. 792/2009 della Commissione (*).

(*) GU L 228 dell'1.9.2009, pag. 3.»

Articolo 5

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2014.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 995/2013 DELLA COMMISSIONE**del 16 ottobre 2013****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione

da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 ottobre 2013

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MA	53,1
	MK	66,6
	ZZ	59,9
0707 00 05	MK	62,5
	TR	121,6
	ZZ	92,1
0709 93 10	TR	116,3
	ZZ	116,3
0805 50 10	AR	95,1
	CL	118,8
	IL	100,2
	TR	85,3
	ZA	111,0
	ZZ	102,1
0806 10 10	BR	235,6
	TR	143,3
	ZZ	189,5
0808 10 80	CL	94,7
	NZ	120,9
	US	158,5
	ZA	138,5
	ZZ	128,2
0808 30 90	TR	123,6
	US	162,0
	ZZ	142,8

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 1° ottobre 2013

relativa al contributo finanziario dell'Unione europea ai programmi nazionali di nove Stati membri (Belgio, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Cipro, Paesi Bassi, Polonia e Portogallo) nel 2013 per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca

[notificata con il numero C(2013) 6255]

(i testi in lingua estone, francese, greca, inglese, neerlandese, polacca e portoghese sono i soli facenti fede)

(2013/506/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 861/2006 del Consiglio, del 22 maggio 2006, che istituisce un'azione finanziaria della Comunità per l'attuazione della politica comune della pesca e in materia di diritto del mare ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 861/2006 stabilisce le condizioni alle quali gli Stati membri possono ricevere un contributo dall'Unione europea per le spese sostenute nell'ambito dei loro programmi nazionali di raccolta e gestione di dati.
- (2) I programmi devono essere elaborati in conformità del regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio, del 25 febbraio 2008, che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca ⁽²⁾, e del regolamento (CE) n. 665/2008 della Commissione ⁽³⁾.
- (3) Bulgaria, Danimarca, Germania, Italia, Lettonia, Lituania, Malta, Romania, Slovenia, Finlandia e Svezia non hanno modificato i loro programmi nazionali 2011-2013 per l'anno 2013. La Commissione deciderà in merito al contributo ai suddetti programmi nazionali, per l'anno 2013, attraverso una decisione di esecuzione della Commissione attualmente in fase di adozione.
- (4) Belgio, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Cipro, Paesi Bassi, Polonia e Portogallo hanno presentato programmi nazionali per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca per gli anni 2011-2013, secondo quanto disposto dall'articolo 4, paragrafi 4 e 5, del regolamento

(CE) n. 199/2008. Detti programmi sono stati approvati nel 2011 in conformità all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 199/2008.

- (5) L'Irlanda ha presentato delle modifiche ai propri programmi nazionali per l'anno 2013, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 199/2008. Dette modifiche sono state adottate dalla Commissione nel 2013, in conformità all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 199/2008.
- (6) I suddetti Stati membri hanno presentato le previsioni annuali di bilancio per il 2013, in conformità all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1078/2008 della Commissione, del 3 novembre 2008, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 861/2006 del Consiglio per quanto riguarda le spese sostenute dagli Stati membri per la raccolta e la gestione dei dati di base relativi alla pesca ⁽⁴⁾. La Commissione ha valutato le previsioni annuali di bilancio degli Stati membri in conformità all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1078/2008, tenendo conto dei programmi nazionali approvati.
- (7) A norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1078/2008, la Commissione deve approvare le previsioni annuali di bilancio e decidere in merito al contributo finanziario annuale dell'Unione a ciascun programma nazionale secondo la procedura di cui all'articolo 24 del regolamento (CE) n. 861/2006, nonché sulla base dei risultati della valutazione delle previsioni annuali di bilancio di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1078/2008.
- (8) Secondo il disposto dell'articolo 24, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 861/2006, il tasso del contributo finanziario deve essere stabilito mediante decisione della Commissione. L'articolo 16 del medesimo regolamento dispone che per l'azione finanziaria dell'Unione nell'ambito della raccolta di dati di base il tasso di cofinanziamento non può superare il 50 % delle spese sostenute dagli Stati membri per l'esecuzione del programma di raccolta, gestione e uso di dati nel settore della pesca.

⁽¹⁾ GU L 160 del 14.6.2006, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 60 del 5.3.2008, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 186 del 15.7.2008, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU L 295 del 4.11.2008, pag. 24.

- (9) La presente decisione costituisce la decisione di finanziamento ai sensi dell'articolo 84, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione ⁽¹⁾.
- (10) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del Comitato per la pesca e l'acquacoltura,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli importi massimi globali del contributo finanziario dell'Unione concessi a ciascuno Stato membro per la raccolta, la

gestione e l'uso di dati nel settore della pesca per il 2013 e il tasso di detto contributo sono fissati nell'allegato.

Articolo 2

La presente decisione è destinata al Regno del Belgio, alla Repubblica di Estonia, all'Irlanda, alla Repubblica ellenica, alla Repubblica francese, alla Repubblica di Cipro, al Regno dei Paesi Bassi, alla Repubblica di Polonia e alla Repubblica portoghese.

Fatto a Bruxelles, il 1° ottobre 2013

Per la Commissione

Maria DAMANAKI

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 298 del 26.10.2012, pag. 1.

ALLEGATO

**PROGRAMMI NAZIONALI 2011-2013
SPESE AMMISSIBILI E CONTRIBUTO MASSIMO DELL'UNIONE PER IL 2013**

(EUR)

Stato membro	Spese ammissibili	Contributo massimo dell'Unione (tasso del 50 %)
Belgio	1 908 116,52	954 058,26
Estonia	419 817,33	209 908,67
Irlanda	6 789 727,28	3 394 863,64
Grecia	3 746 777,00	1 873 388,50
Francia	13 156 764,55	6 578 382,28
Cipro	210 953,08	105 476,54
Paesi Bassi	5 068 872,00	2 534 436,00
Polonia	835 480,23	417 740,11
Portogallo	2 847 270,00	1 423 635,00
Totale	34 983 777,99	17 491 888,99

III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 519/12/COL

del 19 dicembre 2012

che dichiara chiuso il procedimento d'indagine formale relativo al presunto aiuto alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene (Norvegia)

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA ("L'AUTORITÀ"),

VISTO l'accordo sullo Spazio economico europeo ("accordo SEE"), in particolare l'articolo 49 e gli articoli da 61 a 63 e il protocollo 26,

VISTO l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia ("accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte"), in particolare l'articolo 24,

VISTO l'articolo 1, paragrafo 2, della parte I e l'articolo 7, paragrafo 2, della parte II del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte ("protocollo 3"),

DOPO AVER invitato gli interessati a presentare osservazioni ai sensi delle suddette disposizioni ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

I. ANTEFATTI

1. PROCEDURA

1.1. Procedura amministrativa da cui è scaturita la decisione dell'Autorità n. 254/10/COL

- (1) Con lettera datata 11 agosto 2006 l'Autorità ha ricevuto una denuncia ("la denuncia"), in cui Konkurrenten.no AS ("la denunciante") sosteneva che le autorità norvegesi avevano concesso un aiuto di Stato alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. La lettera è stata protocollata dall'Autorità il 16 agosto 2006 (documento n. 384017). Con lettera datata 17 agosto 2006 l'Autorità ha comunicato alla denunciante di aver ricevuto la denuncia (documento n. 384134).
- (2) L'Autorità ha trasmesso la denuncia alle autorità norvegesi, con lettera datata 7 settembre 2006, invitandole a formulare osservazioni (documento n. 387163). Con lettera dell'11 ottobre 2006, le autorità norvegesi hanno

risposto alla richiesta di informazioni. La lettera è stata protocollata dall'Autorità il 19 ottobre 2006 (documento n. 392725).

- (3) Con lettera datata 20 ottobre 2006 la denunciante ha trasmesso ulteriori osservazioni. La lettera è stata protocollata dall'Autorità il 23 ottobre 2006 (documento n. 394520).
- (4) Con lettera del 29 novembre 2006 l'Autorità ha richiesto ulteriori informazioni alle autorità norvegesi (documento n. 394397). Le autorità norvegesi hanno risposto con lettera dell'11 gennaio 2007, che è stata protocollata dall'Autorità il 12 gennaio 2007 (documento n. 406541).
- (5) Con lettera del 19 giugno 2007 l'Autorità ha richiesto maggiori informazioni alle autorità norvegesi (documento n. 425271). Le autorità norvegesi hanno risposto con lettera inviata tramite posta elettronica in data 16 agosto 2007 (documento n. 434326).
- (6) Con un messaggio di posta elettronica del 20 febbraio 2008, la denunciante ha presentato ulteriori informazioni (documento n. 466226).
- (7) Con lettera inviata tramite posta elettronica il 2 aprile 2008, l'Autorità ha richiesto ulteriori informazioni alle autorità norvegesi (documento n. 471926). Le autorità norvegesi hanno risposto con lettera inviata per posta elettronica in data 29 aprile 2008 (documento n. 475480).
- (8) La denunciante ha fatto pervenire ulteriori informazioni all'Autorità, mediante posta elettronica, in data 25 maggio 2008 (documento n. 478132), 2 giugno 2008 (documento n. 479743), 9 luglio 2008 (documenti nn. 489623 e 489626), 14 agosto 2008 (documento n. 489591), 15 agosto 2008 (documento n. 488527), 20 gennaio 2009 (documento n. 05210) e 22 gennaio 2009 (documento n. 505503).

⁽¹⁾ Pubblicate nella GU C 204 del 12.7.2012, pag. 15, e nel supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 26.

(9) All'inizio del 2010 l'Autorità e le autorità norvegesi hanno avuto contatti di tipo informale riguardo al caso in esame sia telefonicamente sia tramite posta elettronica. Le informazioni pervenute all'Autorità in questo contesto sono state formalizzate in una lettera inviata all'Autorità dalle autorità norvegesi tramite posta elettronica il 21 aprile 2010 (documento n. 554417).

(10) Il 21 giugno 2010 l'Autorità ha adottato la decisione n. 254/10/COL con cui ha archiviato il procedimento in quanto gli aiuti in questione riguardavano aiuti pre-esistenti che erano ormai venuti meno. Con lettere datate 21 giugno 2010 l'Autorità ha inviato copie della decisione n. 254/10/COL alle autorità norvegesi (documento n. 558824) e alla denunciante (documento n. 561949).

1.2. Sentenza della Corte EFTA nella causa E-14/10 Konkurrenten.no AS contro Autorità di vigilanza EFTA

(11) Con atto introduttivo registrato presso la cancelleria della Corte EFTA il 2 settembre 2010, la denunciante ha presentato ricorso per l'annullamento della decisione dell'Autorità n. 254/10/COL.

(12) Il 22 agosto 2011 la Corte EFTA ha pronunciato la sentenza nella causa E-14/10 *Konkurrenten.no AS contro Autorità di vigilanza EFTA*, annullando in toto la decisione n. 254/10/COL, per i motivi descritti a seguire.

(13) In primo luogo, la Corte EFTA ha riscontrato che la decisione era insufficientemente motivata, nel senso che l'Autorità non aveva spiegato in che modo il rinnovo della concessione a partire dal 1° gennaio 2000 potesse essere classificato come parte integrante di un regime di aiuti esistente né aveva esposto le ragioni per cui non potesse essere considerato una modifica importante di tale regime di aiuti⁽²⁾.

(14) In secondo luogo, la Corte EFTA ha sostenuto che l'Autorità aveva contravvenuto al suo dovere di avviare un procedimento di indagine formale in relazione agli aiuti concessi nel periodo 1997-2000. Ha appurato altresì che l'Autorità non poteva escludere che le società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene avessero ottenuto aiuti in quantità superiore alle perdite sostenute in relazione all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, ma che l'Autorità riteneva che tale eccedenza potesse essere riferita al passato. Pertanto, la Corte EFTA ha concluso che l'Autorità avrebbe dovuto avviare il procedimento di indagine formale per poter essere pienamente edotta sui fatti, per quanto possibile. I motivi della ricorrente riferiti alle medesime questioni attinenti il periodo 2000-2008 sono stati dichiarati fondati⁽³⁾.

(15) In terzo luogo, la Corte EFTA ha sostenuto che l'Autorità non aveva stabilito se l'apporto di capitale riguardasse

solamente gli impegni pensionistici senza copertura finanziaria emersi in concomitanza con l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico o se interessasse anche altre attività. Poiché la Corte EFTA non ha potuto riesaminare la decisione in relazione alla contestazione della ricorrente secondo cui l'apporto di capitale non corrispondeva a un pagamento per la fornitura di servizi di trasporto, tale impossibilità ha dato luogo ad una carenza di motivazione⁽⁴⁾.

1.3. Riesame della denuncia

(16) La denunciante ha affermato che le seguenti misure possono implicare una concessione illecita di aiuti di Stato:

1. sovvenzioni interne tra le quattro società AS Oslo Sporveier, AS Sporveisbussene, Arctic Express AS e Sporveisbussenes Turbiler AS⁽⁵⁾;

2. un apporto di capitale per un ammontare di 41 499 000 NOK effettuato nel 2004 dalla società AS Oslo Sporveier in favore della società AS Sporveisbussene;

3. una posizione fiscalmente favorevole acquisita in un mercato non competitivo, che ha esentato AS Sporveisbussene dal pagamento dell'imposta sugli utili;

4. garanzie concesse da AS Sporveisbussene alle sue controllate Arctic Express AS e Sporveisbussenes Turbiler AS.

(17) L'Autorità ha iniziato a riesaminare la denuncia e ha chiesto informazioni aggiuntive alle autorità norvegesi, con un messaggio di posta elettronica datato 25 ottobre 2011 (documento n. 613053). Le autorità norvegesi hanno risposto mediante conferenza telefonica il 28 ottobre 2011. Inoltre, le autorità norvegesi hanno fornito ulteriori informazioni nell'ambito di riunioni tenutesi a Oslo il 29 novembre 2011 e a Bruxelles il 9 dicembre 2011 e il 17 gennaio 2012. Altre informazioni sono state trasmesse dalle autorità norvegesi con messaggi di posta elettronica datati 13 dicembre 2011 (documento n. 621639) e 20 gennaio 2012 (documento n. 622816).

(18) Con lettera del 27 gennaio 2012 (documento n. 622888), l'Autorità ha chiesto informazioni aggiuntive alle autorità norvegesi⁽⁶⁾. Le autorità norvegesi hanno risposto con lettera del 22 febbraio 2012 (documenti nn. 625908, 625916, 625949, 626065 e 626066) e tramite messaggi di posta elettronica datati 5 marzo 2012 (documenti nn. 627096 e 627097).

⁽⁴⁾ *Ibid.*, punti 84-91.

⁽⁵⁾ Nella presente decisione l'espressione "gruppo Oslo Sporveier" sarà usata per riferirsi alla società AS Oslo Sporveier e alle sue controllate.

⁽⁶⁾ Con lettera datata 8 febbraio 2012 (documento n. 624263), la denunciante ha chiesto all'Autorità di avviare il procedimento formale d'indagine relativo alle misure che erano state oggetto della procedura della Corte EFTA nella causa E-14/10.

⁽²⁾ Sentenza, punti 55-63.

⁽³⁾ *Ibid.*, punti 76-80.

1.4. Indagine formale

- (19) Con decisione n. 123/12/COL del 28 marzo 2012 ("la decisione di avviare il procedimento") l'Autorità ha avviato il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della parte I del protocollo 3 in relazione al potenziale aiuto concesso alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. Con lettera recante la stessa data (documento n. 627869), l'Autorità ha informato le autorità norvegesi in merito alla sua decisione, invitandole a presentare osservazioni.
- (20) Con lettera del 4 giugno 2012 (documento n. 636738), le autorità norvegesi hanno trasmesso osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento. L'Autorità ha chiesto altre informazioni mediante un messaggio di posta elettronica del 28 giugno 2012 (documento n. 639422). Le autorità norvegesi hanno risposto con un messaggio di posta elettronica del 7 settembre 2012 (documento n. 645982). Con uno scambio di messaggi di posta elettronica avvenuto tra il 9 e il 23 novembre 2012 (documenti nn. 653229, 653257, 653526, 654300, 654332, 654345 e 654470), l'Autorità ha chiesto e ottenuto informazioni supplementari dalle autorità norvegesi.
- (21) La decisione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea* e nel supplemento SEE (7). L'Autorità ha invitato le parti interessate a presentare eventuali osservazioni sulla decisione in questione. L'Autorità ha ricevuto osservazioni da due parti interessate. Con lettera datata 2 agosto 2012 (documento n. 643450), l'Autorità ha ricevuto osservazioni dalla denunciante, Konkurrenten.no AS. Con lettera del 6 agosto 2012 (documento n. 643459), l'Autorità ha ricevuto osservazioni da Risdal Touring AS, una controllata della denunciante. L'Autorità ha trasmesso tali osservazioni alle autorità norvegesi con lettera datata 4 settembre 2012 (documento n. 645575). Con lettera del 3 ottobre 2012 (documento n. 648581), le autorità norvegesi hanno comunicato all'Autorità di non avere commenti da fare sulle osservazioni presentate dalle due parti interessate.

2. LA DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE

- (22) Le autorità norvegesi hanno confermato che nessuna garanzia era stata concessa alla società AS Oslo Sporveier (8). Pertanto, l'Autorità ha concluso che la contestazione della denunciante riguardo alle garanzie era infondata (9).
- (23) L'Autorità tuttavia nutriva perplessità riguardo alle restanti misure evidenziate dalla denunciante. Pertanto, ha deciso di avviare il procedimento di indagine formale per quanto concerne le seguenti tre misure:

(7) GU C 204 del 12.7.2012, pag. 15, e supplemento SEE n. 37 del 5.7.2012, pag. 26.

(8) Cfr. la decisione di avviare il procedimento, punti 122-124.

(9) Cfr. il dispositivo della decisione di avviare il procedimento, articolo 1.

1. la compensazione per servizi di trasporto di linea mediante autobus a Oslo corrisposta alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene nel periodo compreso tra il 1° gennaio 1994 e il 30 marzo 2008 ("la compensazione annuale");
2. l'apporto di capitale versato dal comune di Oslo nel 2004 ("l'apporto di capitale del 2004"), destinato a coprire un deficit del fondo pensioni accumulato negli anni, riguardante:
 - a. la fornitura di servizi pubblici ("l'apporto di capitale per i servizi pubblici"), nonché
 - b. le attività commerciali ("l'apporto di capitale per le attività commerciali"); e
3. l'applicazione della normativa fiscale al gruppo ("la misura fiscale nei confronti del gruppo").

3. ANTEFATTI – LA LEGISLAZIONE VIGENTE IN MATERIA DI TRASPORTO LOCALE MEDIANTE AUTOBUS DI LINEA

3.1. Legge sul trasporto commerciale del 2002 e Regolamento sul trasporto commerciale del 2003

- (24) Attualmente, il settore del trasporto locale mediante autobus è disciplinato dalla Legge sul trasporto commerciale del 2002 (la "CTA") (10) e dal Regolamento sul trasporto commerciale del 2003 (il "CTR") (11). La CTA ha abrogato e sostituito la Legge sui trasporti del 1976 (12). Il CTR ha abrogato e sostituito due regolamenti (13).
- (25) Le autorità norvegesi hanno confermato che le disposizioni pertinenti non sono state modificate in maniera significativa dopo l'entrata in vigore dell'accordo SEE nel 1994.

3.2. Responsabilità amministrativa delle contee

- (26) In Norvegia la responsabilità di fornire servizi di trasporto pubblico a livello locale è assegnata alle contee. Tuttavia, le contee non sono obbligate a fornire tali servizi.
- (27) Esse possono decidere di amministrare servizi di trasporto locale mediante autobus attraverso la propria organizzazione o per il tramite di una società amministrativa (14) istituita dalle singole contee. La CTA dispone che, nel caso in cui la contea decida di istituire una società amministrativa, i fondi destinati a finanziare i servizi di

(10) Legge n. 45 del 21.6.2002 (entrata in vigore in data 1.1.2003).

(11) Regolamento n. 401 del 26.3.2003 (entrato in vigore in data 1.4.2003).

(12) Legge n. 63 del 4.6.1976 (entrata in vigore in data 1.7.1977). Abrogata e sostituita dalla CTA in data 1.1.2003.

(13) Regolamento n. 2170 del 12.8.1986 (entrato in vigore in data 1.1.1987) e regolamento n. 1013 del 4.12.1992 (entrato in vigore in data 1.1.1994). Entrambi abrogati e sostituiti dal CTR in data 1.4.2003.

(14) In norvegese: *Administrasjonsselskap*.

trasporto locale mediante autobus debbano essere conferiti a tale società⁽¹⁵⁾. Le società amministrative possono richiedere i servizi di trasporto mediante autobus a una parte terza o fornire esse stesse tali servizi.

3.3. Cofinanziamento dei servizi di trasporto locale da parte dello Stato e delle contee

(28) Le risorse messe a disposizione dalle contee per finanziare i servizi di trasporto locale provengono in parte dalle imposte. Inoltre, ai sensi della CTA, le contee ricevono finanziamenti statali sotto forma di sovvenzioni annue complessive⁽¹⁶⁾. L'importo delle sovvenzioni è determinato in base all'entità dei contributi statali di cui necessitano le contee. Pertanto, le contee sono tenute a trasmettere al ministero dei Trasporti bilanci, resoconti finanziari e altre informazioni pertinenti indispensabili per valutare il bisogno di contributi⁽¹⁷⁾. Le autorità norvegesi hanno affermato che, qualora una contea riducesse l'importo della sovvenzione complessiva usata per coprire le spese di trasporto di linea a livello locale, tale modifica inciderebbe sulle future sovvenzioni.

3.4. Concessioni

3.4.1. Introduzione

(29) Ai sensi della CTA, le concessioni sono necessarie per fornire servizi di trasporto passeggeri mediante autobus contro il pagamento di un prezzo (ossia il pagamento da parte degli utenti (i passeggeri) dei servizi di trasporto)⁽¹⁸⁾.

(30) Gli operatori dei servizi di trasporto passeggeri di linea a pagamento mediante autobus necessitano di una concessione generale e di una speciale.

3.4.2. Concessione generale per il trasporto passeggeri

(31) Le imprese che forniscono servizi di trasporto passeggeri contro pagamento di un prezzo devono ottenere una concessione generale⁽¹⁹⁾. Per ottenere una concessione generale, il richiedente è tenuto a i) fornire un certificato di buona condotta, ii) disporre di mezzi finanziari e competenze soddisfacenti, ed iii) essere in possesso di qualifiche professionali soddisfacenti⁽²⁰⁾. Le concessioni generali non sono soggette a limiti temporali⁽²¹⁾.

3.4.3. Concessione speciale per il trasporto passeggeri di linea

(32) Oltre alla concessione generale, qualsiasi impresa che desideri effettuare un servizio di trasporto passeggeri di linea a pagamento deve ottenere una concessione speciale⁽²²⁾. Esistono due tipi di concessioni speciali: i) concessioni riferite alla zona e ii) concessioni riguardanti tragitti specifici. Le concessioni riferite alla zona hanno natura residuale, nel senso che permettono al titolare di fornire

servizi di trasporto di linea mediante autobus in tutta la zona interessata, sempre che non siano state rilasciate altre concessioni riguardanti specifici tragitti nella stessa zona. Il titolare di una concessione per tragitti specifici è l'unico soggetto autorizzato a effettuare un trasporto di linea mediante autobus lungo quei tragitti.

(33) La concessione speciale conferisce al concessionario sia il diritto sia il dovere di effettuare il servizio di trasporto specificato nella concessione⁽²³⁾. Nella domanda di concessione speciale deve essere presentata una proposta di programma di trasporto corredata dalle relative tariffe⁽²⁴⁾. I programmi e le tariffe sono soggetti al controllo delle contee⁽²⁵⁾. Le contee possono ordinare modifiche ai programmi e alle tariffe⁽²⁶⁾.

(34) Le concessioni speciali possono essere assegnate i) mediante procedure di gara (con assegnazione limitata al periodo stabilito nella procedura di gara⁽²⁷⁾), per un periodo comunque non superiore a 10 anni⁽²⁸⁾), o ii) direttamente senza ricorrere a una gara d'appalto (per un periodo di 10 anni)⁽²⁹⁾.

3.5. Sistemi di biglietteria

(35) I concessionari devono attivare un sistema di biglietteria approvato dalle contee⁽³⁰⁾.

⁽²³⁾ Articolo 25 del CTR.

⁽²⁴⁾ Articoli 28 e 29 della CTA. Questi sono i requisiti che l'Autorità considera più pertinenti ai fini della descrizione del sistema nazionale; tuttavia, il CTR fissa una serie di altri criteri per l'acquisizione di una concessione speciale.

⁽²⁵⁾ Il ministero dei Trasporti ha delegato alle contee le proprie competenze in materia di definizione delle tariffe. Tuttavia, a livello nazionale sono stabiliti alcuni sconti. In pratica, il ministero ha chiesto a tutte le contee di garantire che gli operatori che forniscono un servizio pubblico di trasporto di linea mediante autobus a livello locale applichino uno sconto del 50% sul prezzo del servizio per bambini, anziani e disabili.

⁽²⁶⁾ Articoli 28 e 29, paragrafo 2, del CTR. Ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento CTR, il ministero dei Trasporti è autorizzato a fornire orientamenti sui contenuti e la pubblicazione dei programmi di trasporto. La circolare del ministero dei Trasporti N-1/2006 contiene linee guida supplementari sulla pubblicazione di servizi regolari. Prima del 2006, l'articolo 28 del CTR disciplinava taluni aspetti della pubblicazione dei servizi regolari. Tali aspetti sono stati eliminati nel 2006. In pratica, la circolare N-1/2006 si riferisce alla disposizione precedente (articolo 28 del CTR) prima della modifica e stabilisce che i requisiti di tale disposizione sono da considerarsi come orientativi per il contenuto del servizio regolare fino a prossima indicazione.

⁽²⁷⁾ Articolo 27, paragrafo 2, del CTA.

⁽²⁸⁾ Come specificato nei lavori preparatori, capitolo 10.1 del Prop. 113 L (2009-2010).

⁽²⁹⁾ Articolo 8 della CTA. La possibilità di appaltare le concessioni è stata introdotta con la Legge n. 85 dell'11.6.1993 (entrata in vigore in data 1.1.1994) recante modifica della Legge sui trasporti del 1976.

⁽³⁰⁾ Articolo 30, paragrafo 1, del CTR. Il ministero dei Trasporti ha la facoltà di dare orientamenti generali riguardo all'uso di sistemi di biglietteria elettronici (articolo 30, paragrafo 2, del CTR). Il ministero ha pubblicato tali orientamenti attraverso la sua circolare N-1/2006, in cui ha deciso che il seguente documento avrebbe dovuto essere usato come standard per i sistemi di biglietteria elettronici – Parte 3 del Manuale 206 dell'amministrazione norvegese della rete viaria pubblica (in norvegese: *Statens Vegvesen*).

⁽¹⁵⁾ Articolo 23 della CTA.

⁽¹⁶⁾ Articolo 22, paragrafo 3, della CTA.

⁽¹⁷⁾ Articolo 22, paragrafo 4, della CTA.

⁽¹⁸⁾ Articoli 4 e 6 della CTA.

⁽¹⁹⁾ Articolo 4, paragrafo 1, della CTA.

⁽²⁰⁾ Articolo 4, paragrafo 2, della CTA e capitolo I del CTR.

⁽²¹⁾ Articolo 27, paragrafo 1, della CTA.

⁽²²⁾ Articolo 6, paragrafo 1, della CTA.

3.6. Contratti

- (36) Per formalizzare le concessioni, le contee possono sottoscrivere con i concessionari contratti di fornitura del servizio pubblico. Le contee sono libere di stabilire la forma di tali contratti ⁽³¹⁾.

3.7. Compensazione ai concessionari

- (37) La responsabilità di retribuire i concessionari spetta alle contee ⁽³²⁾. La compensazione è garantita soltanto alle imprese che operano sui tragitti meno redditizi (ossia sui tragitti in cui le entrate provenienti dalla vendita dei biglietti non sono sufficienti a coprire il costo di gestione del servizio).
- (38) Secondo le autorità norvegesi, ai sensi dell'articolo 22 della CTA, la contea è tenuta a concedere una compensazione agli operatori che garantiscono un servizio di trasporto lungo i tragitti meno redditizi che la contea desidera mantenere o introdurre nella regione ⁽³³⁾. Le contee sono libere di stabilire le modalità di compensazione dei concessionari; la CTA e il CTR non contengono disposizioni specifiche relative alle modalità di erogazione della compensazione.
- (39) L'Autorità riconosce che l'articolo 22 della CTA è interpretato nel senso che esso non osta a una compensazione a copertura del costo del servizio pubblico (e di un ragionevole utile) al netto delle entrate provenienti dalla vendita dei biglietti e che una compensazione più ampia non può essere giustificata invocando la CTA.

⁽³¹⁾ Articolo 22, paragrafo 5, della CTA. Un esempio di tale contratto è l'accordo di trasporto del 1997 stipulato tra le società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene, menzionato di seguito.

⁽³²⁾ Articolo 22, paragrafo 1, della CTA.

⁽³³⁾ Le autorità norvegesi, nelle osservazioni formulate sulla decisione di avviare il procedimento, hanno confermato questo aspetto spiegando, con riferimento alla letteratura giuridica (*Norsk Lovkommentar*), che la precedente disposizione (articolo 24 bis della Legge sui trasporti del 1976) era stata interpretata allo stesso modo. Quanto al tema della compensazione, il *Norsk Lovkommentar* alla Legge sui trasporti del 1976 (disponibile all'indirizzo <http://www.rechtsdata.no/> (accesso riservato agli abbonati paganti)), alla nota 43 (in norvegese), così recita: "I rutetransporten vil det dog ofte være aktuelt å pålegge utøver en større rutetjeneste som sammenholdt med de takster som godkjennes, ikke gir et forsvarlig økonomisk grunnlag. I slike tilfeller kan plikten bare opprettholdes dersom det ytes tilskudd, jf. § 24 a". (Per il trasporto di linea, tuttavia, sovente è opportuno richiedere all'operatore di fornire un servizio più esteso che, alla luce delle tariffe massime stabilite, sarebbe contrario ai sani interessi economici. In tali circostanze, l'obbligo di fornire un servizio pubblico può essere mantenuto soltanto garantendo una compensazione, cfr. articolo 24 bis).

4. ULTERIORI INFORMAZIONI – LEGISLAZIONE IN MATERIA DI TRASPORTI PUBBLICI DI LINEA PRECEDENTE L'ACCORDO SEE – LEGGE SUI TRASPORTI DEL 1976

4.1. Introduzione

- (40) Alla luce della decisione di avviare il procedimento, le autorità norvegesi hanno fornito maggiori informazioni sulla storia del sistema di compensazione per i servizi di trasporto di linea locale.

4.2. Responsabilità centralizzata dello Stato per il trasporto di linea a livello locale

- (41) Le autorità norvegesi hanno spiegato che lo Stato (il ministero dei Trasporti), all'epoca dell'entrata in vigore della Legge sui trasporti del 1976 ⁽³⁴⁾, era responsabile della fornitura di servizi di trasporto di linea a livello locale. In ogni contea il trasporto di linea era gestito da agenzie di trasporto statali.

4.3. Processo di decentramento

4.3.1. Introduzione

- (42) Poco dopo l'entrata in vigore della Legge sui trasporti del 1976 è stato avviato un processo di decentramento. A partire dal 1° gennaio 1979 è stato possibile delegare alle contee le competenze del ministero dei Trasporti. Contemporaneamente, le agenzie di trasporto statali sono state trasformate in organi amministrativi delle contee.
- (43) Nel 1981, con l'introduzione dell'articolo 24 bis alla Legge sui trasporti del 1976, concedendo risorse alle contee, lo Stato ha potuto conferire alle stesse la responsabilità di finanziare il trasporto di linea locale ⁽³⁵⁾. A Oslo l'articolo 24 bis è divenuto applicabile nel 1983, quando il comune di Oslo (che è anche una contea) ⁽³⁶⁾ ha ricevuto per la prima volta tale finanziamento.

4.3.2. Il regolamento del 1980

- (44) Un altro importante elemento del processo di decentramento è stato il regolamento del 19 dicembre 1980 sulla compensazione per la fornitura di un trasporto di linea a livello locale ("il regolamento del 1980"). L'articolo 1 del regolamento del 1980 stabilisce che la contea ha la responsabilità di finanziare il trasporto di linea a livello locale. Ai sensi dell'articolo 3, l'importo della compensazione è stabilito con cadenza annuale, in base alla differenza tra le entrate stimate sulla base delle tariffe e degli sconti fissati e i costi ragionevoli.

⁽³⁴⁾ Legge n. 63 del 4.6.1976 (entrata in vigore in data 1.7.1977). Abrogata e sostituita dalla CTA in data 1.1.2003.

⁽³⁵⁾ Cfr. i lavori preparatori alla modifica della Legge sui trasporti del 1976 – Ot.prp. n. 16 (1980-1981), pag. 2.

⁽³⁶⁾ Il comune di Oslo è un comune e contemporaneamente una contea. Nel prosieguo è indicato come "il comune di Oslo".

(45) Il regolamento del 1980 contiene altresì disposizioni sul controllo e l'accesso alle informazioni e chiarisce i ruoli, da un lato, del ministero dei Trasporti e, dall'altro, delle contee. L'articolo 7 fornisce al ministero la base giuridica per emanare ulteriori norme e orientamenti in materia di compensazione del trasporto di linea a livello locale.

4.3.3. Il regolamento del 1982 e il principale accordo standard tra KS e NABC

(46) Il 1° gennaio 1983 il regolamento del 1980 è stato sostituito dall'entrata in vigore di un nuovo regolamento, il regolamento del 2 dicembre 1982 concernente la compensazione per la fornitura di trasporto di linea a livello locale ("il regolamento del 1982"). L'articolo 4 del regolamento del 1982 impone alle contee l'obbligo di stipulare con i concessionari accordi di compensazione per la fornitura di trasporto pubblico di linea. Sulla base di queste premesse, l'organizzazione KS (l'Associazione norvegese della autorità locali e regionali) e l'Associazione norvegese delle società di autobus ("NABC")⁽³⁷⁾ hanno stipulato un accordo principale standard ("l'accordo principale standard tra KS e NABC") nonché un accordo di compensazione annuale standard che ogni contea avrebbe dovuto utilizzare per la stipula di accordi di fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus. Per quanto riguarda il calcolo della compensazione, l'accordo standard era fondato sugli stessi principi dell'articolo 3 del regolamento del 1980. L'accordo principale standard prevedeva altresì una distinzione tra le spese dei servizi di trasporto pubblico e quelle di altri servizi commerciali.

4.3.4. Il regolamento del 1985

(47) Con l'adozione di un nuovo sistema di redditi per le contee, nel 1985 è stato adottato un nuovo regolamento in materia di compensazione per il trasporto locale ("il regolamento del 1985"). Il nuovo sistema di reddito per le contee (e i comuni) prevedeva che il contributo centrale per i trasporti locali fosse fornito sotto forma di importo forfetario. L'obiettivo principale del regolamento del 1985 erano le relazioni tra il ministero dei Trasporti e le contee. Detto regolamento è stato abrogato in data 1° gennaio 1987.

5. ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO DI LINEA LOCALE MEDIANTE AUTOBUS A OSLO

(48) Come si è detto, la responsabilità della fornitura a livello locale di un servizio di trasporto pubblico di linea ricade sulle contee.

(49) Prima del 1994 l'amministrazione di tutti i trasporti pubblici a Oslo era di competenza della società AS Oslo Sporveier⁽³⁸⁾, poiché il comune di Oslo aveva delegato

alla società l'incarico di pianificare e gestire il trasporto pubblico a Oslo⁽³⁹⁾. Nel contempo, AS Oslo Sporveier gestiva un dipartimento interno⁽⁴⁰⁾ che si occupava della maggior parte⁽⁴¹⁾ dei servizi di trasporto di linea mediante autobus nella città. Questa attività è stata effettuata in base a una concessione di zona assegnata il 16 novembre 1992, con cui si autorizzava AS Oslo Sporveier a fornire servizi di trasporto di linea mediante autobus nell'intera zona di Oslo, a esclusione dei tragitti per i quali erano state assegnate concessioni specifiche.

(50) La concessione è stata accordata per un periodo di 10 anni, con effetto retroattivo a partire dal 1° gennaio 1990.

(51) Inoltre, dal 1994, AS Oslo Sporveier effettua servizi di trasporto mediante autobus turistici in aggiunta al servizio di trasporto pubblico.

(52) Il 23 aprile 1997 il dipartimento responsabile del settore autobus, compresa la divisione competente per gli autobus turistici, è stato staccato da AS Oslo Sporveier e trasferito a una nuova società, denominata AS Sporveibussene. Da allora AS Sporveibussene si è occupata del trasporto di linea mediante autobus a livello locale, in conformità con la concessione rilasciata a AS Oslo Sporveier.

(53) In data 23 aprile 1997 le società hanno sottoscritto un accordo in materia di trasporti, con effetto retroattivo a partire dal 1° gennaio 1997 ("l'accordo di trasporto"). L'accordo di trasporto doveva terminare alla data di cessazione della concessione esistente (ossia il 31 dicembre 1999), ma sarebbe stato prorogato automaticamente di anno in anno se la concessione di zona di AS Oslo Sporveier fosse stata rinnovata. In forza di tale accordo, AS Sporveibussene si assumeva la responsabilità di effettuare le attività di servizio pubblico di AS Oslo Sporveier ricevendo la compensazione annuale per detti servizi direttamente da AS Oslo Sporveier.

(54) La concessione di zona è stata rinnovata per altri 10 anni il 20 settembre 2001, con effetto retroattivo a partire dal 1° gennaio 2000.

⁽³⁷⁾ In norvegese: *Norsk Rutebileierforbund*.

⁽³⁸⁾ Il comune di Oslo è stato praticamente l'unico proprietario la società AS Oslo Sporveier dal 1934 (come azionista al 98,8%). Le autorità norvegesi hanno spiegato che nel 2002 il comune di Oslo ha acquistato le azioni rimanenti, divenendo il proprietario al 100% della società AS Oslo Sporveier.

⁽³⁹⁾ Stando alle autorità norvegesi, il comune di Oslo è stato coinvolto in tutte le questioni di importanza commerciale relative alla fornitura di servizi di trasporto collettivo mediante autobus da parte della società AS Oslo Sporveier, ivi compresi gli aspetti economici degli accordi/contratti con le controllate (come AS Sporveibussene) o con altre parti terze. Il coinvolgimento del comune di Oslo era garantito attraverso il consiglio di amministrazione di AS Oslo Sporveier.

⁽⁴⁰⁾ Inoltre, AS Oslo Sporveier possedeva altri dipartimenti che si occupavano, tra le altre cose, di servizi di trasporto mediante metropolitana, tram e traghetto.

⁽⁴¹⁾ Tre altri operatori, ING. M.O. Schøyens Bilcentraler A/S, Norgesbuss AS/Oslo e Follo Busstrafikk A/S, erano titolari di concessioni per servizi di trasporto di linea tramite autobus lungo alcuni tragitti specifici a Oslo. Nel 1996 Norgesbuss AS/Oslo ha acquisito la società Follo Busstrafikk A/S e, con essa, le sue concessioni.

- (55) Nel 2001 il comune di Oslo ha deciso che tutti i servizi di trasporto di linea mediante autobus a Oslo sarebbero stati appaltati all'esterno. Di conseguenza, il trasporto di linea mediante autobus è stato gradualmente assegnato a contraenti esterni mediante cinque lotti, nel periodo 2003-2008. I relativi contratti sono entrati in vigore l'anno successivo rispetto alla data di indizione della gara d'appalto. L'ultimo lotto è stato appaltato nel 2007 e l'ultimo contratto è entrato in vigore il 30 marzo 2008.
- (56) L'entità della concessione di zona, per la sua natura residuale, sarebbe stata ridotta in proporzione alla graduale assegnazione mediante appalto dei tragitti che originariamente rientravano nella concessione di zona. Di conseguenza, la concessione di zona assegnata alla società AS Oslo Sporveier è cessata il 30 marzo 2008 (ossia una volta che tutti i servizi di trasporto di linea mediante autobus di Oslo sono stati appaltati a contraenti esterni). Cessata la concessione, anche l'accordo di trasporto è terminato.
- (57) Come si è detto, nel 1997 AS Sporveibussene ha assorbito la divisione competente per gli autobus turistici di AS Oslo Sporveier.
- (58) Nel 2003 AS Sporveibussene ha creato una controllata, Nexus Trafikk AS, con l'intento di partecipare a gare d'appalto per la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus lungo determinati tragitti a Oslo. Nel 2005 AS Sporveibussene ha acquisito la società Arctic Express AS e la sua controllata Lavprisexpressen.no, che si occupava di servizi espressi di collegamento aeroportuale e di servizi di trasporto mediante autobus a livello regionale. Nel 2006 la divisione responsabile degli autobus turistici è stata separata dalla società AS Sporveibussene con la creazione di una nuova società, denominata Sporveibussenes Turbiler AS, controllata al 100 % da AS Sporveibussene.
- (59) Dal 1° luglio 2006 al 1° gennaio 2007, l'amministrazione del trasporto pubblico a Oslo è stata riorganizzata. È stata creata una nuova società denominata AS Oslo Sporveier (la "nuova AS Oslo Sporveier"). La precedente società AS Oslo Sporveier è stata rinominata Kollektivtransportproduksjon AS ("KTP"). Le funzioni amministrative della ex AS Oslo Sporveier sono state trasferite alla nuova società AS Oslo Sporveier.
- (60) KTP ha mantenuto la parte operativa di AS Oslo Sporveier e la proprietà di AS Sporveibussene. Quest'ultima è stata trasformata in una società capofila con tre controllate. La denominazione sociale delle controllate è cambiata (da Nexus Trafikk AS a Unibuss AS; da Sporveibussenes Turbiler AS a Unibuss Tur AS; da Arctic Express AS a Unibuss Ekspress AS).
- (61) Nel 2009 AS Sporveibussene ha proceduto a una fusione con Unibuss AS. Tale società ha mantenuto la propria denominazione Unibuss AS divenendo la società capofila azionista di Unibuss Tur AS e Unibuss Ekspress AS.

6. COMPENSAZIONE PER OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO NELLA CITTÀ DI OSLO

6.1. Prassi amministrativa

- (62) Come si è detto, il comune di Oslo ha la responsabilità di compensare gli operatori dei servizi pubblici che il comune intende introdurre o mantenere nella zona di sua competenza ⁽⁴²⁾.
- (63) A Oslo esiste un sistema comune di biglietteria valido per tutti gli operatori di autobus, tram, metropolitana e traghetto. Gli operatori del servizio pubblico non sono responsabili del sistema di biglietteria. Tale sistema è di competenza di KTP (ex AS Oslo Sporveier) e i prezzi dei biglietti sono soggetti al controllo del comune di Oslo.
- (64) Il concessionario è autorizzato a trattenere le entrate provenienti dalla vendita dei biglietti per la gestione del trasporto di linea mediante autobus ⁽⁴³⁾. Se le entrate non sono sufficienti a coprire il costo delle operazioni, il concessionario può richiedere la compensazione per il servizio pubblico al comune di Oslo.
- (65) A Oslo, a partire dagli anni 1980 e fino all'aggiudicazione degli appalti, la compensazione ai sensi dei contratti aggiudicati direttamente era determinata in conformità con la procedura descritta di seguito. In sostanza, il comune di Oslo e il concessionario individuavano un importo forfetario per coprire la differenza tra il costo stimato di gestione del servizio pubblico in questione e le entrate provenienti dalla vendita di biglietti ⁽⁴⁴⁾. Il calcolo era effettuato nell'ambito di una procedura di bilancio generale condotta nel comune di Oslo. Secondo le autorità norvegesi, la procedura di bilancio può essere così descritta:

Gennaio/febbraio	La giunta comunale (<i>Byrådet</i>) decide i limiti di bilancio per l'anno successivo.
Marzo	I limiti di bilancio e il termine ultimo per la presentazione di proposte di bilancio sono comunicati ai dipartimenti e alle imprese comunali.
Marzo/aprile	Le imprese comunali gestiscono il bilancio dell'anno successivo.
Maggio	I dipartimenti e le imprese comunali presentano le proposte di bilancio sulla base delle entrate e delle uscite, del livello di attività, dei limiti di bilancio e delle previsioni degli sviluppi futuri dei costi e degli incrementi di efficienza.

⁽⁴²⁾ Articolo 22 della CTA.

⁽⁴³⁾ Tutte le entrate generate dalla vendita diretta di biglietti sugli autobus di loro proprietà, più una percentuale delle entrate provenienti da AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk (la società che ha preceduto Ruter AS, un'impresa pubblica responsabile della gestione di servizi di trasporto di linea a livello locale a Oslo) e Norges Statsbaner AS (un'impresa pubblica responsabile del trasporto ferroviario in Norvegia).

⁽⁴⁴⁾ Dal 1983, sulla base dell'articolo 24 bis della Legge sui trasporti del 1976, il regolamento del 1982 e l'accordo principale standard tra KS e NABC. Le autorità norvegesi hanno spiegato che la prassi è rimasta sostanzialmente invariata sulla base dell'articolo 22 della CTA, dopo l'entrata in vigore della stessa il 1° gennaio 2003.

Giugno-agosto	Si tengono discussioni tra dipartimenti/imprese e l'unità amministrativa responsabile per chiarire il bilancio e le attività da esso coperte.
Settembre	La giunta comunale annuncia la proposta di bilancio.
Ottobre	Le varie commissioni del consiglio comunale (<i>Bystyret</i>) si occupano delle diverse componenti del bilancio.
Ottobre/novembre	La giunta comunale propone un bilancio rivisto.
Dicembre	Il consiglio comunale approva il bilancio.

- (66) A seconda delle proposte di bilancio (e delle eventuali modifiche suggerite durante le discussioni in seno al consiglio comunale), la compensazione era concessa mediante decisioni di bilancio ad alcune condizioni specificate in ogni decisione, ossia l'ottenimento di determinati incrementi di efficienza e il mantenimento dei servizi di trasporto pubblico dell'anno precedente. Le decisioni stabilivano inoltre obiettivi riguardanti, tra l'altro, il volume dei servizi di trasporto realizzati e i costi di ciascun viaggio.
- (67) La valutazione dell'importo di compensazione si basava sui costi sostenuti negli anni precedenti, corretti rispetto agli incrementi di efficienza, all'andamento dell'indice dei prezzi al consumo in Norvegia, agli stipendi, alle imposte e alle leggi e ai regolamenti che avrebbero potuto influenzare i costi.
- (68) Le autorità norvegesi hanno riferito che è sempre stata tenuta una contabilità separata per le attività di servizio pubblico e per quelle a carattere commerciale (ossia il servizio di trasporto mediante autobus turistici) svolto da AS Oslo Sporveier. Inoltre, hanno spiegato che nel calcolare la compensazione annuale per i servizi pubblici non si teneva conto del costo delle attività commerciali di AS Oslo Sporveier.
- (69) Secondo le autorità norvegesi, nell'ambito dell'accordo di trasporto sottoscritto nel 1997 e cessato il 30 marzo 2008, quando tutti i contratti di appalto per la fornitura di servizi pubblici erano stati aggiudicati e la concessione di zona era decaduta, l'importo della compensazione era effettuato su base annuale, in conformità con i principi descritti poc'anzi.
- (70) Pertanto, la compensazione per la fornitura di servizi pubblici era determinata con la stessa procedura. L'importo era calcolato in base alla differenza tra entrate e uscite in relazione al servizio pubblico fornito e aggiustato utilizzando gli stessi fattori di correzione per l'intero periodo in esame. Si teneva una contabilità separata per le attività di servizio pubblico e quelle a carattere commerciale.

6.2. Redditività del servizio pubblico

- (71) Secondo una panoramica dei risultati annuali delle attività di trasporto mediante autobus di AS Oslo Sporveier

e AS Sporveisbussene presentata dalle autorità norvegesi, nel periodo compreso tra il 1994 e il 2008 l'utile medio annuale delle società è stato dello 0,49 %. Questo dato, tuttavia, comprende le entrate provenienti dalle attività commerciali a partire dal 2005. Il rendimento annuo medio per il periodo compreso tra il 1994 e il 2005, in riferimento al quale i dati presentati dalle autorità norvegesi riguardano esclusivamente il servizio pubblico, è stato dell'1,98 % ⁽⁴⁵⁾.

6.3. Introduzione di un sistema bonus/malus di qualità

- (72) Come si è detto, nel 1997 AS Sporveisbussene ha iniziato a fornire servizi di trasporto di linea mediante autobus a Oslo, in conformità con la concessione assegnata alla società AS Oslo Sporveier. È stato inoltre sottoscritto l'accordo di trasporto tra AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. Le autorità norvegesi hanno spiegato che l'accordo di trasporto introduceva l'idea di un modello, che avrebbe dovuto essere definito da AS Oslo Sporveier, in base al quale si sarebbe dovuta misurare la qualità dei servizi di trasporto mediante autobus. L'intenzione era trovare un sistema per incentivare AS Sporveisbussene a fornire servizi di trasporto di qualità mediante autobus. L'accordo di trasporto stabiliva che tale sistema avrebbe dovuto essere introdotto al più tardi il 1° gennaio 2008.
- (73) Nel 2004 è stato concordato il modello specifico di un sistema bonus/malus ⁽⁴⁶⁾. In base a tale sistema, i risultati di AS Sporveisbussene sono valutati in base ai seguenti criteri: i) piena soddisfazione dei clienti, ii) puntualità, iii) livello di sicurezza e comfort, iv) atteggiamento cordiale da parte dell'autista. La soddisfazione dei clienti è misurata mediante lo strumento dell'indagine. La puntualità può essere rilevata sulla base di dati oggettivi.
- (74) Nel 2004 AS Oslo Sporveier ha accordato alla società AS Sporveisbussene un bonus qualità di 3,9 milioni di NOK. Tale cifra rappresenta lo 0,8 % delle entrate di AS Sporveisbussene riferite allo stesso anno (483,5 milioni di NOK). Le autorità norvegesi hanno spiegato che, dal loro punto di vista, il bonus qualità rientra nel concetto di utile ragionevole. Le autorità norvegesi non hanno segnalato all'Autorità l'esistenza di altri bonus qualità.

6.4. Servizi all'interno del gruppo e distribuzione dei costi comuni

- (75) Stando alle autorità norvegesi, i servizi di autobus turistici effettuati da AS Sporveisbussene hanno reso necessario un intervento soltanto limitato di AS Oslo Sporveier. Perlopiù, vi è stato uno scambio di servizi all'interno del gruppo tra le controllate all'interno del gruppo Oslo Sporveier.
- (76) Dal 1994 lo scambio di servizi all'interno del gruppo è avvenuto prevalentemente sulla base di accordi tra le

⁽⁴⁵⁾ Calcolo effettuato dall'Autorità.

⁽⁴⁶⁾ Il sistema è descritto nell'allegato al protocollo che definisce la compensazione dettagliata per i servizi di trasporto mediante autobus cui AS Sporveisbussene aveva diritto per il 2004.

società del gruppo. Se i servizi erano forniti da società esterne, il costo dei servizi era dettato da prezzi di mercato. Tra gli esempi di servizi di questo genere erogati da fornitori esterni si annoverano, a titolo indicativo: l'acquisto congiunto di gasolio, olio o antigelo per motori, il subnoleggio di autobus, l'affitto di proprietà da società private, ecc. Per tali servizi il prezzo interno comprendeva anche una quota proporzionale di costi fissi, oltre che costi aggiuntivi a copertura dei diritti amministrativi, se del caso.

(77) Per quanto concerne i servizi interni al gruppo forniti da AS Oslo Sporveier a AS Sporveisbussene e alle sue controllate o tra controllate, le autorità norvegesi hanno spiegato che i prezzi pagati per tali servizi erano basati sui costi effettivi (per esempio, il noleggio di autobus con autista in occasioni specifiche, la pulizia degli autobus) o sul volume utilizzato (per esempio, l'emissione di documenti identificativi) o persino sul costo orario, a seconda della complessità del servizio reso. Il prezzo effettivo includeva il costo del servizio, vale a dire i costi marginali, gli effetti esterni/sull'efficienza nonché una quota proporzionale di costi fissi e utili. Le autorità norvegesi hanno spiegato che tali prezzi basati sui costi sono identici ai prezzi di mercato.

(78) Come si è detto, nel 2003 AS Sporveisbussene ha creato una controllata, Nexus Trafikk AS, con l'intento di partecipare a gare d'appalto per la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus a Oslo. La costituzione della controllata ha creato una situazione per cui le due società (AS Sporveisbussene e Nexus Trafikk AS), per il fatto di fornire entrambe servizi di trasporto mediante autobus, dovevano sostenere talune spese comuni. Le autorità norvegesi hanno spiegato che, a fronte di tale situazione, le società hanno istituito un nuovo sistema di distribuzione dei (nuovi) costi comuni. Il nuovo sistema è stato utilizzato a partire dal 2004. In base ad esso, i costi comuni quali l'infrastruttura per l'informazione e la comunicazione, le spese generali di PR, parte del personale aziendale, i servizi di consulenza relativi ai contratti generali, i servizi di audit, i servizi pensionistici, assicurativi, contabili e di gestione degli stipendi erano sostenuti da tutte le società del gruppo, in proporzione al rispettivo fatturato. Il metodo usato per calcolare le percentuali di partecipazione alle spese generali partiva dall'individuazione di tutti i costi comuni nel corso della procedura di bilancio. L'importo di tali costi veniva quindi sommato e la percentuale di partecipazione alle spese generali veniva calcolata dividendo i costi comuni individuati per il fatturato totale di AS Sporveisbussene e delle sue controllate. Sommando le spese generali preventivate per ciascuna società si doveva ottenere un importo sufficiente a coprire i costi comuni registrati nel bilancio totale. La percentuale era pari al [...] ⁽⁴⁷⁾ % per il 2004, al [...] ⁽⁴⁸⁾ % per il 2005 e il 2006 e al [...] ⁽⁴⁹⁾ % per il 2007 e il 2008.

⁽⁴⁷⁾ La cifra esatta è coperta dal segreto professionale. È compresa tra il 2 % e il 7 %.

⁽⁴⁸⁾ La cifra esatta è coperta dal segreto professionale. È compresa tra il 2 % e il 7 %.

⁽⁴⁹⁾ La cifra esatta è coperta dal segreto professionale. È compresa tra il 2 % e il 7 %.

7. APPORTO DI CAPITALE DEL 2 APRILE 2004

7.1. La denuncia

(79) La denunciante afferma che nel 2004 AS Oslo Sporveier ha trasferito un nuovo capitale di 41 499 000 NOK alla società AS Sporveisbussene e ipotizza che tale operazione abbia potuto comportare un aiuto di Stato poiché nessun investitore privato avrebbe conferito capitali a un'impresa in passivo. La denunciante si chiede altresì se il conferimento di capitali sia avvenuto per finanziare nuove attività da svolgere in un mercato esposto alla concorrenza.

(80) Le autorità norvegesi hanno confermato che, in data 2 aprile 2004, il comune di Oslo ha conferito nuovi capitali al gruppo Oslo Sporveier e che questa misura rappresentava un contributo forfetario al fondo pensioni del gruppo (Oslo Sporveiers Pensjonskasse) ⁽⁵⁰⁾ a copertura di un deficit del fondo pensioni accumulatosi negli anni. La società AS Sporveisbussene ha ottenuto un finanziamento di 111 760 000 NOK. Le autorità norvegesi hanno spiegato altresì che, in concomitanza con tale operazione, AS Sporveisbussene ha modificato i principi contabili per il calcolo dei futuri obblighi pensionistici, cosicché a partire dal 2004 tali obblighi sono stati riconosciuti nella sua contabilità ⁽⁵¹⁾.

(81) In base alle informazioni presentate dalle autorità norvegesi, l'Autorità può comprendere soltanto che il denunciante, menzionando il trasferimento di 41 499 000 NOK nella sua corrispondenza con l'Autorità, ha confrontato la contabilità di AS Sporveisbussene riferita al 2003 e al 2004, sottraendo 39 501 000 NOK (il capitale complessivo nel 2003) dalla cifra di 81 milioni di NOK (il capitale complessivo nel 2004). Nella sua

⁽⁵⁰⁾ Oslo Sporveiers Pensjonskasse era il fondo pensioni dei dipendenti del gruppo Oslo Sporveier. L'apporto di capitali del 2004 era destinato a coprire il deficit riguardante gli obblighi pensionistici del personale di Oslo Sporvognsdrift AS (società responsabile della fornitura di servizi di trasporto tramviario a Oslo), di Oslo T-banedrift AS (società responsabile della fornitura di servizi di trasporto metropolitano a Oslo), di AS Oslo Sporveier e di AS Sporveisbussene.

⁽⁵¹⁾ Le autorità norvegesi hanno spiegato che, prima dell'apporto di capitali nel 2004, la società AS Sporveisbussene registrava i propri obblighi pensionistici facendo affidamento sulla cosiddetta "soluzione corridoio". In base a questo metodo contabile, la società ammortizzava gli adeguamenti negli obblighi pensionistici calcolati nell'arco di un periodo di dieci anni. La "soluzione corridoio" poggiava sul presupposto che ogni anno sarebbero state rilevate discrepanze tra gli scenari a lungo termine e la situazione effettiva e che, nel tempo, tali differenze sarebbero state compensate. Nel 2004, le autorità norvegesi hanno deciso di cambiare il metodo contabile usato per la registrazione degli obblighi pensionistici. Sono stati quindi introdotti adeguamenti annuali che includevano, nella contabilità, tutti i costi sostenuti nel periodo di occupazione media presunta. Di conseguenza, nel 2004 AS Sporveisbussene ha registrato una riduzione di capitali pari a 80 934 000 NOK (alla voce "estimataavvik"), che riflette questa variazione dei metodi contabili. Tali cambiamenti hanno determinato un aumento degli obblighi riconosciuti nel bilancio e una corrispondente riduzione del capitale proprio della società. Questa modifica dei principi contabili non ha avuto conseguenze sul volume di capitale necessario per compensare il deficit del fondo pensioni, ma può spiegare alcune modifiche introdotte nella contabilità di AS Sporveisbussene dal 2003 al 2004 cui fa riferimento il denunciante.

decisione, l'Autorità esaminerà l'apporto di capitali effettivo di 111 760 000 NOK, corrispondente all'importo conferito a copertura degli obblighi pensionistici di AS Sporveisbussene (anziché la cifra di 41 499 000 NOK menzionata dal denunciante).

- (82) Le autorità norvegesi hanno trasmesso spiegazioni atte a chiarire le ragioni di questo apporto di capitale, che si riferisce agli obblighi pensionistici di AS Sporveisbussene. Tali ragioni sono sintetizzate a seguire.

7.2. Deficit di metà anni 1990 nel fondo pensioni del gruppo AS Oslo Sporveier e aumento della compensazione annuale

- (83) Le autorità norvegesi, e le società di loro proprietà o da loro controllate, erano tenute a garantire ai loro dipendenti una pensione indicizzata pari al 70 % o al 66 % dello stipendio percepito alla data del pensionamento all'età di 67 (⁵²).

- (84) A metà anni 1990 è emersa l'esistenza di un deficit nel fondo pensione del gruppo Oslo Sporveier. Il deficit si era accumulato nell'arco degli anni per il fatto che i pagamenti dei premi al fondo pensioni non avevano tenuto adeguatamente conto dell'aumento degli obblighi pensionistici dovuto a fattori quali l'aumento degli stipendi dei dipendenti, la maggiore aspettativa di vita, le variazioni dei tassi di disabilità attesi, ecc. Secondo l'Autorità di vigilanza finanziaria norvegese (*Kredittilsynet*), al 31 dicembre 1995 il fondo pensioni di AS Oslo Sporveier aveva soltanto una copertura del 46,9 %. I fondi pensioni comunali con copertura inferiore al 95 % devono essere incrementati dell'1,5 % almeno all'anno (⁵³). Il comune di Oslo, in qualità di proprietario, era pertanto obbligato per legge a coprire il debito del gruppo Oslo Sporveier (⁵⁴). Pertanto, come stabilito mediante decisione del 23 dicembre 1996, la società AS Oslo Sporveier era tenuta a presentare un piano per porre rimedio al deficit. È stato quindi predisposto un piano per compensare il deficit entro il 2020. Il piano è stato approvato dall'Autorità di vigilanza finanziaria in data 9 luglio 1997.

- (85) In conformità al piano di pagamento, il comune di Oslo ha adeguato per eccesso la compensazione annuale per il servizio pubblico, in modo da garantire una copertura dell'incremento dei contributi pensionistici.

7.3. Conferimento di capitali a Oslo Sporveiers Pensjonskasse

- (86) Secondo le autorità norvegesi, nel 2003 il comune di Oslo ha deciso di coprire il deficit del fondo pensioni

del gruppo Oslo Sporveier con il versamento di un importo forfetario. Di conseguenza, il 2 aprile 2004, la società AS Oslo Sporveier ha conferito 802,5 milioni di NOK (⁵⁵) a Oslo Sporveiers Pensjonskasse a copertura del deficit complessivo attuale (⁵⁶). L'apporto di capitale compensava il deficit degli obblighi pensionistici nei confronti dei dipendenti di Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS, AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene.

- (87) Le autorità norvegesi hanno spiegato che il comune di Oslo, pur essendo obbligato per legge a compensare il deficit del gruppo Oslo Sporveier, non era tenuto a farlo mediante il versamento di un importo forfetario: il comune aveva optato per questa soluzione perché sarebbe stata più efficiente in termini di costi rispetto all'adesione al piano di ammortamento esistente. L'importo ammortizzato annuale per coprire il deficit era infatti superiore al costo finanziario di un mutuo bancario della stessa entità. Inoltre, il pagamento di un forfait avrebbe permesso un risparmio nel bilancio operativo di circa 160 milioni di NOK nonché di ridurre le spese pensionistiche annuali del gruppo di 60 milioni di NOK.

- (88) Degli 802,5 milioni di NOK versati, un importo di 111 760 000 NOK è stato usato per coprire gli obblighi pensionistici di AS Sporveisbussene. Secondo le autorità norvegesi l'intero importo è stato versato direttamente da AS Oslo Sporveier a Oslo Sporveiers Pensjonskasse e non è stato trasferito in contanti alla società AS Sporveisbussene. Nei conti annuali di AS Sporveisbussene per il 2004, il contributo pensionistico di 111 760 000 NOK è stato registrato come apporto di nuovo capitale azionario.

7.4. Deficit degli obblighi pensionistici per i dipendenti della società di trasporto mediante autobus turistici

- (89) Secondo le autorità norvegesi, una parte dell'apporto di capitali trasferito alla società AS Sporveisbussene è servito a coprire gli obblighi pensionistici per i dipendenti della società di trasporto mediante autobus turistici per il periodo compreso tra il 1994 (quando sono iniziate le operazioni di trasporto turistico) e il 1° gennaio 1997.

- (90) Le autorità norvegesi hanno presentato una serie di calcoli in base ai quali una parte del conferimento complessivo di capitali (ossia circa 430 300 NOK) riguardava il deficit degli obblighi pensionistici a carico della divisione responsabile del servizio di trasporto turistico mediante autobus.

7.5. Spostamento dei fondi pensionistici a Vital Forsikring ASA

- (91) Il versamento della somma di 111 760 000 NOK ha permesso anche alla società AS Sporveisbussene di trasferire

(⁵²) Considerando che l'assicurazione nazionale norvegese corrisponde una pensione di base del 40-50 %, il datore di lavoro era tenuto a coprire la parte rimanente mediante fondi pensione o compagnie assicurative. Il gruppo Oslo Sporveier Group ha organizzato il proprio fondo pensione come fondo pensione comunale (Oslo Sporveiers Pensjonskasse), in conformità al capitolo 7 della Legge sulle assicurazioni n. 44 del 10.6.2005.

(⁵³) Regolamento n. 117 del 19.2.1993, sezione 28 A.

(⁵⁴) La mancata osservanza di tale obbligo avrebbe avuto conseguenze a livello legale per il gruppo Oslo Sporveier, che per esempio avrebbe potuto dichiarare fallimento.

(⁵⁵) Di cui 800 milioni di NOK sono stati trasferiti dal comune di Oslo.

(⁵⁶) L'importo versato a Oslo Sporveiers Pensjonskasse ammontava a 711 980 000 NOK (la cifra di 90 519 282 NOK (il 14,1 % dell'importo totale di 802,5 milioni di NOK) corrispondeva all'imposta per l'occupazione).

il suo fondo pensionistico da Oslo Sporveiers Pensjonkasse a Vital Forsikring ASA, una compagnia assicurativa. Il passaggio era effettivo a partire dal 1° giugno 2004. Ai sensi della legge norvegese applicabile all'epoca, tutti i premi destinati a coprire il deficit avrebbero dovuto essere versati in toto, prima che AS Sporveisbussene potesse trasferire i propri obblighi pensionistici da un fondo all'altro ⁽⁵⁷⁾.

8. TASSAZIONE DEL GRUPPO OSLO SPORVEIER

8.1. Contestazioni della denunciante

(92) Secondo la denunciante, la posizione fiscale negativa di AS Oslo Sporveier è stata usata per ridurre il carico fiscale su AS Sporveisbussene. Per evitare il pagamento di imposte sugli utili maturati in un mercato interamente o parzialmente esposto alla competizione sarebbero state usate condizioni fiscali favorevoli all'interno gruppo Oslo Sporveier. Tale contestazione sembra essere basata sul fatto che nel periodo 2000-2004 AS Sporveisbussene, pur avendo maturato un utile al netto delle imposte di circa 54 796 000 NOK, ha dichiarato un reddito imponibile di soli 2 027 000 NOK.

(93) A detta delle autorità norvegesi, e nel parere dell'Autorità, la denunciante sembra fare riferimento alle norme fiscali relative ai conferimenti tra società appartenenti allo stesso gruppo (conferimenti all'interno di un gruppo). AS Sporveisbussene avrebbe trasferito parte dei suoi utili evitando così di dover pagare l'imposta sul reddito sulla quota trasferita.

8.2. Le disposizioni pertinenti della Legge norvegese sull'imposizione fiscale

(94) Ai sensi della Legge norvegese sull'imposizione fiscale ⁽⁵⁸⁾, le società appartenenti a un gruppo sono soggette a imposizione come società singole; non è previsto, in limine, il consolidamento di gruppi di società a scopi fiscali, nel senso che una società può portare in deduzione soltanto le proprie perdite ed è soggetta a imposizione solamente per gli utili da essa stessa maturati.

(95) Tuttavia, a determinate condizioni, le norme fiscali permettono a una società di dedurre dal suo reddito imponibile un conferimento unilaterale di capitali effettuato in favore di un'altra società all'interno del medesimo gruppo come "conferimento all'interno di un gruppo".

(96) I conferimenti all'interno di un gruppo sono consentiti ⁽⁵⁹⁾ se la società conferente e la società conferitaria

sono società a responsabilità limitata ⁽⁶⁰⁾ e appartengono allo stesso gruppo ⁽⁶¹⁾. Inoltre, la società madre deve possedere più del 90% di azioni della controllata e detenere una quota equivalente di voti ⁽⁶²⁾. Le autorità norvegesi hanno spiegato che tali requisiti devono essere soddisfatti al termine dell'esercizio finanziario in cui avviene il conferimento all'interno del gruppo.

(97) La società conferente e quella conferitaria sono tenute, nell'ambito della dichiarazione fiscale annuale, a comunicare alle autorità tributarie i conferimenti effettuati presentando informazioni complete mediante appositi moduli.

(98) Il conferimento all'interno di un gruppo può essere costituito da denaro, capitale circolante o altri apporti finanziari ⁽⁶³⁾.

(99) Un conferimento all'interno di un gruppo è deducibile per la società conferente nella misura in cui esso è coperto dal reddito imponibile ⁽⁶⁴⁾. Se l'apporto è superiore al reddito imponibile della società, quest'ultima non può dedurre la quota in eccesso ⁽⁶⁵⁾. La società beneficiaria, d'altro canto, è tenuta a versare le imposte sul contributo ottenuto ⁽⁶⁶⁾, mentre l'importo non deducibile versato in eccesso non costituisce un reddito imponibile per tale società. Il conferimento è considerato un'entrata per la società conferitaria nel medesimo esercizio fiscale in cui la società conferente deduce l'importo nella dichiarazione

⁽⁶⁰⁾ Ai sensi dell'articolo 10-1 della Legge sull'imposizione fiscale, le norme che governano i conferimenti all'interno di un gruppo si applicano a "aksjeselskap, allmennaksjeselskap samt likestilt selskap og sammenslutning".

⁽⁶¹⁾ Come stabilito dalla Legge n. 44, del 13.6.1997, articoli 1-3 e 1-4.

⁽⁶²⁾ Articolo 10-4(1) della Legge sull'imposizione fiscale.

⁽⁶³⁾ Il contributo non deve necessariamente essere versato nel corso dell'esercizio in cui sono state maturate le entrate, purché sia effettuato mediante un trasferimento reale di beni in una data successiva. Di conseguenza, è sufficiente che la società conferente si impegni in maniera incondizionata a versare il contributo.

⁽⁶⁴⁾ Articolo 10-2(1) della Legge sull'imposizione fiscale.

⁽⁶⁵⁾ Articolo 10-3(1) della Legge sull'imposizione fiscale. Le autorità norvegesi hanno spiegato che una società madre può conferire beni a una sua controllata nel corso dello stesso esercizio finanziario in cui tale controllata versa un contributo di gruppo alla società capofila. I due conferimenti sarebbero considerati come due operazioni distinte, da gestire separatamente ai fini fiscali, cfr. la decisione preliminare 22/05 della Direzione delle imposte norvegese, disponibile online (in norvegese): <http://www.skatteetaten.no/Templates/BindendeForhandsuttalelse.aspx?id=28885>. Ciò implica che, in determinate circostanze, potrebbero essere effettuati conferimenti all'interno di un gruppo e si potrebbe optare per il consolidamento fiscale senza alterare il patrimonio netto della società conferente. Sarebbe questo il caso di una società madre che è incorsa in una perdita fiscale di entità pari almeno al reddito imponibile della sua controllata. La controllata potrebbe trasferire un contributo alla società capofila e dedurre tale importo dalle imposte. La società madre potrebbe compensare la propria perdita fiscale grazie al contributo ottenuto. Contemporaneamente, la società madre potrebbe conferire alla controllata un suo contributo di gruppo distinto. Quest'ultimo non costituirebbe un'entrata imponibile per la controllata beneficiaria, poiché la società madre non sarebbe nella posizione di dedurla a fronte delle sue perdite fiscali. In pratica, grazie ai due conferimenti, la controllata potrebbe abbattere la propria base imponibile senza erodere il suo patrimonio netto.

⁽⁶⁶⁾ Articolo 10-3(1) della Legge sull'imposizione fiscale.

⁽⁵⁷⁾ Legge n. 39 del 10.6.1988 (abrogata), articolo 8c-11 in combinato disposto con l'articolo 8c-10, paragrafi 1 e 3.

⁽⁵⁸⁾ Legge sull'imposizione fiscale n. 14, del 26.3.1999, articolo 2-2.

⁽⁵⁹⁾ Articoli da 10-2 a 10-4 della Legge sull'imposizione fiscale.

dei redditi. Se il beneficiario è in deficit, il contributo può essere dedotto dalle perdite, anch'essere incorse negli esercizi precedenti. Inoltre, devono essere soddisfatti i requisiti relativi alla distribuzione dei dividendi di una società a responsabilità limitata ⁽⁶⁷⁾.

- (100) Le autorità norvegesi hanno spiegato che le norme in materia di conferimenti all'interno di un gruppo si applicano indiscriminatamente a tutte le società soggette alla legislazione fiscale norvegese. Per l'applicazione delle norme non è necessaria alcuna forma di permesso, licenza o simile autorizzazione governativa da parte di un'autorità pubblica. Le norme si applicano indipendentemente dal soggetto che controlla il gruppo, sia esso un soggetto nazionale o straniero, pubblico o privato.

8.3. La logica delle norme sui conferimenti all'interno di un gruppo

- (101) Le autorità norvegesi hanno spiegato che tali norme hanno lo scopo di stabilire un trattamento fiscale e una neutralità fiscale analoghi tra i) società organizzate in un gruppo e ii) società che gestiscono varie linee commerciali come società unica. Tale scopo è raggiunto autorizzando i gruppi di società a compensare le perdite subite da una (o più) società del gruppo con gli utili maturati da altre società del medesimo gruppo, consentendo di fatto la tassazione del gruppo sulla base dei suoi utili imponibili netti consolidati. Le autorità norvegesi hanno spiegato che lo scopo o l'obiettivo delle norme in materia di conferimenti all'interno di un gruppo non è mai stato quello di favorire determinate linee commerciali a seconda di chi possiede le società o di quale sia la linea commerciale perseguita dalle società.

8.4. Applicazione delle norme in materia di conferimenti all'interno di un gruppo da parte del gruppo Oslo Sporveier

- (102) Le autorità norvegesi hanno spiegato che AS Sporveisbussene ha corrisposto alla società AS Oslo Sporveier un importo di 4 068 000 NOK nel 2000 e un importo di 8 365 000 NOK nel 2001 a titolo di conferimenti all'interno di un gruppo, mentre non sono stati effettuati conferimenti negli anni 2002-2004 a causa di perdite fiscali ⁽⁶⁸⁾.

9. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ NORVEGESI SULLA DECISIONE DI AVVIARE IL PROCEDIMENTO

9.1. Precisazioni di carattere fattuale e la relazione Asplan Viak

- (103) Nelle loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento, le autorità norvegesi hanno fornito precisazioni di carattere fattuale pertinenti per la valutazione delle misure sottoposte all'indagine formale. Tali informazioni sono state inserite nei precedenti capitoli.

⁽⁶⁷⁾ Articolo 10-2(1) della Legge sull'imposizione fiscale.

⁽⁶⁸⁾ Le autorità norvegesi hanno confermato che nel 2000-2004 non sono stati effettuati conferimenti circolari da o verso AS Sporveisbussene.

- (104) Oltre a questi fatti, le autorità norvegesi hanno trasmesso all'Autorità una relazione datata 25 maggio 2012 sull'efficienza di AS Sporveisbussene per gli esercizi 1999 e 2002, commissionata dalle autorità norvegesi a una società di consulenza indipendente denominata Asplan Viak AS ("la relazione Asplan Viak") ⁽⁶⁹⁾. Nella relazione, Asplan Viak AS metteva a confronto le spese sostenute da AS Sporveisbussene con le spese di altri operatori di servizi di trasporto di linea mediante autobus in Norvegia. La relazione conclude che, per gli anni 1999 e 2002, le spese di AS Sporveisbussene sono state pari o inferiori alle spese di un fornitore medio, gestito in modo efficiente e adeguatamente dotato di mezzi di trasporto di linea mediante autobus in Norvegia ⁽⁷⁰⁾.

- (105) Le autorità norvegesi hanno fornito all'Autorità informazioni sulla capacità finanziaria delle attività di trasporto turistico mediante autobus. A eccezione di un trascurabile deficit di 29 000 NOK registrato nel 1998, le attività sono state redditizie fin dall'epoca della costituzione della società nel 1994. Le autorità norvegesi hanno inoltre trasmesso all'autorità un documento strategico del 2003 relativo alle attività di trasporto mediante autobus turistici svolte da AS Sporveisbussene ("il documento strategico del 2003"), in cui l'obiettivo dichiarato per il 2003 era generare un utile lordo di 1,5 milioni di NOK (al lordo delle spese generali) e un fatturato di 14,1 milioni di NOK.

9.2. Argomentazioni giuridiche

9.2.1. Un regime di aiuti

- (106) Le autorità norvegesi sostengono che il finanziamento di servizi di trasporto di linea mediante autobus nella zona di Oslo è stato effettuato in base a un regime di aiuti fondato sulla CTA e sul CTR.
- (107) In primo luogo sottolineano che lo scopo delle sovvenzioni da concedere ai sensi dell'articolo 22 della CTA è chiaramente definito: la compensazione può essere accordata a copertura delle perdite incorse nell'ambito della fornitura di servizi di trasporto di linea commissionati dalla contea. A tale proposito, le autorità norvegesi affermano che la misura in questione è diversa dal provvedimento adottato in Finlandia ed esaminato dalla Commissione europea nel caso *Åland Industrihus* ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ "Standard cost calculation for the scheduled bus operations of AS Sporveisbussene" (Calcolo delle spese standard per le attività di trasporto di linea mediante autobus di AS Sporveisbussene), relazione di Asplan Viak AS del 25.5.2012, inviata come allegato 13 alla lettera delle autorità norvegesi del 4.6.2012 (documento n. 636738).

⁽⁷⁰⁾ Si deve osservare che, nonostante gli elementi emersi dalla relazione Asplan Viak, le autorità norvegesi, nelle loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento, non asseriscono che la compensazione concessa alla società AS Sporveisbussene soddisfa i criteri Altmark, cfr. la valutazione a seguire.

⁽⁷¹⁾ Caso SA.21654 (ex NN-69/2007 e C-6/2008), *Public Commercial Property Åland Industrihus*, GU L 125 del 12.5.2012, pag. 33. La decisione è stata impugnata dinanzi al Tribunale (cfr. la causa T-212/12).

- (108) In secondo luogo, rammentano che la discrezionalità del comune di Oslo nel calcolo della compensazione per il servizio pubblico è limitata dagli orientamenti nazionali riportati nel CTR. Il ragionamento delle autorità norvegesi è che tale limitazione della discrezionalità della contea da parte del governo corrobora la conclusione che la compensazione è concessa sulla base di un regime di aiuti. La compensazione proviene in larga parte da fondi statali (quindi non locali) e il ministero dei Trasporti i) dispone dell'autorità di dare indicazioni sul contenuto e sulla pubblicazione dei servizi regolari, ii) ha la facoltà di approvare le tariffe, iii) definisce gli sconti a livello nazionale, iv) può fornire orientamenti circa l'uso di sistemi di biglietteria e v) ha il potere di approvare le condizioni generali dei trasporti di linea.
- (109) Infine, concludono affermando che, dalla prassi amministrativa unitaria utilizzata a Oslo, si evince che gli aiuti sono stati erogati sulla base di un regime di aiuti.

9.2.2. Il sistema bonus/malus di qualità

- (110) Le autorità norvegesi sostengono che il sistema bonus/malus di qualità fa parte della compensazione generale per la fornitura di un servizio pubblico di trasporti di linea mediante autobus nella zona di Oslo e che, di conseguenza, esso è parte integrante del regime di aiuti. Asseriscono altresì che nel 2004 il pagamento del premio ammontava a 3,9 milioni di NOK, il che rappresenta lo 0,8 % delle entrate di AS Sporveisbussene di quell'anno (483,5 milioni di NOK). Aggiungono infine che, in ogni caso, tale importo rappresenta una parte del ragionevole utile prodotto da AS Sporveisbussene.

9.2.3. Distribuzione dei costi comuni e dei servizi all'interno del gruppo

- (111) Par di capire all'Autorità, sulla base delle informazioni fornite, che le autorità norvegesi escludono che la distribuzione dei costi comuni e il pagamento dei servizi all'interno di un gruppo comporti un aiuto di Stato, considerando che le operazioni tra le società del gruppo e, in misura minore, tra queste e AS Oslo Sporveier si fondano su condizioni e principi commerciali consueti.

9.2.4. Apporto di capitali per le attività a carattere commerciale

- (112) Le autorità norvegesi affermano che la parte di apporto di capitali trasferita nel 2004, ammontante a circa 430 300 NOK, a copertura dei costi pensionistici e riferita esclusivamente ad attività a carattere commerciale che esulano dal mandato di servizio pubblico ("l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale") non rappresenta un aiuto di Stato bensì un investimento in termini di mercato conforme al principio dell'investitore in economia di mercato ("MEIP"). In tale contesto sottolineano che, contrariamente al modo in cui i fatti sono

presentati nella decisione di avviare il procedimento ⁽⁷²⁾, il comune di Oslo era effettivamente divenuto il proprietario unico di AS Oslo Sporveier nel 2002, prima dell'apporto di capitali effettuato nel 2004. Inoltre, le autorità norvegesi hanno fornito all'Autorità informazioni riguardo alla capacità finanziaria delle attività di trasporto turistico mediante autobus. A eccezione di un trascurabile deficit di 29 000 NOK registrato nel 1998, le attività erano state redditizie fin dall'epoca della costituzione della società nel 1994. Secondo il documento strategico del 2003 relativo alle attività di trasporto mediante autobus turistici, l'obiettivo dichiarato per il 2003 era generare un utile lordo di 1,5 milioni di NOK (al lordo delle spese generali) e un fatturato di 14,1 milioni di NOK. Date queste premesse, e con riferimento al criterio dell'investitore in economia di mercato proposto dall'Autorità nella decisione di avviare il procedimento ⁽⁷³⁾, le autorità norvegesi sostengono che l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale era, in generale, una soluzione più vantaggiosa rispetto alla decisione di liquidare l'impresa e investire la stessa somma altrove, considerando che un'operazione di liquidazione avrebbe comportato costi di gran lunga superiori all'importo del conferimento di capitali.

- (113) Nelle osservazioni relative alla decisione di avviare il procedimento, le autorità norvegesi spiegano altresì che tutto il personale, sia quello impegnato nelle attività di servizio pubblico sia quello occupato nelle attività a carattere commerciale, era stato assunto dallo stesso soggetto giuridico e faceva capo al medesimo fondo pensionistico. Oltretutto, ai sensi della legislazione norvegese, è vietato escludere taluni membri di un fondo pensionistico allorché si provvede a compensare un deficit di detto fondo. Stando alle autorità norvegesi, ciò avvalorava la tesi secondo cui un investitore privato posto nella stessa situazione sarebbe ricorso allo stesso aumento di capitali.

- (114) Le autorità norvegesi asseriscono altresì che l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale non costituisce un aiuto di Stato poiché è inferiore alla soglia di minimis.

9.2.5. Tassazione del gruppo Oslo Sporveier

- (115) Dalle osservazioni presentate dalle autorità norvegesi risulta che le norme in materia di conferimenti all'interno di un gruppo escludono gli aiuti di Stato, per il fatto che tali norme si applicano a tutte le società che sono stabilite in Norvegia e che mirano al consolidamento fiscale in seno al gruppo.

⁽⁷²⁾ In base alle informazioni a disposizione dell'Autorità all'epoca della decisione di avviare il procedimento, il comune di Oslo sarebbe divenuto il proprietario unico di AS Oslo Sporveier soltanto nel luglio 2006 (cfr. la decisione di avviare il procedimento, nota a piè di pagina 27). Nelle loro osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento, le autorità norvegesi hanno chiarito che il comune di Oslo ha effettivamente acquistato le quote degli azionisti di minoranza nel 2002.

⁽⁷³⁾ Cfr. la decisione di avviare il procedimento, paragrafi 103-108, in particolare il paragrafo 105.

9.2.6. Aiuti compatibili

- (116) Le autorità norvegesi affermano che la compensazione concessa per la fornitura del servizio pubblico non ha condotto a un eccesso di compensazione ed è pertanto compatibile ai sensi dell'articolo 49 dell'accordo SEE.

10. OSSERVAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE

- (117) L'Autorità ha ricevuto le osservazioni di due parti interessate: la denunciante (Konkurrenten.no AS) e Risdal Touring AS, una consociata della denunciante.
- (118) La denunciante fa riferimento a una serie di documenti presentati all'Autorità e alla Corte EFTA, in cui ha spiegato la propria posizione sul caso in esame. La denunciante contesta all'Autorità i) di aver fatto affidamento quasi esclusivamente sulle informazioni fornite, in via informale, dalle autorità norvegesi, ii) di aver scisso le misure individuate dalla denunciante stessa in due casi distinti, iii) di aver respinto la richiesta della denunciante di accedere al fascicolo. La denunciante mette in discussione la volontà dell'Autorità di condurre un'indagine imparziale ed esaustiva.
- (119) Risdal Touring AS appartiene allo stesso gruppo societario della denunciante. Essa condivide i timori esterni dalla denunciante. In particolare, la società manifesta il proprio rammarico per la presunta decisione dell'Autorità di non autorizzare l'accesso al fascicolo e per la durata del procedimento in questione. La società sottolinea che tali circostanze mettono in discussione la capacità e la volontà dell'Autorità di condurre un'indagine imparziale ed esaustiva.

II. VALUTAZIONE

1. PRESENZA DI AIUTO DI STATO

- (120) Il paragrafo 1 dell'articolo 61 dell'accordo SEE così 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 AELS (EFTA) o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza."

- (121) In primo luogo, l'Autorità valuta se la misura fiscale nei confronti del gruppo comporti un aiuto di Stato.

- (122) In secondo luogo, l'Autorità valuta il carattere di aiuto di Stato dell'apporto di capitali per le attività di tipo commerciale. Come si è detto, questa operazione rientra in una misura di più ampie dimensioni (il conferimento di capitali del 2004 effettuato per compensare il deficit del

fondo pensioni). Tuttavia, a differenza del rimanente apporto di capitali del 2004, il conferimento per le attività a carattere commerciale è stato utilizzato per coprire i costi dei servizi non pubblici, vale a dire il deficit dei fondi pensionistici dei dipendenti del settore commerciale di AS Sporveisbussene. Per valutare il carattere di aiuto di Stato delle due porzioni del conferimento di capitali del 2004, occorre fare una distinzione tra le stesse, dal momento che la valutazione dovrà essere effettuata su basi giuridiche diverse. Di conseguenza, mentre le misure di compensazione per i servizi pubblici sono valutate sulla base dei principi tracciati dalla Corte di giustizia europea (la "Corte di giustizia") nella sentenza *Altmark* ⁽⁷⁴⁾, la valutazione delle misure che non costituiscono una compensazione per i servizi pubblici avviene sulla base di principi diversi.

- (123) In terzo luogo, l'Autorità valuta se la compensazione annuale e l'apporto di capitali per i servizi pubblici costituiscano aiuti di Stato.

1.1. Tassazione del gruppo Oslo Sporveier

- (124) La denunciante ha asserito che la posizione fiscale negativa di AS Oslo Sporveier è stata usata per allentare la stretta fiscale su AS Sporveisbussene. L'Autorità ritiene che la denunciante faccia riferimento alle norme fiscali che regolano i contributi tra società appartenenti al medesimo gruppo societario ("conferimenti all'interno di un gruppo").

- (125) L'Autorità osserva che tali norme si applicano alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene, essendo quest'ultima una controllata al 100% della prima. Pertanto, in linea di principio, AS Oslo Sporveier o una qualsiasi delle sue controllate potrebbe compensare i propri utili imponibili mediante conferimenti all'interno del gruppo.

- (126) L'Autorità fa notare che la denunciante sembra contestare essenzialmente un'applicazione delle norme generali norvegesi in materia di tassazione sulle imprese. L'Autorità osserva che la denunciante non ha asserito né ha presentato informazioni a sostegno dell'affermazione che le norme in materia fiscale sono redatte in termini che potrebbero comportare la concessione di un aiuto di Stato a determinate società.

- (127) Secondo costante giurisprudenza, per determinare se un provvedimento ha carattere selettivo occorre stabilire se, nell'ambito di un dato regime giuridico, esso sia tale da favorire talune imprese rispetto ad altre imprese che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga ⁽⁷⁵⁾. Può accadere quindi che un particolare sistema fiscale

⁽⁷⁴⁾ Causa C-280/00, *Altmark*, (Raccolta 2003, pag. I-7 747).

⁽⁷⁵⁾ Cfr., tra le altre, la sentenza 13 febbraio 2003 nella causa C-409/00, *Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 2003, pag. I-1 487, punto 47), nonché la sentenza 6 settembre 2006 nella causa C-88/03, *Repubblica portoghese contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 2006, pag. I-7 115, punto 54).

nazionale non comporti un aiuto di Stato anche qualora non corrisponda al sistema generale di tassazione sulle imprese in un determinato Stato del SEE.

- (128) Per quanto concerne i contributi in parola, le società appartenenti a un gruppo non si trovano in una situazione fattuale e giuridica comparabile a quelle di imprese esterne a un gruppo. Se una società madre concede un contributo a una controllata e, in tal modo, riduce il suo utile imponibile, tale contributo non è finalizzato a ottimizzare gli utili di una parte a scapito dell'altra, bensì semplicemente rende possibile un trattamento fiscale simile a quello previsto nel caso di un'impresa singola che gestisce più linee commerciali; inoltre, esso garantisce la neutralità fiscale tra le società organizzate come gruppo e l'impresa singola che gestisce più linee commerciali.
- (129) Come evidenziato al punto 3.1 degli orientamenti dell'Autorità per l'applicazione delle norme sugli aiuti di Stato alle misure di tassazione diretta delle imprese, tali norme non restringono la facoltà degli Stati EFTA di scegliere la politica economica che ritengono più appropriata e, in particolare, di ripartire la pressione fiscale nella maniera prescelta sui diversi fattori di produzione.
- (130) L'Autorità concorda con le autorità norvegesi sul fatto che la misura è realmente aperta a qualsiasi impresa stabilita in Norvegia che sia soggetta alla legislazione sul reddito delle imprese, comprese fra queste le società straniere che possiedono controllate in Norvegia. Il requisito del capitale sociale minimo per la costituzione di una società a responsabilità limitata (pari a 100 000 NOK nel periodo dell'indagine) permetteva a una società singola di creare una seconda società in Norvegia e quindi di costituire un gruppo. Di conseguenza, una società singola avrebbe potuto formare un gruppo senza dover disporre di capitali significativi. Pertanto, l'ambito di applicazione dei potenziali beneficiari di tale regime è alquanto ampio; il suo scopo è assicurare un trattamento fiscale omogeneo, indipendentemente dalle dimensioni o dalla struttura della società.
- (131) Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che la compensazione del reddito imponibile effettuata attraverso un contributo di gruppo non conferirebbe un vantaggio economico alla società AS Sporveisbussene se quest'ultima fosse costretta, per poter beneficiare della deduzione fiscale, a trasferire capitali a un'altra società del gruppo, per un importo equivalente alla riduzione della base imponibile così ottenuta. Questo trattamento fiscale quindi non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

1.2. Apporto di capitali per le attività a carattere commerciale

1.2.1. *De minimis*

- (132) Come si è detto in precedenza, un importo pari a circa 430 300 NOK dell'apporto di capitale del 2004 sembra essere stato correlato al deficit dei fondi pensionistici nella divisione dei servizi mediante autobus turistici. Poiché questa porzione dell'apporto di capitale non riguarda il costo del servizio pubblico, essa non è valutata sulla base della sentenza *Altmark*.
- (133) Inoltre, il regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 (ora 107 TFUE) e 88 (ora 108 TFUE) del trattato sugli aiuti d'importanza minore ("de minimis") non si applica nel caso di specie⁽⁷⁶⁾. L'importo di circa 430 300 NOK faceva parte della cifra complessiva di 111 760 000 NOK versata a copertura dei costi del servizio pubblico e, pertanto, ne è parte integrante. Non può quindi essere considerato un provvedimento singolo che soddisfa le condizioni del regolamento de minimis⁽⁷⁷⁾.
- (134) Inoltre, poiché il regolamento prevede esplicitamente, all'articolo 2, paragrafo 2, che "[q]ualora l'importo complessivo dell'aiuto concesso nel quadro di una misura d'aiuto superi il suddetto massimale [di 200 000 EUR o di 100 000 EUR per un'impresa attiva nel settore del trasporto su strada], tale importo d'aiuto non può beneficiare dell'esenzione prevista dal presente regolamento, nemmeno per una parte che non superi detto massimale. In tal caso, il beneficio del presente regolamento non può essere invocato per questa misura d'aiuto né al momento della concessione dell'aiuto né in un momento successivo"⁽⁷⁸⁾.

1.2.2. *Principio dell'investitore in economia di mercato*

- (135) Secondo costante giurisprudenza, l'Autorità deve stabilire se l'impresa beneficiaria, AS Sporveisbussene, abbia

⁽⁷⁶⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5, integrato nell'accordo SEE al punto 1ea dell'allegato XV.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 21 settembre 2005 relativa all'applicazione abusiva del regime di aiuti N 192/1997 da parte dell'Italia – Provincia autonoma di Bolzano (GU L 383 del 28.12.2006 pag. 1, punti 129-133); la decisione della Commissione del 27 luglio 2011 relativa all'aiuto di Stato a favore del finanziamento di indagini relative alle encefalopatie spongiformi trasmissibili (TSE) nei bovini cui il Belgio ha dato esecuzione (GU L 274 del 19.10.2011, pag. 36), parte 6, articolo 1, punto 133.

⁽⁷⁸⁾ A tale proposito occorre rilevare che il regolamento *de minimis* generale in vigore all'epoca in cui è stato effettuato l'apporto di capitale era il regolamento (CE) n. 69/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti d'importanza minore ("de minimis"). Tale regolamento tuttavia non si applicava al settore dei trasporti. Come specificato all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione "[i]l presente regolamento si applica agli aiuti concessi anteriormente alla sua entrata in vigore alle imprese attive nel settore dei trasporti [...]".

ricevuto un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato⁽⁷⁹⁾. Così facendo, l'Autorità è tenuta ad applicare il criterio dell'investitore in economia di mercato⁽⁸⁰⁾, il quale stabilisce in sostanza che è concesso un aiuto di Stato ogniqualvolta lo Stato metta a disposizione di un'impresa risorse che, in circostanze normali, non sarebbero accordate da un investitore privato che applichi criteri commerciali normali e senza tener conto di altri aspetti di carattere sociale, politico o filantropico⁽⁸¹⁾.

- (136) Giova rammentare che il piano di ammortizzamento iniziale è stato predisposto in seguito a una decisione dell'Autorità di vigilanza finanziaria norvegese, che invitava la società AS Oslo Sporveier a porre rimedio al deficit riscontrato nel suo fondo pensionistico. Ciò significa che i proprietari di AS Oslo Sporveier e di AS Sporveibussene erano tenuti a rimediare al deficit accumulato nel corso delle loro attività onde evitare il rischio che la società fosse posta in liquidazione.
- (137) Nel valutare se l'apporto di capitale sia stato effettuato in condizioni che sarebbero accettabili per un investitore privato, l'Autorità rileva che un investitore privato che si ritrovi in una situazione analoga (ossia nella condizione di scegliere se a) conferire nuovo capitale all'impresa o b) liquidare l'impresa e investire altrove la stessa somma) opterebbe per la strategia a) soltanto se quest'ultima risultasse essere, nel complesso, una soluzione più vantaggiosa rispetto alla strategia b). Ciò significa che non è sufficiente scegliere la soluzione "più economica" per soddisfare il criterio dell'investitore in economia di

mercato, ma che è necessario dimostrare un tasso di rendimento futuro accettabile per il costo di tale "soluzione più economica".

- (138) Nella decisione di avviare l'indagine formale⁽⁸²⁾, l'Autorità ha sollevato dubbi quanto all'applicabilità del criterio dell'investitore in economia di mercato, che erano riconducibili all'assenza di informazioni adeguate quali, per esempio, le previsioni di redditività che un investitore privato avrebbe effettuato.

- (139) Rispondendo a tale richiesta, le autorità norvegesi hanno spiegato che nel 2004, anno a cui risale l'apporto di capitali, i servizi di autobus turistici di AS Sporveibussene erano redditizi e lo erano stati sin dall'avvio dell'attività nel 1994, con la sola eccezione del 1998, quando si è registrata una perdita di trascurabile entità pari a 29 000 NOK. Si evince inoltre dal documento strategico del 2003 relativo alle attività di trasporto mediante autobus turistici per gli anni 2003-2006 che lo scopo era mantenere attivo questo settore e generare nel 2003 un fatturato di 14,1 milioni di NOK e un utile di 1,5 milioni di NOK (al lordo delle spese generali). La liquidazione di AS Sporveibussene, o la separazione delle attività a carattere turistico allo scopo di liquidare questa linea commerciale, non poteva essere considerata un'alternativa ragionevole per il comune di Oslo, dati gli enormi costi implicati, che avrebbero superato di gran lunga il costo della compensazione del deficit delle pensioni maturato nella divisione del servizio di trasporto turistico. Se si considera l'entità relativamente contenuta dell'importo conferito, il fatto che le attività di trasporto mediante autobus turistici di AS Sporveibussene fossero in generale redditizie e si prospettassero inoltre redditizie in percentuali apparentemente ragionevoli per gli anni a venire, e se si tiene conto dei costi più elevati insiti in un'eventuale liquidazione dell'attività, anche un ipotetico investitore privato avrebbe optato per l'apporto di capitali.

- (140) L'Autorità ritiene pertanto che l'apporto di capitali per un ammontare di circa 430 300 NOK debba essere considerato conforme al MEIP. L'Autorità conclude affermando che tale operazione non ha conferito alla società AS Sporveibussene un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato. Esso pertanto non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

1.3. La compensazione annuale e l'apporto di capitali per i servizi pubblici

1.3.1. Introduzione

- (141) Riguardo all'obiezione che vi siano state sovvenzioni incrociate tra le attività di servizio pubblico e le attività a carattere commerciale di AS Oslo Sporveier, AS Sporveibussene, Arctic Express AS e Sporveibussenes Turbiler

⁽⁷⁹⁾ Sentenza dell'11 luglio 1996, causa C-39/94, *SFEI contro La Poste*, (Raccolta 1996, pag. I-3 547, punto 60).

⁽⁸⁰⁾ Tale principio è spiegato negli orientamenti dell'Autorità, Parte VI, Norme sulla compensazione degli obblighi di servizio pubblico, sulla proprietà statale delle imprese e sull'aiuto alle imprese pubbliche, relativa all'applicazione delle disposizioni sugli aiuti di Stato alle imprese pubbliche dell'industria manifatturiera.

⁽⁸¹⁾ Cfr., per esempio, le conclusioni dell'avvocato generale Jacobs, cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 1994, pag. I-4103, punto 28). Cfr. anche la sentenza 10 luglio 1986 nella causa 40/85, *Belgio contro Commissione delle Comunità europee (Boch)*, (Raccolta 1986, pag. 2321, punto 13); la sentenza 14 febbraio 1990 nella causa C-301/87, *Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee (Boussac)*, (Raccolta 1990, pag. I-307, punti 39-40), nonché la sentenza 21 marzo 1991 nella causa C-303/88, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee (Lanerossi)*, (Raccolta 1991, pag. I-1 433, punto 24). Cfr. altresì gli orientamenti dell'Autorità, recanti un nuovo capitolo sull'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato al servizio pubblico di emittenza radiotelevisiva, che al punto 93 così recitano: "[n]elle loro attività commerciali, le emittenti di servizio pubblico saranno tenute a rispettare i principi del mercato e, quando agiscono tramite consociate commerciali, a mantenere con esse relazioni di piena concorrenza. Gli Stati EFTA assicureranno che le emittenti di servizio pubblico rispettino il principio della piena concorrenza, effettuino i loro investimenti commerciali in rete secondo il principio dell'investitore in economia di mercato e non attuino nei confronti delle loro concorrenti pratiche contrarie alla concorrenza, basate sul loro finanziamento pubblico".

⁽⁸²⁾ Punti 105-108.

AS, par di capire all'Autorità che l'aspetto contestato sia la presunzione che la compensazione annuale per la fornitura dei servizi di trasporto di linea a livello locale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico siano serviti per sovvenzionare le attività a carattere commerciale svolte dal gruppo Oslo Sporveier.

- (142) È evidente che, ai fini del controllo degli aiuti di Stato, si può parlare di sovvenzione incrociata soltanto quando l'impresa che trasferisce la sovvenzione riceve a sua volta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Pertanto, in riferimento a questo aspetto della contestazione, l'Autorità deve anzitutto valutare se le misure finanziarie, vale a dire (i) la compensazione annuale e (ii) l'apporto di capitali per il servizio pubblico, costituiscano aiuti di Stato.

1.3.2. Presenza di risorse statali

- (143) L'aiuto, per essere considerato aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, deve essere concesso dallo Stato o mediante risorse statali.
- (144) In via preliminare, occorre rilevare che sia le autorità locali che quelle regionali sono considerate equivalenti allo Stato⁽⁸³⁾. Ne deriva che il comune di Oslo è equivalente allo Stato ai fini delle norme SEE in materia di aiuti di Stato.
- (145) Nel caso di specie è palese che lo Stato, per il tramite del comune di Oslo, mediante la compensazione annuale ha erogato un finanziamento alla società AS Oslo Sporveier per effettuare servizi di trasporto di linea mediante autobus fino al 1997. Per il periodo 1997-2008 è pacifico che AS Oslo Sporveier ha trasferito la compensazione annuale alla società AS Sporveibussene, nell'ambito dell'accordo di trasporto, che in sostanza sembra aver formalizzato la precedente prassi amministrativa non scritta usata per il calcolo della compensazione annuale⁽⁸⁴⁾.
- (146) Quanto all'apporto di capitali per il servizio pubblico in favore di AS Sporveibussene a copertura del deficit del fondo pensionistico, non vi è dubbio che lo Stato, per il tramite del comune di Oslo, ha contribuito con un conferimento di capitali per un ammontare di 111 760 000 NOK alla società AS Sporveibussene.

⁽⁸³⁾ Articolo 2 della direttiva 2006/111/CE della Commissione relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17), integrato nel punto 1a dell'allegato XV all'accordo SEE.

⁽⁸⁴⁾ Per quanto riguarda, in particolare, il premio qualità di 3,9 milioni di NOK erogato da AS Oslo Sporveier a AS Sporveibussene, l'Autorità ritiene che tali fondi provengano da risorse statali ovvero che il pagamento sia imputabile allo Stato. Poiché il comune di Oslo partecipa a tutte le decisioni commerciali importanti relative alla fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus nella regione di Oslo, e poiché AS Oslo Sporveier è una società pubblica, l'Autorità conclude che l'operazione deve essere considerata imputabile allo Stato e quindi rappresenta risorse statali ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

- (147) L'Autorità pertanto conclude che la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico sono stati concessi dallo Stato e finanziati con risorse statali.

1.3.3. Impresa

- (148) Soltanto i vantaggi economici che favoriscono "le imprese" costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Per impresa si intende qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento⁽⁸⁵⁾. Inoltre, costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato⁽⁸⁶⁾.
- (149) Nel periodo in questione (1994-2008) la società AS Oslo Sporveier e successivamente AS Sporveibussene, hanno fornito servizi di trasporto di linea mediante autobus e servizi di trasporto turistico mediante autobus nel mercato norvegese. Sulla base di tali premesse l'Autorità conclude che sia AS Oslo Sporveier sia AS Sporveibussene erano imprese nel periodo in esame.

1.3.4. Vantaggio economico

- (150) Per configurare un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, la misura deve conferire a un'impresa un vantaggio economico, per esempio sollevandola da oneri normalmente a carico del suo bilancio.
- (151) Come si è detto, la compensazione annuale accordata alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveibussene per la fornitura di servizi di trasporto mediante autobus a Oslo costituisce, a prima vista, una compensazione per le spese sostenute nel fornire un servizio pubblico. La compensazione per il servizio pubblico non comporta un vantaggio economico se sono soddisfatti i criteri stabiliti nella giurisprudenza *Altmark* della Corte di giustizia⁽⁸⁷⁾.
- (152) Inoltre, per quanto concerne l'apporto di capitale per il servizio pubblico, l'Autorità ritiene che AS Sporveibussene abbia ottenuto un apporto di capitali a copertura del deficit riguardante gli obblighi pensionistici, che era stato maturato prima del 1997. Sembra che la totalità dei capitali conferiti sia stata utilizzata a tale scopo. È bene notare altresì che, benché alcune variazioni della situazione patrimoniale di AS Sporveibussene siano state registrate nella contabilità, l'intero importo è stato versato direttamente da AS Oslo Sporveier al fondo pensionistico, senza essere trasferito in contanti alla società AS Sporveibussene.

⁽⁸⁵⁾ Causa E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund contro l'Autorità di vigilanza EFTA*, [2008] Rep. 62 Corte EFTA, punto 78.

⁽⁸⁶⁾ Sentenza 18 giugno 1998 nella causa C-301/96, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, (Raccolta 1998, pag. I-3 851, punto 36).

⁽⁸⁷⁾ Causa C-280/00, *Altmark*, (Raccolta 2003, pag. I-7 747). Cfr. anche la sentenza 12 febbraio 2008 nella causa T-289/03, *BUPA*, (Raccolta 2008, pag. II-81).

- (153) L'apporto di capitali per il servizio pubblico non riguarda costi nuovi ma i costi accumulati in passato, che non erano stati tecnicamente registrati nella contabilità generale della società. Tuttavia, queste passività erano già presenti all'epoca dell'apporto di capitali, che è stato versato per compensare il deficit nei fondi pensionistici. Di conseguenza, l'apporto di capitali per il servizio pubblico può essere considerato parte integrante dei costi che il comune di Oslo ha dovuto sostenere in cambio della fornitura del servizio pubblico da parte di AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene (tramite la società AS Oslo Sporveier). Anziché conferire tali capitali, il comune di Oslo avrebbe potuto versare una compensazione annuale per il servizio pubblico di importo più elevato. L'apporto di capitali per il servizio pubblico era quindi parte integrante della compensazione per il servizio pubblico concessa alla società AS Sporveisbussene, come avvenuto dalla metà degli anni 1990 fino alla data del conferimento di capitali (e come sarebbe accaduto se il piano di ammortamento fosse stato seguito fino al 2020).
- (154) Nella sentenza *Altmark* la Corte di giustizia ha sostenuto che la compensazione per un servizio pubblico non costituisce un aiuto di Stato allorché sono soddisfatti quattro criteri cumulativi.
- In primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro.
 - In secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente.
 - In terzo luogo, la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.
 - In quarto e ultimo luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere per adempiere tali obblighi ⁽⁸⁸⁾.
- (155) L'Autorità esaminerà innanzitutto il quarto criterio, ossia se la compensazione è stata concessa nell'ambito di una procedura d'appalto o sulla base dei costi di un'azienda gestita in modo efficiente.
- (156) Sin da prima del 1994 il comune di Oslo versava alla società AS Oslo Sporveier una compensazione annuale per i servizi di trasporto di linea mediante autobus, che dal 1997 sono stati trasferiti alla società AS Sporveisbussene. Tuttavia, per quanto riguarda i tragitti coperti dalla concessione di zona, né AS Oslo Sporveier né AS Sporveisbussene sono state selezionate nell'ambito di una procedura d'appalto. Di conseguenza, né la compensazione versata dal comune di Oslo alla società AS Oslo Sporveier né quella successivamente trasferita dalla società AS Oslo Sporveier alla società AS Sporveisbussene erano state calcolate sulla base di tariffe emerse da un appalto pubblico.
- (157) Oltretutto, le autorità norvegesi non hanno fornito all'Autorità informazioni dettagliate sufficienti per consentirle di verificare se le spese sostenute da AS Oslo Sporveier o da AS Sporveisbussene corrispondessero alle spese di un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, né hanno affermato, come si è detto, che tale criterio è soddisfatto. La relazione Asplan Viak fornita dalle autorità norvegesi tratta soltanto della compensazione concessa per due anni di attività (1999 e 2002) nell'arco dei 15 anni in cui la compensazione è stata accordata alle società (1994-2008). L'Autorità è del parere che la seconda alternativa del quarto criterio *Altmark* prescrive che si dimostri che la compensazione in questione è stata determinata sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere nell'arco dell'intero periodo. Anche se ci si basasse sulla relazione Asplan Viak per comprovare che la società AS Sporveisbussene ha soddisfatto tale requisito per due anni, rimarrebbero scoperti tredici anni. Pertanto, il parere dell'Autorità è che il quarto criterio *Altmark* non è soddisfatto.
- (158) Sulla base di quanto precede, l'Autorità ritiene che i servizi di trasporto di linea mediante autobus effettuati nell'ambito della concessione di zona a Oslo non sono stati forniti in conformità al quarto criterio della sentenza *Altmark*, né da parte di AS Oslo Sporveier né da parte di AS Sporveisbussene. Di conseguenza, poiché i criteri *Altmark* devono essere soddisfatti cumulativamente per poter stabilire che la compensazione per il servizio pubblico non costituisce un aiuto di Stato ⁽⁸⁹⁾, la conclusione dell'Autorità è che la compensazione annuale, ivi compreso l'apporto di capitali per il servizio pubblico, conferisce un vantaggio economico alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene.

⁽⁸⁸⁾ Causa C-280/00, *Altmark*, (Raccolta 2003, pag. I-7 747, punti 89-93).

⁽⁸⁹⁾ Causa C-280/00, *Altmark*, (Raccolta 2003, pag. I-7 747, punti 94-95).

1.3.5. Vantaggio per talune imprese o talune produzioni

- (159) La misura di aiuto, per essere considerata un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, deve essere selettiva e favorire talune imprese o talune produzioni.
- (160) La Corte di giustizia ha sostenuto che, per determinare se un provvedimento è selettivo, occorre stabilire se l'impresa o le imprese in questione si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga rispetto ad altre imprese tenuto conto dell'obiettivo perseguito dal provvedimento interessato⁽⁹⁰⁾.
- (161) Nel caso di specie, la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico hanno favorito AS Oslo Sporveier e/o AS Sporveisbussene a scapito di altri operatori del settore dei trasporti mediante autobus. Tali altri operatori effettuano servizi di trasporto di linea mediante autobus in Norvegia o altrove nel SEE e pertanto si trovavano in una situazione fattuale e giuridica analoga rispetto alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. Per tali motivi l'Autorità conclude che i due provvedimenti sono selettivi.

1.3.6. Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi fra le parti contraenti

- (162) La misura di aiuto, per essere considerata un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE, deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi commerciali tra parti contraenti. Secondo la giurisprudenza della Corte EFTA, l'Autorità è tenuta a valutare se questo aiuto è tale da incidere sugli scambi commerciali e falsare la concorrenza⁽⁹¹⁾.
- (163) Prima dell'entrata in vigore dell'accordo SEE svariate imprese fornivano in Norvegia servizi di linea mediante autobus a Oslo. L'Autorità pertanto conclude che, da allora, la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico sono stati tali da falsare la concorrenza⁽⁹²⁾.
- (164) Per quanto attiene all'effetto sugli scambi commerciali e al fatto che il caso di specie riguarda il mercato locale per il trasporto mediante autobus a Oslo, l'Autorità rammenta che, nella sentenza *Altmark*, anch'essa concernente servizi di trasporto regionali mediante autobus, la Corte di giustizia ha stabilito che:

"[...] non è affatto escluso che una sovvenzione pubblica concessa a un'impresa attiva solo nella gestione di servizi di trasporto locale o regionale e non di servizi di trasporto al di fuori del suo Stato d'origine possa, tuttavia, incidere sugli scambi tra Stati membri. [...] Pertanto, la seconda condizione per l'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato, in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato."⁽⁹³⁾.

- (165) Ciò significa che, anche laddove – come nel caso di specie – sia interessato soltanto il mercato locale dei trasporti mediante autobus (Oslo), i finanziamenti pubblici messi a disposizione di un operatore in tale mercato locale sono idonei a incidere sugli scambi tra parti contraenti⁽⁹⁴⁾. Di conseguenza, l'Autorità ritiene che la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico fossero atti a incidere sugli scambi tra parti contraenti.

1.3.7. Conclusione sulla compensazione annuale e sull'apporto di capitali per i servizi pubblici

- (166) Alla luce della precedente valutazione, l'Autorità conclude che la compensazione annuale accordata alla società AS Oslo Sporveier e (successivamente) alla società AS Sporveisbussene e l'apporto di capitali per il servizio pubblico a copertura del deficit del fondo pensionistico configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

2. CLASSIFICAZIONE DELLE MISURE DI AIUTO DI STATO COME AIUTI ESISTENTI O NUOVI AIUTI: LA COMPENSAZIONE ANNUALE E L'APPORTO DI CAPITALI PER IL SERVIZIO PUBBLICO

2.1. Introduzione – La sentenza della Corte EFTA nella causa E-14/10

- (167) Ai sensi dell'articolo 1, lettera b), punto i), della parte II del protocollo 3, per "aiuto esistente" si intendono:

"tutte le misure di aiuto esistenti in uno Stato membro prima dell'entrata in vigore del trattato, ossia tutti i regimi di aiuti e gli aiuti individuali ai quali è stata data esecuzione prima dell'entrata in vigore del trattato e che sono ancora applicabili dopo tale entrata in vigore."

- (168) L'Autorità osserva che AS Oslo Sporveier, all'epoca dell'entrata in vigore dell'accordo SEE in Norvegia (1° gennaio 1994), riceveva una compensazione per la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus a Oslo,

⁽⁹⁰⁾ Sentenza 8 novembre 2001 nella causa C-143/99, *Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, (Raccolta 2001, pag. I-8 365, punto 41).

⁽⁹¹⁾ Cause riunite E-5/04, E-6/04 ed E-7/04, *Fesil e Finnsford e altri contro Autorità di vigilanza EFTA*, Relazione n. 117 Corte EFTA (2005), punto 93.

⁽⁹²⁾ Inoltre, nella sentenza *Altmark* la Corte di giustizia ha rilevato che fin dal 1995 alcuni Stati membri dell'UE avevano aperto di buon grado alcuni mercati di trasporto urbano, extraurbano o regionale alla concorrenza di imprese di altri Stati membri. Il rischio per gli scambi commerciali tra Stati non era quindi soltanto di natura ipotetica in quanto il mercato era aperto alla concorrenza (punti 69 e 79).

⁽⁹³⁾ Punti 77 e 82 della sentenza *Altmark*.

⁽⁹⁴⁾ Cfr. sentenza 13 luglio 1988 nella causa 102/87, *Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 1998, pag. 4067, punto 19); sentenza 21 maggio 1991 nella causa C-305/89, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 1991, pag. I-1 603, punto 26).

in conformità alle disposizioni della legislazione in materia di trasporti e della prassi amministrativa consolidata (precedente all'accordo SEE), secondo quanto descritto poc'anzi.

- (169) Nella sua sentenza nella causa E-14/10 con cui annullava la decisione dell'Autorità n. 254/10/COL, la Corte EFTA ha dichiarato:

"se l'aiuto concesso [...] costituisce un "aiuto esistente" [...] ciò dipende dall'interpretazione delle disposizioni del protocollo 3 SCA [...]"

[...] per essere considerato una "misura di aiuto esistente" ai sensi delle norme SEE in materia di aiuti di Stato, il provvedimento deve far parte di un regime di aiuti introdotto prima dell'entrata in vigore dell'accordo SEE." (95). [traduzione non ufficiale]

2.2. Definizione di regime di aiuti

- (170) Ai sensi dell'articolo 1, lettera d), della parte II del protocollo 3, per "regime di aiuti" si intende":

"atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere adottate singole misure di aiuto a favore di imprese definite nell'atto in linea generale e astratta e qualsiasi atto in base al quale l'aiuto, che non è legato a uno specifico progetto, può essere concesso a una o più imprese per un periodo di tempo indefinito e/o per un ammontare indefinito".

- (171) Ai sensi dell'articolo 1, lettera e), della parte II del protocollo 3, per "aiuti individuali" si intendono:

"gli aiuti non concessi nel quadro di un regime di aiuti e gli aiuti soggetti a notifica concessi nel quadro di un regime".

- (172) Questa distinzione è particolarmente importante nel contesto degli aiuti esistenti, poiché il protocollo 3 attribuisce all'Autorità la competenza di mantenere sotto costante revisione i sistemi di aiuti esistenti (96). Analogamente, la sezione V della parte II del protocollo 3 si applica soltanto ai regimi di aiuti esistenti (97).

(95) Punti 50 e 53.

(96) Cfr. l'articolo 1, paragrafo 1, della parte I del protocollo 3.

(97) L'Autorità è del parere che i termini "regimi di aiuti" e "sistemi di aiuti" debbano essere considerati sinonimi. Cfr. Sinnavee/Slot, *The new Regulation on State aid Procedures*, *Common Market Law Review* 36/1999, pag. 1153, nota a piè di pagina 28.

- (173) L'Autorità osserva che tale definizione è stata integrata nell'accordo SEE nel 2001 con l'inserimento della parte II del protocollo 3. Prima del 2001, quando il protocollo 3 è stato allineato al regolamento procedurale (98), non esisteva nella legislazione SEE una definizione analogamente precisa che permettesse di stabilire il significato di regime di aiuti. Inoltre, l'Autorità è del parere che sia necessario tener presente la motivazione del concetto di aiuto esistente, che in sostanza consiste nel garantire per quanto possibile agli Stati SEE e ai beneficiari dell'aiuto di Stato una certezza del diritto in relazione agli accordi preesistenti all'entrata in vigore del controllo degli aiuti di Stato nei loro ordinamenti giuridici, offrendo al tempo stesso all'Autorità la possibilità di allineare tali ordinamenti con il diritto SEE.

- (174) In aggiunta, l'Autorità osserva che la giurisprudenza dei tribunali europei non fornisce orientamenti dettagliati per quanto concerne l'interpretazione di tale definizione. L'Autorità ha pertanto rivisto la sua prassi decisionale e quella della Commissione europea, riscontrando che i "regimi di aiuti esistenti" tenevano conto di un diritto consuetudinario non scritto (99) e della prassi amministrativa relativa all'applicazione della legge scritta (100) e non scritta (101). In un caso, la Commissione europea ha riscontrato che un regime

(98) Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE (GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1).

(99) Cfr. la decisione dell'Autorità n. 405/08/COL HFF (GU L 79 del 25.3.2010, pag. 40 e supplemento SEE n. 14 del 25.3.2010, pag. 20), capitolo II.2.3.1, pag. 23: "La garanzia statale che copre tutti gli obblighi delle istituzioni pubbliche si basa su principi generali non scritti del diritto pubblico islandese anteriori all'entrata in vigore dell'accordo SEE. La garanzia è applicabile a tutte le istituzioni pubbliche, a prescindere da quando sono state costituite, dalle loro attività e dai cambiamenti in esse intervenuti. Questa potenziale misura di aiuto può essere considerata un regime che rientra nella definizione dell'articolo 1, lettera d), [della parte II] del protocollo 3 dell'accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte".

(100) Cfr. la decisione della Commissione nel caso E-45/2000 (Paesi Bassi), *Esenzioni fiscali a favore del gruppo Schiphol* (GU C 37 dell'11.2.2004, pag. 13).

(101) Nella decisione dell'Autorità n. 491/09/COL, gruppo Norsk Film (GU C 174 dell'1.7.2010, pag. 3), capitolo II.2, pag. 8, l'Autorità ha ritenuto che le somme versate annualmente dallo Stato norvegese a partire dagli anni '70 a Norsk FilmStudio AS/Filmparken AS per la produzione di lungometraggi e per la manutenzione delle infrastrutture necessarie alla produzione cinematografica rientrassero in un regime di aiuti esistente. L'Autorità ha ritenuto che in questo caso, essendo stati regolarmente effettuati periodici versamenti nell'arco di un periodo di tempo estremamente lungo, la prassi abbia dimostrato che l'aiuto di Stato era un elemento fondamentale del finanziamento della società. Alla luce di ciò l'Autorità ha pertanto concluso che le concessioni annuali sono state versate nell'ambito di un sistema di aiuti di Stato esistente ai sensi dell'articolo 62 del SEE. In quell'occasione l'Autorità ha avviato un'indagine formale in relazione al versamento di 36 milioni di NOK oltre che ai pagamenti periodici e all'applicazione di un presunto trattamento fiscale preferenziale. Con la decisione n. 204/11/COL (GU L 287 del 18.10.2012, pag. 14 e Supplemento SEE n. 58 del 18.10.2012, pag. 1) l'Autorità ha concluso il procedimento precisando che il versamento di 36 milioni di NOK era stato effettuato sulla base di un regime di aiuti esistente e che il trattamento fiscale non costituiva un aiuto di Stato.

di aiuti riguardanti *Anstaltslast* e *Gewährträgerhaftung* era fondato sulla combinazione di un vecchio principio giuridico non scritto e una prassi diffusa in Germania ⁽¹⁰²⁾.

2.3. Le misure oggetto di indagine

- (175) L'Autorità rammenta che la legislazione norvegese in materia di trasporti definisce in sostanza i seguenti parametri chiave che sono pertinenti per le misure di aiuto a disposizione: i) è presente un sistema di cofinanziamento di servizi di trasporto di linea mediante autobus (da parte dello Stato e della contea), ii) le contee sono responsabili dell'amministrazione dei servizi di trasporto di linea mediante autobus, delle concessioni sui controlli, dei tragitti, degli orari e dei prezzi dei biglietti, iii) è presente un sistema di concessione dettagliato.
- (176) Oltretutto, secondo le autorità norvegesi, l'articolo 22 della CTA stabilisce che il comune di Oslo è tenuto a compensare gli operatori per la fornitura di un servizio di trasporti lungo itinerari poco redditizi nel caso in cui le entrate provenienti dalla vendita dei biglietti non siano sufficienti a coprire il costo di gestione del servizio. L'articolo 22 della CTA prevede che la compensazione copra il costo del servizio pubblico al netto delle entrate provenienti dalla vendita dei biglietti.
- (177) Prima dell'entrata in vigore dell'accordo SEE, il comune di Oslo ha deciso di fornire servizi di trasporto di linea mediante autobus ai sensi delle disposizioni pertinenti della CTA e del CTR, offrendo una compensazione per i servizi di trasporto effettuati lungo tragitti poco redditizi, in conformità alla prassi amministrativa descritta poc'anzi. Ciò è avvenuto senza soluzione di continuità fino all'ultima concessione versata direttamente, che è scaduta il 30 marzo 2008.
- (178) Per poter trarre conclusioni in merito all'esistenza di un regime di aiuti è necessario esaminare se il quadro giuridico per il finanziamento del servizio di trasporti di linea mediante autobus a Oslo possa essere considerato "un atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere adottate singole misure di aiuto a favore di imprese definite nell'atto in linea generale e astratta" ⁽¹⁰³⁾. Tale definizione implica tre criteri: i) l'esistenza di un atto in base al quale può essere concesso un aiuto, ii) l'atto non deve rendere necessarie ulteriori misure di attuazione, e iii) l'atto definisce i potenziali beneficiari degli aiuti in maniera generale e astratta.

- (179) Quanto al *primo* criterio, l'Autorità osserva che la CTA e il CTR sono atti in base ai quali il comune di Oslo ha concesso la compensazione.
- (180) In relazione al *secondo* criterio, si rileva che per amministrare un regime di aiuti è necessario applicare una determinata procedura decisionale che contempli singoli provvedimenti di aiuto senza l'adozione di ulteriori misure di attuazione.
- (181) Una mera "applicazione tecnica", come descritta in precedenza, delle disposizioni che disciplinano il regime di aiuti non sarebbe quindi considerata una misura di attuazione ⁽¹⁰⁴⁾. Inoltre, il semplice fatto che la decisione di concedere un aiuto nell'ambito di un regime di aiuti abbia implicazioni per il bilancio dell'autorità che amministra il regime non può significare, a detta dell'Autorità, che tali decisioni debbano essere considerate misure di attuazione ⁽¹⁰⁵⁾.
- (182) Analogamente, se si esaminano atti di incarico come l'aggiudicazione di una concessione, quest'ultima, come qualsiasi altro incarico, menziona una particolare impresa e quindi non può, per definizione, essere riferita a un gruppo di imprese "definite [...] in linea generale e astratta" (cfr. il terzo criterio).
- (183) L'Autorità è del parere che le "misure di attuazione" debbano essere considerate come comportanti un certo grado di discrezionalità, che influenzerebbe in maniera significativa l'entità e le caratteristiche dell'aiuto o le condizioni in cui esso è accordato. In particolare, parrebbe che ogni regime stabilisca lo scopo per il quale l'aiuto può essere concesso. Pertanto, nel caso in cui un organismo pubblico sia, per esempio, autorizzato a utilizzare strumenti diversi per promuovere l'economia locale e perciò effettui alcuni apporti di capitale, tale decisione implica una notevole discrezionalità in termini di entità,

⁽¹⁰⁴⁾ Cfr. la decisione della Commissione nel caso E-4/2007 (Francia), *Charges aéroportuaires*, punto 56 (GU C 83 del 7.4.2009, pag. 16).

⁽¹⁰⁵⁾ A tale riguardo cfr. la sentenza della Corte EFTA nella causa E-14/10, *Konkurrenten*, punti 74-75, in cui la Corte EFTA ha stabilito che, nel caso in esame, il comune di Oslo era autorizzato, ai sensi delle disposizioni della Legge in materia di trasporti del 1976 e dei regolamenti di attuazione, a erogare un sostegno finanziario per permettere la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus lungo tragitti poco redditizi. Il fatto che il livello della compensazione fosse stato "negoziato" non implicava che i pagamenti non coprissero le perdite effettive incorse nella fornitura di tali servizi e non fossero a loro volta coperti dal regime di aiuti. La Corte ha ritenuto che, purché i pagamenti a titolo compensativo fossero stati utilizzati per finanziare la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus lungo tragitti non redditizi, il convenuto potesse correttamente aver classificato tali pagamenti come aiuti esistenti. L'argomentazione che l'aiuto dovesse essere considerato come un nuovo aiuto perché concesso su base annuale e discrezionale ai sensi del bilancio comunale doveva essere respinta.

⁽¹⁰²⁾ Cfr. la decisione della Commissione nel caso E-10/2000 (Germania), *Garanzie di Stato per gli enti di credito pubblici in Germania* (GU C 150 del 22.6.2002, pag. 6).

⁽¹⁰³⁾ Articolo 1, lettera d), della parte II del protocollo 3.

caratteristiche o condizioni e scopo per cui l'aiuto è concesso, e pertanto tale strumento non può essere considerato un regime di aiuti ⁽¹⁰⁶⁾.

(184) Nel caso in parola è chiaro che non era necessario adottare ulteriori misure legislative per effettuare i pagamenti a titolo compensativo alle società AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. L'Autorità pertanto è del parere che la CTA e il CTR abbiano limitato la discrezionalità del comune di Oslo e che la prassi amministrativa del comune sia stata coerentemente in linea con tale scenario.

(185) La compensazione, del resto, non dipendeva da stanziamenti di bilancio discrezionali. Il comune di Oslo, infatti, dopo aver deciso di mantenere il servizio pubblico, non era libero di scegliere se compensare o meno le perdite di AS Oslo Sporveier e AS Sporveisbussene. Esso era obbligato a farlo ogni anno fino al 2008. È altresì palese che la compensazione era e poteva essere concessa soltanto allo scopo di finanziare il servizio di trasporto di linea mediante autobus nella zona di Oslo. Il comune non avrebbe potuto fornire aiuti per scopi diversi sulla base delle disposizioni descritte sopra.

(186) Lo Stato e il ministero dei Trasporti sono responsabili del coordinamento e dello sviluppo dei trasporti pubblici in Norvegia ed esercitano tale prerogativa in modo da limitare i poteri delle contee. L'entità della compensazione erogata è limitata, come si è detto, dagli orientamenti nazionali fissati dal CTR e la prassi amministrativa relativa al metodo di calcolo è rimasta invariata dall'inizio degli anni 1980.

(187) Per quanto concerne il terzo criterio, il sistema di compensazione a Oslo si applica a tutti i concessionari cui è stata affidata la fornitura di servizi di trasporto mediante autobus lungo tragitti poco redditizi.

(188) Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude che a Oslo era attivo un regime di aiuti. Le disposizioni che disciplinavano tale regime di aiuti erano la CTA, il CTR e la prassi amministrativa pertinente in vigore a Oslo.

2.4. Definizione di aiuto esistente

(189) L'articolo 1, lettera b), punto i), della parte II del protocollo 3 stabilisce che l'aiuto esistente comprende tutte le misure di aiuto esistenti in uno Stato membro prima dell'entrata in vigore del trattato, ossia tutti i regimi di aiuti e gli aiuti individuali ai quali è stata data esecuzione prima dell'entrata in vigore del trattato e che sono ancora applicabili dopo tale entrata in vigore.

(190) Come si è avuto modo di precisare, le disposizioni che disciplinano il regime di aiuti precedono l'entrata in vigore dell'accordo SEE in Norvegia, il 1° gennaio 1994. Poiché sembra di capire che all'epoca il mercato locale

per il trasporto mediante autobus fosse già esposto a una certa concorrenza, l'Autorità ritiene che la misura costituisca un regime di aiuti che esisteva già prima del gennaio 1994 e la cui applicazione è continuata anche successivamente.

(191) Inoltre, l'articolo 1, lettera c), della parte II del protocollo 3 definisce "nuovo aiuto":

"qualsiasi aiuto, cioè qualsiasi regime di aiuti o qualsiasi aiuto individuale che non è un aiuto esistente, compresa qualsiasi modifica di un aiuto esistente".

(192) Nella sentenza *Namur*, la Corte di giustizia ha stabilito che:

"[...] 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 in riferimento alle disposizioni che lo prevedono, alle loro modalità e ai loro limiti." ⁽¹⁰⁷⁾.

(193) Inoltre, come ha fatto notare l'avvocato generale Trabucchi nelle sue conclusioni nell'ambito della causa *Van der Hulst*, le modifiche sono sostanziali se sono stati modificati degli elementi costitutivi del regime di aiuti preesistente tra cui la natura del vantaggio, i fini perseguiti, la base imponibile, la cerchia dei soggetti passivi o la fonte di finanziamento ⁽¹⁰⁸⁾.

(194) Come si è detto nella descrizione fattuale del caso, vi sono alcuni eventi che potrebbero essere considerati come suscettibili di alterare il regime di aiuti e trasformarlo in un nuovo aiuto. Questi eventi sono esaminati nei paragrafi a seguire.

2.4.1. La riorganizzazione interna del 1997

(195) Nel 1997, in seguito a una riorganizzazione interna, l'entità costituita di recente AS Sporveisbussene si è assunta la responsabilità di effettuare i servizi di trasporto di linea mediante autobus precedentemente forniti da AS Oslo Sporveier.

(196) Le modifiche a un regime di aiuti di carattere puramente formale o amministrativo non rendono necessario riclassificare come nuovo l'aiuto esistente ⁽¹⁰⁹⁾. Ciò che occorre esaminare è se la riorganizzazione ha comportato per il regime di aiuti esistente modifiche implicanti un nuovo aiuto.

⁽¹⁰⁷⁾ Sentenza 9 agosto 1994 nella causa C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit*, (Raccolta 1994, pag. I-3 829, punto 28).

⁽¹⁰⁸⁾ Conclusioni dell'avvocato generale Alberto Trabucchi nella causa 51/74, *Van der Hulst*, (Raccolta 1975, pag. 79).

⁽¹⁰⁹⁾ Cfr. l'articolo 4, paragrafo 1, della versione consolidata della decisione dell'Autorità n. 195/04/COL del 14.7.2004 relativa alle disposizioni di esecuzione di cui all'articolo 27 della parte II del protocollo 3 (disponibile al seguente indirizzo: <http://www.efasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>). Cfr. anche le conclusioni dell'avvocato generale Lenz nella causa *Namur*.

⁽¹⁰⁶⁾ Cfr. la causa SA.21654 (ex NN-69/2007 e C-6/2008), *Public Commercial Property Åland Industrihus* (GU L 125 del 12.5.2012, pag. 33), punti 107-109 in particolare.

(197) Le autorità norvegesi hanno spiegato che, in sostanza, il passaggio di consegne dalla società AS Oslo Sporveier alla società AS Sporveibussene come fornitore del servizio è stato un cambiamento puramente formale. Istituendo la società AS Sporveibussene, AS Oslo Sporveier ha creato una controllata incaricata di gestire i servizi di trasporto pubblico mediante autobus che in passato essa stessa aveva fornito. AS Oslo Sporveier, nella sua qualità di società madre, è rimasta tuttavia la principale beneficiaria della compensazione e la titolare della concessione, avendo semplicemente proceduto a una riorganizzazione interna in esito alla quale AS Sporveibussene è stata incaricata di effettuare i servizi in conformità con la concessione, ricevendo in cambio la compensazione dalla sua società madre. La prassi amministrativa relativa al finanziamento del servizio di trasporti è rimasta sostanzialmente invariata nell'ambito dell'accordo di trasporto stipulato nel 1997. In aggiunta, la riorganizzazione non ha reso necessaria alcuna modifica della CTA o del CTR.

(198) In un caso concernente il trasferimento di prestiti garantiti tra società, la Commissione ha dichiarato:

"le garanzie fornite in relazione ai prestiti assunti prima del 1° maggio 2004 (adesione dell'Ungheria all'Unione europea) sono state concesse prima dell'adesione e comunicate alla Commissione in conformità all'allegato IV.3 del trattato di adesione. Benché tali garanzie siano state trasferite a una nuova impresa, la Commissione ritiene che tale evento sia stato un atto meramente amministrativo poiché alla nuova impresa sono stati trasferiti prestiti esistenti coperti da garanzie già approvate. Il trasferimento è stato la conseguenza di una mera riorganizzazione di MÁV Zrt., che non ha comportato modifiche alle attività implicate o ai contenuti delle misure di aiuto. La Commissione ha pertanto concluso che, nonostante il trasferimento, le garanzie sono ancora considerate un aiuto esistente" ⁽¹¹⁰⁾. [traduzione non ufficiale]

(199) Alla luce di quanto precede, secondo l'Autorità non si può ritenere che la riorganizzazione del 1997 abbia introdotto una modifica sostanziale del regime di aiuti. Di conseguenza, dal punto di vista dell'Autorità il regime è rimasto, dopo la riorganizzazione, un regime di aiuti esistente.

2.4.2. Rinnovo della concessione

(200) Come si è detto, dalle disposizioni di legge che disciplinano il regime di aiuti emerge che il fornitore di servizi di linea mediante autobus deve disporre di una concessione generale e di una concessione speciale. L'articolo 27 della CTA stipula inoltre che possono essere accordate concessioni speciali della durata di 10 anni. Si è detto altresì che le disposizioni pertinenti della CTA e del CTR non sono cambiate sostanzialmente rispetto alla legge in materia di trasporti e ai regolamenti applicabili all'epoca.

Pertanto, le disposizioni di legge che disciplinano il regime non sono state sostanzialmente modificate, per quanto riguarda le concessioni, dopo l'entrata in vigore dell'accordo SEE.

(201) Le singole concessioni che sono state accordate in linea con le suddette disposizioni di legge costituiscono gli atti di incarico ai sensi del regime di aiuti esistente. In sostanza gli atti di incarico stabiliscono il tragitto o i tragitti lungo i quali il concessionario ha il diritto e l'obbligo di fornire un servizio di linea in cambio di una compensazione per il servizio pubblico svolto. Gli atti di incarico pertanto non fanno parte delle disposizioni che disciplinano il regime di aiuti. Di conseguenza, il regime di compensazione esistente per il servizio pubblico non sarebbe considerato modificato dall'assegnazione di una nuova concessione. Al contrario, le concessioni si limitano ad attuare le disposizioni di un atto giuridico, ossia la CTA e il CTR, in forza del quale sono state assegnate.

(202) In una causa riguardante i pagamenti a titolo compensativo all'emittente di servizio pubblico RTP in Portogallo, la Commissione ha dichiarato:

"Oltretutto, la stipula di nuovi accordi di concessione non modifica la qualifica di aiuto esistente del regime di finanziamento annuale, poiché tali accordi si limitano ad attuare le disposizioni in materia di finanziamento di RTP previamente stabilite, ivi comprese le modifiche di natura tecnica." ⁽¹¹¹⁾. [traduzione non ufficiale]

(203) A parte la proroga temporale, nella concessione che è stata rinnovata a partire dal 1° gennaio 2000 non sono state introdotte modifiche alla missione di pubblico servizio o alla remunerazione. Semplicemente, AS Sporveibussene ha continuato a svolgere il servizio pubblico per conto di AS Oslo Sporveier alle medesime condizioni, in forza della concessione, che costituisce semplicemente un atto amministrativo con cui sono state attuate le disposizioni della CTA in materia di fornitura e finanziamento dei servizi pubblici di linea e che non ha comportato modifiche nella modalità di erogazione di tali servizi. Pertanto, il rinnovo della concessione non ha modificato il regime di aiuti esistente.

2.4.3. Introduzione di un sistema bonus/malus di qualità

(204) Nel 2004 AS Oslo Sporveier ha introdotto un nuovo sistema bonus/malus. Le autorità norvegesi hanno spiegato che il sistema fa parte della compensazione per il servizio pubblico erogata per la fornitura di trasporti di linea mediante autobus nella zona di Oslo. Attuato nell'ambito della CTA il 1° gennaio 2008, si prefiggeva lo scopo di accrescere la qualità dei servizi forniti. Si è detto in precedenza che, per il periodo 1994-2005, si è registrato un rendimento medio annuo per il servizio

⁽¹¹⁰⁾ Aiuto di Stato NN 73/2008 (ex N 240/08) – Ungheria – *Sharing of loans between MÁV Zrt. e MÁV-TRAKCIÓ Zrt.* (GU C 109 del 13.5.2009, pag. 5), punti 59-60.

⁽¹¹¹⁾ Causa E-14/2005 (Portogallo), *Pagamenti di compensazione all'emittente televisiva pubblica RTP*, punto 79 (traduzione non ufficiale).

pubblico dell'1,98 %. L'introduzione del bonus ha fornito ulteriori incentivi per ottimizzare, per quanto possibile, il rendimento annuale entro i limiti di un ragionevole utile.

- (205) Si conclude pertanto che un siffatto sistema di bonus non ha modificato la natura della compensazione accordata e che esso costituiva una parte integrante del regime di aiuti esistente.

2.5. Aiuti erogati sulla base delle disposizioni che prevedono l'istituzione di un regime

2.5.1. Sentenza nella causa E-14/10

- (206) In merito alla questione se l'aiuto fosse da considerare nuovo o esistente, nella sentenza nella causa E-14/10, la Corte EFTA ha rilevato:

"(...) ciò che importa stabilire è se l'aiuto sia stato accordato conformemente alle disposizioni ad esso relative.

(...) nella misura in cui i pagamenti a titolo compensativo sono stati utilizzati per finanziare la fornitura di servizi di trasporto di linea mediante autobus lungo tragitti non redditizi, il convenuto (l'Autorità) può aver correttamente classificato tali pagamenti come aiuti esistenti.

Tuttavia, (...) un eventuale aiuto concesso a Oslo Sporveier in eccesso rispetto alle perdite effettivamente incorse in relazione ai servizi in questione non può essere ritenuto costituire, sulla base di tale regime di aiuti, un aiuto esistente (...)" ⁽¹¹²⁾ [traduzione non ufficiale].

- (207) Dalla sentenza della Corte EFTA discende che soltanto i pagamenti effettuati sulla base del regime di aiuti esistenti possono essere considerati aiuti esistenti erogati ai sensi di tale regime. I versamenti non effettuati sulla base delle disposizioni che prevedono il regime di aiuti non possono essere tutelati dalla natura di aiuto esistente di tale regime ⁽¹¹³⁾.
- (208) Pertanto, per stabilire se l'aiuto concesso sia nuovo o esistente, l'Autorità deve valutare se esso sia stato accordato in conformità al regime che prevede siffatto aiuto.
- (209) Il regime era fondato sulla CTA e sul CTR; inoltre, esisteva a Oslo una prassi amministrativa consolidata che era conforme alle norme definite dalla CTA e dal CTR. Il regime prevedeva soltanto la copertura dei costi (la dif-

ferenza tra spese ed entrate) dei servizi di linea mediante autobus forniti dai concessionari lungo tragitti poco redditizi.

- (210) Nel prosieguo, l'Autorità esaminerà se i) la compensazione annuale e ii) l'apporto di capitali per il servizio pubblico sono stati concessi sulla base delle disposizioni che prevedevano l'introduzione del sistema di compensazione.

2.5.2. Compensazione annuale

- (211) Si è detto che l'articolo 22 della CTA prevede che la compensazione copra il costo del servizio pubblico al netto delle entrate provenienti dalla vendita dei biglietti. Per avere la certezza che la compensazione copra esclusivamente il costo del servizio pubblico, un siffatto schema dovrebbe presupporre la separazione della contabilità, una ripartizione adeguata delle spese comuni e operazioni all'interno del gruppo in normali condizioni di concorrenza per le imprese che, oltre a fornire servizi pubblici, svolgono anche attività a carattere commerciale. Perciò, la conformità con tali principi è necessaria per evitare che gli aiuti siano concessi al di fuori del regime.

- (212) L'Autorità ha esaminato tutte le informazioni fornite dalle autorità norvegesi e ha controllato che sia stata mantenuta una contabilità separata per le attività di servizio pubblico per l'intero periodo (1994-2008). Inoltre, l'Autorità ha riscontrato che l'utile maturato grazie alla fornitura del servizio pubblico era relativamente esiguo e non ha comportato il versamento di una compensazione eccessiva.

- (213) Prima del 2004 le spese comuni sono state ripartite mediante operazioni all'interno del gruppo, i cui costi erano stabiliti sulla base dei prezzi di mercato. Il sistema per la ripartizione delle spese comuni per i servizi forniti tra AS Sporveisbussene e le sue controllate è cambiato nel 2003: a partire dall'anno successivo è stato introdotto un nuovo sistema basato sulle spese generali, in base al quale le società di trasporto mediante autobus si ripartivano le spese comuni in maniera proporzionale al fatturato.

- (214) L'Autorità è del parere che questo sistema assicurasse che gli aiuti non fossero erogati al di fuori del regime esistente.

- (215) Pertanto, alla luce delle informazioni trasmesse dalle autorità norvegesi, si può concludere che i versamenti annuali si limitavano alle sole spese che potevano essere coperte conformemente al quadro giuridico del regime di aiuti.

2.5.3. Apporto di capitali per il servizio pubblico

- (216) L'esistenza di un deficit nel fondo pensione del gruppo Oslo Sporveier era nota fin da metà degli anni 1990. È

⁽¹¹²⁾ Punti 73, 74 e 76.

⁽¹¹³⁾ La stessa logica si applica ai regimi che sono stati approvati dall'Autorità o dalla Commissione europea. Cfr., per esempio, la sentenza 5 ottobre 1994 nella causa C-47/91, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee*, (Raccolta 1994, pag. 4635, punti 25-26).

stato quindi attivato un piano di pagamento per rimediare al deficit del fondo entro il 2020. Attenendosi al piano, il comune di Oslo ha incrementato la compensazione per il servizio pubblico destinata alla società AS Oslo Sporveier a copertura di tutti i costi sostenuti per la fornitura del servizio pubblico.

- (217) Nel 2004 il deficit restante è stato compensato con l'apporto di capitali per il servizio pubblico. Pur non essendo stato concesso nell'ambito dell'importo forfetario annuale alla società AS Sporveibussene bensì versato direttamente al fondo pensionistico da AS Oslo Sporveier, il conferimento è stato effettuato sulla base del regime di aiuti esistente, nel senso che serviva a coprire le spese sostenute nell'ambito della fornitura del servizio pubblico.
- (218) Si è detto che la CTA e il CTR non contengono disposizioni specifiche sulle modalità di compensazione dei concessionari per il servizio pubblico fornito. Nella pratica la compensazione è stata semplicemente accordata ogni anno attraverso importi forfetari, conformemente alla prassi amministrativa consolidata. La Corte EFTA ha sostenuto ⁽¹¹⁴⁾ che, se un regime di aiuti esistente non contiene disposizioni particolari relative alla modalità di erogazione dall'aiuto, uno scostamento dalla procedura consueta non può di per sé portare alla constatazione che l'aiuto non è stato concesso sulla base di tale regime. Il fatto che l'apporto di capitali per il servizio pubblico non sia stato effettuato in conformità con la normale procedura di sovvenzione annua complessiva non significa che esso non sia stato effettuato in base al regime.
- (219) Le spese pensionistiche coperte con l'apporto di capitali per il servizio pubblico erano legate alla fornitura del servizio pubblico, che il comune di Oslo era obbligato a finanziare in conformità al suo dovere di copertura dei costi per il servizio pubblico. Anziché proseguire con i versamenti annuali fino al 2020, si è deciso che l'apporto di capitali per il servizio pubblico avrebbe coperto la restante quota di deficit, onde eliminare la necessità di effettuare ulteriori pagamenti annuali a copertura del deficit storico.
- (220) Alla luce di quanto precede, l'Autorità è del parere che l'apporto di capitali per il servizio pubblico sia stato effettuato in conformità con le disposizioni che prevedono l'erogazione dell'aiuto.

2.5.4. Conclusioni

- (221) In base alla valutazione precedente, l'Autorità conclude che la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico sono stati effettuati sulla base del regime di aiuti esistente. Di conseguenza, per quanto concerne la compensazione e l'apporto di capitali per il

servizio pubblico, non sono stati effettuati pagamenti al di fuori del regime di aiuti esistente.

2.6. Periodo successivo al 30 marzo 2008

- (222) All'inizio degli anni 2000 il comune di Oslo ha deciso di appaltare i contratti di tutti i servizi pubblici per il trasporto di linea mediante autobus nella regione di Oslo. Il 30 marzo 2008 il sistema descritto poc'anzi è stato interrotto e, di conseguenza, la concessione di AS Oslo Sporveier è rimasta priva di oggetto, poiché tutti i servizi erano forniti sulla base di contratti di appalto. Pertanto, a partire dal 30 marzo 2008, ai nuovi concessionari è stata corrisposta una remunerazione in conformità ai contratti di appalto.

2.7. Conclusioni sulla natura di aiuto esistente o nuovo dell'aiuto

- (223) In base alla valutazione precedente, l'Autorità è giunta alla conclusione che la compensazione annuale e la totalità dell'apporto di capitali per il servizio pubblico sono stati erogati sulla base di un regime di aiuti esistente rimasto immutato. Tali misure, pertanto, costituiscono in toto un aiuto esistente.
- (224) Come si è detto, l'Autorità conclude che (i) l'applicazione della normativa fiscale al gruppo e (ii) l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale non comportano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.
- (225) Inoltre, l'Autorità ha stabilito che le restanti misure, i) la compensazione annuale e ii) l'apporto di capitali per il servizio pubblico, costituiscono un aiuto che è stato accordato in toto sulla base di un regime di aiuti esistente. Per quanto riguarda tali due provvedimenti, non si è avuta compensazione in eccesso rispetto alle perdite effettivamente sostenute per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico ⁽¹¹⁵⁾. Il 30 marzo 2008 queste ultime due misure di aiuto di Stato sono cessate. Pertanto, non è necessario che l'Autorità esamini la compatibilità di tali misure con il funzionamento dell'accordo SEE.

3. CONCLUSIONI

- (226) Alla luce di quanto precede, l'Autorità è giunta alla conclusione che la normativa fiscale non conferisce un

⁽¹¹⁴⁾ Punto 87 della sentenza della Corte EFTA nella causa E-14/10 *Konkurrenten*.

⁽¹¹⁵⁾ Per chiarezza, l'Autorità rileva che l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale non è stato effettuato sulla base del regime di aiuti esistente. Se si fosse trattato di un aiuto di Stato, l'aiuto non sarebbe stato, di conseguenza, un nuovo aiuto. Nella suddetta valutazione, l'Autorità tuttavia ha concluso che la misura non costituiva un aiuto di Stato, poiché è stata attuata in conformità al principio dell'investitore in economia di mercato.

vantaggio alla società AS Sporveisbussene e che l'applicazione di tale normativa non implica che AS Sporveisbussene abbia ricevuto un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

(227) L'Autorità è giunta altresì alla conclusione che l'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale non conferisce un vantaggio alla società AS Sporveisbussene e che pertanto esso non rappresenta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

(228) L'Autorità ha stabilito che la compensazione annuale e l'apporto di capitali per il servizio pubblico rappresentano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61 dell'accordo SEE. Tuttavia, l'Autorità è del parere che questo aiuto sia stato concesso interamente sulla base di un regime di aiuti esistente che attualmente non è più operativo e, di conseguenza, l'Autorità non vede la necessità né ha motivo di proseguire l'indagine.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'applicazione delle norme fiscali al gruppo Oslo Sporveier non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Di conseguenza, l'indagine formale nei confronti della misura è chiusa.

Articolo 2

L'apporto di capitali per le attività a carattere commerciale non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Di conseguenza, l'indagine formale nei confronti della misura è chiusa.

Articolo 3

Tutto il procedimento d'indagine formale nei confronti della compensazione annuale è privo di oggetto poiché il provvedimento rappresenta un aiuto esistente a cui è stato posto termine. Di conseguenza, l'indagine formale nei confronti della misura è chiusa.

Articolo 4

Il procedimento d'indagine formale nei confronti dell'apporto di capitali per il servizio pubblico è privo di oggetto poiché il provvedimento rappresenta un aiuto esistente a cui è stato posto termine. Di conseguenza, l'indagine formale nei confronti della misura è chiusa.

Articolo 5

Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

Articolo 6

Il testo in lingua inglese della presente decisione è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 19 dicembre 2012

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Oda Helen SLETNES
Presidente

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON
Membro del Collegio

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT