

Den Europæiske Unions Tidende

C 278



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

53. årgang

15. oktober 2010

Informationsnummer

Indhold

Side

I Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser

UDTALELSER

Den Europæiske Centralbank

2010/C 278/01

Den Europæiske Centralbanks udtalelse af 5. oktober 2010 om to forslag til forordninger om erhvervs-
mæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroom-
rådet (CON/2010/72)

1

II Meddelelser

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG
AGENTURER

Europa-Kommissionen

2010/C 278/02

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt
Associates) ⁽¹⁾

5

DA

Pris:
3 EUR

(¹) EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets anden side)

IV Oplysninger

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2010/C 278/03	Euroens vekselkurs	6
2010/C 278/04	Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på dets møde den 15. april 2010 om et udkast til afgørelse i sag COMP/39.317 — E.ON Gas — Referent: Polen	7
2010/C 278/05	Høringskonsulentens endelig rapport i Sag COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Resumé af Kommissionens afgørelse af 4. maj 2010 om en procedure i henhold til artikel 102 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde og EØS-aftalens artikel 54 (Sag COMP/39.317 — E.ON Gas) (<i>meddelt under nummer K(2010) 2863 endelig</i>) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på dets møde den 9. juli 2010 om et udkast til afgørelse i sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Referent: Østrig	11
2010/C 278/08	Høringskonsulentens endelige rapport i Sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Resume af Kommissionens afgørelse af 14. juli 2010 om en procedure i henhold til artikel 101 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og artikel 53 i EØS-aftalen (Sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (<i>meddelt under nummer K(2010) 4738</i>) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Udpegelse af høringskonsulenten	16

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

2010/C 278/11	Bekendtgørelse fra Kommissionen i henhold til artikel 17, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet — Udbud vedrørende ruteflyvning med forpligtelse til offentlig tjeneste ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

(Fortsættes på omslagets tredje side)

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

DEN EUROPÆISKE CENTRALBANK

DEN EUROPÆISKE CENTRALBANKS UDTALELSE

af 5. oktober 2010

om to forslag til forordninger om erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Indledning og retsgrundlag

Den Europæiske Centralbank (ECB) modtog den 6. september 2010 en anmodning fra Europa-Parlamentet om en udtalelse om et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet ⁽¹⁾ (herefter »forordningsforslaget«). Den Europæiske Centralbank (ECB) modtog den 20. september 2010 også en anmodning fra Rådet for Den Europæiske Union om forordningsforslaget. Den 27. september 2010 modtog ECB en anmodning fra Rådet for Den Europæiske Union om et forslag til Rådets forordning om udvidelse af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. xx/yy om erhvervmæssig grænseoverskridende landevejstransport af eurokontanter mellem medlemsstaterne i euroområdet ⁽²⁾ (herefter: »det udvidende forordningsforslag«), (tilsammen »forordningsforslagene«).

ECB's kompetence til at afgive udtalelse fremgår af artikel 127, stk. 4, og 282, stk. 5, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, da forordningsforslagene indeholder bestemmelser om grænseoverskridende landevejstransport af eurosedler og da det er ECB's Styrelsesråd, som alene har eneret til at bemyndige udstedelse af eurosedler. I overensstemmelse med artikel 17.5, første punktum, i forretningsordenen for Den Europæiske Centralbank er denne udtalelse vedtaget af ECB's Styrelsesråd.

Generelle bemærkninger

Forordningsforslagene vil øge fordelene ved fjernadgang til de nationale centralbankers kontanttjenester ved at gøre cirkulation og transport af eurosedler og -mønter mellem medlemsstaterne i euroområdet så fri som mulig. Dette er vigtigt, da alene eurosedler og -mønter har status som lovligt betalingsmiddel inden for euroområdet ⁽³⁾.

Begrebet lovligt betalingsmiddel er også særligt vigtigt med henblik på brugen af »intelligent system til neutralisering af pengesedler«, som defineret i forordningsforslaget. Som myndighed med eneret til at bemyndige udstedelse af eurosedler som lovligt betalingsmiddel bemærker ECB, at »neutraliserede« eurosedler bevarer deres status som lovligt betalingsmiddel, og at dette allerede er tiltrådt af Kommissionen ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 endelig udg.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 endelig udg.

⁽³⁾ Jf. Traktatens artikel 128, stk. 1, tredje led.

⁽⁴⁾ Kommissionens henstilling af 22. marts 2010 om omfanget og virkningerne af eurosedlers og -mønters status som lovligt betalingsmiddel (EUT L 83 af 30.3.2010, s. 70).

For så vidt angår den foreslåede udvidende forordning med hensyn til medlemsstater uden for euroområdet, kan ECB støtte videreførelse af den praksis, som allerede var etableret, inden traktaten trådte i kraft ⁽¹⁾. I særdeleshed bør alle bestemmelser i forordningsforslaget udvides til disse medlemsstater. Medlemsstater uden for euroområdet kan ikke være »oprindelsesmedlemsstater« eller »bestemmelsesmedlemsstater« i henhold til forordningsforslaget. De bør imidlertid kunne opnå status som »medlemsstat, der krydses«. Såfremt dette ikke er tilfældet, kan medlemsstater inden for euroområdet, som der kun kan opnås adgang til ad landevej, der krydser gennem medlemsstater uden for euroområdet, blive unødigt diskrimineret.

Hvor ECB foreslår ændringer af forordningsforslagene, vedlægges som bilag ændringsforslag med begrundelse herfor.

Udfærdiget i Frankfurt am Main, den 5. oktober 2010.

Jean-Claude TRICHET
Formand for ECB

⁽¹⁾ Jf. ECB's udtalelse CON/2006/35 af 5. juli 2006 efter anmodning fra Rådet for den Europæiske Union om to forslag til Rådets afgørelse om udveksling, bistand og uddannelse med henblik på beskyttelse af euroen mod falskmøntneri (Pericles-programmet) (EUT C 163 af 14.7.2006, s. 7).

BILAG

Ændringsforslag

Tekst foreslået af Kommissionen	Ændringer foreslået af ECB ⁽¹⁾
---------------------------------	---

Ændringsforslag 1

Artikel 1, litra f, i forordningsforslaget

»f) Ved »medlemsstat, der krydses« forstås en eller flere andre deltagende medlemsstater end virksomhedens oprindelsesmedlemsstat, som skal krydses af pengetransportkøretøjet for at nå en eller flere bestemmelsesmedlemsstater eller for at vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten.«	»f) Ved »medlemsstat, der krydses« forstås en eller flere andre deltagende medlemsstater end virksomhedens oprindelsesmedlemsstat, som skal krydses af pengetransportkøretøjet for at nå en eller flere bestemmelsesmedlemsstater eller for at vende tilbage til oprindelsesmedlemsstaten.«
---	--

Forklaring

Medens det er klart, at oprindelsesmedlemsstaten og bestemmelsesmedlemsstaten må være deltagende medlemsstater, er det muligt, at pengetransportkøretøjet også må krydse en ikke-deltagende medlemsstats område for at nå en bestemmelsesmedlemsstat. Det kan ikke være Kommissionens hensigt at udelukke deltagende medlemsstater, som er omgivet af ikke-deltagende medlemsstater, fra forordningsforslagets anvendelsesområde.

Lovgivningen i den medlemsstat, der bliver krydset, skal altid respekteres, således som det er angivet i artikel 6, stk. 1, i forordningsforslaget.

Ændringsforslag 2

Artikel 2, stk. 1 og 2, i forordningsforslaget.

»1. Transport af europengsedler og mønter, som udføres på vegne af og mellem centralbanker, deltagende medlemsstaters seddeltrykkerier og/eller møntanstalter, og som eskorteres af militær eller politi, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde. 2. Transport udelukkende af euromønter, som udføres på vegne af og mellem centralbanker eller deltagende medlemsstaters og seddeltrykkerier og/eller møntanstalter, og som eskorteres af militær, politi eller privat sikkerhedspersonale i særskilte køretøjer, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde.«	»1. Transport af eurosedler og mønter, som: (a) udføres på vegne af og mellem centralbanker, nationale centralbanker, eller mellem deltagende medlemsstaters seddeltrykkerier og/eller møntanstalter og de pågældende nationale centralbanker, og (b) som eskorteres af militær eller politi, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde. 2. Transport udelukkende af eurosedler og mønter, som: (a) udføres på vegne af og mellem centralbanker, nationale centralbanker, eller mellem deltagende medlemsstaters og seddeltrykkerier og/eller møntanstalter og de pågældende nationale centralbanker, og (b) som eskorteres af militær eller politi eller privat sikkerhedspersonale i særskilte køretøjer, fritages fra denne forordnings anvendelsesområde.«
---	--

Begrundelse

Begrebet »national centralbank« er defineret i betragtning 1 i forordningsforslaget, men er ikke benyttet her. Desuden foretages transport af eurosedler og -mønter mellem en national centralbank og et trykkeri/en møntanstalt på vegne af den nationale centralbank, der har bestilt de pågældende sedler eller mønter.

Ændringsforslag 3

Artikel 1 i det udvidende forordningsforslag

»Rådets forordning (EU) xx/yy finder anvendelse på en medlemsstat, som endnu ikke har indført euroen, fra den dato, hvor Rådet i henhold til traktatens artikel 140, stk. 2, træffer afgørelse om at ophæve den undtagelsesbestemmelse, der fritager medlemsstaten for at deltage i euroen.«	»Anvendelse af Rådets forordning (EU) xx/yy finder anvendelse på en udvides til medlemsstater, som endnu ikke har indført euroen som valuta. Det gælder udtrykkeligt, at fra den dato, hvor Rådet i henhold til traktatens artikel 140, stk. 2, træffer afgørelse om at ophæve den undtagelsesbestemmelse, der fritager en medlemsstaten for at deltage i euroen, kan denne medlemsstat også være en »bestemmelsesmedlemsstat«, som defineret i Rådets forordning (EU) xx/yy.«
--	---

Tekst foreslået af Kommissionen	Ændringer foreslået af ECB ⁽¹⁾
<i>Begrundelse</i> <i>Medens det er klart, at oprindelsesmedlemsstaten og bestemmelsesmedlemsstaten må være deltagende medlemsstater, er det geografisk muligt, at pengetransportkøretøjet også må krydse ikke-deltagende medlemsstaters område for at nå en bestemmelsesmedlemsstat. Det kan ikke være Kommissionens hensigt at udelukke deltagende medlemsstater, som er omgivet af ikke-deltagende medlemsstater, fra forordningsforslagets anvendelsesområde.</i> <i>For så vidt angår tidsrummet mellem ophævelse af en medlemsstats undtagelse og indførelse af euroen i denne medlemsstat bør den kommende deltagende medlemsstat have tilladelse til at blive en »bestemmelsesmedlemsstat«.</i> ⁽¹⁾ Fed skrift i brødteksten angiver, hvor ECB foreslår indsættelse af ny tekst. Gennemstregning af tekst angiver, hvor ECB foreslår, at tekst udgår.	

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Ingen indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(EØS-relevant tekst)**

(2010/C 278/02)

Den 28. september 2010 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med fællesmarkedet. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
 - i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32010M5951. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.
-

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

14. oktober 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Valuta		Kurs	Valuta		Kurs
USD	amerikanske dollar	1,4101	AUD	australske dollar	1,4145
JPY	japanske yen	114,43	CAD	canadiske dollar	1,4088
DKK	danske kroner	7,4571	HKD	hongkongske dollar	10,9419
GBP	pund sterling	0,87920	NZD	newzealandske dollar	1,8538
SEK	svenske kroner	9,2340	SGD	singaporeanske dollar	1,8248
CHF	schweiziske franc	1,3386	KRW	sydkoreanske won	1 564,26
ISK	islandske kroner		ZAR	sydafrikanske rand	9,5642
NOK	norske kroner	8,0695	CNY	kinesiske renminbi yuan	9,3783
BGN	bulgarske lev	1,9558	HRK	kroatiske kuna	7,3275
CZK	tjekkiske koruna	24,440	IDR	indonesiske rupiah	12 574,79
EEK	estiske kroon	15,6466	MYR	malaysiske ringgit	4,3473
HUF	ungarske forint	273,63	PHP	filippinske pesos	60,944
LTL	litauiske litas	3,4528	RUB	russiske rubler	42,3188
LVL	lettiske lats	0,7095	THB	thailandske bath	42,014
PLN	polske zloty	3,9077	BRL	brasilianske real	2,3213
RON	rumænske leu	4,2799	MXN	mexicanske pesos	17,4022
TRY	tyrkiske lira	1,9762	INR	indiske rupee	62,2140

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på dets møde den 15. april 2010 om et udkast til afgørelse i sag COMP/39.317 — E.ON Gas

Referent: Polen

(2010/C 278/04)

1. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i de betænkeligheder, den gav udtryk for i det udkast til afgørelse, som Det Rådgivende Udvalg fik forelagt den 26. marts 2010 i henhold til traktatens artikel 102 og EØS-aftalens artikel 54.
 2. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at sagen kan afsluttes med en afgørelse efter artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1/2003.
 3. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at de af E.ON AG afgivne tilsagn er egnede, nødvendige og proportionelle.
 4. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at Kommissionen på baggrund af E.ON AG's tilsagn ikke længere har nogen grund til at gribe ind, dog med forbehold af artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1/2003.
 5. Det Rådgivende Udvalg henstiller til, at dets udtalelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.
-

Høringskonsulentens endelig rapport ⁽¹⁾ i Sag COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Det udkast til afgørelse, som Kommissionen har fået forelagt, drejer sig om mistanker om, at det tyske energiselskab E.ON AG og dets datterselskaber E.ON Ruhrgas AG og E.ON Gastransport GmbH (herefter under ét benævnt »E.ON«) har misbrugt sin dominerende stilling i strid med EUF-traktatens artikel 102. I udkastet gives der udtryk for mistanke om, at E.ON kan have afvist langsigtede reservationer af kapacitet i E.ON's gastransmissionssystem. Selskabet forbeholdt sig selv store dele af den disponible faste indgangskapacitet i sit gastransmissionsnet. Denne praksis kan hindre adgangen til nettet for konkurrenter, der søger at transportere og sælge gas til kunder tilsluttet E.ON's net, og dermed begrænse konkurrencen på de efterfølgende gasforsyningsmarkeder.

Kommissionen indledte proceduren med henblik på at træffe en afgørelse efter bestemmelserne i kapitel III i forordning (EF) nr. 1/2003 ⁽²⁾ og vedtog den 22. december 2009 en foreløbig vurdering efter artikel 9, stk. 1. Efterfølgende drøftelser med Kommissionens tjenestegrene førte til, at E.ON i januar 2010 tilbød en række tilsagn. Ifølge disse tilsagn vil E.ON i særdeleshed sikre en omgående frigivelse af indgangskapacitet både for gas med høj brændværdi (H-gas) og gas med lav brændværdi (L-gas) samt en langsigtet indskrænkning af sine kapacitetsreservationer i begge gasnet senest fra 1. oktober 2015. I den forbindelse har E.ON indvilliget i at markedsføre den frigivne kapacitet i første omgang i de to første år og derefter i den resterende tid, tilsagnet er gældende. Desuden har E.ON afgivet tilsagn om at frigive en proportional mængde udgangskapacitet ved de indgangspunkter, hvor der er mangel på en sådan kapacitet, og hvor selskabet samtidig har reserveret betydelig udgangskapacitet.

Den 22. januar 2010 offentliggjorde Kommissionen i overensstemmelse med artikel 27, stk. 4, en meddelelse i EU-Tidende, hvor den opsummerede de problemer, den havde påvist, og de tilsagn, der var afgivet, og opfordrede interesserede tredjeparter til at fremsætte bemærkninger hertil inden for en frist på en måned. Der indkom bemærkninger fra i alt 20 interesserede parter, især konkurrenter, sammenslutninger af gasforsyningselskaber samt nationale tilsynsmyndigheder.

Kommissionen underrettede E.ON om markedstestens udfald. Selskabet reagerede den 24. marts 2010 med at fremsende et revideret tilbud om tilsagn.

Kommissionen har nu draget den konklusion, at proceduren bør indstilles i lyset af de sidstnævnte tilsagn, dog med forbehold af artikel 9, stk. 2.

E.ON har over for Kommissionen erklæret at have haft tilstrækkelig adgang til de oplysninger, selskabet havde brug for til at foreslå tilsagn, der kunne imødegå de af Kommissionen påviste problemer.

Høringskonsulenten har ikke i denne sag modtaget yderligere anmodninger eller klager fra E.ON eller nogen tredjepart.

I lyset af det ovenstående finder jeg, at retten til at blive hørt er blevet tilgodeset i denne sag.

Bruxelles, den 16. april 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ I henhold til artikel 15 og 16 i Kommissionens afgørelse (2001/462/EF, EKSF) af 23. maj 2001 om høringskonsulentens kompetenceområde under behandlingen af visse konkurrencesager — EFT L 162 af 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ I det følgende refererer alle artikler til forordning (EF) nr. 1/2003.

Resumé af Kommissionens afgørelse**af 4. maj 2010****om en procedure i henhold til artikel 102 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde og EØS-aftalens artikel 54****(Sag COMP/39.317 — E.ON Gas)***(meddelt under nummer K(2010) 2863 endelig)***(Kun den tyske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

(2010/C 278/06)

Den 4. maj 2010 vedtog Kommissionen en afgørelse om en procedure i henhold til EUF-traktatens artikel 102. I overensstemmelse med artikel 30 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 ⁽¹⁾ offentliggør Kommissionen hermed parternes navne og afgørelsens hovedindhold, herunder de eventuelt pålagte bøder, under hensyntagen til virksomhedernes legitime interesse i, at deres forretningshemmeligheder beskyttes. En ikke-fortrolig version af afgørelsen findes på Konkurrencegeneraldirektoratets hjemmeside på:

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

- (1) Den vedlagte afgørelse drejer sig om E.ON AG, Tyskland, dets datterselskaber E.ON Ruhrgas AG og E.ON Gastransport GmbH samt de af dem kontrollerede datterselskaber (under ét »E.ON«). Med denne afgørelse er de tilsagn, E.ON har afgivet for at afhjælpe de konkurrenceproblemer, som Kommissionen påviste på de tyske gasmarkeder, blevet gjort bindende for E.ON.
- (2) Kommissionen havde mistanke om, at E.ON ved at nægte adgang til indgangskapacitet i sit gastransmissionsnet havde misbrugt sin dominerende stilling på markederne for transport af gas i sit L-gasnet og H-gasmarkedet NetConnect Germany i strid med EUF-traktatens artikel 102.
- (3) Det kunne være sket gennem langsigtede reservationer af kapacitet i E.ON's gastransmissionsnet, der afskar konkurrenterne fra adgang til dette net. E.ON reserverede store dele af den faste, frit allokerbare indgangskapacitet i sit eget gasnet, hvilket ifølge Kommissionens foreløbige vurdering kunne have afskåret konkurrenterne fra via E.ON's net at transportere gas ud til de kunder, der var tilsluttet nettet. E.ON havde derved muligvis begrænset konkurrencen på de efterfølgende gasforsyningsmarkeder.
- (4) For at imødegå de af Kommissionen påviste problemer tilbød E.ON Kommissionen en række tilsagn. Som det første skridt tilbød E.ON senest i oktober 2010 at frigive en fast, frit allokerbar indgangskapacitet til sit gastransmissionsnet på 17,8 GWh/h. I næste fase vil E.ON derefter yderligere reducere sin samlede andel af reservationerne af fast, frit allokerbar indgangskapacitet på H-gasmarkedet (NetConnect Germany) til 50 % senest i oktober 2015 og for L-gasnettets vedkommende til 64 % senest i oktober 2015. Det kan ske, ved at E.ON tilbagegiver kapacitet til transmissionssystemoperatøren, øger kapaciteten i de pågældende net eller etablerer markedssamarbejder, der øger den samlede kapacitet i de pågældende E.ON-net. I forbindelse hermed har E.ON frem til 2025 forpligtet sig til ikke at overskride disse tærskler.
- (5) Disse endelige tilsagn var tilstrækkelige til at imødegå Kommissionens betænkeligheder og stod desuden i et rimeligt forhold hertil. Tilsagnene er *egnede* til at løse de konkurrenceproblemer, Kommissionen påviste i sin foreløbige vurdering. Indskrænkningen af E.ON's andel af de faste, frit allokerbare indgangskapaciteter og disse tilsagns varighed vil sikre, at konkurrenter og nye leverandører hurtigt og permanent bliver i stand til at operere på de efterfølgende gasforsyningsmarkeder. De endelige tilsagn fra E.ON er også *nødvendige*, da der ikke findes nogen alternative foranstaltninger, der vil kunne løse disse problemer så effektivt som den tilbudte frigivelse af kapacitet. For problemerne omkring den manglende adgang til transportinfrastruktur kan reelt kun løses ved, at der frigives transportkapacitet. I lyset af E.ON's store andel af indgangskapaciteten på de relevante markeder og i betragtning af reservationernes langvarige karakter var også omfanget af disse tilsagn *nødvendigt*. Og endelig må de endelige tilsagn ikke mindst anses for at være tilstrækkelige og *proportionelle* i betragtning af det store antal kunder, der er tilsluttet E.ON's gastransmissionsnet, og den betydelige skade, disse kunder ellers kunne få påført.
- (6) På baggrund af disse tilsagn finder Kommissionen ikke længere nogen grund til at gribe ind, og proceduren i denne sag bør derfor indstilles, dog med forbehold af artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1/2003.

⁽¹⁾ EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.

- (7) Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål blev hørt den 15. april 2010 og afgav positiv udtalelse. Høringskonsulentens endelige rapport blev fremlagt den 16. april 2010.
-

Udtalelse afgivet af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på dets møde den 9. juli 2010 om et udkast til afgørelse i sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Referent: Østrig

(2010/C 278/07)

1. Det Rådgivende Udvalg deler de betænkeligheder, som Kommissionen gav udtryk for i det udkast til afgørelse, som blev forelagt Det Rådgivende Udvalg den 25. juni 2010 i overensstemmelse med artikel 101 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (»TEUF«) og artikel 53 i EØS-aftalen.
 2. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at proceduren kan bringes til ophør ved en afgørelse i henhold til artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1/2003.
 3. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at de tilsagn, der er afgivet af British Airways, American Airlines og Iberia, er passende, nødvendige og proportionelle.
 4. Det Rådgivende Udvalg er enig med Kommissionen i, at Kommissionen i lyset af tilsagnene fra British Airways, American Airlines og Iberia ikke længere har nogen grund til at gribe ind, med forbehold af artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1/2003.
 5. Det Rådgivende Udvalg anmoder Kommissionen om at tage hensyn til alle de andre punkter, der blev rejst under drøftelserne.
 6. Det Rådgivende Udvalg henstiller, at dets udtalelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.
-

Høringskonsulentens endelige rapport ⁽¹⁾ i Sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Baggrund

Sagen vedrører British Airways Plc. (»BA«), American Airlines Inc. (»AA«) og Iberia Líneas Aéreas de España, SA (»IB«) (benævnes i det følgende under ét »parterne«).

Parterne bekendtgjorde i juni 2008, at de havde til hensigt at oprette et joint venture med indtægtsdeling, der skulle dække alle parternes flypassagertjenester på de transatlantiske ruter. Der fastsættes i aftalen et vidtgående samarbejde mellem parterne på disse ruter omfattende prisfastsættelse, kapacitet og koordinering af flyplaner samt indtægtsdeling. Kommissionen indledte den 25. juli 2008 på eget initiativ en undersøgelse af det planlagte samarbejde. Virgin Atlantic indgav den 30. januar 2009 en formel klage i denne sag.

Det udkast til afgørelse, Kommissionen har fået forelagt, vedrører konkurrencemæssige betænkeligheder, der er påpeget i forbindelse med den aftale, som er indgået af BA, AA og IB, jf. artikel 101 i TEUF.

2. Skriftlig procedure

Kommissionen indledte en formel procedure og vedtog på baggrund af sine undersøgelser efterfølgende en klagepunktsmeddelelse den 29. september 2009. Parterne fik aktindsigt, og der blev etableret et datarum, således at de kunne få adgang til alle de økonometriske data, der var anvendt i klagepunktsmeddelelsen.

Alle parter anmodede om forlængelse af fristen for at indgive svar på klagepunktsmeddelelsen. Jeg efterkom disse anmodninger, og alle parter indgav deres svar rettidigt den 9. december 2009.

Jeg har under sagsforløbet givet fire interesserede tredjeparter adgang til en ikke-fortrolig udgave af klagepunktsmeddelelsen, og de blev af Kommissionen opfordret til at indsende deres kommentarer.

Der blev ikke afholdt mundtlig høring, da der ikke blev anmodet herom.

Parterne bestred i deres svar, at aftalen skulle give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder, men indledte efterfølgende diskussioner med Kommissionens tjenestegrene om mulige tilsagn, som skulle fjerne de betænkeligheder, der var givet udtryk for i klagepunktsmeddelelsen.

Kommissionen indledte den 25. januar 2010 en uformel markedstest af parternes første tilsagn ved at anmode om oplysninger fra 11 tredjeparter — 10 andre flyselskaber og slotkoordinatoren i London Heathrow. De foreslåede tilsagn vedrører de seks ruter, hvor der stadig var betænkeligheder, dvs. London-Dallas, London-Boston, London-Miami, London-Chicago, London-New York og Madrid-Miami. Der er tale om slotløsninger i form af forpagtninger på fire af disse ruter samt særlige prorataaftaler (*føderuter*), *interline*-aftaler (billetkombination) og *frequent flyer*-programmer (FFP'er) på alle ruter. De foreslåede tilsagn har en varighed på 10 år.

Alle de, der var omfattet af den uformelle markedstest, indsendte svar, som parterne modtog ikke-fortrolige versioner af. På baggrund af de modtagne svar fremlagde BA, AA og IB den 26. februar 2010 reviderede tilsagn.

Den 10. marts 2010 offentliggjorde Kommissionen i medfør af artikel 27, stk. 4 ⁽²⁾, en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*, som opsummerede betænkelighederne og de reviderede tilsagn og samtidigt opfordrede interesserede tredjeparter til at fremsætte bemærkninger om denne meddelelse senest en måned efter offentliggørelsen. Der blev modtaget i alt fem svar, hovedsagelig fra andre luftfartsselskaber og rejsearrangører.

⁽¹⁾ I henhold til artikel 15 og 16 i Kommissionens afgørelse 2001/462/EF, EKSF af 23. maj 2001 om høringskonsulentens kompetenceområde under behandlingen af visse konkurrencesager — EFT L 162 af 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ Alle artikler nævnt i det følgende refererer til forordning (EF) nr. 1/2003.

Kommissionen informerede parterne om resultatet af markedstesten, som fik dem til efterfølgende at fremsætte yderligere tilsagn.

I henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 773/2004 meddelte Kommissionen den 18. maj 2010 Virgin Atlantic, at den indledningsvis vurderede, at hvis de tilsagn, parterne havde formuleret, blev gjort bindende for dem i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EF) nr. 1/2003, ville der for Den Europæiske Union ikke være tilstrækkelig interesse i at gennemføre yderligere undersøgelser af den påståede overtrædelse. Den 15. juni 2010 indsendte Virgin Atlantic yderligere bemærkninger.

Den 25. juni 2010 foretog parterne yderligere en ændring af de tidligere formulerede tilsagn, som blev indsendt til Kommissionen.

Kommissionen er nu nået frem til den konklusion, at sagen på baggrund af de seneste tilsagn — og uden at det berører artikel 9, stk. 2, — bør afsluttes.

Parterne har over for Kommissionen erklæret, at de alle har haft tilstrækkelig adgang til de oplysninger, de fandt nødvendige for at formulere tilsagn, der kunne fjerne de betænkeligheder, som Kommissionen havde givet udtryk for.

Høringskonsulenten har ikke modtaget yderligere anmodninger eller klager i denne sag — hverken fra parterne eller tredjeparter.

På baggrund af ovenstående og under hensyn til, at der endnu ikke er truffet afgørelse om, hvorvidt klagen skal afvises, finder jeg, at retten til at blive hørt er blevet respekteret i denne sag.

Bruxelles, den 12. juli 2010.

Michael ALBERS

Resume af Kommissionens afgørelse**af 14. juli 2010****om en procedure i henhold til artikel 101 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og artikel 53 i EØS-aftalen****(Sag COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***(meddelt under nummer K(2010) 4738)***(Kun den engelske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)***(2010/C 278/09)*

Den 14. juli 2010 vedtog Kommissionen en afgørelse om en procedure efter artikel 101 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«). I overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 30 i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 ⁽¹⁾ offentliggør Kommissionen hermed parternes navne og afgørelsens hovedindhold under hensyntagen til virksomhedernes berettigede interesse i, at deres forretningshemmeligheder ikke afsløres.

(1) Sagen vedrører aftalerne mellem British Airways Plc. (»BA«), American Airlines (»AA«) og Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (»IB«) om et joint venture med indtægtsdeling omfattende alle deres flypassagertjenester på ruterne mellem Europa og Nordamerika (»de transatlantiske ruter«). Der fastsættes i aftalerne et vidtgående samarbejde mellem parterne på de transatlantiske ruter, som omfatter prisfastsættelse, kapacitet og koordinering af flyplaner samt indtægtsdeling.

1. Foreløbige konkurrencemæssige betænkeligheder

(2) Den 8. april 2009 indledte Kommissionen i henhold til artikel 2 i forordning (EF) nr. 773/2004 ⁽²⁾ en procedure mod BA, AA og IB med henblik på vedtagelse af en afgørelse efter kapitel III i forordning (EF) nr. 1/2003.

(3) I en klagepunktsmeddelelse af 29. september 2009 som omhandlet i artikel 27 i forordning (EF) nr. 1/2003 og artikel 10 i forordning (EF) nr. 773/2004 anlagde Kommissionen den indledende vurdering, at parternes aftaler ville begrænse konkurrencen på bestemte transatlantiske ruter. Kommissionens vurdering af parternes svar på klagepunktsmeddelelsen ændrede ikke ved dens konkurrencemæssige betænkeligheder med hensyn til seks transatlantiske ruter: London-Dallas (premium- ⁽³⁾ og ikke-premiummarkederne ⁽⁴⁾), London-Boston (premium og ikke-premiummarkeder), London-Miami (premium- og ikke-premiummarkeder), London-Chicago (premium-marked), London-New York (premiummarked) og Madrid-Miami (premiummarked).

(4) Kommissionen vurderede indledningsvist, at der ville opstå faktiske eller potentielt konkurrencebegrænsende virkninger som følge af begrænsningen af konkurrencen på de ovennævnte ruter. På disse ruter var parternes position særligt stærk, og det var meget vanskeligt at etablere eller udvide aktiviteter, navnlig på grund af mangel på peak time-afgange i lufthavnene London Heathrow/Gatwick og New York Newark/JFK, parternes fordele med hensyn til hyppighed, begrænset adgang til tilslutningsfly samt parternes stærke position med hensyn til frequent flyer-programmer (»FFP'er«), virksomhedskontrakter og marketing. Aftalerne ville forhindre konkurrence mellem BA, AA og IB, og det var en situation, som konkurrenterne ikke vil kunne modsvare på de omhandlede ruter.

(5) Hertil kommer, at Kommissionen foreløbigt konkluderede, at hindringerne for konkurrencen mellem parterne og tredjeparter også ville have konkurrencebegrænsende virkninger. På ruterne London-Chicago og London-Miami ville aftalerne således give anledning til yderligere faktiske eller potentielt konkurrencebegrænsende virkninger gennem parternes begrænsning af deres konkurrenters adgang til tilslutningsfly, som har afgørende betydning for aktiviteterne på disse transatlantiske ruter.

2. Beslutning om tilsagn

(6) BA, AA og IB afgav visse tilsagn for at imødekomme Kommissionens konkurrencemæssige betænkeligheder i den foreløbige vurdering.

(7) Den 10. marts 2010 blev der i *Den Europæiske Unions Tidende* i overensstemmelse med artikel 27, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1/2003 offentliggjort en meddelelse med en opsummering af Kommissionens betænkeligheder og de afgivne tilsagn sammen med en opfordring til tredjeparter til at fremsætte bemærkninger til de afgivne tilsagn. Den 15. april 2010 informerede Kommissionen parterne om de

⁽¹⁾ EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 123 af 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Omfatter flypassagertransport på alle prisklasser, bortset fra restricted economy (dvs. som minimum første klasse og business class).

⁽⁴⁾ Omfatter restricted economy-flypassagertransport.

bemærkninger, der var fremsat af tredjeparter. Den 12. maj 2010 og senest den 25. juni 2010 indsendte parterne ændrede tilsagn, som var revideret i lyset af de bemærkninger, der var indkommet fra tredjeparter.

- (8) Ved afgørelse af 14. juli 2010 truffet i medfør af artikel 9 i forordning (EF) nr. 1/2003 gjorde Kommissionen disse tilsagn bindende for BA, AA og IB. De vigtigste tilsagn er opsummeret nedenfor.
- (9) Parterne foreslog for det første at stille afgang til rådighed i enten London Heathrow eller Gatwick — efter konkurrentens valg — for at give konkurrenter mulighed for at gennemføre op til 21 ekstra ruteflyvninger uden mellem-landing pr. uge på ruten London-New York, 14 på ruten London-Boston, 7 på ruten London-Dallas og 7 på ruten London-Miami. På ruten London-New York tilbød parterne også at sikre konkurrenten tilsvarende driftstilladelser i New York JFK-lufthavnen.
- (10) Parterne tilbød for det andet at indgå billetkombinationsaftaler med konkurrenter på de omhandlede ruter. Disse aftaler giver interesserede flyselskaber — og rejsebureauer — mulighed for at tilbyde direkte transatlantiske returflyvninger og for, at parterne kan tilbyde direkte flyvninger i den modsatte retning.

- (11) Parterne tilbød for det tredje at indgå særlige prorataaftaler med konkurrenter på de omhandlede ruter. Disse aftaler gør det muligt for interesserede flyselskaber at opnå gunstige betingelser hos parterne i forbindelse med transport af transitpassagerer på parternes afgang på korte ruter i Europa og Nordamerika (og udvalgte lande) for at understøtte deres egne transatlantiske flyvninger på de omhandlede ruter.
- (12) Parterne foreslog for det fjerde at åbne deres FFP'er på de omhandlede ruter for en konkurrent, der indleder eller udvider flyvninger på ruten, og som ikke selv har en sammenlignelig FFP.
- (13) Parterne tilbød for det femte jævnligt at indberette oplysninger til Kommissionen om parternes samarbejde.
- (14) Det fremgår af afgørelsen, at Kommissionen på baggrund af tilsagnene, der er bindende for BA, AA og IB, finder, at der ikke længere er grund til at gribe ind i sagen. Afgørelsen er bindende i en periode på i alt ti år fra datoen for vedtagelsen.
- (15) Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål afgav en positiv udtalelse den 9. juli 2010. Høringskonsulenten aflagde sin endelige rapport den 12. juli 2010.

Udpegelse af høringskonsulenten

(2010/C 278/10)

Kommissionen udpegede den 8. september 2010 Wouter WILS til høringskonsulent i overensstemmelse med artikel 1 i Kommissionens afgørelse af 23. maj 2001 om høringskonsulentens kompetenceområde under behandlingen af visse konkurrencesager (EFT L 162 af 19.6.2001, s. 21).

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

Bekendtgørelse fra Kommissionen i henhold til artikel 17, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet

Udbud vedrørende ruteflyvning med forpligtelse til offentlig tjeneste

(EØS-relevant tekst)

(2010/C 278/11)

Medlemsstat	Frankrig
Rute	Aurillac-Paris (Orly)
Kontraktens løbetid	1. juni 2011-31. maj 2015
Frist for ansøgninger og for fremsættelse af bud	— for ansøgningen (1. fase): 29. november 2010 (17.30, lokal tid) — for bud (2. fase) 10. januar 2011 (17.30, lokal tid)
Adresse, hvor udbudsteksten og eventuelle relevante oplysninger og/eller eventuel relevant dokumentation vedrørende det offentlige udbud og forpligtelsen til offentlig tjeneste kan rekvireres	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tlf. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Øvrige meddelelser)

ADMINISTRATIVE PROCEDURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

INDKALDELSE AF FORSLAG — EACEA/32/10

Tempus IV — Reform af de videregående uddannelser gennem internationalt universitetssamarbejde
(2010/C 278/12)**1. Mål og beskrivelse**

Tempusprogrammets fjerde fase dækker perioden fra 2007 til 2013.

Programmets generelle mål er fortsat at bidrage til at fremme samarbejdet inden for videregående uddannelser mellem EU's medlemsstater og partnerlandene i det omkringliggende område. Programmet bidrager især til at fremme frivillig strømligning med EU's satsninger inden for videregående uddannelser, som er affødt af Europa 2020 Strategi, strategirammen for det europæiske samarbejde på uddannelsesområdet (ET 2020) og Bolognaprocessen.

Målet med denne indkaldelse af forslag er at fremme multilateralt samarbejde mellem videregående uddannelsesinstitutioner, myndigheder og organisationer fra EU's medlemsstater og fra partnerlandene med fokus på reform og modernisering af de videregående uddannelser.

Forvaltningsorganet for Undervisning, Audiovisuelle Medier og Kultur (»Forvaltningsorganet«), der handler ud fra de beføjelser, som det har fået tildelt af Europa-Kommissionen (»Kommissionen«), er ansvarligt for denne indkaldelse af forslag.

2. Krav til ansøgerne

For at være støtteberettiget skal ansøgerne have status af juridisk person og skal i mere end fem år have haft juridisk hjemsted i EU eller i Tempus-partnerlandene.

Ansøgere til Fælles projekter skal være anerkendt af staten, være offentlige eller private videregående uddannelsesinstitutioner eller sammenslutninger, organisationer eller netværk af videregående uddannelsesinstitutioner, der arbejder for fremme, forbedring og reform af de videregående uddannelser.

Ansøgere til Strukturforanstaltninger skal være juridiske personer som anført ovenfor vedrørende fælles projekter eller nationale eller internationale rektor-, lærer- eller studenterorganisationer.

Institutioner og organisationer, der kan deltage i Tempusprogrammet, spænder fra videregående uddannelsesinstitutioner og -organisationer til ikke-akademiske institutioner og -organisationer såsom ikke-statslige organisationer, virksomheder, erhvervsorganisationer og offentlige myndigheder.

Disse institutioner og organisationer skal have hjemsted i en af nedenstående fire grupper af deltagelsesberettigede lande:

— EU's 27 medlemsstater

— 5 lande i det vestlige Balkan: Albanien, Bosnien-Hercegovina, Montenegro, Serbien og Kosovo ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Administreres under ansvar af De Forenede Nationer i henhold til FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 af 10. juni 1999.

- 17 lande i EU's sydlige og østlige naboer: Algeriet, Egypten, Israel, Jordan, Libanon, Libyen, Marokko, de besatte palæstinensiske områder, Syrien, Tunesien, Armenien, Aserbajdsjan, Hviderusland, Georgien, Moldavien, Den Russiske Føderation og Ukraine
- 5 centralasiatiske lande: Kasakhstan, Kirgisistan, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan.

3. Støtteberettigede aktiviteter og varighed

De to vigtigste samarbejdsinstrumenter i denne indkaldelse af forslag til Tempus er:

- Fælles projekter: Projekter med en »bottom-up«-tilgang, som tager sigte på modernisering og reform på institutionelt niveau (universiteter). Fælles projekter tager sigte på vidensoverførsel mellem universiteter, organisationer og institutioner i EU og i partnerlandene og eventuelt mellem partnerlandenes aktører.
- Strukturforanstaltninger: Projekter, der tager sigte på at bidrage til udvikling og reform af de videregående uddannelsessystemer i partnerlandene, at forbedre deres kvalitet og relevans og bidrage til større frivillig strømning med udviklingen på EU-plan. Strukturforanstaltninger vedrører tiltag med henblik på at støtte strukturreformer af de videregående uddannelsessystemer og udvikling af strategiske rammer på nationalt plan.

Nationale projekter og projekter med deltagelse af flere lande kan finansieres.

Projekter i medlemsstaterne skal overholde de nationale prioriteringer, der fastlægges i tæt samarbejde mellem Europæiske Unions delegationer og partnerlandenes uddannelsesmyndigheder.

- For nationale projekter skal der indsendes forslag fra grupperinger af institutioner med:
 - mindst tre videregående uddannelsesinstitutioner fra et partnerland (for så vidt angår Montenegro og Kosovo, vil ét universitet være tilstrækkeligt på grund af uddannelsessektorens beskedne størrelse)
 - mindst tre videregående uddannelsesinstitutioner fra tre forskellige EU-medlemsstater.

Projekter med deltagelse af flere lande skal overholde regionale prioriteringer, som er baseret på EU's politik for samarbejde med partnerlandenes regioner som fastlagt i Kommissionens strategidokument om nabolandene ⁽¹⁾, førtiltrædelseslandene ⁽²⁾ og Centralasien ⁽³⁾ og er fælles for alle partnerlande i en bestemt region eller skal beskæftige sig med en national prioritering, som er fælles for hvert af de deltagende partnerlande.

- For projekter med deltagelse af flere lande skal der indsendes forslag fra grupperinger af institutioner med:
 - mindst to videregående uddannelsesinstitutioner fra hvert af de deltagende partnerlande (mindst to partnerlande — med undtagelse af Kosovo og Montenegro, hvor kravet er én videregående uddannelsesinstitution fra hvert land).
 - mindst tre videregående uddannelsesinstitutioner fra tre forskellige EU-medlemsstater.

For strukturforanstaltninger stilles der en yderligere betingelse: Ministeriet/ministerierne ansvarlige for videregående uddannelser i partnerlandet/partnerlandene skal være involveret som partner(e) i et projekt om strukturforanstaltninger.

Projekterne må maksimalt vare 24 måneder eller 36 måneder. Den periode, hvor omkostningerne er støtteberettigede, forventes at starte den 15. oktober 2011.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1638/2006 af 24. oktober 2006 om almindelige bestemmelser om oprettelse af et europæisk naboskabs- og partnerskabsinstrument; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_da.pdf European Neighbourhood and Partnership Instrument, ENPI Inter-regional Programme, Strategy Paper 2007-2013 and Indicative Programme 2007-2010 (det europæiske naboskabs- og partnerskabsinstrument, ENPI interregionalt samarbejde, strategidokument 2007-2013 og vejledende program 2007-2010); http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Rådets forordning (EF) nr. 1085/2006 af 17. juli 2006 om oprettelse af et instrument til førtiltrædelsesbistand (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/da/oj/2006/l_210/l_21020060731da00820093.pdf Instrument for Pre-accession Assistance (IPA), Multi-annual Indicative Planning Document (MIPD), 2008-2010, Multi-beneficiary; MIPD (2008-2010), reference C(2008) 3585 of 17 July 2008 (instrumentet for førtiltrædelsesbistand (IPA), flerårigt vejledende planlægningsdokument (MIPD), 2008-2010, flere støtteberettigede; MIPD (2008-2010), reference C(2008) 3585 af 17. juli 2008) http://www.cc.cec.sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership; The Council of the EU, 31 May 2007, 10113/07 (EU og Centralasien: Strategi for et nyt partnerskab, Rådet for Den Europæiske Union) http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Tildelingskriterier

Støtteberettigede ansøgninger til fælles projekter og strukturforanstaltninger vil blive bedømt af uafhængige eksterne eksperter på grundlag af følgende tildelingskriterier:

- klarheden og sammenhængen i projektmålene; deres relevans for reformerne af de videregående uddannelser (Europa 2020 Strategi, strategirammen for europæisk samarbejde på uddannelsesområdet (ET 2020) og Bolognaprocessen) på institutionen eller uddannelsessystemet i partnerlandet og projektets effekt på disse reformer (25 % af den samlede pointscore)
- partnerskabets kvalitet, herunder kvalifikationer, anerkendt ekspertise og kompetencer til udførelse af alle aspekter af arbejdsprogrammet, passende opgavefordeling, effektiv kommunikation og samarbejde (20 % af den samlede pointscore)
- kvaliteten i projektindholdet og de anvendte metoder, herunder bl.a. relevansen af projektresultaterne og hermed beslægtede aktiviteter i forhold til projektmålet og specifikke målsætninger, påvist logisk og sund planlægningskapacitet (logisk oversigtsmatrix og arbejdsplan), forventet kvalitetskontrol, overvågning og styring af projektet (indikatorer og benchmarks) (25 % af den samlede pointscore)
- projektets bæredygtighed og varige effekt på institutionerne, målgrupperne og/eller systemet for videregående uddannelser, herunder formidling og udnyttelse af aktiviteter og projektresultater (15 % af den samlede pointscore)
- budget- og omkostningseffektivitet, herunder personaleplanlægning under overholdelse af de daglige lønsatser, relevant indkøb af udstyr, effektiv brug af mobilitetsperioder, rimelig budgetfordeling, at aktiviteterne kan gennemføres inden for budgetrammen (15 % af den samlede pointscore)

5. Budget og støttebeløb

Det vejledende budget, der er afsat til medfinansiering af projekter i forbindelse med denne indkaldelse, udgør 48,7 mio. EUR.

Det finansielle bidrag fra EU kan ikke overstige 90 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Det er nødvendigt med en medfinansiering på mindst 10 % af de samlede støtteberettigede omkostninger.

Det mindste tilskud til både fællesprojekter og strukturforanstaltninger udgør 500 000 EUR. Det maksimale tilskud udgør 1 500 000 EUR. For nationale projekter er det mindste tilskud til begge projekttyper i Kosovo og Montenegro fastsat til 300 000 EUR.

6. Indsendelse af forslag og tidsfrist

Ansøgninger om tilskud skal udarbejdes på engelsk, fransk eller tysk ved hjælp af eForm-skemaet, der er specielt udformet til dette formål, og som findes på Forvaltningsorganet websted: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Tidsfristen for indsendelse af behørigt udfyldte elektroniske ansøgningsskemaer til fælles projekter og strukturforanstaltninger er senest den 15. februar 2011, kl. 12.00 Bruxelles-tid (CET).

Denne onlineindsendelse anses for at være originalkopien. For at skabe sikkerhed for både ansøgere og Forvaltningsorganet og med henblik på indsendelse af yderligere påkrævede oplysninger, skal en fuldstændig papirkopi af eForm-skemaet sammen med yderligere dokumenter (se vejledning for ansøgere) imidlertid fremsendes via postforsendelse til Forvaltningsorganet senest den 15. februar 2011 (poststemplets dato er afgørende) til følgende adresse:

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

Ansøgninger fremsendt pr. fax eller e-mail accepteres ikke.

7. Yderligere oplysninger

Ansøgningerne skal overholde bestemmelserne i retningslinjerne for ansøgning — Indkaldelse af forslag EACEA/32/10 — skal indsendes på det hertil beregnede ansøgningsskema og indeholde de pågældende bilag. Disse dokumenter findes på følgende websted:

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

Indkaldelse af interessetilkendegivelser om ESPON-driftsprogrammet 2013

(2010/C 278/13)

Den 23. november 2010 lanceres en indkaldelse af interessetilkendegivelser om videnstøttesystemet (Knowledge Support System — KSS).

Læs mere på: <http://www.espon.eu>

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

EUROPA-KOMMISSIONEN

Anmeldelse af en planlagt fusion

(Sag COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH)

Behandles eventuelt efter den forenklede procedure

(EØS-relevant tekst)

(2010/C 278/14)

1. Den 1. oktober 2010 modtog Kommissionen i overensstemmelse med artikel 4 og efter henvisning i henhold til artikel 4, stk. 5, i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ⁽¹⁾ anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved Alstom Holdings (»Alstom« — Frankrig) og Russian Railways (»RZD« — Rusland) og Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited og Mafrido Trading Limited (under ét »the Cypriot Companies« (de cypriotiske selskaber) — Cypern) gennem opkøb af aktier erhverver fælles kontrol over CJSC Transmashholding (»TMH« — Rusland), jf. Fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b).

2. De deltagende virksomheder er aktive på følgende områder:

- Alstom: verdensomspændende koncern, som primært er aktiv inden for fremstilling af udstyr og levering af tjenester til elproduktion, eltransmission og jernbanetransport
- RZD: statsejet jernbaneselskab og jernbaneoperatør i Rusland og i visse SNG-lande
- The Cypriot Companies: finansielle investeringsselskaber, hvis aktiviteter er begrænset til indirekte besiddelse af aktier i TMH
- TMH: fremstilling af lokomotiver og jernbaneudstyr og primært aktiv i Rusland og i visse EØS-lande.

3. Efter en foreløbig gennemgang af sagen finder Kommissionen, at den anmeldte fusion muligvis falder ind under EF-fusionsforordningen. Den har dog endnu ikke taget endelig stilling hertil. Det bemærkes, at denne sag eventuelt vil blive behandlet efter den forenklede procedure i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure til behandling af visse fusioner efter EF-fusionsforordningen ⁽²⁾.

4. Kommissionen opfordrer hermed alle interesserede til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse og kan med angivelse af sagsnummer COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH sendes til Kommissionen pr. fax (+32 22964301), pr. e-mail til COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eller pr. brev til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Fusioner
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1 (»EF-Fusionsforordningen«).

⁽²⁾ EUT C 56 af 5.3.2005, s. 32 (»Meddelelsen om en forenklet procedure«).

ANDET

EUROPA-KOMMISSIONEN

Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009

(2010/C 278/15)

I henhold til artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009 ⁽¹⁾ bliver en ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse offentliggjort i C-udgaven af EUT for at oplyse tredjeparter om, at ansøgningen findes, og give dem mulighed for at gøre indsigelse mod den anerkendelse og beskyttelse af den traditionelle benævnelse, der ansøges om.

OFFENTLIGGØRELSE AF EN ANSØGNING OM ANERKENDELSE AF EN TRADITIONEL BENÆVNELSE I HENHOLD TIL ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 607/2009

Modtagelsesdato: 22.6.2010
Antal sider: 18
Sprog, som ansøgningen er affattet på: engelsk
Journalnummer: TDT-US-N0023
Ansøger: 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

Betegnelse: SUR LIE

— Traditionel benævnelse, jf. artikel 118u, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1234/2007

Sprog:

— Artikel 31, stk. 1, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009.

Liste over de pågældende beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser:

— Beskyttede oprindelsesbetegnelser

Kategorier af vinavlsprodukter:

— Vin, mousserende vin (bilag XIb til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007)

Definition:

— Praksis bestående i lagring af vinen over bærmen efter fermenteringen

⁽¹⁾ EUT L 193 af 24.7.2009, s. 60.

Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009

(2010/C 278/16)

I henhold til artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009 ⁽¹⁾ bliver en ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse offentliggjort i C-udgaven af EUT for at oplyse tredjeparter om, at ansøgningen findes, og give dem mulighed for at gøre indsigelse mod den anerkendelse og beskyttelse af den traditionelle benævnelse, der ansøges om.

OFFENTLIGGØRELSE AF EN ANSØGNING OM ANERKENDELSE AF EN TRADITIONEL BENÆVNELSE I HENHOLD TIL ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 607/2009

Modtagelsesdato: 22.6.2010

Antal sider: 16

Sprog, som ansøgningen er affattet på: engelsk

Journalnummer: TDT-US-N0024

Ansøger: 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

Betegnelse: TAWNY

— Traditionel benævnelse, jf. artikel 118u, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1234/2007

Sprog:

— Artikel 31, stk. 1, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009.

Liste over de pågældende beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser:

— Beskyttede oprindelsesbetegnelser

Kategorier af vinavlsprodukter:

— Hedvin (bilag XIb til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007)

Definition:

— »Tawny« betegner en amerikansk form for vin tilsat alkohol, som er lagret inden tapningen. På aftar-ningstidspunktet har vinen en rødgylden farve. Vinene bør have en karakter, som afspejler omhyggelig lagring, og have et »modent« snarere end et »frisk« frugtagtigt præg. Mange vine har dog det friske og veludviklede »frugtagtige« præg, som findes i yngre vine. Vinen er normalt en blanding af flere årgange. Den kan være lagret i egetræsfade og når sin optimale alder, før den sælges. Ved alkoholtilsætningen skal der anvendes druebrændevin.

⁽¹⁾ EUT L 193 af 24.7.2009, s. 60.

Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009

(2010/C 278/17)

I henhold til artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009 ⁽¹⁾ bliver en ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse offentliggjort i C-udgaven af EUT for at oplyse tredjeparter om, at ansøgningen findes, og give dem mulighed for at gøre indsigelse mod den anerkendelse og beskyttelse af den traditionelle benævnelse, der ansøges om.

OFFENTLIGGØRELSE AF EN ANSØGNING OM ANERKENDELSE AF EN TRADITIONEL BENÆVNELSE I HENHOLD TIL ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 607/2009

Modtagelsesdato	22.6.2010
Antal sider	16
Sprog, som ansøgningen er affattet på	engelsk
Journalnummer	TDT-US-N0025
Ansøger:	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

Betegnelse: VINTAGE

— Traditionel benævnelse, jf. artikel 118u, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1234/2007

Sprog:

— Artikel 31, stk. 1, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009.

Liste over de pågældende beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser:

— Beskyttede oprindelsesbetegnelser

Kategorier af vinavlsprodukter:

— Vin, hedvin (bilag XIb til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007)

Definition:

— »Vintage« benyttet alene eller i et sammensat udtryk såsom »Vintage Character« betegner en amerikansk form for vin, som er 85 % fremstillet af én årgang, som er angivet på etiketten. Når betegnelsen bruges om amerikansk vin tilsat alkohol, er det også et generelt kendetegn for vinen, at den er lagret forholdsvis længe i flasken, er fyldig og rund i smagen og har en dyb farve. Disse amerikanske alkoholtilsatte vine vil også generelt kunne blive bedre ved lagring. Ved alkoholtilsætningen skal der anvendes druebrændevin.

⁽¹⁾ EUT L 193 af 24.7.2009, s. 60.

Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009

(2010/C 278/18)

I henhold til artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009 ⁽¹⁾ bliver en ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse offentliggjort i C-udgaven af EUT for at oplyse tredjeparter om, at ansøgningen findes, og give dem mulighed for at gøre indsigelse mod den anerkendelse og beskyttelse af den traditionelle benævnelse, der ansøges om.

OFFENTLIGGØRELSE AF EN ANSØGNING OM ANERKENDELSE AF EN TRADITIONEL BENÆVNELSE I HENHOLD TIL ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 607/2009

Modtagelsesdato 22.6.2010

Antal sider 15

Sprog, som ansøgningen er affattet på engelsk

Journalnummer TDT-US-N0026

Ansøger:

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

Betegnelse: VINTAGE CHARACTER

— Traditionel benævnelse, jf. artikel 118u, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 1234/2007

Sprog:

— Artikel 31, stk. 1, litra b), i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009.

Liste over de pågældende beskyttede oprindelsesbetegnelser og beskyttede geografiske betegnelser:

— Beskyttede oprindelsesbetegnelser

Kategorier af vinavlsprodukter:

— Vin, hedvin (bilag XIb til Rådets forordning (EF) nr. 1234/2007)

Definition:

— »Vintage« benyttet alene eller i et sammensat udtryk såsom »Vintage Character« betegner en amerikansk form for vin, som er 85 % fremstillet af én årgang, som er angivet på etiketten. Når betegnelsen bruges om amerikansk vin tilsat alkohol, er det også et generelt kendetegn for vinen, at den er lagret forholdsvis længe i flasken, er fyldig og rund i smagen og har en dyb farve. Disse amerikanske alkoholtilsatte vine vil også generelt kunne blive bedre ved lagring. Ved alkoholtilsætningen skal der anvendes druebrændevin.

⁽¹⁾ EUT L 193 af 24.7.2009, s. 60.

STATSSTØTTE — DEN ITALIENSKE REPUBLIK**Statsstøttesag C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2**

(EØS-relevant tekst)

(2010/C 278/19)

Ved brev af 20. juli 2010, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Den Italienske Republik, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende eventuelle bemærkninger til den støtteforanstaltning, over for hvilken Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Statsstøtte
Kontor: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Den Italienske Republik. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

I. SAGSFORLØB

De italienske myndigheder anmeldte den 26. maj 2009 i overensstemmelse med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (EUF-traktaten) den delvis offentlige finansiering af opførelsen af en intermodal terminal (kombineret jernbane- og vejtransport) i provinsen Trento.

II. BESKRIVELSE AF DEN FORANSTALTNING, OVER FOR HVILKEN KOMMISSIONEN INDLEDER PROCEDUREN

Den anmeldte foranstaltning vedrører delvis offentlig finansiering af opførelsen af en intermodal terminal i Lavis' industriområde, hovedsageligt beregnet til jernbanetransport af flydende brændsel. Hovedformålet med foranstaltningen er at fremme godstransport ad bane i provinsen Trento ved at opføre et hensigtsmæssigt jernbanenet. Foranstaltningen sigter også på at sikre de miljømæssige fordele, der er knyttet til overførslen af lastbiler fra landevej til jernbane.

Der blev indgået en rammeaftale mellem den selvstyrende provins Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Lavis Kommune, PO Trasporti Srl og Firmin Srl, som opstiller hver af parternes forpligtelser i tilknytning til opførelsen af terminalen. Byggeriet påbegyndtes i 2003, og terminalen blev sat i drift i 2009.

De italienske myndigheder har til hensigt at dække en del af de investeringsomkostninger, som Firmin Srl har afholdt, ved hjælp af offentlig finansiering. Selskabet er aktivt på markedet for distribution af flydende olieprodukter til brug som motorbrænd-

stof eller fyringsolie. Selskabet installerer og vedligeholder ligeledes faciliteter og udstyr til distribution af brændsel for tredjemand og yder assistance ved ansøgning om tilladelser og licenser.

III. VURDERING

Kommissionen har besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2, over for den anmeldte foranstaltning.

De italienske myndigheder har hidtil ikke tilvejebragt tilstrækkelige argumenter, hvorefter det ville kunne konkluderes, at den pågældende støtte har en tilskyndelsesvirkning.

De italienske myndigheder anfører, at arbejdet startede den 29. april 2003, og at Firmin indsendte ansøgningen om finansiering af projektet forud for iværksættelsen af arbejdet. Hertil kommer, at de italienske myndigheder anfører, at der på tidspunktet for arbejdets begyndelse allerede havde været drøftelser om mulig offentlig finansiering mellem modtageren og de offentlige myndigheder. De italienske myndigheder nævner yderligere, at de aftaler, som modtageren har indgået med banken for at dække investeringsomkostningerne, nævner den mulighed, at Firmin modtager støtten, hvorefter tilbagebetalingsplanen for lånet skal omlægges, ifald der modtages sådan offentlig støtte. Da denne aftalebestemmelse imidlertid ikke giver en klar tilkendegivelse af provinsmyndighedernes forudgående tilsagn til at yde sådan støtte, og heller ikke nogen udtrykkelig bestemmelse, der kunne indebære, at banken faktisk ikke ville have ydet lånet i fraværet af støtten, er det for indeværende Kommissionens opfattelse, at de italienske myndigheders påstand om, at støtten har en tilskyndende virkning, ikke kan anses for overbevisende.

Hertil kommer, at de italienske myndigheder ikke har tilvejebragt tilstrækkelige oplysninger, som gør det muligt at fastlægge det støttebeløb, der faktisk skal ydes til Firmin. Navnlig kan Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at de investeringer, der er foretaget af Rete Ferroviaria Italiana SpA og provinsen selv i henhold til rammeaftalen, skulle indebære elementer af statsstøtte til Firmin. De italienske myndigheder har ikke begrundet det forhold, at det markedsøkonomiske investorprincip skulle gælde i denne sag. Kommissionen kan ikke i fraværet af disse oplysninger vurdere støttebeløbet og støtteintensiteten.

BREVETS ORDLYD

»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:

⁽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.

- a) un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale; e
 - 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:
- acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
 - 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;
 - 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;
 - costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
 - sala pompe;
 - tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
 - 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;
 - fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
 - i necessari impianti di depurazione;
 - impianto antincendio sull'intero scalo;
 - 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;
 - 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:
- prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
 - prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
 - 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:
- la legge n. 6/99 della Provincia di Trento;
 - 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 Øvrige meddelelser

ADMINISTRATIVE PROCEDURER

Europa-Kommissionen

2010/C 278/12	Indkaldelse af forslag — EACEA/32/10 — Tempus IV — Reform af de videregående uddannelser gennem internationalt universitetssamarbejde	18
2010/C 278/13	Indkaldelse af interessetilkendegivelser om ESPON-driftsprogrammet 2013	22

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN

Europa-Kommissionen

2010/C 278/14	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Behandles eventuelt efter den forenklede procedure ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

ANDET

Europa-Kommissionen

2010/C 278/15	Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009	24
2010/C 278/16	Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009	25
2010/C 278/17	Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009	26
2010/C 278/18	Offentliggørelse af ansøgning om anerkendelse af en traditionel benævnelse, jf. artikel 33 i Kommissionens forordning (EF) nr. 607/2009	27
2010/C 278/19	Statsstøtte — den Italienske Republik — Statsstøttesag C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2 ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

ABONNEMENTSPRISER 2010 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig cd-rom	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ cd-rom	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, cd-rom, 2 udgaver pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én cd-rom.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

I løbet af 2010 vil cd-rom-formatet blive erstattet af dvd-formater.

Salg og abonnenter

Betalingsabonnenter på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA