

Jornal Oficial

das Comunidades Europeias

ISSN 0257-7771

C 87

45.º ano

11 de Abril de 2002

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Comissão	
2002/C 87/01	Taxas de câmbio do euro	1
2002/C 87/02	Auxílios estatais — Itália — Auxílio C 11/2002 (ex N 382/2001) — Redução das taxas de portagem a favor de determinados veículos pesados de transporte rodoviário de mercadorias tendo em vista desviar a circulação da estrada nacional 33 (Lago Maggiore) para a auto-estrada A/26 — Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE ⁽¹⁾	2
2002/C 87/03	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business) ⁽¹⁾	7
2002/C 87/04	Comunicação da Comissão	8
	ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU	
	Órgão de Fiscalização da EFTA	
2002/C 87/05	Auxílios estatais — Islândia — Comunicação do Órgão de Fiscalização da EFTA, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça, dirigida aos outros Estados da EFTA, aos Estados-Membros da UE e aos terceiros interessados relativa à tributação das «International Trading Companies» na Islândia	10

PT

1

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

Número de informação

Índice (continuação)

Página

II *Actos preparatórios*

.

III *Informações*

Parlamento Europeu

2002/C 87/06 Actas das sessões de 1 a 4 de Outubro de 2001 publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 87 E 13

Comissão

2002/C 87/07 Alteração ao anúncio de concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz branqueado de grãos longos para determinados países terceiros 14

Aviso (ver verso da contracapa)

AVISO

A 38ª edição do Repertório da Legislação Comunitária em Vigor será publicada no decurso do mês de Abril de 2002.

Daqui em diante, o Repertório passa a ser gratuito para os assinantes da edição em papel do Jornal Oficial, de acordo com as condições da sua assinatura no que diz respeito à quantidade de exemplares e à(s) versão(ões) linguística(s). Solicita-se aos assinantes que devolvam a nota de encomenda abaixo, devidamente preenchida com indicação do seu número de «matrícula de assinatura» (código que figura à esquerda em todas as etiquetas e que começa por O/.).

Os interessados não assinantes podem obter o Repertório contra pagamento junto de um dos nossos serviços de vendas (ver verso).

O Repertório — tal como acontece com o conjunto dos Jornais Oficiais (séries L, C e CE) — pode ser consultado gratuitamente no site Internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N.º de cat.: OA-19-01-000-PT-C

NOTA DE ENCOMENDA

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

Serviço Assinaturas
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburgo

O meu número de matrícula é o seguinte: O/.

Queiram enviar-me o(s) . . . exemplar(es) gratuito(s) do **Repertório** para os quais a(s) minha(s) assinatura(s) me dá(ão) direito.

N.º de cat.: OA-19-01-000-PT-C

Nome:

Morada:

.....

Data: Assinatura:

I

(Comunicações)

COMISSÃO

Taxas de câmbio do euro ⁽¹⁾**10 de Abril de 2002***(2002/C 87/01)*

1 euro	=	7,4348	coroas dinamarquesas
	=	9,0922	coroas suecas
	=	0,6123	libra esterlina
	=	0,8798	dólares dos Estados Unidos
	=	1,4023	dólares canadianos
	=	114,74	ienes japoneses
	=	1,4666	francos suíços
	=	7,641	coroas norueguesas
	=	86,73	coroas islandesas ⁽²⁾
	=	1,6576	dólares australianos
	=	2,0098	dólares neozelandeses
	=	9,867	randes sul-africanos ⁽²⁾

⁽¹⁾ Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.

⁽²⁾ Fonte: Comissão.

AUXÍLIOS ESTATAIS — ITÁLIA**Auxílio C 11/2002 (ex N 382/2001) — Redução das taxas de portagem a favor de determinados veículos pesados de transporte rodoviário de mercadorias tendo em vista desviar a circulação da estrada nacional 33 (Lago Maggiore) para a auto-estrada A/26****Convite para apresentação de observações, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE**

(2002/C 87/02)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Por carta de 27 de Fevereiro de 2002, publicada na língua que faz fé a seguir ao presente resumo, a Comissão notificou à Itália a sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio acima mencionado.

As partes interessadas podem apresentar as suas observações relativamente ao auxílio em relação ao qual a Comissão deu início ao procedimento no prazo de um mês a contar da data de publicação do presente resumo e da carta, enviando-as para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Energia e dos Transportes
Direcção Transportes Terrestres
B-1049 Bruxelas
Fax (32-2) 296 41 04.

Estas observações serão comunicadas à Itália. Qualquer interessado que apresente observações pode solicitar por escrito o tratamento confidencial da sua identidade, devendo justificar o pedido.

RESUMO**1. Procedimento**

Por carta de 12 de Junho de 2001, as autoridades italianas notificaram o texto único dos projectos de Lei Regional n.º 14 e 87 relativos ao desvio da circulação de veículos pesados da estrada nacional 33 (Lago Maggiore) para a auto-estrada A/26.

Por carta de 6 de Julho de 2001, a Comissão solicitou informações complementares. Em 4 de Setembro de 2001, a Comissão recebeu uma carta das autoridades italianas que não prestava todas as informações requeridas. Consequentemente, a Comissão foi obrigada a enviar um novo pedido de informações complementares, datado de 11 de Outubro de 2001, a que as autoridades italianas responderam por carta de 21 de Janeiro de 2002.

2. Breve descrição da medida

Para garantir a segurança dos cidadãos em causa, proteger o ambiente e promover o turismo nas aldeias costeiras do Lago Maggiore, a Região do Piemonte propõe-se facilitar o desvio da circulação de determinados veículos pesados da estrada nacional 33 para a auto-estrada A/26 no período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2002.

Para o efeito, tenciona contribuir para o pagamento, até um máximo de 40 % e dentro dos limites de um orçamento máximo de 155 000 euros, das taxas de portagem devidas pelos referidos veículos pesados.

Os únicos veículos a beneficiar desta medida são alguns veículos pesados de transporte rodoviário de mercadorias com tonelagem igual ou superior a 7,5 toneladas, afectos ao transporte por conta-própria ou por conta de outrem, que utilizam o sistema de portagens electrónicas «Telepass».

As modalidades de concessão desta redução de preço das portagens estão fixadas no projecto de «Protocollo d' Intesa» (Protocolo de Acordo) celebrado entre o Ministério das Infra-estruturas e Transportes, a Região do Piemonte, a empresa Società Autostrade e as associações de transportadores rodoviários. Está, nomeadamente, prevista uma contribuição da Região do Piemonte, até um máximo de 40 % dos custos incorridos pelos transportadores rodoviários que utilizam o sistema «Telepass» para pagamento das portagens.

Os montantes das taxas de portagem a pagar variam de acordo com a dimensão do veículo e o troço de auto-estrada em causa. Desta forma, esses montantes estão compreendidos entre 0,77 euros e 5,4 euros por veículo e por percurso. Nesta fase, não fica claro se as autoridades italianas tencionam aplicar este sistema de redução das taxas de portagem depois de 2002 nem de que forma pretendem fazê-lo.

3. **Apreciação do elemento de auxílio das medidas em causa**

As medidas previstas pelo Governo italiano estão abrangidas pelo disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. Na realidade, estas medidas mobilizam recursos estatais e conferem um benefício financeiro exclusivo às empresas que efectuam operações de transporte rodoviário de mercadorias com determinado tipo de veículos pesados, proporcionando-lhes, igualmente, um desagrevamento dos custos que habitualmente oneram os seus orçamentos.

Essas medidas podem ser qualificadas de auxílios ao funcionamento que, tendo em conta o grau de abertura à concorrência do sector dos transportes rodoviários de mercadorias, falseiam ou ameaçam falsear as trocas comerciais intracomunitárias.

No que se refere à compatibilidade das referidas medidas com o Tratado, saliente-se que, à partida, estas não parecem compatíveis nem com o n.º 2 ou 3 do artigo 87.º nem com o artigo 73.º do Tratado. Em especial, essas medidas não parecem compatíveis com o objectivo de uma melhor repartição entre os vários modos de transporte; pelo contrário, parecem favorecer a predominância do transporte rodoviário em detrimento, nomeadamente, do transporte ferroviário e do transporte marítimo de curta distância.

Em face do exposto, a Comissão tem dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios em causa com as regras do Tratado CE.

Nos termos do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, os auxílios ilegais podem ser objecto de recuperação junto dos seus beneficiários.

TEXTO DA CARTA

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

1

Procedura

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

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

2

Descrizione delle misure

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

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

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

3

Valutazione del contenuto d'aiuto delle misure considerate

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

3.1. Il trasferimento di risorse di Stato

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

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

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

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

3.2. Il vantaggio finanziario

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

3.3. Il carattere selettivo

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

3.4. L'effetto sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari

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

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

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

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

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

⁽⁹⁾ GU L 10 del 13.1.2001.

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

4

Primo esame della compatibilità delle misure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Notificação prévia de uma operação de concentração
(Processo COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business)

(2002/C 87/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 2 de Abril de 2002, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 ⁽²⁾, através da qual a empresa americana General Electric Company («GE») adquire, na aceção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do referido regulamento, o controlo do conjunto da divisão de turbinas eólicas de Enron — uma sociedade sediada no Oregon em regime de devedor na posse dos seus activos (debtor-in-possession) ao abrigo do capítulo 11 do Código das Falências dos Estados Unidos e administrada conjuntamente pelo Tribunal das Falências do Southern District de Nova Iorque pela empresa Enron Wind Corp («EWC»), uma sociedade californiana e que é uma filial indirecta da Enron — mediante a aquisição de activos.

2. As actividades das empresas envolvidas são:

— GE: empresa industrial diversificada com actividades em numerosos sectores, incluindo os dos motores para aeronaves, sistemas de transportes, sistemas industriais, sistemas de produção de electricidade, plásticos, iluminação, sistemas médicos, electrodomésticos, meios de comunicação social, serviços financeiros, aplicações informáticas e serviços para a internet,

— Divisão de turbinas eólicas da Enron: concepção, fabricação e venda de turbinas eólicas.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por fax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo COMP/M.2780 — General Electric/Enron Wind Turbine Business, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência
Direcção B — *Task Force* Concentrações
J-70
B-1049 Bruxelas
[fax (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).

⁽²⁾ JO L 180 de 9.7.1997, p. 1, e
JO L 40 de 13.2.1998, p. 17 (rectificação).

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

(2002/C 87/04)

Por decisão de 9 de Abril de 2002 a Comissão alterou a sua decisão de 7 de Dezembro de 1999 pela qual nomeou os membros efectivos e suplentes do Comité Consultivo da Pesca e da Aquicultura ⁽¹⁾.

Na sequência da mudança de alguns membros efectivos dos grupos «Armadores cooperativos», «Organizações de produtores», «Transformadores» e «Negociantes» daquele comité, a Comissão decidiu nomear:

Meios interessados na PCP	Lugares	Membros	
		Efectivos	Suplentes
Comité			
...			
Armadores cooperativos	1	D. LANGSTRAAT	...
Organizações de produtores	1	C. OLESEN	J. A. SUÁREZ LLANOS
...			
...			
Transformadores	1	P. HYLDTOFT	P. COMMERE
Negociantes	1	J. A. MOZOS	T. GEORGHEGAN
...			
Grupos de trabalho		Presidente	Vice-Presidente
...			
Grupo II	2	R. FLYNN	A. PEROLO
Grupo III	2	...	J. GOODLAD
Grupo IV	2	...	G. PASTOOR

As nomeações entrarão em vigor no dia seguinte ao da publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* e manter-se-ão válidas até à renovação do mandato de todos os membros nomeados, ou seja, 9 de Dezembro de 2002.

Os representantes dos cultivadores de moluscos/crustáceos e dos piscicultores assegurarão em alternância a presidência e a vice-presidência do grupo II.

O nome do membro titular dos piscicultores deve ler-se V. KRISTENSEN e não V. CHRISTENSEN, como, por erro, foi indicado no acto de nomeação 1999/C 357/03.

⁽¹⁾ Lista dos membros: JO C 357 de 9.12.1999.

ANEXO

QUADRO COMPLETO DOS MEMBROS

Meios interessados na PCP	Lugares	Membros	
		Efectivos	Suplentes
Comité			
Armadores privados	1	B. DEAS	P. SAN EMETERIO
Armadores cooperativos	1	D. LANGSTRAAT	J.-L. de FEUARDENT
Organizações de produtores	1	C. OLESEN	J. A. SUÁREZ LLANOS
Cultivadores de moluscos e crustáceos	1	G. BREST	A. ALCAIDE NÚÑEZ
Piscicultores	1	V. KRISTENSEN	R. GABRIEL
Transformadores	1	P. HYLDTOFT	P. COMMERE
Negociantes	1	J. A. MOZOS	T. GEOGHEGAN
Marinheiros-pescadores e assalariados	1	M. SOUTO	C. BANDEIRA
Consumidores	1	J. GODFREY	M. GUTIÉRREZ VALDIVIA
Ambiente	1	S. des CLERS	S. LOSADA FIGUEIRAS
Desenvolvimento	1	D. le SAUCE	B. GOREZ
Grupos de trabalho		Presidente	Vice-Presidente
Grupo I	2	N. WICHMANN	J. R. FUERTES GAMUNDI
Grupo II	2	R. FLYNN	A. PEROLO
Grupo III	2	M. KELLER	J. GOODLAD
Grupo IV	2	A. PARRES	G. PASTOOR

ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

AUXÍLIOS ESTATAIS — ISLÂNDIA

Comunicação do Órgão de Fiscalização da EFTA, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça, dirigida aos outros Estados da EFTA, aos Estados-Membros da UE e aos terceiros interessados relativa à tributação das «International Trading Companies» na Islândia

(2002/C 87/05)

Mediante a Decisão n.º 392/01/COL, de 6 de Dezembro de 2001, cujo resumo é em seguida transcrito, o Órgão de Fiscalização da EFTA deu início a um processo nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça. O Governo islandês foi informado mediante envio de uma cópia da decisão.

I. OS FACTOS**1. Processo**

Por carta de 28 de Julho de 2000 (doc. n.º 00-4830-D), o Órgão de Fiscalização da EFTA informou o Governo islandês de que tinha tido conhecimento de que a Islândia havia apresentado um projecto de lei que previa um tratamento fiscal favorável para as International Trading Companies (ITC). Informou igualmente o Governo islandês de que, com base nas informações de que o Órgão de Fiscalização dispunha, a Direcção-Geral da Concorrência e dos Auxílios Estatais considerava que o tratamento fiscal das ITC podia implicar um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. O Órgão de Fiscalização solicitou ao Governo islandês que apresentasse as suas observações e que fornecesse todas as informações necessárias para chegar a uma conclusão sobre a compatibilidade das medidas fiscais islandesas relativas às ITC com o disposto no artigo 61.º do Acordo EEE.

Por carta de 24 de Outubro de 2000 (doc. n.º 00-7751-A), o Governo islandês forneceu as informações solicitadas e apresentou as suas observações. Nos termos da carta, o Governo islandês considerava que a legislação relativa às ITC não conferia quaisquer direitos ou vantagens a um grupo selectivo de empresas e, por conseguinte, não continha elementos de auxílio que seriam abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 61.º do Acordo EEE.

Por carta de 24 de Julho de 2001 (doc. n.º 01-5609-D), o Órgão de Fiscalização informou o Governo islandês de que a Direcção-Geral da Concorrência e dos Auxílios Estatais considerava, numa primeira abordagem, que as medidas fiscais relativas às ITC podiam implicar auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. Caso o Governo islandês não dissipasse as dúvidas da Direcção dos Auxílios Estatais relativamente à compatibilidade da medida fiscal referente às ITC, a mesma ver-se-ia obrigada a propor ao Órgão de Fiscalização que desse início ao procedimento de investigação previsto no n.º 2 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do acordo relativo à

criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça. O Governo islandês foi convidado a apresentar as suas observações sobre a questão no prazo de dois meses a contar da recepção da carta.

Por carta de 20 de Setembro de 2001 (doc. n.º 01-7477-A), o Governo islandês apresentou o seu ponto de vista sobre a compatibilidade das medidas fiscais relativas às ITC. Segundo a carta, o Governo islandês considerava que o regime fiscal aplicado às ITC não constituía um auxílio estatal.

2. Legislação e tributação das ITC

Segundo a Lei n.º 31 de 10 de Março de 1999 relativa às ITC, estas empresas têm de ser sociedades de responsabilidade limitada, anónimas ou por quotas. Para uma ITC começar a funcionar, é necessária a emissão de uma autorização de funcionamento. A lei limita as actividades a que as ITC se podem dedicar e que são as seguintes:

- trocas comerciais em seu próprio nome com entidades estrangeiras fora da Islândia, ou como intermediário nessas trocas comerciais, relativamente a bens que não sejam abrangidos pelo Acordo EEE e que não sejam originários da Islândia,
- operar como intermediário no comércio de serviços entre entidades estrangeiras fora da jurisdição islandesa,
- funcionar como «holding» que possui e investe em empresas estrangeiras ou em immobilizações incorpóreas, oficialmente registadas fora da Islândia, tais como marcas registadas, patentes, direitos de «design» e direitos de publicação,
- possuir ou controlar e registar aeronaves e embarcações, que não navios de pesca, na Islândia, desde que essas aeronaves e embarcações apenas sejam utilizadas para actividades a que as ITC possam dedicar-se,
- possuir ou controlar e registar aeronaves e embarcações, que não navios de pesca, na Islândia e alugá-las ou subalugá-las a entidades estrangeiras para transporte fora da jurisdição islandesa,
- não podem realizar trocas comerciais em seu próprio nome em bens com parceiros na Islândia nem fora da Islândia, nem podem servir de intermediárias nessas trocas comerciais, e não podem transformar bens na Islândia, parcial ou totalmente.

De acordo com as informações fornecidas, as ITC são tributadas de forma diferente das outras empresas de responsabilidade limitada. Segundo o Órgão de Fiscalização, as diferenças são as seguintes:

- o imposto sobre o rendimento das sociedades é de 5 %, em vez do imposto geral de 30 %,
- as ITC estão isentas do imposto sobre o património. Normalmente, as empresas islandesas estão sujeitas a um imposto sobre o património de 1,2 %,
- as ITC estão parcialmente isentas do imposto de selo,
- para receberem uma autorização de funcionamento, as ITC são sujeitas a uma taxa de 100 000 coroas islandesas. São igualmente sujeitas a uma taxa de fiscalização anual de 100 000 coroas islandesas, a que as outras empresas não estão sujeitas,
- a tributação dos dividendos de uma ITC para um accionista residente na Islândia está sujeita a regras especiais. A regra geral aplicável à tributação dos dividendos na Islândia é que os dividendos pagos por uma empresa de responsabilidade limitada a outra empresa são isentos de imposto, mas os dividendos pagos a particulares são objecto de um imposto final com retenção na fonte de 10 %. Quando a empresa que paga os dividendos é uma ITC, o beneficiário tem de pagar integralmente o imposto sobre os rendimentos, quer seja um particular ou uma empresa de responsabilidade limitada.

3. Observações apresentadas pelo Governo islandês

O Governo islandês argumenta nas suas cartas de 24 de Outubro de 2000 (doc. n.º 00-7751-A) e de 20 de Setembro de 2001 (doc. n.º 01-7477-A) que o mero facto de existirem diferentes regimes fiscais para diferentes formas de empresas não constitui, por si só, uma base para presumir que essa diferença de tratamento constitui um auxílio. Sublinha que o regime fiscal islandês, no que diz respeito às ITC, não é específico de um sector nem favorece determinadas zonas geográficas. Além disso, argumenta que o regime aplicável às ITC permite um vasto leque de actividades e que todas as empresas do EEE que operam nestes domínios podem beneficiar do regime, independentemente do domicílio do fundador ou de outros factores deste tipo. As condições para a criação de ITC estão abertas a todas as pessoas e empresas do EEE. Por conseguinte, o regime é geral, não se podendo caracterizar como «proporcionando a certas empresas uma excepção à aplicação do regime fiscal».

O Governo islandês assinala que uma das principais diferenças no tratamento fiscal das ITC é que o imposto sobre o rendimento das sociedades é de 5 %, em vez do imposto geral de 30 %. Segundo o Governo islandês, esta diferença não deve ser considerada isoladamente. Os 5 % do imposto sobre o rendimento das sociedades constitui simplesmente um adiamento da tributação até os lucros serem distribuídos sob a forma de dividendos, devido às regras especiais aplicáveis aos dividendos distribuídos. Por conseguinte, tomando em consideração todos os factores e tendo em mente os efeitos líquidos do regime fiscal, o Governo islandês considera que as ITC não beneficiam de um crédito fiscal, não gozando, por conseguinte, de um tratamento fiscal preferencial.

O Governo islandês alega que, na ausência do regime, as empresas registadas como ITC não se estabeleceriam na Islândia e portanto não pagariam impostos na Islândia. Consequentemente, não se verifica um efeito de perda líquida de impostos.

O Governo islandês considera também que neste caso se encontram preenchidos os critérios de *minimis*, tal como previstos no capítulo 12 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais. Por conseguinte, se o Órgão de Fiscalização chegasse à conclusão de que existe um auxílio estatal, o montante desse auxílio estaria abaixo do limiar de *minimis*, devendo considerar-se que o auxílio não tem um impacto sensível nas trocas comerciais e na concorrência no EEE.

II. APRECIÇÃO

Para ser considerada um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE, uma medida deve preencher os quatro critérios seguintes.

Em primeiro lugar, a medida deve conferir aos beneficiários uma vantagem que reduza os custos que normalmente têm de suportar com o seu funcionamento. Segundo o n.º 2 do capítulo 17B.3 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais, a vantagem pode ser concedida através de uma redução da carga fiscal da empresa sob diversas formas, designadamente «uma redução total ou parcial do montante do imposto (isenção, crédito de imposto, etc.)».

A principal vantagem para as ITC é o facto de o imposto sobre o rendimento das sociedades ser de 5 % em vez de 30 %. Tal como assinalado pelo Governo islandês, trata-se de um adiamento da tributação até os lucros serem distribuídos, devido às regras especiais relativas à distribuição dos dividendos. Não obstante, tal poderá implicar um crédito de imposto a favor das ITC. Tendo em consideração todos os elementos do regime fiscal, na opinião do Órgão de Fiscalização, a tributação das ITC implica um tratamento fiscal preferencial para estas empresas.

Em segundo lugar, a vantagem deve ser concedida pelo Estado ou através de recursos estatais. A concessão de uma redução do imposto implica uma perda de receitas fiscais que, segundo o n.º 3 do capítulo 17B.3 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais, é equivalente ao consumo de recursos estatais sob a forma de despesas fiscais.

Em terceiro lugar, a medida deve ser específica ou selectiva, no sentido de favorecer «certas empresas ou certas produções». Segundo o n.º 4 do capítulo 17B.3.2 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais no que se refere à fiscalidade directa das empresas: «Alguns benefícios fiscais são por vezes limitados a certas categorias de empresas, a algumas das suas funções (serviços intragrupo, intermediação ou coordenação) ou a certas produções. Se favorecerem certas empresas ou certas produções, tais benefícios podem constituir auxílios abrangidos pelo n.º 1 do artigo 61.º». O tratamento fiscal favorável aplica-se unicamente às empresas que preenchem a condição prevista na lei relativa às ITC. Por conseguinte, na opinião do Órgão de Fiscalização, é selectivo, já que favorece apenas as empresas que se dedicam às actividades restritas previstas na referida lei.

O Órgão de Fiscalização considera difícil que o regime fiscal favorável às ITC seja abrangido pela lógica do regime fiscal. Na opinião do Órgão de Fiscalização, o Governo islandês não apresentou qualquer justificação para esta derrogação ao regime fiscal geral com base na natureza ou sistema geral do regime ⁽¹⁾.

Em quarto lugar, a medida deve afectar a concorrência e as trocas comerciais entre as partes contratantes. As ITC podem fazer trocas comerciais de bens que não sejam abrangidos pelo Acordo EEE e que não sejam originários da Islândia. Mas a actividade comercial enquanto tal pode ser considerada como um serviço abrangido pelo âmbito de aplicação do Acordo EEE. Neste contexto, pode igualmente fazer-se referência ao facto de as ITC poderem agir como intermediários na comercialização de serviços entre entidades estrangeiras fora da jurisdição islandesa. As ITC também podem possuir ou controlar e registar aeronaves, desde que estas sejam utilizadas para actividades que as ITC estejam autorizadas a desenvolver. Além disso, as ITC podem possuir ou controlar e registar aeronaves e alugar ou subalugar essas aeronaves a entidades estrangeiras para efectuar transportes fora da Islândia. Estes serviços são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Acordo EEE.

Além disso, as ITC podem possuir ou controlar e registar embarcações, desde que estas sejam utilizadas para actividades que as ITC estejam autorizadas a desenvolver, e podem possuir ou controlar e registar embarcações e alugar ou subalugar essas embarcações a entidades estrangeiras para efectuar transportes fora da Islândia. Estes serviços são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Acordo EEE.

Nos termos do n.º 4 do capítulo 17B.3 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais, «segundo a jurisprudência constante, para efeitos desta disposição considera-se preenchida a condição dos efeitos sobre o comércio quando a empresa beneficiária exerce uma actividade económica que implica trocas comerciais entre partes contratantes». Da descrição *supra* depreende-se que as principais actividades em que as ITC podem participar são actividades de comércio internacionais. Por conseguinte, a medida afecta as trocas comerciais entre as partes contratantes.

O Governo islandês argumentou que até à data só foram concedidas autorizações de funcionamento a dez ITC e que algumas delas estão inactivas. Segundo o Governo islandês, actualmente o auxílio não é susceptível de afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros, devido à sua reduzida extensão, estando portanto preenchidos neste caso os critérios *de minimis*, tal como apresentados no capítulo 12 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais. Não parece haver qualquer garantia na legislação fiscal relativa às ITC de que, se o limiar previsto na regra *de minimis* for excedido, não poderá ser concedido um auxílio.

Com base nas considerações anteriores, a tributação das ITC parece constituir um auxílio ao funcionamento na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. Por conseguinte, é neces-

sário determinar se este auxílio é compatível com o funcionamento do Acordo EEE ao abrigo das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 61.º.

Afigura-se que as derrogações previstas no n.º 2 do artigo 61.º não podem aplicar-se neste caso, dado que cobrem situações diferentes.

Nos termos do n.º 3, alínea a), do artigo 61.º, podem ser considerados compatíveis com o funcionamento do Acordo EEE os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego. Dado que a medida em causa não se limita a tais regiões, esta disposição parece não se aplicar. Por outro lado, a derrogação prevista no n.º 3, alínea b), do artigo 61.º também parece não se aplicar. Por último, no que diz respeito à derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 61.º, afigura-se também que não se pode considerar que o auxílio facilite o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas. Por conseguinte, o auxílio parece não ser abrangido por nenhuma das derrogações previstas no n.º 3 do artigo 61.º do Acordo EEE.

À luz das considerações anteriores, o Órgão de Fiscalização considera que a medida fiscal relativa às ITC pode implicar auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 61.º do Acordo EEE. Por conseguinte, em conformidade com o ponto 5.2 do capítulo 5 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais, o Órgão de Fiscalização é obrigado a dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 1.º do Protocolo n.º 3 do acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça. Esta decisão não prejudica a decisão final do Órgão de Fiscalização.

Por último, o Órgão de Fiscalização chama a atenção do Governo islandês para o capítulo 6 das orientações do Órgão de Fiscalização relativas aos auxílios estatais («Aspectos específicos dos auxílios ilegais por motivos processuais»). O regime fiscal foi introduzido após a entrada em vigor do Acordo EEE, podendo, por conseguinte, ser qualificado como um novo auxílio. Não foi recebida qualquer notificação a este respeito. Em conformidade com o disposto no n.º 1 do ponto 6.2.3, no âmbito de decisões desfavoráveis relativas a auxílios não notificados, o Órgão de Fiscalização ordena normalmente ao Estado da EFTA em causa que exija do beneficiário a restituição do auxílio.

O Órgão de Fiscalização da EFTA notifica os Estados da EFTA, os Estados-Membros da UE e os terceiros interessados a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as para o seguinte endereço:

Órgão de Fiscalização da EFTA
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelas.

As observações serão transmitidas ao Governo islandês.

⁽¹⁾ Ver neste contexto o processo 173/73, *Itália/Comissão* [1974] Col. 709.

III

(Informações)

PARLAMENTO EUROPEU

Actas das sessões de 1 a 4 de Outubro de 2001 publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* C 87 E

(2002/C 87/06)

Estes textos encontram-se disponíveis no:

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

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

COMISSÃO

Alteração ao anúncio de concurso para a determinação da restituição à exportação de arroz branqueado de grãos longos para determinados países terceiros

(2002/C 87/07)

(«Jornal Oficial das Comunidades Europeias» C 288 de 13 de Outubro de 2001)

Na página 5, no título I «Objecto», o texto do n.º 2 é substituído pelo texto seguinte:

- «2. A quantidade total que pode ser objecto de fixação da restituição máxima à exportação em conformidade com o n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 584/75 da Comissão ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 299/95 ⁽⁴⁾, é de cerca de 30 000 toneladas.»
-

AVISO

A 38ª edição do Repertório da Legislação Comunitária em Vigor será publicada no decurso do mês de Abril de 2002.

Daqui em diante, o Repertório passa a ser gratuito para os assinantes da edição em papel do Jornal Oficial, de acordo com as condições da sua assinatura no que diz respeito à quantidade de exemplares e à(s) versão(ões) linguística(s). Solicita-se aos assinantes que devolvam a nota de encomenda abaixo, devidamente preenchida com indicação do seu número de «matrícula de assinatura» (código que figura à esquerda em todas as etiquetas e que começa por O/.).

Os interessados não assinantes podem obter o Repertório contra pagamento junto de um dos nossos serviços de vendas (ver verso).

O Repertório — tal como acontece com o conjunto dos Jornais Oficiais (séries L, C e CE) — pode ser consultado gratuitamente no site Internet: <http://europa.eu.int/eur-lex>

N.º de cat.: OA-19-01-000-PT-C

NOTA DE ENCOMENDA

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

Serviço Assinaturas
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburgo

O meu número de matrícula é o seguinte: O/.

Queiram enviar-me o(s) . . . exemplar(es) gratuito(s) do **Repertório** para os quais a(s) minha(s) assinatura(s) me dá(ão) direito.

N.º de cat.: OA-19-01-000-PT-C

Nome:

Morada:

.....

Data: Assinatura: