

# Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 87

fyrtiofemte årgången

11 april 2002

Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	<b>Kommissionen</b>	
2002/C 87/01	Eurons växelkurs .....	1
2002/C 87/02	Statligt stöd – Italien – Stöd C 11/2002 (ex N 382/2001) – Sänkta vägavgifter för vissa tunga lastbilar som används för godstransporter, i syfte att leda om den tunga lastbilstrafiken från riksväg 33 vid Lago Maggiore till motorväg A/26 – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget <sup>(1)</sup> .....	2
2002/C 87/03	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.2780 – General Electric/Enron Wind Turbine Business) <sup>(1)</sup> .....	7
2002/C 87/04	Meddelande från kommissionen .....	8
	<b>EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET</b>	
	<b>EFTA:s övervakningsmyndighet</b>	
2002/C 87/05	Statligt stöd – Island – Tillkännagivande enligt artikel 1.2 i protokoll 3 till övervakningsavtalet från Eftas övervakningsmyndighet till övriga Efta-stater, EU:s medlemsstater samt berörda parter om beskattning av internationella handelsföretag på Island .....	10



Informationsnummer

Innehållsförteckning (fortsättning)

Sida

II Förberedande rättsakter

.....

---

III Upplysningar

**Europaparlamentet**

2002/C 87/06 Protokoll från sessionen den 1–4 oktober 2001 som är publicerade i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 87 E ..... 13

**Kommissionen**

2002/C 87/07 Ändring av tillkännagivande om anbudsinfordran för bidrag för export av helt slipat långkornigt ris till vissa tredje länder ..... 14

---

**Hänvisning** (se omslagets tredje sida)

## MEDDELANDE

Den trettioåttonde upplagan av registret över gällande EU-lagstiftning kommer ut under april 2002.

I framtiden kommer registret att vara gratis för de som prenumererar på pappersversionen av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i det antal och i de språkversioner prenumerationen motsvarar. De uppmanas att skicka in beställnings-sedeln nedan, vederbörligen ifylld med bl.a. prenumerationsnummer (siffran till vänster på etiketten som börjar med O/.....).

Den som inte är prenumerant kan köpa registret på något av våra försäljningsställen (sedan baksidan).

Registret – liksom även alla EGT (L, C, CE) – kan läsas gratis på webbplatsen: <http://europa.eu.int/eur-lex>

Kat. nr: OA-19-01-000-SV-C

---

## BESTÄLLNINGSEDEL

**Byrån för Europeiska gemenskapernas  
officiella publikationer**

Prenumerationsavdelningen

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

Mitt prenumerationsnummer är: O/.....

Vänligen skicka mig . . . gratis exemplar av den trettioåttonde upplagan av registret som min prenumeration ger mig rätt till.

Kat. nr: OA-19-01-000-SV-C

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

Datum: ..... Underskrift: .....

## I

*(Meddelanden)*

## KOMMISSIONEN

**Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>****10 april 2002**

(2002/C 87/01)

<b>1 euro</b>	=	7,4348	danska kronor
	=	9,0922	svenska kronor
	=	0,6123	pund sterling
	=	0,8798	US-dollar
	=	1,4023	kanadensiska dollar
	=	114,74	japanska yen
	=	1,4666	schweiziska franc
	=	7,641	norska kronor
	=	86,73	isländska kronor <sup>(2)</sup>
	=	1,6576	australiska dollar
	=	2,0098	nyzeeländska dollar
	=	9,867	sydafrikanska rand <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

<sup>(2)</sup> Källa: Kommissionen.

## STATLIGT STÖD – ITALIEN

**Stöd C 11/2002 (ex N 382/2001) – Sänkta vägavgifter för vissa tunga lastbilar som används för godstransporter, i syfte att leda om den tunga lastbilstrafiken från riksväg 33 vid Lago Maggiore till motorväg A/26**

**Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

(2002/C 87/02)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 27 februari 2002, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för Energi och Transport  
Direktorat för landtransporter  
B-1049 Bryssel  
Fax (32-2) 296 41 04.

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## SAMMANFATTNING

**1. Förfarande**

I en skrivelse av den 12 juni 2001 anmälde de italienska myndigheterna utkast till de regionala lagarna nr 14 och 87 om omledning av den tunga lastbilstrafiken från riksväg 33 vid Lago Maggiore till motorväg A/26.

I en skrivelse av den 6 juli 2001 begärde kommissionen kompletterande uppgifter. De italienska myndigheternas svarsskrivelse av den 4 september 2001 innehöll emellertid inte samtliga efterfrågade uppgifter. Den 11 oktober 2001 såg sig kommissionen därför tvungen att rikta en ny begäran om kompletterande uppgifter till de italienska myndigheterna, vilken de besvarade genom en skrivelse av den 21 januari 2002.

**2. Kort beskrivning av åtgärden**

För att slå vakt om säkerheten för berörda medborgare, skydda miljön och utveckla turismen i byarna vid Lago Maggiore, har regionen Piemonte för avsikt att underlätta omledningen av viss tung lastbilstrafik från riksväg 33 till motorväg A/26 under perioden 1 juni–30 september 2002.

För att uppnå detta mål planerar regionen att bidra till betalningen av de vägavgifter som skall erläggas för dessa tunga lastbilar. Bidraget skall uppgå till högst 40 % och budgeten begränsas till 155 000 euro.

Åtgärden omfattar endast vissa tunga lastbilar på minst 7,5 ton som används för godstransporter, både för egen och andras räkning, och som utnyttjar det elektroniska betalningssystemet "Telepass".

De närmare reglerna för beviljande av denna avgiftslättnad fastställs i utkastet till "Protocollo d'Intesa" (samförståndsavtal) mellan ministeriet för infrastruktur och transporter, regionen Piemonte, Società Autostrade och vägtransportförbunden. I avtalet anges bland annat att regionen Piemonte skall stå för högst 40 % av de vägavgifter som åkerier som använder "Telepass"-systemet är skyldiga att erlägga.

Vägavgifterna varierar beroende på fordonets storlek och den berörda motorvägssträckan. Under alla omständigheter rör det sig om belopp på mellan 0,77 och 5,4 euro per fordon och vägsträcka. Det är fortfarande oklart om och på vilka villkor de italienska myndigheterna önskar fortsätta att tillämpa detta system med sänkta vägavgifter efter 2002.

### 3. Bedömning av stödordningen

De italienska myndigheternas åtgärder omfattas av artikel 87.1 i EG-fördraget. Stödet utbetalas med hjälp av statliga medel, ger ekonomiska fördelar bara till företag som bedriver godstransporter på väg med vissa typer av tunga lastbilar och sänker utgifter som normalt belastar deras budget.

Sådana åtgärder kan betraktas som driftstöd, som med tanke på avregleringen av vägtransportsektorn påverkar eller riskerar att påverka handeln inom gemenskapen.

Vad gäller åtgärdernas överensstämmelse med fördraget, är det värt att påpeka att de vid ett första påseende inte förefaller förenliga vare sig med artikel 87.2 eller 87.3, eller med artikel 73 i fördraget. Åtgärderna förefaller i synnerhet inte vara förenliga med målet att uppnå en bättre balans mellan de olika transportsätten, eftersom de snarare ser ut att leda till att vägtransporternas dominerande ställning förstärks på bekostnad av järnvägstransporter och närsjöfart.

Kommissionen hyser därför tvivel beträffande stödets förenlighet med EG-fördraget.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd komma att återkrävas från stödmottagaren.

### SKRIVELSE

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

### 1

#### Procedura

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

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

### 2

#### Descrizione delle misure

4. Per salvaguardare la sicurezza dei cittadini interessati, proteggere l'ambiente, in particolare allo scopo di ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico e sviluppare il turismo nei villaggi della costa del Lago Maggiore, pur riducendo il tempo di percorso delle merci trasportate su strada, la regione Piemonte intende facilitare la deviazione di circolazione di alcuni automezzi pesanti dalla strada statale 33 verso l'autostrada A/26, in particolare verso le parti comprese tra Gravellona Toce e Castelletto Ticino come pure Gravellona Toce e Borgomanero, per il periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre 2002. A questo scopo, prevede dunque di contribuire a pagare, fino a concorrenza del 40 % e nei limiti di un bilancio massimo di 155 000 EUR, i pedaggi dovuti da detti automezzi pesanti.
5. I soli veicoli che potrebbero beneficiare di questa misura sono alcuni automezzi pesanti destinati al trasporto stradale di merci, sia per conto proprio che per conto di terzi, che utilizzano il sistema di pedaggi elettronico «Telepass»; si tratta più specificamente di veicoli di almeno 7,5 tonnellate, in particolare autobus, trattori stradali, autotreni, autoarticolati e veicoli destinati al trasporto di materiali per i settori della costruzione, della manutenzione delle infrastrutture stradali e dell'estrazione mineraria<sup>(1)</sup>. 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.

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup>.
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 <sup>(4)</sup> non è in causa alcun trasferimento di risorse statali.

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

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>. 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 <sup>(6)</sup>. 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 <sup>(7)</sup>. 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 <sup>(8)</sup>. In questo contesto va ricordato che il regolamento della Commissione concernente gli aiuti de minimis <sup>(9)</sup> non si applica al settore dei trasporti.

<sup>(5)</sup> 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.

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

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

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

<sup>(9)</sup> 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<sup>(10)</sup>. 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<sup>(11)</sup>.
17. Come ben sottolineato recentemente in una sentenza del Tribunale di primo grado<sup>(12)</sup>, 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<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup>.
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<sup>(15)</sup>.
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.

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

<sup>(10)</sup> 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.

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

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

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> 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 <sup>(16)</sup>].
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 <sup>(17)</sup>. 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."

<sup>(16)</sup> Cfr. GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

<sup>(17)</sup> 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.

**Förhandsanmälan av en koncentration****(Ärende COMP/M.2780 – General Electric/Enron Wind Turbine Business)**

(2002/C 87/03)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 2 april 2002 en anmälan av en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 <sup>(1)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 <sup>(2)</sup>, genom vilken det amerikanska företaget General Electric Company (GE) förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, fullständig kontroll över Enrons vindturbinsverksamhet, genom förvärv av tillgångar. Enron är ett bolag registrerat i Oregon som är gäldenär enligt den amerikanska konkurslagen (United States Bankruptcy Code) och som förvaltas gemensamt av den amerikanska konkursdomstolens avdelning för södra New York (US Bankruptcy Court for the Southern District of New York) och Enron Wind Corp (EWC), som är ett kaliforniskt bolag och indirekt ett dotterbolag till Enron.
2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:
  - GE: en diversifierad industrikoncern med verksamhet på flera olika områden, däribland flygplansmotorer, transportsystem, industrisystem, elproduktionssystem, plaster, belysning, medicinska system, anordningar, media, finansiella tjänster, programvara och Internettjänster.
  - Enrons vindturbinsverksamhet: konstruktion, tillverkning och leverans av vindturbiner.
3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare.
4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.2780 – General Electric/Enron Wind Turbine Business till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner  
J-70  
B-1049 Bryssel

---

<sup>(1)</sup> EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

<sup>(2)</sup> EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

## MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

(2002/C 87/04)

Genom beslut av den 9 april 2002 ändrade kommissionen sitt beslut av den 7 december 1999 om utnämning av ordinarie ledamöter och suppleanter till Rådgivande kommittén för fiske och vattenbruk <sup>(1)</sup>.

Efter en ändring som berör vissa ordinarie ledamöter, nämligen för "kooperativa fartygsägare", "producentorganisationer", "beredningsföretag" och "handlare" i Rådgivande kommittén för fiskeoch vattenbruk har kommissionen beslutat att utnämna följande personer:

Aktörer som berörs av den gemensamma fiskeripolitiken	Platser	Ledamöter	
		Ledamöter	Suppleanter
Kommittén			
...			
Kooperativa fartygsägare	1	D. LANGSTRAAT	...
Producentorganisationer	1	C. OLESEN	J. A. SUÁREZ LLANOS
...			
...			
Beredningsföretag	1	P. HYLDTOFT	P. COMMERE
Handlare	1	J. A. MOZOS	T. GEOGHEGAN
...			
Arbetsgrupper		Ordförande	Vice ordförande
...			
Grupp II	2	R. FLYNN	A. PEROLO
Grupp III	2	...	J. GOODLAD
Grupp IV	2	...	G. PASTOOR

Utnämningarna träder i kraft dagen efter det att förteckningen har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och gäller tills samtliga ledamöter skall väljas på nytt, dvs. den 9 december 2002.

Företrädaren för mollusk- och kräftdjursodlare och företrädaren för fiskodlare alternerar som ordförande och vice ordförande i grupp II.

Efternamnet på ordinarie ledamot för fiskodlarna skall vara V. KRISTENSEN, och inte V. CHRISTENSEN, som felaktigt angavs i utnämning 1999/C 357/03.

<sup>(1)</sup> Förteckning över ledamöterna: EGT C 357, 9.12.1999.

## BILAGA

## FULLSTÄNDIG FÖRTECKNING ÖVER LEDAMÖTERNA

Aktörer som berörs av den gemensamma fiskeripolitiken	Platser	Ledamöter	
		Ordinarie ledamot	Suppleant
Kommittén			
Privata fartygsägare	1	B. DEAS	P. SAN EMETERIO
Kooperativa fartygsägare	1	D. LANGSTRAAT	J.-L. de FEUARDENT
Producentorganisationer	1	C. OLESEN	J. A. SUÁREZ LLANOS
Mollusk- och kräftdjursodlare	1	G. BREST	A. ALCAIDE NÚÑEZ
Fiskodlare	1	V. KRISTENSEN	R. GABRIEL
Beredningsföretag	1	P. HYLDTOFT	P. COMMERE
Handlare	1	J. A. MOZOS	T. GEOGHEGAN
Fiskare och deras anställda	1	M. SOUTO	C. BANDEIRA
Konsumenter	1	J. GODFREY	M. GUTIÉRREZ VALDIVIA
Miljö	1	S. des CLERS	S. LOSADA FIGUEIRAS
Utveckling	1	D. le SAUCE	B. GOREZ
Arbetsgrupper		Ordförande	Vice ordförande
Grupp I	2	N. WICHMANN	J. R. FUERTES GAMUNDI
Grupp II	2	R. FLYNN	A. PEROLO
Grupp III	2	M. KELLER	J. GOODLAD
Grupp IV	2	A. PARRES	G. PASTOOR

## EUROPEISKA EKONOMISKA SAMARBETSOMRÅDET

## EFTA:s ÖVERVAKNINGSMYNDIGHET

## STATLIGT STÖD – ISLAND

**Tillkännagivande enligt artikel 1.2 i protokoll 3 till övervakningsavtalet från Eftas övervakningsmyndighet till övriga Efta-stater, EU:s medlemsstater samt berörda parter om beskattning av internationella handelsföretag på Island**

(2002/C 87/05)

Genom beslut 392/01/KOL av den 6 december 2001 inledde Eftas övervakningsmyndighet ett förfarande i enlighet med artikel 1.2 i protokoll 3 till övervakningsavtalet. Beslutet redovisas i korthet nedan. Islands regering har underrättats genom en kopia av beslutet.

**I. SAKFÖRHÅLLANDE****1. Förfarande**

Genom en skrivelse av den 28 juli 2000 (dok. nr 00-4830-D) underrättade Eftas övervakningsmyndighet Islands regering om att det kommit till myndighetens kännedom att Island infört en lag som medgav förmånlig skattebehandling av internationella handelsföretag. Eftas övervakningsmyndighet underrättade även Islands regering om att direktoratet för konkurrens och statligt stöd, på grundval av den information som gjorts tillgänglig för övervakningsmyndigheten, ansåg att skattebehandlingen av internationella handelsföretag kan innebära statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. Övervakningsmyndigheten begärde att Islands regering skulle lämna sina kommentarer och inkomma med alla erforderliga upplysningar för att ett avgörande skall kunna nås i frågan huruvida den isländska skattebestämmelsen för internationella handelsföretag är förenlig med artikel 61 i EES-avtalet.

I en skrivelse av den 24 oktober 2000 (dok. nr 00-7751-A) lämnade Islands regering de begärda upplysningarna och också sina egna kommentarer. I denna skrivelse hävdade Islands regering att lagstiftningen om internationella handelsföretag inte tillerkände en utvald grupp av företag några rättigheter eller fördelar och sålunda inte innehöll något stöd som omfattas av artikel 61 i EES-avtalet.

I en skrivelse av den 24 juli 2001 (dok. nr 01-5609-D) underrättade övervakningsmyndigheten Islands regering om att direktoratet för konkurrens och statligt stöd preliminärt ansåg att skattebestämmelsen för internationella handelsföretag eventuellt inbegriper statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. Om Islands regering inte kan undanröja direktoratets betänkligheter avseende den aktuella skatteåtgärdens förenlighet, måste direktoratet föreslå att övervakningsmyndigheten inleder en undersökning, i enlighet med artikel 1.2 i protokoll 3 i övervakningsavtalet. Islands regering anmodades

lämna kommentarer i ärendet inom två månader efter mottagandet av skrivelsen.

I en skrivelse av den 20 september 2001 (dok. nr 01-7477-A) meddelade Islands regering sin åsikt om den aktuella skatteåtgärden. I skrivelsen menade Islands regering att skatteåtgärden inte utgjorde statligt stöd.

**2. Lagstiftning om och beskattning av internationella handelsföretag**

I enlighet med lag nr 31 av den 10 mars 1999 om internationella handelsföretag måste denna typ av företag vara publika eller privata aktieföretag. För att ett internationellt handelsföretag skall kunna inleda sin verksamhet krävs ett verksamhetstillstånd. Genom lagen begränsas de verksamheter som internationella handelsföretag kan bedriva:

- De får bedriva handel i eget namn med utländska företag utanför Island, eller agera mellanhand vid handel med varor som inte omfattas av EES-avtalet och som inte ursprungligen kommer från Island.
- De får förmedla tjänster mellan utländska företag utanför Island.
- De får verka som holdingbolag som äger och investerar i utländska företag eller immateriella tillgångar, officiellt registrerade utanför Island, t.ex. varumärken, patent, mönsterrätter och upphovsrätter.
- De får äga eller kontrollera och registrera flygplan och fartyg, förutom fiskefartyg på Island, under förutsättning att dessa flygplan och fartyg endast används för verksamheter som internationella handelsföretag får bedriva.
- De får äga eller kontrollera och registrera flygplan eller fartyg, förutom fiskefartyg på Island, och uthyra eller vida-reuthyra dessa till utländska företag för transporter utanför Island.
- De får inte bedriva varuhandel i eget namn varken med parter på Island eller med parter utanför Island, och inte heller får de agera mellanhand i sådan handel och de får inte, varken delvis eller helt, bearbeta varor på Island.

Enligt de inlämnade upplysningarna beskattas internationella handelsföretag på ett annat sätt än andra aktiebolag. Såvitt övervakningsmyndigheten har förstått är skillnaderna de följande:

- Företagsskatten är 5 % medan den generella skattesatsen ligger på 30 %.
- Internationella handelsföretag är undantagna från nettoförmögenhetsskatt. Normalt uttages en nettoförmögenhetsskatt på 1,2 % av isländska företag.
- Internationella handelsföretag är delvis undantagna från stämpelskatt.
- För att erhålla verksamhetstillstånd måste internationella handelsföretag betala en avgift på 100 000 isländska kronor. De måste även betala en årlig övervakningsavgift på 100 000 isländska kronor som andra företag inte behöver betala.
- Särskilda regler gäller för beskattning av vinster som internationella handelsföretag delar ut till aktieägare med hemvist på Island. Enligt huvudregeln för beskattning av utdelning på Island undantas utdelning som utbetalas av aktiebolag till andra företag från skatt, medan utdelning som utbetalas till enskilda personer beskattas genom en slutlig källskatt på 10 %. Om företaget som betalar ut utdelningen är ett internationellt handelsföretag, måste mottagaren betala hela inkomstskatten vare sig denne är en enskild person eller ett aktiebolag.

### 3. Kommentarer från Islands regering

Islands regering anför i sina skrivelser av den 24 oktober 2000 (dok. nr 00-7751-A) och av den 20 september 2001 (dok. nr 01-7477-A) att det sakförhållandet, att olika skatteordningar finns för olika typer av företag, i sig självt inte kan utgöra grund för antagandet att denna skilda behandling utgör stöd. Regeringen underströk att den isländska skatteordningen för internationella handelsföretag inte är sektorsspecifik och att den inte heller gynnar vissa geografiska områden. Vidare hävdar Islands regering att den aktuella ordningen tillåter en rad olika verksamheter och att alla företag inom EES, som verkar på dessa områden, kan dra nytta av ordningen oavsett företagsbildarens hemvist eller andra sådana faktorer. Alla personer och företag inom EES kan etablera internationella handelsföretag. Ordningen är därför av generell art och kan inte anses medföra att "vissa företag gynnas genom undantag från tillämpningen av skattesystemet".

Islands regering framhåller att en av de huvudsakliga skillnaderna i den skattemässiga behandlingen av de internationella handelsföretagen är att företagsskatten uppgår till 5 % medan den generella skattesatsen ligger på 30 %. Islands regering menar att denna skillnad inte bör betraktas isolerat. Den femprocentiga företagsskatten innebär egentligen endast att beskattningen uppskjuts fram till dess att utdelning sker, till följd av de särskilda regler som gäller för utdelning. Under beaktande av alla dessa faktorer och med tanke på nettoeffekterna av

skatteordningen anser därför Islands regering att internationella handelsföretag inte får någon skattelättnad och därför inte erhåller någon förmånlig skattebehandling.

Islands regering hävdar att företag registrerade som internationella handelsföretag utan den aktuella ordningen inte skulle etablera sig på Island och då heller inte bli skattepliktiga på Island. Följaktligen kan man inte tala om några förlorade nettoskatteintäkter.

Islands regering anser också att kriterierna för stöd av mindre betydelse, enligt kapitel 12 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, är uppfyllda i föreliggande fall. Om övervakningsmyndigheten skulle finna att det är fråga om statligt stöd skulle detta stöd därför ligga under taket för stöd av mindre betydelse, och sålunda inte anses ha någon märkbar påverkan på handeln och konkurrensen inom EES.

## II. BEDÖMNING

För att betraktas som statligt stöd enligt artikel 61.1 i EES-avtalet måste en åtgärd uppfylla följande fyra kriterier.

För det första måste åtgärden ge mottagarna en fördel som minskar de kostnader som normalt belastar deras budget. Enligt punkt 17B.3.2 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd kan fördelen ges genom olika former av skattelättnader, bl.a. en "total eller partiell nedsättning av skattebeloppet (skattebefrielse, skattekredit, osv)".

Den huvudsakliga fördelen för internationella handelsföretag är att företagsskatten är på 5 % i stället för på 30 %. Liksom påpekande av Islands regering innebär detta att beskattningen skjuts upp fram till dess att utdelning sker, till följd av särskilda regler för utdelning. Detta kan emellertid innebära en skattelättnad för internationella handelsföretag. Med beaktande av skatteåtgärdens alla delar anser övervakningsmyndigheten att beskattningen av internationella handelsföretag medför en förmånlig skattebehandling för internationella handelsföretag.

För det andra måste fördelen beviljas av staten eller med statliga medel. Skattelättnader medför förlorade skatteintäkter vilket, i enlighet med punkt 17B.3.3 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd, är likvärdigt med förbrukning av statliga medel i form av skatteutgifter.

För det tredje måste bestämmelsen vara specifik eller selektiv på så sätt att den gynnar "vissa företag eller viss produktion". I punkt 17B.3.2.4 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd om direkt beskattning av företag sägs: "Vissa skattefördelar är ibland begränsade till vissa företagsformer, vissa av företagens funktioner (interna tjänster inom koncernen, förmedling eller samordning) eller viss typ av produktion. Om sådana fördelar gynnar vissa företag eller viss produktion kan de utgöra statligt stöd enligt artikel 61.1". Den förmånliga skattebehandlingen gäller endast företag som uppfyller villkoren i lagen om internationella handelsföretag. Den är därför, enligt övervakningsmyndighetens förmenande, selektiv eftersom den endast gynnar företag som bedriver de verksamheter som anges i lagen.

Övervakningsmyndigheten har svårt att inse att den förmånliga skattebehandlingen av internationella handelsföretag kan vara ett inslag i skattesystemets logik. Övervakningsmyndigheten anser att Islands regering inte lyckats berättiga detta undantag från det generella skattesystemet med hänvisning till detta systems karaktär eller struktur<sup>(1)</sup>.

För det fjärde måste åtgärden påverka konkurrensen och handeln mellan de avtalslutande parterna i EES-avtalet. Internationella handelsföretag får bedriva handel med varor som inte omfattas av EES-avtalet och som inte ursprungligen kommer från Island. Handelsverksamhet som sådan kan betraktas som en tjänst som omfattas av EES-avtalets tillämpningsområde. I detta sammanhang kan det också omnämnas att internationella handelsföretag har möjlighet att förmedla tjänster mellan utländska företag utanför Island. Internationella handelsföretag får även äga eller kontrollera och registrera flygplan under förutsättning att dessa används i verksamheter som internationella handelsföretag får bedriva. Vidare får internationella handelsföretag äga eller kontrollera och registrera flygplan och uthyra eller vidareuthyra sådana flygplan till utländska företag för transporter utanför Island. Dessa tjänster omfattas av EES-avtalet.

Dessutom får internationella handelsföretag äga eller kontrollera och registrera fartyg under förutsättning att dessa används i verksamheter som internationella handelsföretag får bedriva, och internationella handelsföretag får äga eller kontrollera och registrera fartyg och uthyra eller vidareuthyra sådana fartyg till utländska företag för transporter utanför Island. Sådana tjänster omfattas av EES-avtalet.

I punkt 17B.3.4 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd sägs: "Enligt rättspraxis är, vad denna bestämmelse beträffar, villkoret om påverkan på handeln uppfyllt om det stödmottagande företaget bedriver en ekonomisk verksamhet som är föremål för handel mellan de avtalslutande parterna". Av ovanstående beskrivning följer att den huvudsakliga verksamhet som internationella handelsföretag kan bedriva är internationell handel. Följaktligen påverkar den aktuella bestämmelsen konkurrensen och handeln mellan de avtalslutande parterna i EES-avtalet.

Islands regering har hävdad att endast tio internationella handelsföretag hittills beviljats verksamhetstillstånd och att några av dessa är vilande. Enligt Islands regering kan stödet för närvarande inte påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom det är av mycket liten omfattning och därmed uppfyller kriterierna för principen om stöd av mindre betydelse i kapitel 12 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd. Skattelagstiftningen verkar inte innehålla någon garanti för att de internationella handelsföretagen inte beviljas ytterligare stöd om denna tröskel för regeln om stöd av mindre betydelse över-skrids.

På grundval av det ovan anförda förefaller beskattningen av internationella handelsföretag utgöra driftstöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. Det är därför nödvändigt

att utröna om denna typ av stöd är förenligt med EES-avtalets goda funktion i enlighet med undantagen i artikel 61.2 och 61.3.

Det förefaller som om undantagen i artikel 61.2 inte är tillämpliga i detta fall eftersom de gäller andra typer av fall.

Enligt artikel 61.3 a kan stöd anses vara förenliga med EES-avtalet om de utformats för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning. Eftersom åtgärden i fråga inte är begränsad till sådana regioner förefaller denna bestämmelse inte vara tillämplig. Inte heller förefaller undantaget i artikel 61.3 b vara tillämpligt. Stödet förefaller slutligen inte heller omfattas av undantaget i artikel 61.3 c, eftersom det inte kan anses underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner. Följaktligen verkar stödet inte kunna omfattas av någon av undantagen i artikel 61.3 i EES-avtalet.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser övervakningsmyndigheten att den aktuella skatteåtgärden kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 61.1 i EES-avtalet. Följaktligen och i enlighet med punkt 5.2 i kapitel 5 i övervakningsmyndighetens riktlinjer för statligt stöd måste övervakningsmyndigheten inleda ett förfarande enligt artikel 1.2 i protokoll 3 till övervakningsavtalet. Föreliggande beslut är fattat med förbehåll för övervakningsmyndighetens slutgiltiga beslut.

Övervakningsmyndigheten uppmärksammar slutligen Islands regering på kapitel 6 i riktlinjerna för statligt stöd ("Närmare uppgifter om stöd som är otillåtet enligt procedurreglerna"). Skatteordningen infördes efter ikraftträdandet av EES-avtalet och kan därför betecknas som ett nytt stöd. Ordningen anmäldes dock aldrig. I enlighet med punkt 6.2.3.1 ålägger övervakningsmyndigheten vid negativa beslut om otillåtna stöd i regel Efta-staten att återkräva stödet från mottagaren.

Eftas övervakningsmyndighet uppmanar härmed övriga Efta-stater, EU:s medlemsstater samt andra berörda parter att inom en månad från den dag då detta meddelande offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* inkomma med synpunkter på åtgärden i fråga till

Eftas övervakningsmyndighet  
Rue de Trèves/Trierstraat 74  
B-1040 Bryssel.

Synpunkterna kommer att meddelas Islands regering.

<sup>(1)</sup> Se mål 173/73, *Italien mot kommissionen*, Rec. 1974, s. 709.

## III

(Upplysningar)

## EUROPAPARLAMENTET

**Protokoll från sessionen den 1–4 oktober 2001 som är publicerade i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 87 E**

(2002/C 87/06)

Dessa texter är tillgängliga på:

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

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

---



## KOMMISSIONEN

### **Ändring av tillkännagivande om anbudsinfordran för bidrag för export av helt slipat långkornigt ris till vissa tredje länder**

(2002/C 87/07)

(Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 288 av den 13 oktober 2001)

På sidan 5, avdelning I "Omfattning", skall punkt 2 ersättas med följande:

"2. Den totala kvantitet för vilken ett högsta exportbidrag får fastställas enligt 1.2 i kommissionens förordning (EEG) nr 584/75 <sup>(3)</sup>, senast ändrad genom förordning (EG) nr 299/95 <sup>(4)</sup>, skall vara cirka 30 000 ton."

---

## MEDDELANDE

Den trettioåttonde upplagan av registret över gällande EU-lagstiftning kommer ut under april 2002.

I framtiden kommer registret att vara gratis för de som prenumererar på pappersversionen av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* i det antal och i de språkversioner prenumerationen motsvarar. De uppmanas att skicka in beställnings-sedeln nedan, vederbörligen ifylld med bl.a. prenumerationsnummer (siffran till vänster på etiketten som börjar med O/.....).

Den som inte är prenumerant kan köpa registret på något av våra försäljningsställen (sedan baksidan).

Registret – liksom även alla EGT (L, C, CE) – kan läsas gratis på webbplatsen: <http://europa.eu.int/eur-lex>

Kat. nr: OA-19-01-000-SV-C

---

## BESTÄLLNINGSEDEL

**Byrån för Europeiska gemenskapernas  
officiella publikationer**

Prenumerationsavdelningen

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

Mitt prenumerationsnummer är: O/.....

Vänligen skicka mig . . . gratis exemplar av den trettioåttonde upplagan av registret som min prenumeration ger mig rätt till.

Kat. nr: OA-19-01-000-SV-C

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

Datum: ..... Underskrift: .....