

Úřední věstník

Evropské unie

C 278



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 53

15. října 2010

Oznámení č.	Obsah	Strana
	I Usnesení, doporučení a stanoviska	
	STANOVISKA	
	Evropská centrální banka	
2010/C 278/01	Stanovisko Evropské centrální banky ze dne 5. října 2010 ke dvěma návrhům nařízení o profesionální přeshraniční silniční přepravě eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny (CON/2010/72)	1
	II Sdělení	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE	
	Evropská komise	
2010/C 278/02	Bez námitek k navrhovanému spojení (Případ COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

CS

Cena:
3 EUR⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

(Pokračování na následující straně)

IV Informace

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

Evropská komise

2010/C 278/03	Směnné kurzy vůči euru	6
2010/C 278/04	Stanovisko Poradního výboru pro restriktivní praktiky a dominantní postavení přijaté na jeho zasedání dne 15. dubna 2010 ohledně návrhu rozhodnutí ve věci COMP/39.317 – E.ON Gas – Zpravodaj: Polsko	7
2010/C 278/05	Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení ve věci COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise ze dne 4. května 2010 týkající se řízení podle článku 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a článku 54 Dohody o EHP (Věc COMP/39.317 – E.ON Gas) (oznámeno pod číslem K(2010) 2863 v konečném znění) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Stanovisko Poradního výboru pro restriktivní dohody a dominantní postavení ze zasedání dne 9. Července 2010 ohledně návrhu rozhodnutí ve věci COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Zpravodaj: Rakousko	11
2010/C 278/08	Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení ve věci COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise ze dne 14. července 2010 týkající se řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie a článku 53 dohody o EHP (Věc COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (oznámeno pod číslem K(2010) 4738) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Jmenování úředníka pro slyšení	16

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

2010/C 278/11	Sdělení Komise podle čl. 17 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství – Výzva k podávání nabídek v souvislosti s pravidelnými leteckými službami v souladu se závazky veřejné služby ⁽¹⁾	17
---------------	--	----



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

(Pokračování na vnitřní straně zadní obálky)

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

EVROPSKÁ CENTRÁLNÍ BANKA

STANOVISKO EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANKY

ze dne 5. října 2010

ke dvěma návrhům nařízení o profesionální přeshraniční silniční přepravě eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Úvod a právní základ

Evropská centrální banka (ECB) obdržela dne 6. září 2010 žádost Evropského parlamentu o stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o profesionální přeshraniční silniční přepravě eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny ⁽¹⁾ (dále jen „navrhované nařízení“). ECB rovněž obdržela dne 20. září 2010 žádost Rady Evropské unie o stanovisko k navrhovanému nařízení. Dne 27. září 2010 obdržela ECB žádost Rady Evropské unie o stanovisko k návrhu nařízení Rady o rozšíření oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. xx/yy o profesionální přeshraniční silniční přepravě eurohotovosti mezi členskými státy eurozóny ⁽²⁾ (dále jen „navrhované rozšiřující nařízení“) (společně dále jen „navrhovaná nařízení“).

Pravomoc ECB zaujmout stanovisko je založena na čl. 127 odst. 4 a čl. 282 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie, jelikož navrhovaná nařízení obsahují ustanovení o přeshraniční přepravě eurobankovek a Rada guvernérů ECB má výlučné právo povolovat vydávání eurobankovek. V souladu s čl. 17.5 první větou jednacího řádu Evropské centrální banky přijala toto stanovisko Rada guvernérů.

Obecné připomínky

Navrhovaná nařízení povedou k maximalizaci výhod vzdáleného přístupu k hotovostním službám národních centrálních bank tím, že v nejvyšší možné míře uvolní oběh a přepravu eurobankovek a euromincí mezi členskými státy eurozóny. To je důležité, neboť pouze eurobankovky a euromince mají v eurozóně status zákonného platidla ⁽³⁾.

Koncept zákonného platidla má zvláštní význam rovněž v souvislosti s použitím „inteligentního systému neutralizace bankovek“, jak jej definuje navrhované nařízení. ECB jako instituce, která má výlučné právo povolovat vydávání eurobankovek jako zákonného platidla, poznamenává, že „neutralizované“ eurobankovky si uchovávají svůj status zákonného platidla a že Komise tuto skutečnost již dříve akceptovala ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 v konečném znění.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 v konečném znění.

⁽³⁾ Viz třetí věta čl. 128 odst. 1 Smlouvy.

⁽⁴⁾ Doporučení Komise ze dne 22. března 2010 o rozsahu působnosti a účincích eurobankovek a euromincí jako zákonného platidla (Úř. věst. L 83, 30.3.2010, s. 70).

Pokud jde o navrhované rozšiřující nařízení, jež se týká členských států, které nejsou členy eurozóny, podporuje ECB pokračování v praxi, která byla zavedena již před vstupem Smlouvy v platnost⁽¹⁾. To konkrétně znamená, že působnost všech ustanovení navrhovaného nařízení by měla být rozšířena i na tyto členské státy. Členské státy, které nejsou členy eurozóny, nemohou být „členskými státy původu“ ani „hostitelskými členskými státy“ ve smyslu navrhovaného nařízení. Měly by však přicházet v úvahu jako možné „členské státy tranzitu“. Pokud by tomu totiž tak nebylo, vedlo by to k neodůvodněné diskriminaci těch členských států eurozóny, které jsou přístupné pouze po silnicích, jež vedou přes členské státy, které nejsou členy eurozóny.

Tam, kde ECB doporučuje změnu navrhovaných nařízení, jsou v příloze uvedeny konkrétní pozměňovací návrhy spolu s příslušným odůvodněním.

Ve Frankfurtu nad Mohanem dne 5. října 2010.

prezident ECB
Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Viz stanovisko ECB CON/2006/35 ze dne 5. července 2006 na žádost Rady Evropské unie ke dvěma navrhovaným rozhodnutím Rady o programu výměny, pomoci a odborného vzdělávání za účelem ochrany eura proti padělání (program Pericles), (Úř. věst. C 163, 14.7.2006, s. 7).

PŘÍLOHA

Pozměňovací návrhy

Text navrhovaný Komisí	Změny navrhované ECB ⁽¹⁾
Změna č. 1	
Čl. 1 písm. f) navrhovaného nařízení	
„f) „Členským státem tranzitu“ se rozumí jeden nebo několik zúčastněných členských států mimo členský stát původu společnosti, kterými musí vozidlo přepravující hotovost projet, aby dosáhlo hostitelský členský stát (hostitelské členské státy) nebo se vrátilo do členského státu původu.“	„f) „Členským státem tranzitu“ se rozumí jeden nebo několik zúčastněných členských států mimo členský stát původu společnosti, kterými musí vozidlo přepravující hotovost projet, aby dosáhlo hostitelský členský stát (hostitelské členské státy) nebo se vrátilo do členského státu původu.“

Odůvodnění

Zatímco je jasné, že členský stát původu a hostitelský členský stát musí být zúčastněnými členskými státy, je možné, že vozidlo přepravující hotovost bude muset přejíždět rovněž přes území nezúčastněného členského státu, aby dosáhlo hostitelského členského státu. Není jisté záměrem Komise vyloučit zúčastněné členské státy, které jsou obklopeny nezúčastněnými členskými státy, z oblasti působnosti navrhovaného nařízení.

Je nutné vždy dodržovat právní předpisy členského státu tranzitu, jak stanoví čl. 6 odst. 1 navrhovaného nařízení.

Změna č. 2

Čl. 2 odst. 1 a 2 navrhovaného nařízení

„1. Přeprava eurobankovek a euromincí, která probíhá mezi centrálními bankami, tiskárnami bankovek a/nebo mincovnami zúčastněných členských států a na jejich účet za vojenského nebo policejního doprovodu, je z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.	„1. Přeprava eurobankovek a euromincí, která:
2. Přeprava pouze euromincí, která probíhá mezi centrálními bankami a mincovnami zúčastněných členských států a na jejich účet za vojenského nebo policejního doprovodu nebo za doprovodu soukromých bezpečnostních pracovníků v samostatných vozidlech, je z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.“	a) probíhá na účet národních centrálních bank mezi centrálními bankami, nimi nebo mezi tiskárnami bankovek a/nebo mincovnami zúčastněných členských států a příslušnými národními centrálními bankami; a na jejich účet b) za vojenského nebo policejního doprovodu,
	je z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.
	2. Přeprava pouze euromincí, která:
	a) probíhá na účet národních centrálních bank mezi centrálními bankami, nimi nebo mezi mincovnami zúčastněných členských států a příslušnými národními centrálními bankami; a na jejich účet b) za vojenského nebo policejního doprovodu nebo za doprovodu soukromých bezpečnostních pracovníků v samostatných vozidlech,
	je z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.“

Odůvodnění

Výraz „národní centrální banka“ je definován v 1. bodě odůvodnění navrhovaného nařízení, zde však není použit. Navíc přeprava eurobankovek a euromincí mezi národní centrální bankou a tiskárnou bankovek a/nebo mincovnou vždy probíhá na účet národní centrální banky, která si příslušné bankovky či mince objednala.

Změna č. 3

Článek 1 navrhovaného rozšiřujícího nařízení

„Nařízení Rady (ES) xx/yy se použije na území členského státu, který ještě nepřijal euro, od data rozhodnutí Rady zrušit jeho výjimku z účasti na euru přijatého v souladu s čl. 140 odst. 2 Smlouvy.“	„Působnost Nařízení Rady (ES) xx/yy se rozšiřuje použije na území členského státu, který ještě nepřijal jejichž měnou není euro. Aby se zamezilo pochybnostem, platí, že od data rozhodnutí Rady zrušit jeho výjimku členského státu z účasti na euru přijatého v souladu s čl. 140 odst. 2 Smlouvy může příslušný členský stát rovněž být ‚hostitelským členským státem‘, jak tento pojem definuje nařízení Rady (ES) xx/yy.
--	--

Text navrhovaný Komisí	Změny navrhované ECB ⁽¹⁾
------------------------	-------------------------------------

Odůvodnění

Zatímco je jasné, že členský stát původu a hostitelský členský stát musí být zúčastněnými členskými státy, je ze zeměpisného hlediska možné, že vozidlo přepravující hotovost bude muset přejet rovněž přes území nezúčastněných členských států, aby dosáhlo hostitelského členského státu. Není jisté záměrem Komise vyloučit zúčastněné členské státy, které jsou obklopeny nezúčastněnými členskými státy, z oblasti působnosti navrhovaného nařízení.

V období mezi zrušením výjimky členského státu a zavedením eura v tomto členském státě by se tomuto přístupujícímu členskému státu mělo umožnit, aby se stal „hostitelským členským státem“.

⁽¹⁾ Tučně je vyznačen text, který ECB navrhuje doplnit. Přeskrtnut je text, který ECB navrhuje vypustit.

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Bez námitek k navrhovanému spojení**(Případ COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(Text s významem pro EHP)**

(2010/C 278/02)

Dne 28. září 2010 se Komise rozhodla nevznášet proti výše uvedenému oznámenému spojení námitky a prohlásit jej za slučitelné se společným trhem. Základem tohoto rozhodnutí je ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 139/2004. Úplné znění rozhodnutí je k dispozici pouze v angličtině a bude zveřejněno poté, co z něj budou odstraněny případné skutečnosti, jež mají povahu obchodního tajemství. Znění tohoto rozhodnutí bude k dispozici:

- v oddílu týkajícím se spojení podniků na internetových stránkách Komise věnovaných hospodářské soutěži (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Tato internetová stránka umožňuje vyhledávat jednotlivá rozhodnutí o spojení podniků, a to podle společnosti, čísla případu, data a indexu hospodářského odvětví,
 - v elektronické podobě na internetových stránkách EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) pod číslem 32010M5951. Stránky EUR-Lex umožňují přístup k evropskému právu po internetu.
-

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

14. října 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,4101	AUD australský dolar	1,4145
JPY japonský jen	114,43	CAD kanadský dolar	1,4088
DKK dánská koruna	7,4571	HKD hongkongský dolar	10,9419
GBP britská libra	0,87920	NZD novozélandský dolar	1,8538
SEK švédská koruna	9,2340	SGD singapurský dolar	1,8248
CHF švýcarský frank	1,3386	KRW jihokorejský won	1 564,26
ISK islandská koruna		ZAR jihoafrický rand	9,5642
NOK norská koruna	8,0695	CNY čínský juan	9,3783
BGN bulharský lev	1,9558	HRK chorvatská kuna	7,3275
CZK česká koruna	24,440	IDR indonéská rupie	12 574,79
EEK estonská koruna	15,6466	MYR malajsijský ringgit	4,3473
HUF maďarský forint	273,63	PHP filipínské peso	60,944
LTL litevský litas	3,4528	RUB ruský rubl	42,3188
LVL lotyšský latas	0,7095	THB thajský baht	42,014
PLN polský zlotý	3,9077	BRL brazilský real	2,3213
RON rumunský lei	4,2799	MXN mexické peso	17,4022
TRY turecká lira	1,9762	INR indická rupie	62,2140

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

Stanovisko Poradního výboru pro restriktivní praktiky a dominantní postavení přijaté na jeho zasedání dne 15. dubna 2010 ohledně návrhu rozhodnutí ve věci COMP/39.317 – E.ON Gas

Zpravodaj: Polsko

(2010/C 278/04)

1. Poradní výbor sdílí obavy Komise vyjádřené v návrhu rozhodnutí, který byl předložen poradnímu výboru dne 26. března 2010 podle článku 102 Smlouvy a článku 54 Dohody o EHP.
 2. Poradní výbor sdílí názor Komise, že řízení lze ukončit vydáním rozhodnutí podle čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1/2003.
 3. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že závazky, které společnost E.ON AG nabízí, jsou vhodné, nezbytné a přiměřené.
 4. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že vzhledem k závazkům, jež podnik E.ON AG nabídl, pominuly důvody pro zásah Komise, aniž by byl dotčen čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1/2003.
 5. Poradní výbor doporučuje zveřejnit své stanovisko v *Úředním věstníku Evropské unie*.
-

Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení ⁽¹⁾ ve věci COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Návrh rozhodnutí předloženého Komisí se týká údajného zneužívání dominantního postavení podle článku 102 SFEU německou energetickou společností E.ON AG a jejími dceřinými společnostmi E.ON Ruhrgas AG a E.ON Gastransport GmbH (dále jen společně „E.ON“). Vyjadřuje obavu, že podnik E.ON mohl odmítat dlouhodobé rezervace ve své plynovodní soustavě. Podnik si ve své plynovodní soustavě sám rezervoval velké části dostupných pevných vstupních kapacit. Tímto jednáním mohl omezit své konkurenty, kteří chtěli přepravovat plyn a prodávat ho zákazníkům připojeným do soustavy podniku E.ON, a tím mohl omezit hospodářskou soutěž na navazujících trzích pro dodávky plynu.

Komise zahájila řízení s cílem přijmout rozhodnutí podle kapitoly III nařízení (ES) č. 1/2003 ⁽²⁾ a dne 22. prosince 2009 přijala předběžné posouzení podle čl. 9 odst. 1. Na základě následných rozhovorů s útvary Komise předložil podnik E.ON v lednu 2010 své závazky. Podle těchto závazků E.ON především okamžitě a výrazně uvolní vstupní kapacity pro vysoce výhřevný plyn (plyn H) a málo výhřevný plyn (plyn L) a dlouhodobě sníží objem svých rezervovaných kapacit v obou soustavách nejpozději od 1. října 2015. V tomto ohledu podnik E.ON souhlasil s tím, že uvolněné kapacity uvede na trh nejprve během prvních dvou let a poté během zbývajících doby trvání závazků. E.ON se kromě toho zavázal, že uvolní poměrný objem souvisejících výstupních kapacit ve vstupních bodech, kde je takových výstupních kapacit nedostatek a kde má sám rezervovaný velký objem výstupní kapacity.

Dne 22. ledna 2010 Komise zveřejnila podle čl. 27 odst. 4 v *Úředním věstníku Evropské unie* oznámení, ve kterém shrnuje obavy a závazky a vyzývá zainteresované třetí strany, aby do jednoho měsíce od zveřejnění tohoto oznámení předložily své připomínky. Zainteresované strany, zejména konkurenti, sdružení dodavatelů plynu a zákazníci i vnitrostátní regulační orgány, zaslaly celkem 20 odpovědí.

Komise informovala podnik E.ON o výsledcích tržního testu. Podnik na příslušné výhrady reagoval přepracovaným návrhem závazků, který předložil dne 24. března 2010.

Komise nyní dospěla k závěru, že vzhledem k výše uvedeným závazkům, a aniž by byla dotčena ustanovení čl. 9 odst. 2, by řízení mělo být ukončeno.

Podnik E.ON před Komisí prohlásil, že mu byly dostatečným způsobem zpřístupněny informace nezbytné k tomu, aby navrhl takové závazky, které řeší obavy Komise.

Podnik E.ON ani žádná z třetích stran nepředložily v souvislosti s tímto případem úředníku pro slyšení žádné další otázky nebo podklady.

S ohledem na výše uvedené se domnívám, že právo na slyšení bylo v tomto případě respektováno.

V Bruselu dne 16. dubna 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Podle článků 15 a 16 rozhodnutí Komise (2001/462/ES, ESUO) ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže – Úř. věst. L 162, 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ Všechny níže uvedené odkazy na články se vztahují k nařízení (ES) č. 1/2003.

Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise**ze dne 4. května 2010****týkající se řízení podle článku 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a článku 54 Dohody o EHP****(Věc COMP/39.317 – E.ON Gas)**

(oznámeno pod číslem K(2010) 2863 v konečném znění)

(Pouze německé znění je závazné)**(Text s významem pro EHP)**

(2010/C 278/06)

Komise dne 4. května 2010 přijala rozhodnutí v řízení podle článku 102 SFEU. V souladu s článkem 30 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ⁽¹⁾ Komise zveřejňuje jména stran a hlavní obsah rozhodnutí, včetně všech uložených sankcí, přičemž přihlíží k oprávněnému zájmu podniků na ochraně jejich obchodního tajemství. Znění rozhodnutí bez důvěrných údajů je k dispozici na internetových stránkách Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž na adrese:

<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/cases/index/>

- (1) Příložené rozhodnutí se týká podniku E.ON AG, Německo, jeho dceřiných společností E.ON Ruhrgas AG a E.ON Gastransport GmbH i jimi ovládaných dceřiných společností (společně „E.ON“). Přijetím rozhodnutí vstupují v platnost závazky, které E.ON nabídl k vyřešení problémů v oblasti hospodářské soutěže, které vyplynuly z Komisí provedeného šetření německých trhů s plynem.

a volně přidělitelných vstupních kapacit na trhu s plynem H (NetConnect Germany) do října 2015 na 50 % a v síti pro plyn L do října 2015 na 64 %. E.ON může těchto prahů dosáhnout vrácením kapacit provozovateli plynovodní soustavy, opatřeními ke zvýšení kapacity v soustavě nebo navázáním spolupráce v tržní oblasti tak, aby se celkový objem kapacity v soustavě podniku E.ON zvýšil. E.ON se zavazuje nepřesáhnout tyto prahy do roku 2025.
- (2) Komise měla obavy, že uzavřením přístupu ke vstupní kapacitě do své plynovodní soustavy mohl podnik E.ON zneužít svého dominantního postavení na trzích přepravy plynu ve své síti pro plyn L a na trhu s plynem H v síti NetConnect Germany ve smyslu článku 102 SFEU.
- (3) Mohlo k tomu dojít dlouhodobými rezervacemi plynovodní soustavy podniku E.ON, které konkurentům bránily v přístupu do sítě. E.ON si rezervoval velkou část dostupných pevných a volně přidělitelných vstupních kapacit ve své vlastní síti, což mohlo podle předběžného posouzení jeho konkurentům bránit v přepravě plynu v soustavě E.ON a k zákazníkům napojeným na tuto soustavu. Podnik E.ON tedy mohl omezit hospodářskou soutěž na navazujících trzích pro dodávky plynu.
- (4) E.ON nabídl Komisi závazky, jimiž reagoval na její obavy v oblasti hospodářské soutěže. V první řadě navrhuje, že do října 2010 uvolní pevné a volně přidělitelné vstupní kapacity do své plynovodní soustavy o objemu 17,8 GWh/h. E.ON dále sníží svůj celkový podíl na rezervaci pevných
- (5) Konečné závazky stačí k rozptýlení původních obav Komise, aniž by byly nepřiměřené. Konečné závazky vhodným způsobem reagují na obavy Komise v oblasti hospodářské soutěže, které byly vyjádřeny v předběžném posouzení. Snížení podílu podniku E.ON na pevné a volně přidělitelné vstupní kapacitě a doba trvání závazků umožní, aby konkurenti a noví dodavatelé mohli začít rychle a trvale působit na navazujících trzích pro dodávky plynu. Konečné závazky nabídnuté podnikem E.ON jsou *nutné*, protože pro odstranění obav vyjádřených Komisí neexistuje žádné jiné opatření, které by bylo tak efektivní jako navrhované uvolnění kapacity. Omezení přístupu k nezbytné přepravní infrastruktuře lze napravit pouze uvolněním přepravní kapacity. Konečné závazky jsou vzhledem k vysokému podílu podniku E.ON na vstupní kapacitě příslušných trhů a vzhledem k době trvání rezervací nutné i co do rozsahu. V neposlední řadě, s ohledem na velký počet zákazníků připojených do plynovodní soustavy podniku E.ON a na vyšší potenciální škody způsobené těmito zákazníkům, je třeba konečné závazky považovat za vhodné a *priměřené*.
- (6) S ohledem na nabízené závazky již neexistují důvody pro opatření ze strany Komise a řízení v této věci by proto mělo být ukončeno, aniž by byl dotčen čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1/2003.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

- (7) Dne 15. dubna 2010 byl konzultován poradní výbor pro restriktivní praktiky a dominantní postavení, který vydal kladné stanovisko. Dne 16. dubna 2010 předložil svou závěrečnou zprávu úředník pro slyšení.
-

Stanovisko Poradního výboru pro restriktivní dohody a dominantní postavení ze zasedání dne 9. Července 2010 ohledně návrhu rozhodnutí ve věci COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Zpravodaj: Rakousko

(2010/C 278/07)

1. Poradní výbor sdílí obavy Komise vyjádřené v návrhu rozhodnutí, který byl předložen Poradnímu výboru dne 25. června 2010 podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie „SFEU“ a článku 53 Dohody o EHP.
 2. Poradní výbor sdílí názor Komise, že řízení lze ukončit vydáním rozhodnutí podle čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1/2003.
 3. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že závazky, které společnost British Airways, American Airlines and Iberia nabízí, jsou vhodné, nezbytné a přiměřené.
 4. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že vzhledem k závazkům, jež podniky British Airways, American Airlines and Iberia nabídly, pominuly důvody pro zásah Komise. Tím není dotčeno ustanovení čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1/2003.
 5. Poradní výbor žádá Komisi o zohlednění veškerých ostatních bodů vznesených v průběhu diskuse.
 6. Poradní výbor doporučuje zveřejnit své stanovisko v *Úředním věstníku Evropské unie*.
-

Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení⁽¹⁾ ve věci COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Souvislosti

Věc se týká podniků British Airways Plc. („BA“), American Airlines Inc. („AA“) a Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB“) (dále jen společně jako „strany“).

V červnu 2008 strany oznámily svůj záměr vytvořit společný podnik s dělením příjmů zahrnující služby, které tyto strany poskytují v oblasti osobní letecké dopravy na transatlantických trasách. Dohoda upravuje rozšířenou spolupráci stran na těchto trasách, jež zahrnuje stanovování cen a koordinaci časového plánování, jakož i rozdělení příjmů. Komise dne 25. července 2008 zahájila v souvislosti s oznámenou spoluprací šetření z moci úřední. Dne 30. ledna 2009 podala letecká společnost Virgin Atlantic v této věci oficiální stížnost.

Návrh rozhodnutí předložený Komisi se týká obav o narušení hospodářské soutěže podle článku 101 SFEU, jež vyvolalo uzavření dohody mezi BA, AA a IB.

2. Písemné řízení

Komise zahájila formální řízení a na základě svého šetření následně přijala dne 29. září 2009 prohlášení o námitkách. Stranám byl umožněn přístup ke spisu a přístup do datové místnosti byl zajištěn tak, aby se strany mohly seznámit se všemi ekonometrickými daty, jež byly v prohlášení o námitkách použity.

Všechny strany si vyžádaly prodloužení lhůty, v níž měly předložit své odpovědi na prohlášení o námitkách. Těmto žádostem jsem vyhověl a všechny strany předložily své odpovědi včas dne 9. prosince 2009.

V rámci řízení jsem umožnil účast čtyřem zainteresovaným třetím stranám, kterým byla dána k dispozici nedůvěrná verze prohlášení a které byly Komisí vyzvány, aby předložily své připomínky.

Vzhledem k tomu, že nebyla předložena žádost o ústní slyšení, žádné se nekonalo.

Strany ve svých odpovědích zpochybnily to, že dohoda vyvolala obavy o narušení hospodářské soutěže, ale následně zahájily diskusi s útvary Komise o možných závazcích, jež by reagovaly na obavy vyjádřené v prohlášení o námitkách.

Komise zahájila neformální tržní test prvního závazku, jehož návrh strany předložily dne 25. ledna 2010, tím, že poslala žádosti o informace 11 třetím stranám, konkrétně deseti dalším leteckým dopravcům a koordinátorovi přidělování plánovaného času příletu a odletu (tzv. slotu) na londýnském letišti Heathrow. Navržené závazky se týkaly šesti zbývajících tras, jež vyvolávaly obavy, jmenovitě Londýn–Dallas, Londýn–Boston, Londýn–Miami, Londýn–Chicago, Londýn–New York a Madrid–Miami. Tyto závazky obsahují zlepšení přístupu ke slotům, a to ve formě pronájmu na čtyřech z těchto tras, jakož i zvláštních dohod o rozdělení podílů (které se týkají navazujících letů), dohod o vzájemně propojitelných linkách (kombinovatelnost cen) a programů pro stálé cestující (frequent flyer) na všech trasách. Plánovaná doba trvání navržených závazků je deset let.

Všichni adresáti neformálního tržního testu předložili své odpovědi, jejichž nedůvěrnou verzi strany obdržely. Na základě obdržených odpovědí nabídly BA, AA a IB revidované závazky dne 26. února 2010.

Dne 10. března 2010 Komise zveřejnila podle čl. 27 odst. 4⁽²⁾ v Úředním věstníku Evropské unie oznámení, jež shrnuje obavy a revidované závazky a vyzývá zainteresované třetí strany, aby do jednoho měsíce od jeho zveřejnění předložily své připomínky k tomuto oznámení. Bylo doručeno celkem pět odpovědí, především od ostatních leteckých dopravců nebo cestovních asociací.

⁽¹⁾ Podle článků 15 a 16 rozhodnutí Komise 2001/462/ES, ESUO ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže – Úř. věst. L 162, 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ Všechny níže uvedené odkazy na články se vztahují k nařízení (ES) č. 1/2003.

Komise informovala strany o výsledku tržního testu, k němuž strany následně předložily své připomínky.

Komise podle čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 773/2004 informovala dne 18. května 2010 společnost Virgin Atlantic, že dospěla k předběžnému závěru, že budou-li závazky navržené stranami pro tyto strany závazné podle článku 9 nařízení (ES) č. 1/2003, Evropská unie by neměla dostatečný důvod k vedení dalšího šetření údajného protiprávního jednání. Společnost Virgin Atlantic předložila dne 15. června další připomínky.

Strany dne 25. června 2010 zapracovaly další změnu do závazků, jež byly původně navrženy a předloženy Komisi.

Komise nyní dospěla k závěru, že řízení by s ohledem na tyto konečné závazky, a aniž by byla dotčena ustanovení čl. 9 odst. 2, mělo být ukončeno.

Strany předložily Komisi prohlášení, že každé z nich byly dostatečným způsobem zpřístupněny informace nezbytné k tomu, aby navrhly závazky s cílem rozptýlit obavy Komise.

Strany ani žádná z třetích stran nepředložily v souvislosti s tímto případem úředníku pro slyšení žádné další otázky nebo podklady.

S ohledem na výše uvedené a vzhledem k tomu, že rozhodnutí o tom, zda stížnost bude zamítnuta či nikoli, zatím nebylo přijato, se domnívám, že v této věci bylo právo na slyšení všech zúčastněných stran dodrženo.

V Bruselu dne 12. července 2010.

Michael ALBERS

Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise**ze dne 14. července 2010****týkající se řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie a článku 53 dohody o EHP****(Věc COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***(oznámeno pod číslem K(2010) 4738)***(Pouze anglické znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)****(2010/C 278/09)**

Komise dne 14. července 2010 přijala rozhodnutí v řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“). V souladu s článkem 30 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ⁽¹⁾ Komise tímto zveřejňuje jména stran a hlavní obsah rozhodnutí. Bere přitom v úvahu oprávněný zájem podniků na ochraně jejich obchodního tajemství.

(1) Předmětem věci jsou dohody mezi podniky British Airways Plc. (dále jen „BA“), American Airlines Inc. (dále jen „AA“) a Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (dále jen „IB“) o vytvoření společného podniku s dělením příjmů zahrnující služby veškeré osobní letecké dopravy na trasách mezi Evropou a Severní Amerikou („transatlantické trasy“). Dohody upravují rozsáhlou spolupráci mezi stranami na transatlantických trasách, mimo jiné pokud jde o stanovení cen, objem přepravy, koordinaci letového řádu nebo dělení příjmů.

1. Předběžné pochybnosti ohledně hospodářské soutěže

(2) Komise dne 8. dubna 2009 zahájila řízení proti podnikům BA, AA a IB v souladu s článkem 2 nařízení (ES) č. 773/2004 ⁽²⁾ s cílem přijmout rozhodnutí podle kapitoly III nařízení (ES) č. 1/2003.

(3) V prohlášení o námitkách ze dne 29. září 2009, podle článku 27 nařízení (ES) č. 1/2003 a článku 10 nařízení (ES) č. 773/2004, Komise zaujala předběžné stanovisko, podle něhož by dohody mezi stranami na určitých transatlantických trasách omezovaly hospodářskou soutěž. Odpovědi, kterými na prohlášení o námitkách reagovaly strany, ani jiné zohledněné nové prvky nerozptýlily předběžné pochybnosti Komise, pokud jde o šest transatlantických tras: Londýn–Dallas (prémiový ⁽³⁾ a běžný ⁽⁴⁾ trh), Londýn–Boston (prémiový a běžný trh), Londýn–Miami (prémiový a běžný trh), Londýn–Chicago (prémiový trh), Londýn–New York (prémiový trh) a Madrid–Miami (prémiový trh).

(4) Komise zaujala předběžný názor, že na výše uvedených trasách by omezení hospodářské soutěže mezi stranami vedlo ke skutečným či potenciálním negativním účinkům. Pozice stran na těchto trasách byla obzvláště silná a existovaly zde obtížné překážky pro vstup či rozšíření, zejména nedostatek slotů v dopravní špičce na letištích Heathrow/Gatwick v Londýně a Newark/JFK v New Yorku, výhoda častých letů pro strany, omezený přístup k navazující dopravě nebo síla stran, pokud jde o věrnostní programy, podnikové smlouvy a marketing. Dohody by zabránily hospodářské soutěži mezi BA, AA a IB, kterou by konkurenti na dotčených trasách nedokázali znásobit.

(5) Komise navíc došla k předběžnému závěru, že negativní účinky z hlediska hospodářské soutěže by se objevily také v důsledku omezení hospodářské soutěže mezi předmětnými stranami a stranami třetími. Na trasách Londýn–Chicago a Londýn–Miami by dohody vedly k dalším skutečným či potenciálním negativním účinkům tím, že by předmětné strany omezovaly konkurentům přístup k navazující dopravě, která má na transatlantických trasách z hlediska provozu zásadní význam.

2. Rozhodnutí o závazcích

(6) Podniky BA, AA a IB navrhly závazky, kterými reagovaly na předběžné pochybnosti Komise ohledně narušení hospodářské soutěže.

(7) Dne 10. března 2010 bylo v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněno oznámení podle čl. 27 odst. 4 nařízení (ES) č. 1/2003, ve kterém byly shrnuty pochybnosti Komise a navrhované závazky a ve kterém byly zúčastněné třetí strany vyzvány, aby k závazkům předložily své připomínky. Dne 15. dubna 2010 informovala Komise strany

⁽¹⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 123, 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Zahrnuje služby letecké přepravy cestujících ve všech třídách a cenových úrovních kromě služeb omezené třídy „economy“ (tj. minimálně služby první a obchodní třídy).

⁽⁴⁾ Zahrnuje služby letecké přepravy cestujících v omezené třídě „economy“.

- o připomínkách, jež vznesly třetí strany. Dne 12. května 2010 a konečně pak 25. června 2010 předložily strany změněné závazky, upravené v reakci na připomínky třetích stran.
- (8) Závazky se pro podniky BA, AA a IB staly závaznými rozhodnutím Komise ze dne 14. července 2010 podle článku 9 nařízení (ES) č. 1/2003. Nejvýznamnější závazky lze shrnout následovně.
- (9) Strany navrhly uvolnění slotů na letišti London Heathrow, nebo London Gatwick – podle výběru konkurentů – s cílem umožnit konkurenčním podnikům provozovat až 21 dalších přímých letů týdně na trase Londýn–New York, 14 na trase Londýn–Boston, 7 na trase Londýn–Dallas a 7 na trase Londýn–Miami. Na trase Londýn–New York strany rovněž navrhly, že poskytnou konkurentům odpovídající provozní oprávnění na letišti JFK v New Yorku.
- (10) Strany rovněž nabídly, že s konkurenty na předemtných trasách uzavřou dohody o možnosti kombinovat ceny. Tyto dohody umožňují zúčastněným přeprávcům a cestovním kancelářím nabízet zpáteční letenky, které zahrnují přímý transatlantický let provozovaný dotčeným zúčastněným přeprávcem a přímý let v opačném směru zajištěný stranami.
- (11) Strany dále nabídly, že s konkurenty na předemtných trasách uzavřou zvláštní dohody o poměrném rozdělování zisků. Tyto dohody zúčastněným přeprávcům umožňují získat od stran příznivé podmínky pro dopravu cestujících, kteří přestoupí na krátké lety stran v Evropě a Severní Americe (a v jiných vybraných zemích), tak, aby na předemtných trasách naplnili své vlastní transatlantické lety.
- (12) Strany také navrhly, že na dotčených trasách otevřou své věrnostní programy konkurenčnímu podniku, který na trase zahájí či rozšíří své služby a nebude mít vlastní srovnatelný věrnostní program.
- (13) Strany konečně nabídly i to, že budou Komisi pravidelně poskytovat údaje o spolupráci stran.
- (14) S ohledem na závazky, které jsou nyní pro podniky BA, AA a IB závazné, se v rozhodnutí konstatuje, že již neexistují žádné důvody pro zásah Komise. Rozhodnutí je závazné po dobu celkem deseti let od data přijetí.
- (15) Poradní výbor pro restriktivní praktiky a dominantní postavení vydal dne 9. července 2010 kladné stanovisko. Dne 12. července 2010 vydal úředník pro slyšení konečnou zprávu.
-

Jmenování úředníka pro slyšení

(2010/C 278/10)

Komise dne 8. září 2010 v souladu s článkem 1 rozhodnutí Komise ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže (Úř. věst. L 162, 19.6.2001, s. 21) jmenovala pana Wouteru WILSE úředníkem pro slyšení.

INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

Sdělení Komise podle čl. 17 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství

Výzva k podávání nabídek v souvislosti s pravidelnými leteckými službami v souladu se závazky veřejné služby

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 278/11)

Členský stát	Francie
Dotyčná trasa	Aurillac–Paříž (Orly)
Doba platnosti smlouvy	1. června 2011–31. května 2015
Lhůta pro podávání žádostí a nabídek	— u žádostí (1. krok): 29. listopadu 2010 (17:30 hodin místního času) — u nabídek (2. krok): 10. ledna 2011 (17:30 hodin místního času)
Adresa, na které lze obdržet znění výzvy k podávání nabídek a příslušné informace nebo dokumentaci související s nabídkovým řízením a závazkem veřejné služby	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Oznámení)

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

EVROPSKÁ KOMISE

VÝZVA K PŘEDKLÁDÁNÍ NÁVRHŮ – EACEA/32/10

Tempus IV – Reforma vysokoškolského vzdělávání prostřednictvím mezinárodní spolupráce vysokých škol

(2010/C 278/12)

1. Cíle a popis

Čtvrtá fáze programu Tempus zahrnuje období 2007–2013.

Celkovým cílem tohoto programu bude přispět k usnadnění spolupráce v oblasti vysokoškolského vzdělávání mezi členskými státy Evropské unie (EU) a partnerskými zeměmi, se kterými EU sousedí. Program zejména přispěje k podpoře dobrovolného sblížení s vývojem v oblasti vysokoškolského vzdělávání v EU, který vychází z Strategie Evropa 2020, Strategického rámce evropské spolupráce v oblasti vzdělávání a odborné přípravy („ET 2020“) a Boloňského procesu.

Účelem této výzvy k předkládání návrhů je podporovat mnohostrannou spolupráci mezi vysokoškolskými institucemi, orgány a organizacemi z členských států EU a partnerských zemí se zaměřením na reformu a modernizaci vysokoškolského vzdělávání.

Za správu této výzvy k předkládání návrhů odpovídá Agentura pro vzdělávání, kulturu a audiovizuální oblast (dále jen „agentura“), která jedná na základě pravomocí udělených Evropskou komisí (dále jen „Komise“).

2. Způsobilí žadatelé

Aby byli žadatelé způsobilí k udělení grantu, musí se jednat o právnické osoby („právní subjekty“) usazené po dobu delší pěti let v Evropské unii nebo v partnerských zemích programu Tempus.

Žadateli o Společné projekty musí být státem uznané veřejné nebo soukromé vysokoškolské instituce či sdružení, organizace nebo síť vysokoškolských institucí, které se věnují prosazování, zlepšování a reformě vysokoškolského vzdělávání.

Žadateli o Strukturální opatření musí být právnické subjekty, jak je výše stanoveno pro společné projekty, nebo vnitrostátní či mezinárodní organizace rektorů, pedagogů či studentů.

Programu Tempus se mohou jako partneři/společní příjemci účastnit instituce a organizace, počínaje vysokoškolskými institucemi a organizacemi přes neakademické instituce až po organizace, jako jsou nevládní organizace, společnosti, průmyslové závody a orgány veřejné správy.

Tyto instituce a organizace musí mít sídlo v těchto čtyřech skupinách způsobilých zemí:

- 27 členských států Evropské unie,
- 4 země regionu západního Balkánu: Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Srbsko, stejně jako Kosovo ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Pod záštitou Organizace spojených národů na základě rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1244 ze dne 10. června 1999.

- 17 zemí z oblastí, se kterými Evropská unie sousedí na jihu a východě: Alžírsko, Egypt, Izrael, Jordánsko, Libanon, Libye, Maroko, okupované palestinské území, Sýrie, Tunisko, Arménie, Azerbájdžán, Bělorusko, Gruzie, Moldavsko, Ruská federace a Ukrajina,
- 5 středoasijských republik: Kazachstán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Turkmenistán a Uzbekistán.

3. Způsobilé činnosti a doba trvání

Dva základní nástroje spolupráce v rámci této výzvy k předkládání návrhů programu Tempus jsou:

- Společné projekty: projekty s přístupem „zdola nahoru“ zaměřené na modernizaci a reformu na úrovni institucí (vysokých škol). Společné projekty jsou zaměřené na přenos znalostí mezi vysokými školami, organizacemi a institucemi z EU a partnerských zemí i mezi subjekty z partnerských zemí.
- Strukturální opatření: projekty, jejichž cílem je přispět k rozvoji a reformě systémů vysokoškolského vzdělávání v partnerských zemích, zvýšit jejich kvalitu a význam a zvýraznit jejich dobrovolné sbližování s vývojem v EU. Strukturální opatření se budou týkat zásahů, jejichž cílem bude podpořit strukturální reformy systémů vysokoškolského vzdělávání a rozvoje strategického rámce na vnitrostátní úrovni.

V rámci této výzvy k předkládání návrhů lze financovat vnitrostátní projekty a projekty zahrnující více zemí:

Vnitrostátní projekty musí vycházet z národních priorit stanovených v úzkém dialogu mezi delegacemi EU a příslušnými orgány v partnerských zemích.

- U vnitrostátních projektů musí návrhy předkládat seskupení institucí, jejichž členy jsou:
 - nejméně tři vysokoškolské instituce z partnerské země (v případě Černé Hory a Kosova bude vzhledem k malému rozsahu vysokoškolského sektoru stačit jedna vysoká škola),
 - nejméně tři vysokoškolské instituce z Evropské unie, každá z jiného členského státu Evropské unie.

Projekty zahrnující více zemí musí splňovat regionální priority, které vycházejí z politiky Evropské unie pro spolupráci s regiony partnerských zemí určené ve strategických dokumentech Evropské unie týkajících se sousedních zemí ⁽¹⁾, zemí připravujících se na přistoupení k Evropské unii ⁽²⁾ a zemí ve Střední Asii ⁽³⁾ a které jsou společné všem partnerským zemím v konkrétním regionu nebo se zabývají vnitrostátní prioritou, jež je společná každé ze zúčastněných partnerských zemí.

- U projektů zahrnujících více zemí musí návrhy předkládat seskupení institucí, jejichž členy jsou:
 - nejméně dvě vysokoškolské instituce z každé z partnerských zemí (nejméně dvou partnerských zemí) podílejících se na návrhu (s výjimkou Kosova a Černé Hory, kde je požadována pouze jedna vysokoškolská instituce z každé země),
 - nejméně tři vysokoškolské instituce, každá z jiného členského státu Evropské unie.

U strukturálních opatření je požadována další podmínka: jako partner/partneři se musí projektu strukturálních opatření účastnit ministerstvo/ministerstva zodpovědná za vysoké školství v partnerské zemi/partnerských zemích.

Maximální doba trvání projektů je 24 nebo 36 měsíců. Očekává se, že období způsobilosti nákladů započne dne 15. října 2011.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1638/2006 ze dne 24. října 2006 o obecných ustanoveních o zřízení evropského nástroje sousedství a partnerství; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf Evropský nástroj sousedství a partnerství, meziregionální program evropského nástroje sousedství a partnerství, strategický dokument 2007–2013 a indikativní program 2007–2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Nařízení Rady (ES) č. 1085/2006 ze dne 17. července 2006, kterým se zřizuje nástroj předvstupní pomoci (NPP); <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:210:0082:0093:CS:PDF> Nástroj předvstupní pomoci (NPP), víceletý orientační plánovací dokument (VOPD), 2008–2010, pro více příjemců; VOPD (2008–2010), ref. C(2008) 3585 ze dne 17. července 2008 http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ Evropská unie a Střední Asie: strategie pro nové partnerství; Rada Evropské unie, 31. května 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Kritéria přidělení

Způsobilé žádosti o společné projekty a strukturální opatření zhodnotí externí nezávislí znalci na základě těchto kritérií přidělení:

- jasnost a soudržnost cílů projektu; jejich význam pro reformy vysokého školství (Strategie Evropa 2020, Strategický rámec evropské spolupráce v oblasti vzdělávání a odborné přípravy („ET 2020“) a Boloňský proces) v instituci nebo systému partnerské země a prokázání dopadu projektu na tyto reformy (25 % celkového ohodnocení),
- kvalita partnerství (kvalifikace, uznávané odborné zkušenosti a schopnosti vyžadované pro uskutečnění všech aspektů pracovního programu, vhodné rozdělení úkolů, efektivní komunikace a spolupráce) (20 % celkového ohodnocení),
- kvalita obsahu projektů a používaná metodika, mimo jiné včetně vhodnosti výsledků projektu a souvisejících činností v souladu se záměrem a konkrétními cíli projektu, prokázaná kapacita pro logické a řádné plánování (logická rámcová matice a pracovní plán), očekávaná kontrola kvality, sledování a správa projektu (ukazatele a hodnotící kritéria) (25 % celkového ohodnocení),
- udržitelnost či trvalý dopad projektu na dané instituce, cílové skupiny a/nebo vysokoškolský systém, včetně šíření a využívání činností a výsledků projektu (15 % celkového ohodnocení),
- rozpočtová a nákladová účinnost včetně personálního plánování dodržujícího denní mzdové sazby, vhodného nákupu zařízení, účinného využívání období mobility, spravedlivého rozdělení rozpočtu, proveditelnosti akce v rámci daného rozpočtu (15 % celkového ohodnocení).

5. Rozpočet a výše grantů

Orientační rozpočet určený na spolufinancování projektů v rámci této výzvy k předkládání návrhů činí 48,7 milionu EUR.

Finanční příspěvek EU nesmí přesáhnout 90 % celkových způsobilých nákladů. Je nutné spolufinancování ve výši nejméně 10 % celkových způsobilých nákladů.

Minimální výše grantu pro společné projekty i strukturální opatření bude činit 500 000 EUR. Maximální výše grantu bude činit 1 500 000 EUR. Pro vnitrostátní projekty v případě Kosova a Černé Hory je minimální výše grantu pro oba typy projektů stanovena na 300 000 EUR.

6. Lhůta a předkládání návrhů

Žádosti o grant musí být vypracovány v angličtině, francouzštině nebo němčině pomocí elektronického formuláře, který je k tomuto účelu zvlášť určen a který bude k dispozici na internetové stránce agentury: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Řádně vyplněné elektronické žádosti o společné projekty a strukturální opatření musí být zaslány nejpozději do 15. února 2011, 12:00 hodin bruselského času.

Tento elektronický formulář je považován za originál. Avšak v zájmu jistoty jak žadatele, tak i agentury a za účelem předložení požadovaných doplňujících informací musí být agentuře zaslán poštou úplný tištěný exemplář podaného elektronického formuláře spolu s dalšími dokumenty (viz pokyny pro žadatele) do 15.2.2011 (rozhoduje datum poštovního razítka) na tuto adresu:

Education, Audiovisual and Culture Executive Agency
Tempus & Bilateral Cooperation with Industrialised Countries
Call for Proposal EACEA/32/10
Office: BOUR 2/17
Avenue du Bourget 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Žádosti zaslané faxem nebo e-mailem nebudou přijaty.

7. Další informace

Žádosti musí splňovat ustanovení uvedené v dokumentech Pokyny pro žadatele a Výzva k předkládání návrhů EACEA/32/10, musí být podány na formuláři žádosti určeném k tomuto účelu a musí obsahovat příslušné přílohy. Tyto dokumenty jsou k dispozici na internetu na této adrese:

<http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Výzva k vyjádření zájmu pro operační program ESPON 2013

(2010/C 278/13)

V souvislosti s programem ESPON 2013 bude dne 23. listopadu 2010 vyhlášena výzva k vyjádření zájmu o „Knowledge Support System“ (KSS).

Více informací najdete na stránkách <http://www.espon.eu>

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

EVROPSKÁ KOMISE

Předběžné oznámení o spojení podniků

(Věc COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH)

Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 278/14)

1. Komise dne 1. října 2010 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 a na základě postoupení podle čl. 4 odst. 5 nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾, kterým podniky Alstom Holdings („Alstom“, Francie) a Russian Railways („RZD“, Rusko) a Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited a Mafrido Trading Limited (společně „kyperské společnosti“, Kypr) získávají ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení ES o spojování nákupem akcií společnou kontrolu nad podnikem CJSC Transmashholding („TMH“, Rusko).

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

- podniku Alstom: skupina společností, která celosvětově podniká zejména ve výrobě zařízení a poskytování služeb v oblasti výroby a přenosu elektrické energie a železniční dopravy,
- podniku RZD: železniční společnost ve vlastnictví státu, jež provozuje železniční dopravu v Rusku a v některých státech SNS,
- kyperských společností: finanční investiční společnosti, jejichž činnost spočívá pouze v nepřímém držení akcií podniku TMH,
- podniku TMH: výrobce lokomotiv a zařízení pro železnice, který podniká hlavně v Rusku a v některých státech EHP.

3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) o spojování. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno. V souladu se sdělením Komise o zjednodušeném postupu ohledně některých spojování podle nařízení (ES) o spojování⁽²⁾ je třeba uvést, že tato věc může být posouzena podle postupu stanoveného sdělením.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (+32 22964301), e-mailem na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu či poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské Komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1 („nařízení ES o spojování“).

⁽²⁾ Úř. věst. C 56, 5.3.2005, s. 32 („sdělení o zjednodušeném postupu“).

JINÉ AKTY

EVROPSKÁ KOMISE

**Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009
(2010/C 278/15)**

Podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ⁽¹⁾ se žádost o uznání tradičního výrazu zveřejní v řadě C Úředního věstníku, aby byly o existenci žádosti informovány třetí strany a aby tyto měly možnost vznést námitku proti uznání a ochraně tradičního výrazu, o které byla žádost podána.

**ZVEŘEJNĚNÍ ŽÁDOSTI O UZNÁNÍ TRADIČNÍHO VÝRAZU PODLE ČLÁNKU 33 NAŘÍZENÍ KOMISE (ES)
č. 607/2009**

Datum přijetí 22.6.2010

Počet stran 18

Jazyk žádosti anglický

Číslo spisu TDT-US-N0023

Žadatel: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Označení: SUR LIE

— Tradiční výraz podle čl. 118u odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1234/2007

Jazyk:

— Ustanovení čl. 31 odst. 1 písm. b) nařízení Komise (ES) č. 607/2009

Seznam chráněných označení původu nebo zeměpisných označení:

— Chráněná označení původu

Druhy výrobků z révy vinné:

— Víno, šumivé víno (příloha XIb nařízení Rady (ES) č. 1234/2007)

Definice:

— Po hlavním kvašení víno zraje na kalech.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 193, 24.7.2009, s. 60.

Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009
(2010/C 278/16)

Podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ⁽¹⁾ se žádost o uznání tradičního výrazu zveřejní v řadě C Úředního věstníku, aby byly o existenci žádosti informovány třetí strany a aby tyto měly možnost vznést námitku proti uznání a ochraně tradičního výrazu, o které byla žádost podána.

ZVEŘEJNĚNÍ ŽÁDOSTI O UZNÁNÍ TRADIČNÍHO VÝRAZU PODLE ČLÁNKU 33 NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 607/2009

Datum přijetí 22.6.2010

Počet stran 16

Jazyk žádosti anglický

Číslo spisu TDT-US-N0024

Žadatel: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Označení: TAWNY

— Tradiční výraz podle čl. 118u odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1234/2007

Jazyk:

— Ustanovení čl. 31 odst. 1 písm. b) nařízení Komise (ES) č. 607/2009

Seznam chráněných označení původu nebo zeměpisných označení:

— Chráněná označení původu

Druhy výrobků z révy vinné:

— Likérové víno (příloha XIb nařízení Rady (ES) č. 1234/2007)

Definice:

— Výrazem „tawny“ se označuje druh alkoholizovaného vína ze Spojených států, které před stáčením do lahví zraje. Při stáčení má víno červenozlatý nebo zlatohnědý („tawny“) odstín. Vína tohoto druhu by měla mít vlastnosti dané pečlivě vedeným zráním a vyznačovat se „vyzrálým“ ovocným charakterem spíše než charakterem „čerstvého“ ovoce. Řada z nich však má čerstvý, výrazný „ovocný“ charakter, kterým se vyznačuje mladší víno. Toto víno se obvykle sceluje z více ročníků, může zrát v dubových nádobách a optimálního stáří dosahuje před prodejem. Alkoholizace musí být provedena hroznovým destilátem.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 193, 24.7.2009, s. 60.

Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009
(2010/C 278/17)

Podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ⁽¹⁾ se žádost o uznání tradičního výrazu zveřejní v řadě C Úředního věstníku, aby byly o existenci žádosti informovány třetí strany a aby tyto měly možnost vznést námitku proti uznání a ochraně tradičního výrazu, o které byla žádost podána.

ZVEŘEJNĚNÍ ŽÁDOSTI O UZNÁNÍ TRADIČNÍHO VÝRAZU PODLE ČLÁNKU 33 NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 607/2009

Datum přijetí 22.6.2010

Počet stran 16

Jazyk žádosti anglický

Číslo spisu TDT-US-N0025

Žadatel: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Označení: VINTAGE

— Tradiční výraz podle čl. 118u odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1234/2007

Jazyk:

— Ustanovení čl. 31 odst. 1 písm. b) nařízení Komise (ES) č. 607/2009

Seznam chráněných označení původu nebo zeměpisných označení:

— Chráněná označení původu

Druhy výrobků z révy vinné:

— Víno, likérové víno (příloha XIb nařízení Rady (ES) č. 1234/2007)

Definice:

— Výrazem „Vintage“, ať už jednoslovným nebo ve spojení jako „Vintage Character“, se označuje druh vína ze Spojených států, které se z 85 % vyrábí z jednoho ročníku sklizně a na jehož etiketě je tento ročník uveden. V případě alkoholizovaného vína ze Spojených států se rovněž obecně jedná o víno, které se vyznačuje relativně dlouhou dobou zrání v lahvích, tmavou barvou a plnou a jemnou chutí. Toto alkoholizované víno ze Spojených států navíc obvykle získává lepší kvalitu zráním nebo uložením ve sklepech. Alkoholizace musí být provedena hroznovým destilátem.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 193, 24.7.2009, s. 60.

Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009
(2010/C 278/18)

Podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ⁽¹⁾ se žádost o uznání tradičního výrazu zveřejní v řadě C Úředního věstníku, aby byly o existenci žádosti informovány třetí strany a aby tyto měly možnost vznést námitku proti uznání a ochraně tradičního výrazu, o které byla žádost podána.

ZVEŘEJNĚNÍ ŽÁDOSTI O UZNÁNÍ TRADIČNÍHO VÝRAZU PODLE ČLÁNKU 33 NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 607/2009

Datum přijetí 22.6.2010

Počet stran 15

Jazyk žádosti anglický

Číslo spisu TDT-US-N0026

Žadatel: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Označení: VINTAGE CHARACTER

— Tradiční výraz podle čl. 118u odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1234/2007

Jazyk:

— Ustanovení čl. 31 odst. 1 písm. b) nařízení Komise (ES) č. 607/2009

Seznam chráněných označení původu nebo zeměpisných označení:

— Chráněná označení původu

Druhy výrobků z révy vinné:

— Víno, likérové víno (příloha XIb nařízení Rady (ES) č. 1234/2007)

Definice:

— Výrazem „Vintage“, ať už jednoslovným nebo ve spojení jako „Vintage Character“, se označuje druh vína ze Spojených států, které se z 85 % vyrábí z jednoho ročníku sklizně a na jehož etiketě je tento ročník uveden. V případě alkoholizovaného vína ze Spojených států se rovněž obecně jedná o víno, které se vyznačuje relativně dlouhou dobou zrání v lahvích, tmavou barvou a plnou a jemnou chutí. Toto alkoholizované víno ze Spojených států navíc obvykle získává lepší kvalitu zráním nebo uložením ve sklepech. Alkoholizace musí být provedena hroznovým destilátem.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 193, 24.7.2009, s. 60.

STÁTNÍ PODPORA – ITALSKÁ REPUBLIKA**Státní podpora C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl****Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU****(Text s významem pro EHP)**

(2010/C 278/19)

Dopisem ze dne 20. července 2010, uvedeným v závazném jazykovém znění na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Italské republice své rozhodnutí zahájit ve věci výše uvedeného opatření řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k opatření, kvůli němuž Komise řízení zahajuje, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Tyto připomínky budou sděleny Italské republice. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

I. POSTUP

Dne 26. května 2009 oznámily italské orgány podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie částečné financování výstavby intermodálního (železničního) terminálu v provincii Trento z veřejných zdrojů.

II. POPIS OPATŘENÍ, KVŮLI KTERÉMU KOMISE ZAHAJUJE ŘÍZENÍ

Oznámené opatření se týká částečného financování z veřejných zdrojů, a to výstavby intermodálního terminálu v průmyslové zóně Lavis, určeného především pro železniční přepravu kapalných paliv. Hlavním cílem opatření je podpořit železniční nákladní dopravu v provincii Trento tím, že bude vytvořena adekvátní železniční síť. Záměrem opatření je také přispět k ochraně životního prostředí přesunem nákladní dopravy ze silnic na železnici.

Autonomní provincie Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, obec Lavis, PO Trasporti Srl a Firmin Srl uzavřely rámcovou dohodu, v níž byly stanoveny povinnosti každé ze stran ohledně výstavby terminálu. Stavební práce začaly v roce 2003 a terminál byl uveden do provozu v roce 2009.

Italské orgány mají v úmyslu pokrýt prostřednictvím financování z veřejných zdrojů část investičních nákladů vzniklých společnosti Firmin Srl. Společnost působí na trhu distributorů kapalných ropných produktů užívaných jako pohonné hmoty nebo topný olej. Kromě toho také pro třetí strany instaluje

a provádí údržbu zařízení a vybavení pro distribuci paliv a poskytuje asistenční služby za účelem získání oprávnění a licencí.

III. HODNOCENÍ

Komise se rozhodla zahájit ve věci oznámeného opatření formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

Italské orgány dosud nepředložily dostatečné důvody, které by vedly k závěru, že zmíněná podpora má motivační účinek.

Italské orgány tvrdí, že stavební práce začaly dne 29. dubna 2003 a že společnost Firmin zažádala o financování projektu před jejich započatím. Dále prohlašují, že již v době před začátkem stavebních prací proběhly mezi potenciálním příjemcem podpory a orgány veřejné správy rozhovory o možnosti financování z veřejných zdrojů. Uvádějí také, že smlouvy, jež potenciální příjemce podpory uzavřel s bankou za účelem krytí investičních nákladů, zmiňují možnost, že společnosti Firmin bude poskytnuta podpora, a upravují postup splácení úvěru pro případ, že společnost bude podporu z veřejných zdrojů čerpat. Avšak vzhledem k tomu, že výše uvedené jasně neprokazuje, že by se orgány provincie *ex ante* zavázaly zmíněnou podporu poskytnout, ani výslovně nestanovuje, že kdyby nebylo možné podpory, banka by nebyla společností úvěr udělila, má Komise v této fázi za to, že tvrzení italských orgánů o motivačním účinku podpory nemůže být pokládáno za přesvědčivé.

Italské orgány také neposkytly dostatečné informace, které by umožnily určit výši podpory, jež bude společností Firmin skutečně poskytnuta. Komise nemůže v tuto chvíli především vyloučit, že investice uskutečněné společností Rete Ferroviaria Italiana SpA a samotnými orgány provincie v souladu s rámcovou dohodou obsahují prvky podpory ve prospěch společnosti Firmin. Italské orgány dostatečně nezdůvodnily to, že by v tomto případě byla použitelná zásada investora v tržním hospodářství. Bez těchto informací není Komise schopna posoudit výši podpory ani její intenzitu.

ZNĚNÍ DOPISU

„La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ⁽¹⁾.

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 26 maggio 2009 le autorità italiane, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), hanno notificato il finanziamento pubblico parziale della costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. La notifica è stata protocollata con il numero N 315/09.
- (2) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla misura notificata, precisamente: il 29 giugno 2009, l'11 settembre 2009, il 9 novembre 2009, il 28 gennaio 2010, il 12 marzo 2010 e il 20 maggio 2010. Le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste il 29 luglio 2009, il 15 ottobre 2009, il 15 dicembre 2009, il 24 febbraio 2010, il 23 marzo 2010 e il 29 giugno 2010.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

- (3) L'obiettivo principale della misura è incoraggiare il trasporto ferroviario di merci nella provincia di Trento mediante la realizzazione di un'adeguata rete ferroviaria. La misura intende anche ottenere benefici ambientali derivanti dal trasferimento del traffico merci dal trasporto stradale a quello ferroviario.

2.2. Descrizione dettagliata della misura

- (4) Gli investimenti riguardano la costruzione di un terminal intermodale nella zona industriale di Lavis, destinato principalmente al trasporto ferroviario di carburanti liquidi. Il progetto intende collegare la stazione ferroviaria di Lavis a un deposito fiscale situato nella zona industriale della regione. I lavori di costruzione comprendevano:

a) un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale; e

⁽¹⁾ A decorrere dal 1° dicembre 2009, gli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE diventano, rispettivamente, gli articoli 93, 107 e 108 del TFUE, ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 93, 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE.

b) tre binari tronchi, di cui due attrezzati con alti standard di sicurezza e dedicati allo scarico di prodotti petroliferi. Il terzo binario ferroviario può essere utilizzato per operazioni di carico e scarico di tutte le alte merci.

- (5) La Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, il Comune di Lavis, le società PO Trasporti Srl e Firmin Srl (di seguito "il beneficiario" o "Firmin") hanno stipulato un accordo quadro che stabilisce gli obblighi assunti dalle parti per la costruzione del terminal.

- (6) Rete Ferroviaria Italiana SpA si impegnava a:

a) mettere a disposizione a titolo gratuito per nove anni, rinnovabili, l'area di sua proprietà occorrente, in aggiunta a quella privata, per formare la sede del binario di raccordo;

b) realizzare gli impianti necessari alla gestione in sicurezza dell'ingresso ed uscita dei treni dalla linea, compresi 400 metri circa di elettrificazione del binario di adduzione al piazzale raccordato.

- (7) I costi totali relativi agli investimenti sostenuti da Rete Ferroviaria Italiana SpA ammontavano a 380 000 EUR.

- (8) Secondo l'accordo quadro, la Provincia si impegnava a progettare e a realizzare:

a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;

b) tre binari tronchi;

c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;

d) la pavimentazione per l'area dei due binari tronchi destinati allo scarico di prodotti petroliferi, con relativi scarichi da posizionare fino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese);

e) la pavimentazione per l'intera area ad est del terzo binario, idonea a sopportare i sovraccarichi delle gru gommate usate per il trasferimento di contenitori da 40 tonnellate e da posizionare vicino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese), il tutto per rendere disponibile il piazzale, oltre che per le tratte per gli oli minerali, anche per ulteriori trasporti ferroviari di merci di aziende insediate in zona Lavis;

f) le canalizzazioni per passare i cavi elettrici su disegno di Firmin (che li acquisterà e li metterà in opera a sue spese);

g) le canalizzazioni per l'impianto antincendio su disegno di Firmin (tubazioni ed idranti e messa in opera a sue spese).

- (9) Il Comune di Lavis si impegna principalmente ad assicurare la conformità dell'opera con il proprio strumento di programmazione territoriale.
- (10) Secondo l'accordo quadro, Firmin si impegna principalmente a:
- a) acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
 - b) sottoscrivere con la Provincia un atto costitutivo di un diritto di superficie sul terreno in questione per la durata di anni 40 senza corresponsione di alcuna indennità;
 - c) convenire ogni anno con la Provincia il volume del traffico sia per il carico/scarico dei carri merce, che per il trasbordo, attraverso area fiscale, dei prodotti petroliferi, applicando una tariffa concordata, annualmente con la stessa Provincia;
 - d) costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
 - i) sala pompe;
 - ii) tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
 - iii) tubazioni, valvole, manichette e quanto necessario per lo scarico dei prodotti petroliferi dalle ferro cisterne sino alla sala pompe e per gestire lo scalo ferroviario;
 - iv) fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
 - v) i necessari impianti di depurazione;
 - vi) impianto antincendio sull'intero scalo;
 - e) in caso di dismissione degli impianti di cui alla convenzione al termine della durata quarantennale del diritto di superficie, ad eseguire a propria cura e spese gli interventi di bonifica o comunque le opere idonee a consentire un utilizzo ed una funzionalità delle aree interessate;
 - f) gestire e mantenere a proprie spese lo scalo per un periodo di 40 anni.
- (11) PO Trasporti Srl ⁽²⁾ possiede il deposito fiscale di cui al precedente punto 4. In base all'accordo quadro, essa si impegna ad assicurare e a mantenere per almeno 40 anni un'adeguata capacità di deposito per prodotti petroliferi per riscaldamento, pari a 1 000 m³.

⁽²⁾ Dal 31 dicembre 2008 Firmin Srl ha rilevato PO Trasporti Srl.

- (12) La seguente tabella sintetizza gli investimenti realizzati da Firmin sulla base degli impegni sopra elencati:

Investimenti	Costo (in EUR)
Acquisto del terreno	2 628 926
Altri investimenti (sala pompe, impianti di depurazione, impianto antincendio, impianto elettrico, impianto di sicurezza)	2 287 673
Spese tecniche	220 000

- (13) Il finanziamento del progetto è stato principalmente assicurato da Firmin mediante tre prestiti bancari, privi di garanzie privilegiate o di altri vantaggi, dei seguenti importi:
- a) prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
 - b) prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
 - c) prestito di 1 000 000 EUR contratto il 15 maggio 2008.
- (14) Nel febbraio 2008 la Provincia ha accordato a Firmin un contributo pubblico supplementare di 200 000 EUR come aiuto "de minimis".
- (15) I lavori di costruzione hanno avuto inizio nel 2003 e il terminal è diventato operativo nel 2009. Le autorità italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario.
- (16) Le autorità italiane hanno precisato che i lavori sono cominciati successivamente alla presentazione della domanda di finanziamento di Firmin alla Provincia.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

- (17) L'aiuto è erogato direttamente dal bilancio della Provincia di Trento.

2.4. Base giuridica

- (18) Il quadro normativo nazionale per il finanziamento pubblico comprende:
- a) la legge n. 6/99 della Provincia di Trento;
 - b) criteri e modalità per l'applicazione della legge.
- (19) L'aiuto è stato notificato sulla base della legge n. 6/99 della Provincia di Trento. Le misure ivi stabilite sono state precedentemente approvate dalla Commissione nel 2000 ⁽³⁾. Il settore dei trasporti era originariamente escluso dal campo di applicazione della legge n. 6/99. Tuttavia, conformemente ai criteri e alle modalità per l'applicazione della legge adottati successivamente nell'ottobre 2003, una

⁽³⁾ Decisione della Commissione relativa al caso N 42/00 — Misure a sostegno dell'economia e dell'imprenditorialità locale (Provincia autonoma di Trento), GU C 272 del 23.9.2000.

misura nel settore dei trasporti poteva essere ammissibile agli aiuti concessi nell'ambito della legge n. 6/99 solamente se ritenuta in grado di soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del TFUE. I criteri e le modalità per l'applicazione della legge stabiliscono che tali aiuti devono essere notificati individualmente alla Commissione europea.

2.5. Beneficiario

- (20) Firmin opera sul mercato della distribuzione di prodotti petroliferi liquidi destinati all'autotrazione e al riscaldamento ⁽⁴⁾. La società si occupa inoltre dell'installazione e della manutenzione di impianti e di attrezzature per la distribuzione di carburanti per conto di terzi, compreso il servizio di assistenza per l'ottenimento delle autorizzazioni e licenze.
- (21) Le autorità italiane hanno confermato che il beneficiario può essere definito PMI a norma delle disposizioni contenute nella Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese ⁽⁵⁾.
- (22) Firmin ha ottenuto il diritto di gestire il terminal per 40 anni.
- (23) Secondo l'accordo quadro, l'accesso al terminal è concesso alle seguenti condizioni:
- a) per le operazioni intercorrenti fra la Provincia e Firmin, l'accesso e l'uso del terminal è consentito a titolo gratuito;
 - b) per quanto riguarda i terzi, l'accesso è consentito previa applicazione delle tariffe fissate dall'accordo quadro; le tariffe sono riesaminate annualmente da Firmin e dalla Provincia e non sono discriminatorie.
- (24) Le autorità italiane affermano che, sebbene l'accordo quadro stabilisca l'applicazione di una tariffa concordata annualmente con la Provincia, l'accesso al terminal è stato concesso gratuitamente a tutti gli utilizzatori potenziali, cioè sia al beneficiario che ai terzi. Le autorità italiane si sono inoltre impegnate a mantenere l'accesso non discriminatorio in futuro e a modificare l'accordo quadro di conseguenza.
- (25) Tuttavia, secondo le autorità italiane, soltanto Firmin ha finora utilizzato i due binari tronchi attrezzati con alti standard di sicurezza, sebbene fosse stato garantito un accesso libero e non discriminatorio ad essi.

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

- (26) Lo stanziamento notificato della misura ammonta a 1 718 556 EUR, equivalente al 30 % circa dei costi relativi agli investimenti di Firmin. L'aiuto sarà concesso come sovvenzione diretta agli investimenti e versato in cinque rate annue di 347 711 EUR. L'erogazione dell'aiuto è subordinata all'autorizzazione della Commissione Europea.

⁽⁴⁾ Carburanti liquidi come gasoli, benzine, prodotti per l'aviazione come avgas e jet, prodotti per l'industria, oli combustibili densi e fluidi, bitumi, nonché oli lubrificanti SHELL, MOBIL, Q8.

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

- (27) L'aiuto non può essere cumulato con aiuti di Stato ricevuti da altre fonti.

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (28) Nonostante il fatto che al momento della notifica dell'aiuto pubblico in questione i lavori di costruzione fossero completati e il terminal fosse in funzione, le autorità italiane affermano che l'aiuto ha un effetto di incentivazione in quanto il beneficiario non avrebbe realizzato gli investimenti in mancanza dell'aiuto.
- (29) Le autorità italiane sostengono pertanto che, conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato ⁽⁶⁾ (di seguito "il regolamento generale di esenzione per categoria"), affinché una misura di aiuto abbia un effetto di incentivazione è necessario che il richiedente abbia almeno presentato domanda di finanziamento prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto. Fondamentalmente le autorità italiane ritengono che l'effetto di incentivazione dell'aiuto nel caso di specie non sia contestabile nella misura in cui questa condizione è osservata.
- (30) Le autorità italiane sostengono inoltre che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico e pertanto Firmin aveva ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione. In particolare le autorità italiane affermano che i contratti di prestito citati al punto 13 menzionano esplicitamente la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico.
- (31) Le autorità sostengono pertanto che la firma dell'accordo quadro e la decisione del beneficiario di contrarre i prestiti per coprire i costi relativi agli investimenti costituiscano motivi sufficienti per giustificare le legittime aspettative di Firmin di ottenere il finanziamento pubblico in questione.
- (32) In conclusione, le autorità Italiane affermano che Firmin non avrebbe realizzato gli investimenti in mancanza dell'aiuto. In tal senso, Firmin non avrebbe contratto i prestiti per coprire il proprio contributo al progetto se non avesse saputo di ricevere il finanziamento pubblico in questione.
- (33) Le autorità italiane sostengono inoltre che la Commissione ha ribadito più volte la necessità di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, in particolare in modalità di trasporto rispettose dell'ambiente come la ferrovia. Esse aggiungono altresì che, conformemente alla prassi della Commissione per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, possono essere accettate intensità di aiuto fino al 50 %.

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

- (34) La misura notificata riguarda il finanziamento parziale da parte della Provincia delle spese sostenute dal beneficiario per la costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. Inoltre, la Commissione ritiene che gli investimenti realizzati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA, parti contraenti dell'accordo quadro per la costruzione del terminal, possano anch'essi implicare elementi di aiuto.
- (35) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono "incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".
- (36) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare il sostegno finanziario deve:
- a) essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - b) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
 - d) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (37) Risorse statali e imputabilità: poiché la misura notificata prevede la concessione di finanziamenti al beneficiario da parte della Provincia di Trento, la stessa è finanziata direttamente dalle autorità pubbliche. Essa comporta pertanto l'uso di risorse statali ed è imputabile allo Stato. La misura notificata prevede, inoltre, un finanziamento da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA. La Commissione osserva che questa impresa è interamente di proprietà dello Stato italiano e le sue risorse rappresentano quindi risorse statali. Il fatto che Rete Ferroviaria Italiana SpA abbia firmato l'accordo quadro in concomitanza con le autorità pubbliche indica che l'utilizzo delle sue risorse è imputabile allo Stato.
- (38) Vantaggio economico selettivo: il finanziamento pubblico notificato è destinato ad un'unica impresa ed ha pertanto carattere selettivo. Questo sostegno finanziario dovrebbe coprire una parte dei costi di costruzione del terminal sostenuti dal beneficiario, la cui situazione finanziaria globale risulterà migliorata.
- (39) Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi: allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽⁷⁾. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁽⁸⁾. Nel caso di specie, la misura notificata rafforza la posizione dell'impresa beneficiaria nei confronti di altre imprese che effettuano scambi all'interno dell'Unione.
- (40) Non è necessario che l'impresa beneficiaria stessa partecipi agli scambi interni all'Unione. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto a un'impresa, l'attività sul mercato nazionale può essere mantenuta o incrementata, con la conseguente diminuzione delle possibilità per le imprese con sede in altri Stati membri di penetrare nel mercato di tale Stato membro⁽⁹⁾. Inoltre, il rafforzamento di un'impresa che fino a quel momento non partecipava a scambi all'interno dell'Unione può porla nella condizione di penetrare nel mercato di un altro Stato membro.
- (41) Dato che l'accesso al mercato del trasporto su strada è completamente liberalizzato⁽¹⁰⁾, un finanziamento pubblico che può favorire la ferrovia rispetto alla strada può incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Inoltre, la direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽¹¹⁾, ha liberalizzato il trasporto ferroviario internazionale di merci dal 1° gennaio 2006 e tutti gli altri servizi di trasporto ferroviario di merci dal 1° gennaio 2007. Ne consegue che il regime incide sugli scambi nell'UE e falsa la concorrenza sul mercato interno.
- (42) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, in questa fase la Commissione ritiene che la misura notificata sembra comportare aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, a livello del gestore dell'infrastruttura.
- (43) Inoltre, in base alle informazioni disponibili, la Commissione non può escludere in questa fase che gli investimenti realizzati da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia stessa conformemente all'accordo quadro comportino elementi di aiuto a favore di Firmin. Le autorità italiane non hanno fornito giustificazioni circa l'applicabilità al presente caso del principio dell'investitore in un'economia di mercato.

⁽⁷⁾ Cfr. in particolare la causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1980, pag. 2671, punto 11; causa C-53/00, Ferring, Racc. 2001, pag. I-9067, punto 21; causa C-372/97, Italia contro Commissione, Racc. 2004, pag. I-3679, punto 44.

⁽⁸⁾ Cfr. la causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest contro Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.

⁽⁹⁾ Cfr. a questo riguardo la causa C-310/99, Italia contro Commissione, Racc. 2002, pag. I-2289, punto 84.

⁽¹⁰⁾ Regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, GU L 279 del 12.11.1993.

⁽¹¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

- (44) La Commissione in passato ha valutato tali aiuti di Stato direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE⁽¹²⁾ e, a seguito della sentenza della Corte nella causa Altmark che ha impedito l'utilizzo diretto dell'articolo 93 del TFUE, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE (per i terminal intermodali)⁽¹³⁾ e sulla base dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CEE) n. 1107/70 (per i raccordi ferroviari)⁽¹⁴⁾.
- (45) Nella costante prassi decisionale è stato ritenuto che tali aiuti sono compatibili con il mercato interno se sono soddisfatte le condizioni seguenti:
- l'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune,
 - l'aiuto è necessario e in particolare ha un effetto di incentivazione,
 - l'aiuto è proporzionale,
 - l'accesso all'infrastruttura in questione è aperto a tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria,
 - l'aiuto non causa distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune.
- (46) In questa fase la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, per i motivi illustrati di seguito.

4.1.2.1. *Compatibilità basata sull'articolo 93 del TFUE*

- (47) I criteri e modalità per l'applicazione della legge sulla base dei quali è concesso l'aiuto fanno riferimento all'articolo

⁽¹²⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 31 gennaio 2001 relativa al caso N 597/00, GU C 102 del 31.3.2001; decisione della Commissione del 14 settembre 2001 relativa al caso N 208/00, GU C 315 del 4.1.2000; decisione della Commissione del 15 novembre 2000 relativa al caso N 755/99, GU C 71 del 3.3.2001; decisione della Commissione dell'11 novembre 2001 relativa al caso N 550/01, GU C 24 del 26.1.2002.

⁽¹³⁾ Cfr. la decisione della Commissione dell'11 febbraio 2009, relativa al caso N 651/08 riguardante il finanziamento di un terminal container intermodale, GU C 60 del 14.3.2009.

⁽¹⁴⁾ Cfr. la decisione del 10 settembre 2009, relativa al caso N 184/09 riguardante un finanziamento per la costruzione, l'estensione e la riattivazione di binari privati per incrementare il traffico merci per ferrovia, GU C 246 del 14.10.2009; decisione della Commissione del 19 giugno 2002 relativa al caso N 643/01 — Programma di aiuto per lo sviluppo di binari ferroviari secondari, GU C 178 del 26.7.2002; decisione della Commissione del 29 gennaio 2007 relativa al caso N 707/06 riguardante lo sviluppo di raccordi ferroviari privati per promuovere il trasferimento modale dal trasporto stradale a quello ferroviario, GU C 137 del 21.6.2007; decisione della Commissione del 18 settembre 2002 relativa al caso N 308/02 — Concessione di sovvenzioni per promuovere investimenti per l'acquisizione, il mantenimento, la costruzione e lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie nel Land della Sassonia-Anhalt, GU C 277 del 14.11.2002; decisione della Commissione del 30 luglio 2007 relativa al caso N 95/07 riguardante la promozione del trasferimento modale dalla strada verso la ferrovia, GU C 238 del 10.10.2007; decisione della Commissione del 6 ottobre 2004 relativa al caso N 170/04 — Orientamenti relativi al sostegno finanziario alla costruzione, all'estensione e alla riattivazione di raccordi ferroviari privati, GU C 125 del 24.5.2005.

93 del TFUE come eventuale base giuridica per la valutazione della compatibilità dell'aiuto.

- (48) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che "sono compatibili con i Trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti".
- (49) La sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (di seguito "le linee guida sugli aiuti alle ferrovie")⁽¹⁵⁾ fornisce altre indicazioni relative alla compatibilità di aiuti concessi a imprese ferroviarie che sono necessari per il coordinamento dei trasporti. Le linee guida sugli aiuti alle ferrovie si applicano esclusivamente ai finanziamenti pubblici concessi a imprese ferroviarie. Inoltre, secondo le linee guida, gli aiuti concessi per soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti possono assumere solamente le forme stabilite al punto 98 di dette linee guida. Di conseguenza la Commissione ritiene che le linee guida sugli aiuti alle ferrovie non possano applicarsi alla misura in questione.
- (50) L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007⁽¹⁶⁾ afferma:

"Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

- a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;
- b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto."

- (51) Nessuno di questi due esempi sembra essere applicabile al caso di specie. Per quanto riguarda il primo esempio, la Commissione osserva che, secondo le informazioni fornite dalle autorità Italiane, Firmin non deve sostenere nessuna spesa relativa all'infrastruttura che sembra essere finanziata interamente da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia. Il secondo esempio si riferisce unicamente alla ricerca e sviluppo.

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

- (52) Per quanto riguarda un'autorizzazione accordata direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE, si applicano i principi generali di cui al precedente punto 45. In questa fase la Commissione nutre in proposito i dubbi illustrati di seguito.

Contributo a un obiettivo di interesse comune

- (53) L'UE ha perseguito una politica volta a ottenere un trasporto intermodale equilibrato allo scopo di operare un trasferimento modale dal trasporto merci su strada verso una modalità di trasporto più rispettosa dell'ambiente. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti (emendato nel 2006) incoraggia l'uso della ferrovia affinché diventi un'alternativa competitiva rispetto al trasporto stradale. A tal proposito le autorità Italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario. La Commissione rileva pertanto che la misura in questione può contribuire a un trasporto intermodale più equilibrato e rispettoso dell'ambiente ma invita le autorità Italiane a comprovare ulteriormente tale affermazione.

Necessità dell'aiuto

- (54) La Commissione ha ribadito recentemente⁽¹⁷⁾ la necessità di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, in particolare in modalità di trasporto rispettose dell'ambiente come la ferrovia.
- (55) La Commissione ritiene che per tali infrastrutture sia normalmente necessario l'intervento statale poiché le forze del mercato non sono disposte a fornire l'infrastruttura necessaria su base puramente commerciale⁽¹⁸⁾.
- (56) Nel presente caso, tuttavia, in questa fase la Commissione dubita circa il fatto che il terminal non sarebbe stato costruito anche in mancanza di aiuto. Tali dubbi sono precisati nella sezione seguente.

Effetto di incentivazione

- (57) La Commissione deve stabilire se l'aiuto a Firmin ha un effetto di incentivazione, cioè se Firmin non avrebbe realizzato la misura in mancanza di aiuto⁽¹⁹⁾. L'aiuto deve indurre il beneficiario a cambiare il suo comportamento in modo tale da raggiungere l'obiettivo. La Commissione ritiene che questa condizione non sia rispettata quando gli aiuti non sono necessari perché il beneficiario realizzerebbe l'obiettivo anche in assenza di aiuto.
- (58) La domanda di finanziamento pubblico, ai sensi della legge provinciale n. 6/1999 della Provincia autonoma di Trento,

è del 16 aprile 2003. I lavori sono iniziati il 29 aprile 2003. Ne consegue che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento del progetto prima dell'avvio dei lavori.

- (59) La Commissione deve valutare se il comportamento di Firmin sia stato influenzato dalla prospettiva di ricevere l'aiuto. In altre parole, deve essere dimostrato che Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento in mancanza di tale aiuto.
- (60) Le autorità Italiane sostengono che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico.
- (61) Le autorità Italiane affermano inoltre che i contratti di prestito bancario menzionano la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico. Tuttavia, tale menzione nel contratto di prestito non fornisce indicazioni chiare riguardo all'impegno preventivamente assunto dalla Provincia di concedere tale aiuto né costituisce una disposizione esplicita attestante che la banca non avrebbe effettivamente concesso il prestito in mancanza dell'aiuto. La Commissione ritiene che questo argomento non sia di per sé sufficiente a giustificare le aspettative legittime relative alla concessione dell'aiuto.
- (62) La Commissione rileva altresì che, in base ai documenti allegati alla notifica, le norme di applicazione sono state adottate solamente nell'ottobre 2003, cioè dopo che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento pubblico. Poiché il settore dei trasporti era esplicitamente escluso dal campo di applicazione della legge originale, la Commissione dubita in questa fase che, al momento della presentazione della domanda, Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento anche in mancanza di aiuto.
- (63) Pertanto in questa fase la Commissione dubita circa l'effetto di incentivazione dell'aiuto.

Proporzionalità dell'aiuto

- (64) È costante prassi decisionale della Commissione considerare che, per essere proporzionati, gli aiuti di Stato per i terminal intermodali non devono avere un'intensità superiore al 50 %⁽²⁰⁾.
- (65) Nel caso di specie, le autorità Italiane affermano che l'intensità di aiuto è del 30 % (si veda il punto 2.6).
- (66) Le autorità Italiane, tuttavia, non hanno fornito informazioni sufficienti per determinare l'importo dell'aiuto effettivamente concesso a Firmin. A tal riguardo, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può stabilire chiaramente l'importo totale dei costi relativi agli investimenti sostenuti dalla Provincia. Gli investimenti effettuati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA potrebbero anch'essi implicare elementi di aiuto. Le autorità Italiane non hanno presentato argomentazioni per

⁽¹⁷⁾ Comunicazione "Un piano europeo di ripresa economica", COM(2008) 800 definitivo del 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Cfr. le decisioni della Commissione relative al caso N 316/08 riguardante l'estensione, la modernizzazione, il miglioramento dell'infrastruttura esistente e il rafforzamento dell'intermodalità, GU C 232 del 26.9.2009, e il caso N 651/08 riguardante il finanziamento di un terminal container intermodale, GU C 60 del 14.3.2009.

⁽¹⁹⁾ Cfr. la causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1980, pag. 2671, punto 17; causa T-162/06, Kronoply contro Commissione, Racc. 2009, pag. II-1, punto 65.

⁽²⁰⁾ Si vedano le decisioni citate alla nota 14.

dimostrare che il comportamento degli enti pubblici potrebbe essere comparabile a quello adottato da un investitore privato che opera in un'economia di mercato e la Commissione non dispone di elementi che lo provano. In mancanza di tali informazioni, la Commissione non può determinare l'importo e l'intensità dell'aiuto e pertanto non può stabilire se l'aiuto è proporzionato.

(67) La Commissione osserva inoltre che, conformemente all'articolo 2, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1998/2006 relativo agli aiuti di importanza minore ("de minimis")⁽²¹⁾, anche l'aiuto "de minimis" concesso a Firmin dalla Provincia dovrebbe essere compreso nel calcolo dell'intensità di aiuto se riguarda gli stessi costi ammissibili.

(68) In questa fase la Commissione dubita circa la proporzionalità della misura, poiché non è in grado di verificare se l'intensità di aiuto supera il 50 %.

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

(69) Nella propria costante prassi decisionale la Commissione richiede che l'infrastruttura sia accessibile a tutti gli utilizzatori potenziali su base aperta e non discriminatoria.

(70) Come accennato al punto 23, l'accordo quadro sembra contenere norme discriminatorie riguardo alle tariffe di accesso. Tuttavia, le autorità italiane affermano che l'accesso al terminal è stato concesso gratuitamente a tutti gli utilizzatori potenziali, cioè sia al beneficiario che ai terzi, ed è quindi non discriminatorio. Le autorità Italiane si sono inoltre impegnate a mantenere l'accesso non discriminatorio in futuro e a modificare l'accordo quadro di conseguenza. Subordinatamente all'impegno assunto dalle autorità italiane, in questa fase la Commissione ritiene che l'accesso libero e non discriminatorio al terminal sia pertanto assicurato.

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

(71) La Commissione rileva innanzitutto il carattere regionale dell'attività del beneficiario. In secondo luogo, la Commissione in questa fase non è a conoscenza dell'esistenza di terminal concorrenti. Con l'avvio del procedimento di indagine formale, la Commissione invita i gestori di terminal eventualmente interessati a presentare i loro commenti sulla possibile distorsione della concorrenza.

4.1.2.2. Compatibilità basata sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE

(72) In alternativa, qualora l'articolo 93 del TFUE non fosse applicabile, la Commissione ritiene che la misura notificata possa essere valutata direttamente sulla base dei criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE secondo il quale "gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse" possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

(73) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura notificata può essere considerata aiuto ambientale. Gli aiuti di Stato per la tutela ambientale sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE se permettono di rafforzare la tutela ambientale senza alterare negativamente le condizioni degli scambi, in misura contraria all'interesse comune. Le norme della Commissione applicabili nella valutazione di compatibilità degli aiuti ambientali sono sintetizzate nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale (di seguito "la disciplina ambiente")⁽²²⁾. Occorre pertanto stabilire se l'aiuto in questione è principalmente volto a migliorare la tutela dell'ambiente o a realizzare un'infrastruttura per il trasporto pubblico.

(74) Come riferito sopra, l'obiettivo principale del regime notificato è migliorare l'infrastruttura di trasporto mediante la costruzione di un nuovo terminal intermodale e i benefici ambientali che ne derivano sono un effetto ausiliario della misura. Una misura di questo tipo non rientra nel campo di applicazione della disciplina ambiente.

(75) Poiché l'aiuto non rientra nel campo di applicazione della disciplina ambiente, dovrebbe essere valutato direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. Secondo la prassi costante della Commissione, un aiuto può essere autorizzato in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE se ha un effetto di incentivazione, se soddisfa un obiettivo chiaramente definito di interesse comune, se è necessario e proporzionato per il raggiungimento di tale obiettivo e se non incide sugli scambi in misura contraria all'interesse comune.

(76) La Commissione ritiene che i dubbi espressi nella sezione 4.1.2.1 si applichino *mutatis mutandis* alla valutazione effettuata direttamente in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

(77) In conclusione la Commissione in questa fase non è certa che l'aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura possa essere considerato compatibile con il mercato interno.

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

(78) Per quanto riguarda i vantaggi potenziali a favore degli utilizzatori finali, la Commissione conferma l'opinione che, in generale, non vi sia aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE a questo livello in quanto l'infrastruttura in questione è disponibile a tutti gli utilizzatori potenziali a condizioni identiche e non discriminatorie.

(79) Per i motivi illustrati al punto 70, in questa fase la Commissione ritiene che il terminal sia accessibile a tutte le parti a condizioni identiche e non discriminatorie e che non vi sia pertanto aiuto a livello degli utilizzatori finali.

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

- (80) La Commissione, ai sensi della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita la Repubblica Italiana a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita l'Italia a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.
- (81) La Commissione invita le autorità italiane a presentare osservazioni e a fornire inoltre quanto segue:
- un calcolo chiaro dei costi complessivi relativi agli investimenti di tutte le parti dell'accordo quadro, il rispetto del principio dell'investitore in un'economia di mercato e la risultante intensità dell'aiuto concesso a favore di Firmin,
 - documenti e ulteriori informazioni che provino l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.
- (82) La Commissione desidera richiamare l'attenzione della Repubblica italiana sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro di recuperare un aiuto illegalmente concesso presso il beneficiario.
- (83) Con la presente la Commissione comunica alla Repubblica italiana che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.“
-

V Oznámení

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Evropská komise

2010/C 278/12	Výzva k předkládání návrhů – EACEA/32/10 – Tempus IV – Reforma vysokoškolského vzdělávání prostřednictvím mezinárodní spolupráce vysokých škol	18
2010/C 278/13	Výzva k vyjádření zájmu pro operační program ESPON 2013	22

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Evropská komise

2010/C 278/14	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

JINÉ AKTY

Evropská komise

2010/C 278/15	Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ...	24
2010/C 278/16	Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ...	25
2010/C 278/17	Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ...	26
2010/C 278/18	Zveřejnění žádosti o uznání tradičního výrazu podle článku 33 nařízení Komise (ES) č. 607/2009 ...	27
2010/C 278/19	Státní podpora – Italská republika – Státní podpora C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2010 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nosiče CD-ROM budou během roku 2010 nahrazeny nosiči DVD.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS