

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 278



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

53. Jahrgang
15. Oktober 2010

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen</i>	
	STELLUNGNAHMEN	
	Europäische Zentralbank	
2010/C 278/01	Stellungnahme der Europäischen Zentralbank vom 5. Oktober 2010 zu zwei Vorschlägen für Verordnungen über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets (CON/2010/72)	1
<hr/>		
	II <i>Mitteilungen</i>	
	MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION	
	Europäische Kommission	
2010/C 278/02	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5
<hr/>		

DE

Preis:
3 EUR

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2010/C 278/03	Euro-Wechselkurs	6
2010/C 278/04	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen abgegeben auf seiner Sitzung vom 15. April 2010 zu einem Entscheidungsentwurf in der Sache COMP/39.317 — E.ON Gas — Berichterstatter: Polen	7
2010/C 278/05	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — Sache COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Zusammenfassung der Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 2010 in einem Verfahren nach Artikel 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Artikel 54 EWR-Abkommen (Sache COMP/39.317 — E.ON Gas) (<i>Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 2863 endg.</i>) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf seiner Sitzung vom 9. Juli 2010 zu einem Beschlusentwurf in der Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Berichterstatter: Österreich	11
2010/C 278/08	Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten — Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Zusammenfassung des Kommissionbeschlusses vom 14. Juli 2010 in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Artikel 53 des EWR-Abkommens (Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (<i>Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 4738</i>) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Ernennung des Anhörungsbeauftragten	16

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2010/C 278/11	Bekanntmachung der Kommission gemäß Artikel 17 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft — Ausschreibung für die Durchführung von Linienflugdiensten aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

EUROPÄISCHE ZENTRALBANK

STELLUNGNAHME DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK

vom 5. Oktober 2010

zu zwei Vorschlägen für Verordnungen über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Einleitung und Rechtsgrundlage

Am 6. September 2010 wurde die Europäische Zentralbank (EZB) vom Europäischen Parlament um Stellungnahme zu einem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone ⁽¹⁾ (nachfolgend als „Verordnungsvorschlag“ bezeichnet) ersucht. Am 20. September 2010 wurde die EZB auch vom Rat der Europäischen Union um Stellungnahme zu dem Verordnungsvorschlag ersucht. Am 27. September 2010 wurde die EZB vom Rat der Europäischen Union um Stellungnahme zu einem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung (EU) Nr. xx/yy des Europäischen Parlaments und des Rates über den gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten der Euro-Zone ⁽²⁾ (nachfolgend als „erweiterter Verordnungsvorschlag“ bezeichnet) (nachfolgend gemeinsam als „Verordnungsvorschläge“ bezeichnet) ersucht.

Die Zuständigkeit der EZB zur Abgabe einer Stellungnahme beruht auf Artikel 127 Absatz 4 und Artikel 282 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, da die Verordnungsvorschläge Bestimmungen über den grenzüberschreitenden Transport von Euro-Banknoten enthalten und der EZB-Rat das ausschließliche Recht hat, die Ausgabe von Euro-Banknoten zu genehmigen. Diese Stellungnahme wurde gemäß Artikel 17.5 Satz 1 der Geschäftsordnung der Europäischen Zentralbank vom EZB-Rat verabschiedet.

Allgemeine Anmerkungen

Die Verordnungsvorschläge werden die Vorteile des Fernzugangs zu den Bargelddienstleistungen der nationalen Zentralbanken maximieren, indem sie den Verkehr und den Transport von Euro-Banknoten und -Münzen zwischen den Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets so frei wie möglich gestalten. Dies ist von Bedeutung, da nur Euro-Banknoten und -Münzen als gesetzliches Zahlungsmittel im Euro-Währungsgebiet gelten ⁽³⁾.

Der Begriff „gesetzliches Zahlungsmittel“ ist außerdem im Hinblick auf die Verwendung von „Intelligenten Banknotenneutralisierungssystemen“ gemäß dem Verordnungsvorschlag von besonderer Bedeutung. Als Behörde, die das ausschließliche Recht zur Genehmigung der Ausgabe von Euro-Banknoten als gesetzliches Zahlungsmittel innehat, stellt die EZB fest, dass „neutralisierte“ Euro-Banknoten ihren Status als gesetzliches Zahlungsmittel beibehalten und dass dies bereits von der Kommission akzeptiert wurde ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 endgültig.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 endgültig.

⁽³⁾ Siehe Artikel 128 Absatz 1 Satz 3 des Vertrags.

⁽⁴⁾ Empfehlung der Kommission vom 22. März 2010 über den Geltungsbereich und die Auswirkungen des Status der Euro-Banknoten und -Münzen als gesetzliches Zahlungsmittel (ABl. L 83 vom 30.3.2010, S. 70).

In Bezug auf den erweiterten Verordnungsvorschlag, der Mitgliedstaaten betrifft, die nicht dem Euro-Währungsgebiet angehören, unterstützt die EZB die Beibehaltung der bereits vor dem Inkrafttreten des Vertrags eingeführten Praxis⁽¹⁾. Genauer gesagt sollten alle Bestimmungen des Verordnungsvorschlags auf diese Mitgliedstaaten erweitert werden. Die nicht dem Euro-Währungsgebiet angehörenden Mitgliedstaaten können nicht „Herkunftsmitgliedstaaten“ oder „Aufnahmemitgliedstaaten“ im Sinne des Verordnungsvorschlags sein. Sie sollten vielmehr „Durchfuhrmitgliedstaaten“ werden können; falls dies nicht der Fall wäre, würden Mitgliedstaaten der Euro-Zone, die nur über Straßen erreichbar sind, die durch nicht dem Euro-Währungsgebiet angehörende Mitgliedstaaten führen, unangemessen diskriminiert.

Soweit die EZB empfiehlt, die Verordnungsvorschläge zu ändern, ist ein spezieller Redaktionsvorschlag mit Begründung im Anhang aufgeführt.

Geschehen zu Frankfurt am Main am 5. Oktober 2010.

Der Präsident der EZB

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Siehe Stellungnahme der EZB CON/2006/35 vom 5. Juli 2006 auf Ersuchen des Rates der Europäischen Union zu zwei Vorschlägen für Beschlüsse des Rates über ein Aktionsprogramm in den Bereichen Austausch, Unterstützung und Ausbildung zum Schutz des Euro gegen Geldfälschung (Pericles-Programm) (ABl. C 163 vom 14.7.2006, S. 7).

ANHANG

Redaktionsvorschläge

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschläge der EZB (1)
Änderung 1	
Artikel 1 Buchstabe f des Verordnungsvorschlags	
„f) ‚Durchfuhrmitgliedstaat‘: ein oder mehrere teilnehmende Mitgliedstaaten, der/die nicht mit dem Herkunftsmitgliedstaat des Unternehmens identisch ist/sind und den/die das Geldtransportfahrzeug durchfahren muss, um entweder den/die Aufnahmemitgliedstaat(en) zu erreichen oder in den Herkunftsmitgliedstaat zurückzukehren.“	„f) ‚Durchfuhrmitgliedstaat‘: ein oder mehrere teilnehmende Mitgliedstaaten, der/die nicht mit dem Herkunftsmitgliedstaat des Unternehmens identisch ist/sind und den/die das Geldtransportfahrzeug durchfahren muss, um entweder den/die Aufnahmemitgliedstaat(en) zu erreichen oder in den Herkunftsmitgliedstaat zurückzukehren.“

Begründung

Es ist zwar offensichtlich, dass die Herkunftsmitgliedstaaten und die Aufnahmemitgliedstaaten teilnehmende Mitgliedstaaten sein müssen; es ist allerdings möglich, dass ein Geldtransportfahrzeug auch das Gebiet eines nicht teilnehmenden Mitgliedstaates durchfahren muss, um den Aufnahmemitgliedstaat zu erreichen. Es kann nicht die Absicht der Kommission sein, teilnehmende Mitgliedstaaten, die von nicht teilnehmenden Mitgliedstaaten umgeben sind, vom Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags auszuschließen. Das Recht des Durchfuhrmitgliedstaats muss jederzeit gemäß Artikel 6 Absatz 1 des Verordnungsvorschlags befolgt werden.

Änderung 2

Artikel 2 Absätze 1 und 2 des Verordnungsvorschlags

„1. Transporte von Euro-Banknoten und -Münzen, die auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken, Banknotendruckereien und/oder Münzpräganstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten durchgeführt werden und durch Militär- und/oder Polizeieskorte gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung. 2. Transporte, bei denen ausschließlich Euro-Münzen auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken oder Münzpräganstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten befördert werden und die durch Militär- und/oder Polizeieskorte oder privates Sicherheitspersonal in gesonderten Fahrzeugen gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung.“	„1. Transporte von Euro-Banknoten und -Münzen, die a) auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken , NZBen, zwischen Banknotendruckereien und/oder Münzpräganstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten und den entsprechenden NZBen durchgeführt werden, und b) durch Militär- und/oder Polizeieskorte gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung. 2. Transporte, bei denen ausschließlich Euro-Münzen a) auf Rechnung von und zwischen den Zentralbanken , NZBen oder zwischen Münzpräganstalten der teilnehmenden Mitgliedstaaten und den entsprechenden NZBen befördert werden, und b) die durch Militär- und/oder Polizeieskorte oder privates Sicherheitspersonal in gesonderten Fahrzeugen gesichert sind, fallen nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung.“
---	---

Begründung

Der Begriff „NZB“ wird in Erwägungsgrund 1 des Verordnungsvorschlags definiert, wurde hier jedoch nicht verwendet. Darüber hinaus erfolgt der Transport von Euro-Banknoten oder -Münzen zwischen einer NZB und einer Banknotendruckerei/Münzpräganstalt immer auf Rechnung der NZB, die die entsprechenden Banknoten oder Münzen bestellt hat.

Änderung 3

Artikel 1 des erweiterten Verordnungsvorschlags

„Die Verordnung (EU) xx/yy des Rates findet auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, der den Euro noch nicht eingeführt hat, ab dem Tag Anwendung, an dem der Rat gemäß Artikel 140 Absatz 2 des Vertrags beschließt, die für ihn geltende Ausnahmeregelung bezüglich der Einführung des Euro aufzuheben.“	„ Die Anwendung der Verordnung (EU) xx/yy wird findet auf das Hoheitsgebiet eines die Mitgliedstaaten erweitert , deren Währung der den Euro noch nicht eingeführt hat der Euro ist. Es wird klargestellt, dass ab dem Tag Anwendung, an dem der Rat gemäß Artikel 140 Absatz 2 des Vertrags beschließt, die für ihn einen Mitgliedstaat geltende Ausnahmeregelung bezüglich der Einführung des Euro aufzuheben, der entsprechende Mitgliedstaat auch ein ‚Aufnahmemitgliedstaat‘ gemäß der Verordnung (EU) xx/yy des Rates sein kann. “
---	--

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschläge der EZB ⁽¹⁾
----------------------	--

Begründung

Es ist zwar offensichtlich, dass der Herkunftsmitgliedstaat und der Aufnahmemitgliedstaat teilnehmende Mitgliedstaaten sein müssen, es ist allerdings geographisch möglich, dass ein Geldtransportfahrzeug auch nicht teilnehmende Mitgliedstaaten durchfahren muss, um den Aufnahmemitgliedstaat zu erreichen. Es kann nicht die Absicht der Kommission sein, teilnehmende Mitgliedstaaten, die von nicht teilnehmenden Mitgliedstaaten umgeben sind, vom Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags auszuschließen.

Für den Zeitraum zwischen der Aufhebung der Ausnahmeregelung eines Mitgliedstaats und der Einführung des Euro in diesem Mitgliedstaat sollte es diesem beitretenden Mitgliedstaat erlaubt werden, ein „Aufnahmemitgliedstaat“ zu werden.

⁽¹⁾ Der neue Wortlaut, der nach dem Änderungsvorschlag der EZB eingefügt werden soll, erscheint in Fettschrift. Der Wortlaut, der nach dem Änderungsvorschlag der EZB gestrichen werden soll, erscheint in durchgestrichener Schrift.

II

*(Mitteilungen)*MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/C 278/02)

Am 28. September 2010 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Englisch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
 - der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32010M5951 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.
-

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

14. Oktober 2010

(2010/C 278/03)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,4101	AUD	Australischer Dollar	1,4145
JPY	Japanischer Yen	114,43	CAD	Kanadischer Dollar	1,4088
DKK	Dänische Krone	7,4571	HKD	Hongkong-Dollar	10,9419
GBP	Pfund Sterling	0,87920	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8538
SEK	Schwedische Krone	9,2340	SGD	Singapur-Dollar	1,8248
CHF	Schweizer Franken	1,3386	KRW	Südkoreanischer Won	1 564,26
ISK	Isländische Krone		ZAR	Südafrikanischer Rand	9,5642
NOK	Norwegische Krone	8,0695	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	9,3783
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	HRK	Kroatische Kuna	7,3275
CZK	Tschechische Krone	24,440	IDR	Indonesische Rupiah	12 574,79
EEK	Estnische Krone	15,6466	MYR	Malaysischer Ringgit	4,3473
HUF	Ungarischer Forint	273,63	PHP	Philippinischer Peso	60,944
LTL	Litauischer Litas	3,4528	RUB	Russischer Rubel	42,3188
LVL	Lettischer Lat	0,7095	THB	Thailändischer Baht	42,014
PLN	Polnischer Zloty	3,9077	BRL	Brasilianischer Real	2,3213
RON	Rumänischer Leu	4,2799	MXN	Mexikanischer Peso	17,4022
TRY	Türkische Lira	1,9762	INR	Indische Rupie	62,2140

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen abgegeben auf seiner Sitzung vom 15. April 2010 zu einem Entscheidungsentwurf in der Sache COMP/39.317 — E.ON Gas

Berichterstatter: Polen

(2010/C 278/04)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die von der Kommission in dem am 26. März 2010 übermittelten Entscheidungsentwurf geäußerten Bedenken im Hinblick auf einen möglichen Verstoß gegen Artikel 102 TFEU und Artikel 54 EWR-Abkommen.
 2. Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses teilen die Auffassung der Kommission, dass das Verfahren mit einer Entscheidung nach Artikel 9(1) der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 beendet werden kann.
 3. Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses teilen die Auffassung der Kommission, dass die von der E.ON AG angebotenen Verpflichtungszusagen geeignet, erforderlich und angemessen sind.
 4. Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses teilen die Auffassung der Kommission, dass es für die Kommission im Hinblick auf die von der E.ON AG angebotenen Verpflichtungszusagen unbeschadet des Artikels 9(2) der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 keinen weiteren Grund gibt, tätig zu werden.
 5. Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses empfehlen die Veröffentlichung seiner Stellungnahme im *Amtsblatt der Europäischen Union*.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten ⁽¹⁾ — Sache COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Gegenstand des Beschlussentwurfs der Kommission ist der Verdacht der missbräuchlichen Ausnutzung einer beherrschenden Stellung im Sinne des Artikels 102 AEUV durch den deutschen Energiekonzern E.ON AG und seine Tochtergesellschaften E.ON Ruhrgas AG und E.ON Gastransport GmbH (zusammen nachstehend „E.ON“ genannt). Darin werden Bedenken geäußert, E.ON könnte sich geweigert haben, langfristige Buchungen Dritter im Gasfernleitungsnetz von E.ON anzunehmen. Das Unternehmen buchte selbst große Teile der verfügbaren festen Kapazitäten in seinem Gasfernleitungsnetz. Diese Praktiken können zu einem Ausschluss von Wettbewerbern führen, die Kunden des E.ON-Netzes mit Gas beliefern wollen, wodurch der Wettbewerb auf den nachgelagerten Gasbelieferungsmärkten beschränkt wird.

Die Kommission leitete im Hinblick auf den Erlass eines Beschlusses nach Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ⁽²⁾ ein Verfahren ein und nahm am 22. Dezember 2009 eine vorläufige Beurteilung nach Artikel 9 Absatz 1 an. Nach anschließenden Gesprächen mit der Kommission bot E.ON im Januar 2010 Verpflichtungszusagen an. In diesen Verpflichtungszusagen erklärt sich E.ON im Wesentlichen zu einer sofortigen umfangreichen Freigabe von Einspeisekapazitäten für hochkalorisches Gas („H-Gas“) sowie für niederkalorisches Gas („L-Gas“) und zu einer langfristigen Reduzierung seiner Kapazitätsbuchungen in beiden Netzen spätestens ab 1. Oktober 2015 bereit. E.ON hat akzeptiert, die freigegebenen Kapazitäten zunächst für die ersten zwei Jahre und anschließend für die verbleibende Laufzeit der Verpflichtungszusagen zu vermarkten. E.ON hat sich ferner verpflichtet, ein proportionales Volumen an Ausspeisekapazitäten an benachbarten Einspeisepunkten freizugeben, an denen nicht genügend Kapazitäten verfügbar sind und wo das Unternehmen zudem umfangreiche Ausspeisekapazitäten gebucht hat.

Am 22. Januar 2010 veröffentlichte die Kommission eine Bekanntmachung gemäß Artikel 27 Absatz 4 im *Amtsblatt der Europäischen Union*, die eine Zusammenfassung der wettbewerbsrechtlichen Bedenken sowie der Verpflichtungszusagen enthielt und mit der interessierte Dritte aufgefordert wurden, innerhalb eines Monats ab Veröffentlichung der Bekanntmachung zu den angebotenen Verpflichtungszusagen Stellung zu nehmen. Insgesamt gingen 20 Stellungnahmen interessierter Dritter ein, u. a. von Wettbewerbern, Verbänden und Kunden der Gaswirtschaft und von nationalen Regulierungsbehörden.

Die Kommission unterrichtete E.ON über das Ergebnis des Markttests. Das Unternehmen reagierte am 24. März 2010 mit einer überarbeiteten Fassung seiner Verpflichtungszusagen auf die Bedenken der Marktteilnehmer.

Angesichts dieser Verpflichtungszusagen ist die Kommission nun zu dem Schluss gekommen, dass das Verfahren unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 eingestellt werden sollte.

E.ON hat der Kommission gegenüber erklärt, hinreichenden Zugang zu den Informationen erhalten zu haben, die es seiner Ansicht nach benötigte, um Verpflichtungszusagen anbieten zu können, mit denen die Bedenken der Kommission ausgeräumt werden.

Ich habe in dieser Sache keine weiteren Anfragen oder Stellungnahmen von E.ON oder interessierten Dritten erhalten.

Daher stelle ich fest, dass das Recht auf Anhörung in dieser Sache gewahrt wurde.

Brüssel, den 16. April 2010

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Gemäß den Artikeln 15 und 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren — ABL L 162 vom 19.6.2001, S. 21.

⁽²⁾ Bei allen im Folgenden genannten Artikeln handelt es sich um Artikel der Verordnung (EG) Nr. 1/2003.

Zusammenfassung der Entscheidung der Kommission**vom 4. Mai 2010****in einem Verfahren nach Artikel 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
und Artikel 54 EWR-Abkommen****(Sache COMP/39.317 — E.ON Gas)***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 2863 endg.)***(Nur der deutsche Text ist verbindlich.)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/C 278/06)

Am 4. Mai 2010 erließ die Kommission eine Entscheidung in einem Verfahren nach Artikel 102 AEUV. Gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates⁽¹⁾ veröffentlicht die Kommission hiermit die Inhalt der Entscheidung, wobei sie den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung trägt. Eine um vertrauliche Passagen bereinigte Fassung der Entscheidung ist auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb verfügbar unter:

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

- (1) Die Entscheidung ist an die E.ON AG, Deutschland, ihre Tochtergesellschaften E.ON Ruhrgas AG und E.ON Gas-transport GmbH sowie an die von ihnen kontrollierte Tochtergesellschaften (zusammen nachstehend „E.ON“) gerichtet. Durch Annahme der Entscheidung werden Verpflichtungszusagen für bindend erklärt, die E.ON angeboten hat, um die sich aus den Untersuchungen der Kommission ergebenden wettbewerbsrechtlichen Bedenken in Bezug auf die deutschen Gasmärkte auszuräumen.
- (2) Die Kommission hatte befürchtet, dass E.ON durch Abschottung des Zugangs zu Einspeisekapazitäten in das E.ON-Gasfernleitungsnetz seine marktbeherrschende Stellung auf den Gastransportmärkten im E.ON L-Gas-Netzgebiet und dem von NetConnect Germany abgedeckten H-Gas-Netzgebiet im Sinne von Artikel 102 AEUV missbräuchlich ausgenutzt haben könnte.
- (3) Dies könnte durch langfristige Kapazitätsbuchungen im Gasfernleitungsnetz von E.ON geschehen sein, durch die Wettbewerber vom Zugang zu diesem Netz ausgeschlossen wurden. E.ON hat große Teile der in seinem Gasfernleitungsnetz verfügbaren festen, frei zuordenbaren Einspeisekapazitäten selbst gebucht, was nach der vorläufigen Beurteilung Wettbewerber daran gehindert haben könnte, Gas durch das E.ON-Netz zu transportieren und an dieses Netz angeschlossene Kunden zu beliefern. Dadurch hat E.ON möglicherweise den Wettbewerb auf den nachgelagerten Belieferungsmärkten beschränkt.
- (4) E.ON bot Verpflichtungszusagen an, um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen. E.ON schlägt vor, in einem ersten Schritt bis Oktober 2010 ein Volumen von 17,8 GWh/h fester, frei zuordenbarer Einspeisekapazität in sein Gasfernleitungsnetz freizugeben. In einem zweiten Schritt wird E.ON seinen Gesamtanteil an den Buchungen fester und frei zuordenbarer Einspeisekapazitäten bis Oktober 2015 weiter reduzieren, und zwar im H-Gas-Marktgebiet — NetConnect Germany — auf 50 % und im L-Gas-Marktgebiet auf 64 %. E.ON kann diese Freigabeschwellen durch die Rückgabe von Kapazitäten an den Netzbetreiber, durch Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität im jeweiligen Netz oder durch Marktgebietskooperationen erreichen, die das Kapazitätswolumen in E.ONs jeweiligem Netz insgesamt erhöhen. E.ON verpflichtet sich, diese Freigabeschwellen bis 2025 nicht zu überschreiten.
- (5) Die Verpflichtungszusagen sind ausreichend, um den ursprünglichen Bedenken der Kommission zu begegnen, und sie sind nicht unverhältnismäßig. Die endgültigen Verpflichtungszusagen sind *geeignet*, die von der Kommission in der Vorläufigen Beurteilung geäußerten Bedenken auszuräumen. Durch die Absenkung des Buchungsanteils von E.ON an den festen, frei zuordenbaren Einspeisekapazitäten und die Dauer der diesbezüglichen Verpflichtungszusagen wird gewährleistet, dass Wettbewerber und neue Anbieter schnell und dauerhaft auf den dem Gasfernleitungsnetz von E.ON nachgelagerten Gasbelieferungsmärkten tätig werden und so Wettbewerbsdruck auf E.ON ausüben können. Die von E.ON angebotenen endgültigen Verpflichtungszusagen sind auch *erforderlich*, weil es keine alternative Maßnahme zur Ausräumung der von der Kommission geäußerten Bedenken gibt, die genauso wirksam wäre wie die angebotene Kapazitätsfreigabe. Vielmehr lässt sich der fragliche Ausschluss vom Zugang zur benötigten Transportinfrastruktur allein durch eine Freigabe von Transportkapazitäten abstellen. Die endgültigen Zusagen sind angesichts des gegenwärtig großen Anteils von E.ON an den Einspeisekapazitäten in den relevanten Märkten und im Hinblick auf die Langfristigkeit der Buchungen auch von ihrem Umfang her erforderlich. Nicht zuletzt angesichts der Vielzahl der an das Gasübertragungsnetz von E.ON angeschlossenen Kunden und des erheblichen potenziellen Schadens für sie sind die endgültigen Verpflichtungszusagen als angemessen und in Bezug auf die Wettbewerbsbedenken als *verhältnismäßig* zu betrachten.
- (6) In der Entscheidung wird festgestellt, dass angesichts der eingegangenen Verpflichtungen kein Anlass mehr für ein Tätigwerden der Kommission besteht.

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

- (7) Am 15. April 2010 gab der Beratende Ausschuss für Kartell- und Monopolfragen eine befürwortende Stellungnahme ab. Am 16. April 2010 legte der Anhörungsbeauftragte seinen Abschlussbericht vor.
-

Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf seiner Sitzung vom 9. Juli 2010 zu einem Beschlusssentwurf in der Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Berichterstatter: Österreich

(2010/C 278/07)

1. Der Beratende Ausschuss teilt die von der Kommission in ihrem Beschlusssentwurf aufgrund des Artikels 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) und des Artikels 53 des EWR-Abkommens geäußerten Bedenken, die dem Beratenden Ausschuss am 25. Juni mitgeteilt wurden.
 2. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass das Verfahren mit einer Entscheidung nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 beendet werden kann.
 3. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass die von British Airways, American Airlines und Iberia angebotenen Verpflichtungszusagen geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sind.
 4. Der Beratende Ausschuss teilt die Auffassung der Kommission, dass es für die Kommission im Hinblick auf die von British Airways, American Airlines und Iberia angebotenen Verpflichtungszusagen unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 keinen weiteren Grund gibt, tätig zu werden.
 5. Der Beratende Ausschuss bittet die Kommission, alle anderen in der Diskussion aufgebrachten Punkte zu berücksichtigen.
 6. Der Beratende Ausschuss empfiehlt die Veröffentlichung seiner Stellungnahme im *Amtsblatt der Europäischen Union*.
-

Abschlussbericht des Anhörungsbeauftragten⁽¹⁾ — Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Hintergrund

Die vorliegende Sache betrifft die Unternehmen British Airways Plc. („BA“), American Airlines Inc. („AA“) und Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB“) (nachstehend zusammen „Parteien“ genannt).

Im Juni 2008 gaben die beteiligten Unternehmen ihre Absicht bekannt, ein Joint Venture mit Einnahmenteilung zu gründen, das ihre gesamten Personenbeförderungsleistungen im Flugverkehr auf den transatlantischen Strecken abdecken soll. Die Vereinbarung sieht für diese Strecken eine umfassende Zusammenarbeit zwischen den Parteien vor, unter anderem die Koordinierung der Preise, Kapazitäten und Flugpläne sowie die Teilung der Einnahmen. Am 25. Juli 2008 leitete die Kommission von Amts wegen eine Untersuchung der angekündigten Zusammenarbeit ein. Am 30. Januar 2009 legte Virgin Atlantic in dieser Sache förmlich Beschwerde ein.

Der der Kommission vorgelegte Beschlussentwurf betrifft die wettbewerbsrechtlichen Bedenken, die die Vereinbarung zwischen BA, AA und IB mit Blick auf Artikel 101 AEUV aufwirft.

2. Schriftliches Verfahren

Die Kommission leitete ein förmliches Verfahren ein und erließ auf der Grundlage ihrer Untersuchung am 29. September 2009 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Die Parteien erhielten Akteneinsicht, und es wurde ein Datenraum eingerichtet, um ihnen alle in der Mitteilung der Beschwerdepunkte verwendeten ökonomischen Daten zugänglich zu machen.

Alle Parteien beantragten eine Verlängerung der Frist für ihre Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte. Ich habe diesen Anträgen stattgegeben, und alle Parteien haben ihre Antwort rechtzeitig zum 9. Dezember 2009 übermittelt.

Während des Verfahrens habe ich vier interessierte Dritte zugelassen, die eine nichtvertrauliche Fassung der Mitteilung der Beschwerdepunkte erhielten und von der Kommission gebeten wurden, dazu Stellung zu nehmen.

Eine mündliche Anhörung fand nicht statt, da kein entsprechender Antrag gestellt wurde.

Die Parteien bestritten in ihren Antworten zunächst, dass die Vereinbarung wettbewerbsrechtliche Bedenken aufwerfe, führten aber dann mit den Dienststellen der Kommission Gespräche über mögliche Verpflichtungen, mit denen die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geäußerten Bedenken ausgeräumt werden.

Die Kommission unterzog die von den Parteien am 25. Januar 2010 angebotenen ersten Verpflichtungen einem informellen Markttest, indem sie 11 Dritte, zehn andere Luftverkehrsunternehmen und den Zeitnischenkoordinator am Flughafen London-Heathrow, um Auskunft bat. Die angebotenen Verpflichtungen betrafen die sechs Strecken, die noch Anlass zu Bedenken gaben: London-Dallas, London-Boston, London-Miami, London-Chicago, London-New York und Madrid-Miami. Diese Verpflichtungen umfassen Abhilfemaßnahmen in Form der Bereitstellung von Zeitnischen für vier dieser Strecken sowie spezielle Prorata-Vereinbarungen (über Anschlussflüge), Interlining-Vereinbarungen (über die Kombinierbarkeit von Tarifen) und die Öffnung der Vielfliegerprogramme auf allen Strecken. Die angebotenen Verpflichtungen sollen zehn Jahre gelten.

Alle im Rahmen des informellen Markttests Befragten übermittelten eine Antwort, die den Parteien in nichtvertraulicher Fassung vorgelegt wurde. Angesichts dieser Antworten boten BA, AA und IB am 26. Februar 2010 geänderte Verpflichtungen an.

Am 10. März 2010 veröffentlichte die Kommission nach Artikel 27 Absatz 4⁽²⁾ eine Bekanntmachung mit einer Zusammenfassung der Bedenken und der geänderten Verpflichtungen im *Amtsblatt der Europäischen Union*, in der sie interessierte Dritte aufforderte, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu der Bekanntmachung Stellung zu nehmen. Es gingen insgesamt fünf Stellungnahmen ein, hauptsächlich von anderen Luftverkehrsunternehmen und Verbänden der Reisebranche.

⁽¹⁾ Nach den Artikeln 15 und 16 des Beschlusses 2001/462/EG, EGKS der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21).

⁽²⁾ Bei allen im Folgenden genannten Artikeln handelt es sich um Artikel der Verordnung (EG) Nr. 1/2003.

Die Kommission unterrichtete die Parteien über das Ergebnis des Markttests, woraufhin diese weitere Verpflichtungen anboten.

Am 18. Mai 2010 teilte die Kommission Virgin Atlantic nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 773/2004 mit, dass nach ihrer vorläufigen Auffassung kein hinreichendes Interesse der Europäischen Union bestehe, der geltend gemachten Zuwiderhandlung weiter nachzugehen, wenn die von den Parteien angebotenen Verpflichtungen nach Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 für bindend für die Parteien erklärt würden. Am 15. Juni 2010 übermittelte Virgin Atlantic eine weitere Stellungnahme.

Am 25. Juni 2010 änderten die Parteien die ursprünglich angebotenen Verpflichtungen ein weiteres Mal und legten sie der Kommission vor.

Angesichts der endgültigen Verpflichtungsangebote ist die Kommission nun zu dem Schluss gekommen, dass das Verfahren unbeschadet des Artikels 9 Absatz 2 eingestellt werden sollte.

Die Parteien haben der Kommission gegenüber erklärt, hinreichenden Zugang zu den Informationen erhalten zu haben, die sie ihrer Ansicht nach benötigten, um Verpflichtungen anbieten zu können, mit denen die Bedenken der Kommission ausgeräumt werden.

Ich habe in dieser Sache keine weiteren Anfragen oder Stellungnahmen von den Parteien oder interessierten Dritten erhalten.

Nach dem oben Dargelegten und unter Berücksichtigung, dass die Entscheidung über die Beschwerde noch getroffen werden muss, stelle ich fest, dass das Recht auf Anhörung in dieser Sache gewahrt wurde.

Brüssel, den 12. Juli 2010

Michael ALBERS

Zusammenfassung des Kommissionbeschlusses

vom 14. Juli 2010

in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
und Artikel 53 des EWR-Abkommens

(Sache COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 4738)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 278/09)

Am 14. Juli 2010 erließ die Kommission einen Beschluss in einem Verfahren nach Artikel 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates⁽¹⁾ veröffentlicht die Kommission hiermit die Namen der beteiligten Unternehmen und den wesentlichen Inhalt des Beschlusses, wobei sie den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung trägt.

- (1) Gegenstand dieser Sache sind die Vereinbarungen zwischen British Airways Plc. (nachstehend „BA“), American Airlines Inc. (nachstehend „AA“) und Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (nachstehend „IB“) über die Gründung eines Joint Ventures mit Einnahmenteilung, das ihre gesamten Personenbeförderungsleistungen im Flugverkehr zwischen Europa und Nordamerika (nachstehend „transatlantische Strecken“) abdecken soll. Die Vereinbarungen sehen für diese transatlantischen Strecken eine umfassende Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Unternehmen vor, unter anderem die Koordination von Preisen, Kapazitäten und Flugplänen sowie die Teilung der Einnahmen.
- 1. Vorläufige wettbewerbsrechtliche Bedenken**
- (2) Am 8. April 2009 leitete die Kommission gegen BA, AA und IB ein Verfahren nach Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 773/2004⁽²⁾ im Hinblick auf den Erlass eines Beschlusses nach Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ein.
- (3) In ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte nach Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 und Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 773/2004 vom 29. September 2009 vertrat die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarungen der Unternehmen den Wettbewerb auf bestimmten transatlantischen Strecken einschränken würden. Nach Berücksichtigung der Stellungnahme der beteiligten Unternehmen zur Mitteilung der Beschwerdepunkte und weiterer neuer Aspekte hielt die Kommission ihre vorläufigen wettbewerbsrechtlichen Bedenken im Hinblick auf sechs transatlantische Strecken aufrecht: London-Dallas (Premium-Markt⁽³⁾ und Non-Premium Markt⁽⁴⁾), London-Boston (Premium-Markt und Non-Premium Markt), London-Miami (Premium-Markt und Non-Premium Markt), London-Chicago (Premium-Markt), London-New York (Premium-Markt) und Madrid-Miami (Premium-Markt).
- (4) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass wegen der Wettbewerbsbeschränkung zwischen den Parteien tatsächliche oder mögliche wettbewerbswidrige Auswirkungen auf den oben genannten Strecken auftreten würden. Auf diesen Strecken war die Marktposition der Unternehmen besonders stark und es gab hohe Marktzutritts- oder Expansionschranken, insbesondere mangelnde Zeitnischen zu Hauptverkehrszeiten an den Flughäfen London Heathrow/Gatwick und New York Newark/JFK, Frequenzvorteile der beteiligten Unternehmen, eingeschränkter Zugang zu Umsteigerverkehr sowie die durch Vielfliegerprogramme, Geschäftskundenverträge und Marketing bedingte Stärke der beteiligten Unternehmen. Die Vereinbarungen würden den Wettbewerb zwischen BA, AA und IB aufheben, und die Wettbewerber könnten diesen auf den betroffenen Strecken nicht in gleicher Weise wiederherstellen.
- (5) Des Weiteren kam die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass auch durch die Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den beteiligten Unternehmen und Dritten wettbewerbschädliche Effekte entstehen könnten. So würden die Vereinbarungen auf den Strecken London-Chicago und London-Miami zu weiteren tatsächlichen oder möglichen wettbewerbschädlichen Auswirkungen führen, da die beteiligten Unternehmen Wettbewerber am Zugang zu Umsteigerverkehr hindern könnten, der für den Flugbetrieb auf diesen transatlantischen Strecken von entscheidender Bedeutung ist.
- 2. Verpflichtungsbeschluss**
- (6) BA, AA und IB unterbreiteten Verpflichtungszusagen, um die vorläufigen wettbewerbsrechtlichen Bedenken der Kommission auszuräumen.

- (7) Am 10. März 2010 wurde eine Bekanntmachung gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, in der die Bedenken der Kommission sowie die Verpflichtungszusagen zusammengefasst und Dritte aufgefordert wurden, zu den Verpflichtungszusagen Stellung zu nehmen. Am 15. April 2010 informierte die Kommission die beteiligten

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 123 vom 27.4.2004, S. 18.

⁽³⁾ Umfasst Personenbeförderungsleistungen in allen Kabinen- und Tarifklassen außer Leistungen der eingeschränkten Economy-Class (d. h. zumindest Leistungen in der First- und Business-Class).

⁽⁴⁾ Umfasst Personenbeförderungsleistungen der eingeschränkten Economy-Class.

- Unternehmen über die von Dritten übermittelten Stellungnahmen. Die beteiligten Unternehmen übermittelten am 12. Mai 2010 und abschließend am 25. Juni 2010 geänderte Verpflichtungszusagen, die angesichts der Stellungnahmen Dritter überarbeitet wurden.
- (8) Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 erklärte die Kommission diese Verpflichtungszusagen mit Beschluss vom 14. Juli 2010 für bindend für BA, AA und IB. Die wesentlichen Verpflichtungszusagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- (9) Erstens boten die beteiligten Unternehmen an, nach Wahl der Wettbewerber entweder am Flughafen London Heathrow oder am Flughafen London Gatwick Zeitnischen bereitzustellen, damit die Wettbewerber bis zu 21 zusätzliche Direktflugfrequenzen pro Woche auf der Strecke London-New York, 14 auf der Strecke London-Boston, 7 auf der Strecke London-Dallas und 7 auf der Strecke London-Miami anbieten können. Für die Strecke London-New York boten die beteiligten Unternehmen ferner an, Wettbewerbern entsprechende Betriebsgenehmigungen für den New Yorker Flughafen JFK zu gewähren.
- (10) Zweitens boten die beteiligten Unternehmen an, mit Wettbewerbern Vereinbarungen über die Kombinierbarkeit von Tarifen für die betroffenen Strecken abzuschließen. Diese Vereinbarungen ermöglichen es interessierten Luftverkehrsgesellschaften und Reisebüros, einen transatlantischen Hin- und Rückflug jeweils ohne Zwischenstopp anzubieten, bei dem einer der Flüge von dieser interessierten Luftverkehrsgesellschaft und der andere Flug von den beteiligten Unternehmen durchgeführt wird.
- (11) Drittens boten die beteiligten Unternehmen an, mit Wettbewerbern spezielle Prorata-Vereinbarungen für die betroffenen Strecken abzuschließen. Durch diese Vereinbarungen können interessierte Luftverkehrsgesellschaften von den beteiligten Unternehmen günstige Bedingungen für die Beförderung von Umsteigepassagieren auf Flügen erhalten, die von den beteiligten Unternehmen auf Kurzstrecken in Europa und Nordamerika (und in bestimmten anderen Ländern) durchgeführt werden, um so ihr eigenes transatlantisches Leistungsangebot auf den betroffenen Strecken zu unterstützen.
- (12) Viertens boten die beteiligten Unternehmen an, ihre Vielfliegerprogramme auf den betroffenen Strecken für Wettbewerber zu öffnen, die einen Flug auf der jeweiligen Strecke einführen oder ihr jeweiliges Angebot ausweiten und nicht über ein vergleichbares eigenes Vielfliegerprogramm verfügen.
- (13) Fünftens boten die beteiligten Unternehmen an, der Kommission regelmäßig Daten über ihre Zusammenarbeit zu übermitteln.
- (14) In dem Beschluss wird festgestellt, dass angesichts der für BA, AA und IB nun bindenden Verpflichtungszusagen kein Anlass mehr für ein Tätigwerden der Kommission besteht. Der Beschluss ist ab seinem Erlass für einen Zeitraum von zehn Jahren bindend.
- (15) Der Beratende Ausschuss für Kartell- und Monopolfragen gab am 9. Juli 2010 eine befürwortende Stellungnahme ab. Am 12. Juli 2010 legte der Anhörungsbeauftragte seinen Abschlussbericht vor.
-

Ernennung des Anhörungsbeauftragten

(2010/C 278/10)

Am 8. September 2010 hat die Kommission Herrn Wouter WILS gemäß Artikel 1 des Beschlusses der Kommission vom 23. Mai 2001 über das Mandat von Anhörungsbeauftragten in bestimmten Wettbewerbsverfahren (ABl. L 162 vom 19.6.2001, S. 21) zum Anhörungsbeauftragten ernannt.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Bekanntmachung der Kommission gemäß Artikel 17 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft**Ausschreibung für die Durchführung von Linienflugdiensten aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/C 278/11)

Mitgliedstaat	Frankreich
Flugstrecke	Aurillac-Paris (Orly)
Laufzeit des Vertrags	1. Juni 2011-31. Mai 2015
Frist für die Einreichung von Zulassungsanträgen bzw. für die Angebotsabgabe	— für Zulassungsanträge (1. Schritt): 29. November 2010, (17.30 Uhr Ortszeit) — für Angebote (2. Schritt): 10. Januar 2011, (17.30 Uhr Ortszeit)
Anschrift, bei der der Text der Ausschreibung und andere einschlägige Informationen und/oder Unterlagen im Zusammenhang mit der Ausschreibung und den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefordert werden können	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Frau Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-Mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Bekanntmachungen)

VERWALTUNGSVERFAHREN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN — EACEA/32/10

Tempus IV — Reformierung des Hochschulwesens durch internationale Zusammenarbeit der Hochschulen

(2010/C 278/12)

1. Ziele und Beschreibung

Die vierte Phase des Programms Tempus umfasst den Zeitraum von 2007 bis 2013.

Das allgemeine Ziel des Programms ist es, die Zusammenarbeit im Hochschulwesen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und den Partnerländern in den benachbarten Regionen zu erleichtern. Das Programm unterstützt insbesondere die freiwillige Anpassung an die Entwicklungen in der EU im Bereich der Hochschulbildung, die sich aus der Europa 2020 Strategie und dem strategischen Rahmen für die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der allgemeinen und beruflichen Bildung (ET 2020) sowie dem Bologna-Prozess ergeben.

Diese Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen hat zum Ziel, die multilaterale Zusammenarbeit zwischen Hochschuleinrichtungen, Behörden und Organisationen aus den EU-Mitgliedstaaten und den Partnerländern zu fördern, wobei die Reform und die Modernisierung der Hochschulbildung im Mittelpunkt stehen.

Die Exekutivagentur Bildung, Audiovisuelles und Kultur („die Agentur“), die aufgrund der von der Europäischen Kommission („die Kommission“) übertragenen Befugnisse handelt, ist für die Abwicklung dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zuständig.

2. Förderfähige Antragsteller

Für die Gewährung einer Finanzhilfe kommen nur Antragsteller in Frage, die juristische Personen („Rechtsträger“) sind und seit mindestens fünf Jahren ihren Sitz in der EU oder den Tempus-Partnerländern haben.

Antragsteller für Gemeinsame Projekte müssen staatlich anerkannte, öffentliche oder private Hochschuleinrichtungen sein, oder Verbände, Organisationen oder Netzwerke von Hochschuleinrichtungen, die sich mit der Förderung, Verbesserung und Reformierung der Hochschulbildung befassen.

Antragsteller für Strukturmaßnahmen müssen juristische Personen sein, wie oben für Gemeinsame Projekte festgelegt, oder nationale oder internationale Organisationen von Rektoren, Dozenten oder Studierenden von Hochschulen.

Das Spektrum der Einrichtungen und Organisationen, die als Partner/Mitbegünstigte am Programm Tempus teilnehmen können, reicht von Hochschuleinrichtungen und -organisationen bis hin zu nichtakademischen Einrichtungen und Organisationen wie Nichtregierungsorganisationen, Unternehmen, Projektträgern aus der Industrie und Einrichtungen der öffentlichen Hand.

Diese Einrichtungen und Organisationen müssen ihren Sitz in Ländern haben, die den folgenden vier Gruppen förderfähiger Länder angehören:

- 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union;
- 4 westliche Balkanländer, d. h. Albanien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro, Serbien sowie Kosovo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Unter der Zivilverwaltung der Vereinten Nationen, gemäß der Resolution 1244 des UN-Sicherheitsrats vom 10. Juni 1999.

- 17 südliche und östliche Nachbarländer der Europäischen Union, d. h. Ägypten, Algerien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, Besetztes Palästinensisches Gebiet, Syrien, Tunesien, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Moldau, Russische Föderation und Ukraine;
- 5 zentralasiatische Republiken, d. h. Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

3. Förderfähige Aktivitäten und Projektlaufzeit

Die beiden Hauptinstrumente für die Zusammenarbeit aufgrund dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von Tempus sind:

- Gemeinsame Projekte: auf dem „Bottom-up-Ansatz“ basierende Modernisierungs- und Reformprojekte auf Ebene der Einrichtungen (Hochschulen). Gemeinsame Projekte dienen dem Wissenstransfer zwischen Hochschulen, Organisationen und Einrichtungen aus der EU und den Partnerländern sowie gegebenenfalls zwischen relevanten Stellen der Partnerländer.
- Strukturmaßnahmen: Projekte, die zur Weiterentwicklung und Reform der Hochschulsysteme in den Partnerländern beitragen, die Qualität und Relevanz dieser Systeme verbessern und ihre freiwillige Konvergenz mit den Entwicklungen in der EU fördern. Strukturmaßnahmen sollen somit auf nationaler Ebene den Prozess der strukturellen Reform der Hochschulsysteme und die Festlegung von Rahmenstrategien unterstützen.

Im Rahmen dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen können nationale Projekte und mehrere Länder umfassende Projekte finanziert werden:

Nationale Projekte müssen an nationalen Prioritäten ausgerichtet sein, die die EU-Delegationen und die zuständigen Behörden in den Partnerländern gemeinsam festlegen.

- Vorschläge für nationale Projekte sind von Zusammenschlüssen von Einrichtungen einzureichen, die sich wie folgt zusammensetzen:
 - mindestens drei Hochschuleinrichtungen aus einem Partnerland (bei Montenegro und Kosovo reicht aufgrund der geringen Größe des Hochschulsektors eine Hochschule aus);
 - mindestens drei Hochschuleinrichtungen, jede aus einem anderen EU-Mitgliedstaat.

Projekte, die mehrere Länder umfassen, müssen sich nach regionalen Prioritäten richten, die sich aus der EU-Politik der Zusammenarbeit mit den Regionen der Partnerländer ergeben, wie sie in den Strategiepapieren für die Nachbarländer⁽¹⁾, die Zielländer der Heranführungsstrategie⁽²⁾ und die Länder Zentralasiens⁽³⁾ genannt werden und die alle Partnerländer innerhalb einer spezifischen Region gemeinsam haben oder die einer nationalen Priorität entsprechen, die alle beteiligten Partnerländer gemeinsam haben.

- Vorschläge für Mehrländerprojekte sind von Zusammenschlüssen von Einrichtungen einzureichen, die sich wie folgt zusammensetzen:
 - mindestens zwei Hochschuleinrichtungen, aus jedem der teilnehmenden Partnerländer (mindestens zwei Partnerländer), die an dem Vorschlag beteiligt sind (mit Ausnahme von Kosovo und Montenegro, bei denen eine Hochschuleinrichtung ausreicht);
 - mindestens drei Hochschuleinrichtungen, jede aus einem anderen EU-Mitgliedstaat.

Für Strukturmaßnahmen muss noch eine Zusatzbedingung erfüllt werden: Das/die für das (Hoch-)Schulwesen zuständige(n) Ministerium/Ministerien in dem Partnerland/den Partnerländern muss/müssen als Partner am Projekt beteiligt sein.

Die maximale Projektlaufzeit beträgt 24 Monate oder 36 Monate. Der Beginn des Förderzeitraums ist für den 15. Oktober 2011 vorgesehen.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1638/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Festlegung allgemeiner Bestimmungen zur Schaffung eines Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstruments; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_de.pdf Europäisches Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstrument, Interregionales Programm des ENPI, Strategiepapier 2007-2013 und Richtprogramm 2007-2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_de.pdf

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1085/2006 des Rates vom 17. Juli 2006 zur Schaffung eines Instruments für Heranführungshilfe (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/l_210/l_21020060731de00820093.pdf Instrument für Heranführungshilfe (IPA), Indikatives Mehrjahresplanungsdokument (MIPD), 2008-2010, Mehrere Empfänger; MIPD (2008-2010), Aktenzeichen C(2008) 3585 vom 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 (Die EU und Zentralasien: Strategie für eine neue Partnerschaft); Rat der Europäischen Union, 31. Mai 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Vergabekriterien

Die Förderfähigkeit der Anträge für Gemeinsame Projekte und Strukturmaßnahmen wird von externen, unabhängigen Sachverständigen anhand folgender Vergabekriterien beurteilt:

- Klarheit und Kohärenz der Projektziele, deren Relevanz für Reformen der Hochschulbildung (Europa 2020 Strategie, Strategischer Rahmen für die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der allgemeinen und beruflichen Bildung (ET 2020) und Bologna-Prozess) in der Einrichtung oder dem System des Partnerlands und nachweislicher Einfluss des Projekts auf diese Reformen (25 % der Gesamtpunktzahl).
- Qualität der Partnerschaft: Qualifikationen, anerkannte Fachkenntnisse und Kompetenzen zur Durchführung des Arbeitsprogramms mit allen Aspekten, angemessene Aufgabenverteilung, wirksame Kommunikation und Zusammenarbeit (20 % der Gesamtpunktzahl).
- Qualität des Projektinhalts und angewandte Methodik, unter anderem Sachdienlichkeit der Projektergebnisse und dazugehörigen Aktivitäten entsprechend der allgemeinen Zielsetzung und den spezifischen Zielen des Projekts, nachgewiesene logische und solide Planungskapazität (Projektplanungsübersicht und Arbeitsplan), vorgesehene Qualitätskontrolle, Überwachung und Management des Projekts (Indikatoren und Benchmarks) (25 % der Gesamtpunktzahl).
- Nachhaltiger oder bleibender Einfluss des Projekts auf die Einrichtungen, Zielgruppen und/oder das System der Hochschulbildung, einschließlich Verbreitung und Nutzung von Aktivitäten und Projektergebnissen (15 % der Gesamtpunktzahl).
- Mittel- und Kosteneffizienz, einschließlich der Personalplanung unter Berücksichtigung der Tagessätze, der angemessenen Anschaffung von Ausstattung, der wirksamen Nutzung von Mobilitätsphasen, einer ausgewogenen Verteilung der Finanzmittel und der Durchführbarkeit der Maßnahme mit dem angegebenen Kostenvoranschlag (15 % der Gesamtpunktzahl).

5. Mittelausstattung und Höhe der Finanzhilfe

Für die Kofinanzierung von Projekten im Rahmen dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen sind insgesamt 48,7 Mio. EUR vorgesehen.

Die Finanzhilfe der Europäischen Union übersteigt keinesfalls 90 % der gesamten förderfähigen Kosten. Es ist eine Kofinanzierung von mindestens 10 % der gesamten förderfähigen Kosten erforderlich.

Die Mindesthöhe der Finanzhilfe beträgt sowohl für Gemeinsame Projekte als auch für Strukturmaßnahmen 500 000 EUR. Der Höchstbetrag der Finanzhilfe beläuft sich auf 1 500 000 EUR. Für Kosovo und Montenegro wurde die Mindesthöhe der Finanzhilfe für nationale Projekte beider Projektarten auf 300 000 EUR festgelegt.

6. Einreichung von Vorschlägen und Abgabefrist

Anträge auf Finanzhilfe sind in englischer, französischer oder deutscher Sprache auf dem eigens für diesen Zweck bestimmten elektronischen Formular (eForm) zu stellen; dieses Formular wird auf der Website der Agentur bereitgestellt unter: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Die ordnungsgemäß ausgefüllten elektronischen Antragsformulare für Gemeinsame Projekte und für Strukturmaßnahmen sind bis spätestens 15. Februar 2011, 12.00 Uhr Ortszeit Brüssel (MEZ) einzusenden.

Dieser online eingereichte Antrag gilt als maßgebliches Exemplar. Zur Sicherheit für den Antragsteller und für die Agentur sowie zur Übermittlung zusätzlich benötigter Dokumente ist ein vollständiges, ausgedrucktes Exemplar des eingereichten elektronischen Formulars zusammen mit den zusätzlichen Dokumenten (siehe Antragsrichtlinien) per Post bis spätestens 15. Februar 2011 (Datum des Poststempels) an die Agentur mit folgender Adresse zu schicken:

Exekutivagentur Bildung, Audiovisuelles und Kultur
Tempus & Bilaterale Zusammenarbeit mit industrialisierten Ländern
Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen EACEA/32/10
Büro: BOUR 2/17
Avenue du Bourget 1
1140 Bruxelles/Brüssel
BELGIQUE/BELGIË

Per Telefax oder E-Mail eingereichte Anträge werden nicht angenommen.

7. Weitere Informationen

Die Anträge müssen unter Einhaltung der Antragsrichtlinien — Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen EACEA/32/10 — auf dem hierfür vorgesehenen Formular gestellt werden und mit den erforderlichen Anhängen versehen sein. Diese Dokumente sind im Internet unter folgender Adresse abrufbar:

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

Aufruf zur Interessenbekundung für das Operationelle Programm ESPON 2013

(2010/C 278/13)

Im Rahmen des Programms ESPON 2013 wird am 23. November 2010 ein Aufruf zur Interessenbekundung für die wissenschaftliche Begleitgruppe „Knowledge Support System (KSS)“ anlaufen.

Bitte besuchen Sie regelmäßig die Website <http://www.espon.eu> um Näheres zu erfahren

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH)

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/C 278/14)

1. Am 1. Oktober 2010 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ aufgrund einer Verweisung nach Artikel 4 Absatz 5 der Fusionskontrollverordnung bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Alstom Holdings („Alstom“, Frankreich), das Unternehmen Russische Eisenbahnen („RZD“, Russland) und die Unternehmen Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited und Mafrido Trading Limited (zusammen „die zypriotischen Unternehmen“, Zypern) erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen SAO Transmashholding („TMH“, Russland).

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Alstom: weltweit auf den Gebieten Herstellung von Ausrüstungen und Dienstleistungen für die Stromerzeugung, die Stromübertragung und den Schienenverkehr tätige Unternehmensgruppe,
- RZD: in Russland und in einigen GUS-Staaten tätiges staatliches Eisenbahn- und Schienenverkehrsunternehmen,
- die zypriotischen Unternehmen: ausschließlich als indirekte Anteilseigner von TMH tätige Investmentgesellschaften,
- TMH: Herstellung von Lokomotiven und Schienenfahrzeugen, vor allem in Russland und einigen EWR-Staaten.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die EG-Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der EG-Fusionskontrollverordnung fallen könnte ⁽²⁾ in Frage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 (nachstehend „EG-Fusionskontrollverordnung“ genannt).

⁽²⁾ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 32 („Bekanntmachung über ein vereinfachtes Verfahren“).

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

(2010/C 278/15)

Gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission ⁽¹⁾ wird ein Antrag auf Schutz eines traditionellen Begriffs im Amtsblatt, Reihe C, veröffentlicht, um Dritte von der Existenz eines solchen Antrags zu unterrichten und ihnen die Möglichkeit zu geben, gegen die beantragte Anerkennung und den beantragten Schutz des traditionellen Begriffs Einspruch zu erheben.

VERÖFFENTLICHUNG DES ANTRAGS AUF SCHUTZ EINES TRADITIONELLEN BEGRIFFS GEMÄSS ARTIKEL 33 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 607/2009 DER KOMMISSION

Zeitpunkt des Eingangs	22.6.2010
Anzahl Seiten	18
Sprache des Antrags	Englisch
Aktenzeichen	TDT-US-N0023
Antragstellende Organisationen:	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

Bezeichnung: SUR LIE

— Traditioneller Begriff gemäß Artikel 118u Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007

Sprache:

— Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

Verzeichnis der betreffenden geschützten Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben:

— Geschützte Ursprungsbezeichnung

Kategorien der Weinbauerzeugnisse:

— Wein, Schaumwein (Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates)

Begriffsbestimmung:

— Verfahren der Weinreifung auf dem Weintrub nach erster Gärung.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 24.7.2009, S. 60.

Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

(2010/C 278/16)

Gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 ⁽¹⁾ der Kommission wird ein Antrag auf Schutz eines traditionellen Begriffs im Amtsblatt, Reihe C, veröffentlicht, um Dritte von der Existenz eines solchen Antrags zu unterrichten und ihnen die Möglichkeit zu geben, gegen die beantragte Anerkennung und den beantragten Schutz des traditionellen Begriffs Einspruch zu erheben.

VERÖFFENTLICHUNG DES ANTRAGS AUF SCHUTZ EINES TRADITIONELLEN BEGRIFFS GEMÄSS ARTIKEL 33 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 607/2009 DER KOMMISSION

Zeitpunkt des Eingangs	22.6.2010
Anzahl Seiten	16
Sprache des Antrags	Englisch
Aktenzeichen	TDT-US-N0024
Antragstellende Organisationen:	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

Bezeichnung: TAWNY

— Traditioneller Begriff gemäß Artikel 118u Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007

Sprache:

— Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

Verzeichnis der betreffenden geschützten Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben:

— Geschützte Ursprungsbezeichnung

Kategorien der Weinbauerzeugnisse:

— Likörwein (Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates)

Begriffsbestimmung:

— Der Begriff „tawny“ bezeichnet einen amerikanischen Likörwein, der nach der Reifung abgefüllt wird. Zum Zeitpunkt der Abfüllung hat der Wein eine rot-goldene oder lohfarbene („Tawny“-) Robe. Diese Weine müssen die Merkmale einer sorgfältigen Reifung aufweisen, d. h. eher ein „ausgereiftes“ statt ein „frisches“ fruchtiges Aroma haben. Viele Weine besitzen jedoch das frische, ausgeprägte „fruchtige“ Aroma von Jungweinen. Die Weine, die in der Regel aus mehreren Jahrgängen gemischt werden, können in Eichenfässern reifen und erreichen ihre optimale Reife vor der Vermarktung. Zur Aufspritzung muss Traubengeist verwendet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 24.7.2009, S. 60.

Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

(2010/C 278/17)

Gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 ⁽¹⁾ der Kommission wird ein Antrag auf Schutz eines traditionellen Begriffs im Amtsblatt, Reihe C, veröffentlicht, um Dritte von der Existenz eines solchen Antrags zu unterrichten und ihnen die Möglichkeit zu geben, gegen die beantragte Anerkennung und den beantragten Schutz des traditionellen Begriffs Einspruch zu erheben.

VERÖFFENTLICHUNG DES ANTRAGS AUF SCHUTZ EINES TRADITIONELLEN BEGRIFFS GEMÄSS ARTIKEL 33 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 607/2009 DER KOMMISSION

Zeitpunkt des Eingangs	22.6.2010
Anzahl Seiten	16
Sprache des Antrags	Englisch
Aktenzeichen	TDT-US-N0025
Antragstellende Organisationen:	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

Bezeichnung: VINTAGE

— Traditioneller Begriff gemäß Artikel 118u Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007

Sprache:

— Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

Verzeichnis der betreffenden geschützten Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben:

— Geschützte Ursprungsbezeichnung

Kategorien der Weinbauerzeugnisse:

— Wein, Likörwein (Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates)

Begriffsbestimmung:

— Der Begriff „vintage“ allein oder in Bezeichnungen wie „vintage character“ bezeichnet einen amerikanischen Likörwein, der zu 85 % aus einem einzigen Jahrgang stammt, der auf dem Etikett vermerkt ist. Charakteristisch für diese amerikanischen Likörweine ist ihre relativ lange Reifezeit in der Flasche. Der Wein hat in der Regel eine dunkle Robe und einen vollmundigen und samtigen Geschmack. Die Weine reifen in der Flasche gut nach und sind gute Lagerweine. Zur Aufspritung muss Traubengeist verwendet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 24.7.2009, S. 60.

Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

(2010/C 278/18)

Gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission ⁽¹⁾ wird ein Antrag auf Schutz eines traditionellen Begriffs im Amtsblatt, Reihe C, veröffentlicht, um Dritte von der Existenz eines solchen Antrags zu unterrichten und ihnen die Möglichkeit zu geben, gegen die beantragte Anerkennung und den beantragten Schutz des traditionellen Begriffs Einspruch zu erheben.

VERÖFFENTLICHUNG DES ANTRAGS AUF SCHUTZ EINES TRADITIONELLEN BEGRIFFS GEMÄSS ARTIKEL 33 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 607/2009 DER KOMMISSION

Zeitpunkt des Eingangs 22.6.2010
Anzahl Seiten 15
Sprache des Antrags Englisch
Aktenzeichen TDT-US-N0026

Antragstellende Organisationen: 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

Bezeichnung: VINTAGE CHARACTER

— Traditioneller Begriff gemäß Artikel 118u Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007

Sprache:

— Artikel 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission

Verzeichnis der betreffenden geschützten Ursprungsbezeichnungen oder geografischen Angaben:

— Geschützte Ursprungsbezeichnung

Kategorien der Weinbauerzeugnisse:

— Wein, Likörwein (Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates)

Begriffsbestimmung:

— Der Begriff „vintage“ allein oder in Bezeichnungen wie „vintage character“ bezeichnet einen amerikanischen Likörwein, der zu 85 % aus einem einzigen Jahrgang stammt, der auf dem Etikett vermerkt ist. Charakteristisch für diese amerikanischen Likörweine ist ihre relativ lange Reifezeit in der Flasche. Der Wein hat in der Regel eine dunkle Robe und einen vollmundigen und samtigen Geschmack. Die Weine reifen in der Flasche gut nach und sind gute Lagerweine. Zur Aufspritzung muss Traubengeist verwendet werden.

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 24.7.2009, S. 60.

STAATLICHE BEIHILFEN — ITALIEN**Staatliche Beihilfe C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/C 278/19)

Mit Schreiben vom 20. Juli 2010, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Italien von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der genannten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu der Maßnahme, die Gegenstand des von der Kommission eröffneten Verfahrens ist, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
Büro: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Alle Stellungnahmen werden Italien übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekanntgegeben wird.

I. VERFAHREN

Italien meldete am 26. Mai 2009 nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV die staatliche Förderung des Baus eines intermodalen Terminals (Schiene-Straße) in der Provinz Trient bei der Kommission an.

II. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME, DIE GEGENSTAND DES VON DER KOMMISSION ERÖFFNETEN VERFAHRENS IST

Die angemeldete Maßnahme sieht die staatliche Förderung des Baus eines intermodalen Terminals im Industriegebiet von Lavis, Italien, in erster Linie für den Transport von Flüssigbrennstoffen vor. Hauptziel der Maßnahme ist es, durch Schaffung eines angemessenen Schienennetzes den Schienengüterverkehr in der Provinz Trient zu fördern. Ferner soll die stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene dem Umweltschutz dienen.

In einem Rahmenabkommen zwischen der autonomen Provinz Trient, Rete Ferroviaria Italiana SpA, der Gemeinde Lavis, PO Trasporti Srl und Firmin Srl sind die Verpflichtungen der einzelnen Parteien im Rahmen des Terminalbaus festgelegt. 2003 haben die Bauarbeiten begonnen, und seit 2009 ist der Terminal betriebsbereit.

Italien beabsichtigt, einen Teil der Firmin Srl entstandenen Investitionskosten aus öffentlichen Mitteln zu decken. Firmin Srl ist auf dem Absatzmarkt für flüssige Erdölprodukte, die als Kfz-Kraftstoff oder Heizöl verwendet werden, tätig. Ferner installiert

und wartet das Unternehmen Brennstoffverteilungseinrichtungen und -ausrüstung für Dritte und erbringt Dienstleistungen im Hinblick auf die Erlangung von Genehmigungen und Lizenzen.

III. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

Die Kommission hat beschlossen, für die angemeldete Maßnahme das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen.

Die von Italien vorgebrachten Argumente führen bisher nicht zu dem Schluss, dass die fragliche Beihilfe eine Anreizwirkung hätte.

Italien gibt an, die Bauarbeiten hätten am 29. April 2003 begonnen und Firmin habe den Förderantrag für das Vorhaben vor Baubeginn eingereicht. Ferner seien bereits vor Baubeginn Gespräche über eine mögliche staatliche Förderung zwischen dem Begünstigten und den staatlichen Stellen geführt worden. Italien teilt weiter mit, in den Verträgen zwischen dem Begünstigten und der Bank zur Deckung der Investitionskosten sei bereits die Möglichkeit einer Beihilfe für Firmin vorgesehen gewesen, und auch das in diesem Fall zur Anwendung kommende Darlehensrückzahlungsverfahren sei dort festgelegt worden. Aus der Bestimmung geht jedoch weder klar hervor, dass von der Provinz im Voraus eine Förderung zugesagt wurde, noch kann daraus abgeleitet werden, dass die Bank das Darlehen ohne die Beihilfe nicht gewährt hätte. Die Kommission vertritt beim derzeitigen Sachstand folglich die Auffassung, dass das Vorbringen Italiens, die Beihilfe habe eine Anreizwirkung, nicht als überzeugend angesehen werden kann.

Des Weiteren reichen die Angaben Italiens nicht aus, um die Höhe der Beihilfe, die Firmin tatsächlich gewährt werden wird, festzustellen. So kann die Kommission beim derzeitigen Sachstand nicht ausschließen, dass die von Rete Ferroviaria Italiana SpA und der Provinz selbst gemäß dem Rahmenabkommen vorgenommenen Investitionen Elemente einer staatlichen Beihilfe für Firmin enthalten. Italien hat nicht nachgewiesen, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in diesem Fall eingehalten wurde. Ohne diese Angaben kann die Kommission weder die Höhe der Beihilfe noch die Beihilfeintensität beurteilen.

SCHREIBEN

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

⁽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.

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

⁽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:
- per le operazioni intercorrenti fra la Provincia e Firmin, l'accesso e l'uso del terminal è consentito a titolo gratuito;
 - 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'AUIUTO

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:
- essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - favorire talune imprese o talune produzioni;
 - falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
 - 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,

⁽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.

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

⁽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 Bekanntmachungen

VERWALTUNGSVERFAHREN

Europäische Kommission

2010/C 278/12	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — EACEA/32/10 — Tempus IV — Reformierung des Hochschulwesens durch internationale Zusammenarbeit der Hochschulen	18
2010/C 278/13	Aufruf zur Interessenbekundung für das Operationelle Programm ESPON 2013	22

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2010/C 278/14	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

Europäische Kommission

2010/C 278/15	Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission	24
2010/C 278/16	Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission	25
2010/C 278/17	Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission	26
2010/C 278/18	Veröffentlichung des Antrags auf Schutz eines traditionellen Begriffs gemäß Artikel 33 der Verordnung (EG) Nr. 607/2009 der Kommission	27
2010/C 278/19	Staatliche Beihilfen — Italien — Staatliche Beihilfe C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

Abonnementpreise 2010 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) CD-ROM	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, CD-ROM, 2 Ausgaben pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen CD-ROM.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Im Laufe des Jahres 2010 wird das Format CD-ROM durch das Format DVD ersetzt.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>

