

Επίσημη Εφημερίδα C 306

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

54ο έτος
18 Οκτωβρίου 2011

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα

Σελίδα

IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 306/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
---------------	--------------------------	---

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2011/C 306/02	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1857/2006 της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της παραγωγής γεωργικών προϊόντων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001	2
2011/C 306/03	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	4
2011/C 306/04	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	5
2011/C 306/05	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	6
2011/C 306/06	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	7
2011/C 306/07	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	8

EL

Τιμή:
3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

2011/C 306/08	Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας	9
---------------	---	---

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 306/09	Κρατική ενίσχυση — Ιρλανδία — Κρατική ενίσχυση SA.29064 (11/C) (πρώην 11/NN) — Αεροπορικές μεταφορές — Εξαιρέσεις από τον φόρο αερομεταφοράς επιβατών — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ ⁽¹⁾	10
2011/C 306/10	Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία ⁽¹⁾	17

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 306/11	Δημοσίευση αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων	18
---------------	---	----

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

17 Οκτωβρίου 2011

(2011/C 306/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα			Νομισματική μονάδα		
		Ισοτιμία			Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,3776	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,3406
JPY	ιαπωνικό γιεν	106,43	CAD	καναδικό δολάριο	1,3955
DKK	δανική κορόνα	7,4453	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	10,7124
GBP	λίρα στερλίνα	0,87400	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,7225
SEK	σουηδική κορόνα	9,1582	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,7458
CHF	ελβετικό φράγκο	1,2365	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 577,85
ISK	ισλανδική κορόνα		ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	10,8856
NOK	νορβηγική κορόνα	7,7320	CNY	κινεζικό γιουάν	8,7746
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	HRK	κροατικό κούνα	7,4685
CZK	τσεχική κορόνα	24,762	IDR	ινδονησιακή ρουπία	12 147,13
HUF	ουγγρικό φιορίνι	293,94	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,2707
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	PHP	πέσο Φιλιππινών	59,465
LVL	λεττονικό λατ	0,7049	RUB	ρωσικό ρούβλι	42,4230
PLN	πολωνικό ζλότι	4,2927	THB	ταϊλανδικό μπατ	42,182
RON	ρουμανικό λέι	4,3320	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	2,4083
TRY	τουρκική λίρα	2,5514	MXN	μεξικανικό πέσο	18,2857
			INR	ινδική ρουπία	67,4400

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη για τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1857/2006 της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της παραγωγής γεωργικών προϊόντων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001

(2011/C 306/02)

Αριθ. Ενίσχυσης: SA.33657 (11/XA)

Κράτος μέλος: Γαλλία

Περιφέρεια: France

Τίτλος του καθεστώτος ενίσχυσης ή επωνυμία της εταιρείας που λαμβάνει μεμονωμένη ενίσχυση: Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote

Νομική βάση:

— arrêté du préfet de la région Centre, coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, du 18 novembre 2009, portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (cf. disposition 10 A)

— plan de lutte contre les algues vertes du 5 février 2010

— projets de délibération du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ενισχύσεων ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία: Ετήσιο συνολικό ποσό του προϋπολογισμού που προγραμματίζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος: 3 EUR (σε εκατ.)

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 100 %

Ημερομηνία εφαρμογής: —

Διάρκεια του καθεστώτος ενισχύσεων ή της χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης: 24 Οκτωβρίου 2011-31 Δεκεμβρίου 2015

Στόχος της ενίσχυσης: Τεχνική υποστήριξη [άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1857/2006]

Σχετικός(-οί) κλάδος(-οι): Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες

Ονομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής:

M. le préfet de la région Bretagne, MM. les présidents du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

le préfet de la région Bretagne
3 avenue de la Préfecture
35026 Rennes Cedex 9
FRANCE

le président du Conseil régional de Bretagne
5-9 rue Martenot
35000 Rennes
FRANCE

le directeur de l'agence de l'eau Loire-Bretagne
avenue Buffon, BP 6339
45063 Orleans Cedex 2
FRANCE

Διεύθυνση στο Διαδίκτυο:

http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detaillée_Diagnostic-conseil_cle838b5c.pdf

<http://www.bretagne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/L-eau/Plan-de-lutte-contre-les-algues-vertes>

Λοιπές πληροφορίες: —

Αριθ. Ενίσχυσης: SA.33729 (11/XA)

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Emilia-Romagna

Τίτλος του καθεστώτος ενίσχυσης ή επωνυμία της εταιρείας που λαμβάνει μεμονωμένη ενίσχυση: Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia

Νομική βάση:

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

Legge Regionale n. 6 del 23 luglio 2010,

Legge Regionale n. 3 del 20 gennaio 2004,

Decreto Legislativo n. 214 del 19 agosto 2005,

Decreto Ministeriale 28 luglio 2009,

Decreto Ministeriale 7 febbraio 2011.

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ενίσχυσεων ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία: Ετήσιο συνολικό ποσό του προϋπολογισμού που προγραμματίζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος: 1 EUR (σε εκατ.)

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 100 %

Ημερομηνία εφαρμογής: —

Διάρκεια του καθεστώτος ενισχύσεων ή της χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης: 4 Νοεμβρίου 2011-31 Δεκεμβρίου 2013

Στόχος της ενίσχυσης: Νόσοι φυτών — προσβολή από επιβλαβείς οργανισμούς [άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1857/2006]

Σχετικός(-οί) κλάδος(-οι): Γεωργία, δασοκομία και αλιεία

Ονομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής:

Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Agricoltura, economia ittica, attività faunistico-venato
Viale della Fiera 8
40127 Bologna BO
ITALIA

Διεύθυνση στο Διαδίκτυο:

<http://www.ermesagricoltura.it/Servizio-fitosanitario/Finanziamenti/Finanziamenti-batteriosi-dell-actinidia-PSA/Normativa-di-base/Deliberazione-n.-1275-del-5-09-20112>

Λοιπές πληροφορίες: —

Αριθ. Ενίσχυσης: SA.33730 (11/XA)

Κράτος μέλος: Ιταλία

Περιφέρεια: Basilicata

Τίτλος του καθεστώτος ενίσχυσης ή επωνυμία της εταιρείας που λαμβάνει μεμονωμένη ενίσχυση: Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Violatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

Νομική βάση:

Legge 1 luglio 1997, n. 206 Norme in favore delle produzioni agricole danneggiate da organismi nocivi;

Decreto del ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali del 28 luglio 2009 recante lotta obbligatoria per il controllo del virus Plum pox virus (PPV), agente della «Violatura delle drupacee» (Sharka).

Delibera di Giunta Regionale n. 643 del 4 maggio 2011

Ετήσιες δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί στο πλαίσιο του καθεστώτος ενισχύσεων ή συνολικό ποσό της μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στην εταιρεία: Ετήσιο συνολικό ποσό του προϋπολογισμού που προγραμματίζεται στο πλαίσιο του καθεστώτος: 0,30 EUR (σε εκατ.)

Μέγιστη ένταση ενίσχυσης: 39,20 %

Ημερομηνία εφαρμογής: —

Διάρκεια του καθεστώτος ενισχύσεων ή της χορήγησης μεμονωμένης ενίσχυσης: 13 Οκτωβρίου 2011-31 Δεκεμβρίου 2012

Στόχος της ενίσχυσης: Νόσοι φυτών — προσβολή από επιβλαβείς οργανισμούς [άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1857/2006]

Σχετικός(-οί) κλάδος(-οι): Καλλιέργεια μηλοειδών και πυρηνόκαρπων

Ονομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής:

Regione Basilicata
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale, Economia Montana
Via Vincenzo Verrastro
85100 Potenza PZ
ITALIA

Διεύθυνση στο Διαδίκτυο:

http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_554194.pdf

Λοιπές πληροφορίες: —

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 306/03)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	5.9.2011
Διάρκεια	5.9.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Πορτογαλία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	WHM/ATLANT
Είδος	Λευκό μάρλιν (<i>Tetrapturus albidus</i>)
Ζώνη	Ατλαντικός Ωκεανός
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	—

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 306/04)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	5.9.2011
Διάρκεια	5.9.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Πορτογαλία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	ALF/3X14-
Είδος	Μπερυτσίδες (<i>Beryx</i> spp.)
Ζώνη	Ενωσιακά και διεθνή ύδατα των ζωνών III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII και XIV
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	—

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας
(2011/C 306/05)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	25.6.2011
Διάρκεια	25.6.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	BSF/8910-
Είδος	Σαλούβαρδοι (<i>Phycis blennoides</i>)
Ζώνη	Ενωσιακά και διεθνή ύδατα των VIII και IX
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	887271

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:
http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ EE L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 306/06)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	12.7.2011
Διάρκεια	12.7.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Ισπανία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	BSF/8910-
Είδος	Μαύρο σπαθόψαρο (<i>Aphanopus carbo</i>)
Ζώνη	Ενωσιακά και διεθνή ύδατα των VIII, IX και X
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	887293

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 306/07)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	13.8.2011
Διάρκεια	13.8.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Βέλγιο
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	WHG/08.
Είδος	Νταούκι του Ατλαντικού (<i>Merlangius merlangus</i>)
Ζώνη	VIII
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	870462

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 306/08)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφανίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	13.8.2011
Διάρκεια	13.8.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Βέλγιο
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	LEZ/8ABDE.
Είδος	Ζαγκέτες (<i>Lepidorhombus</i> spp.)
Ζώνη	VIIIa, VIIIb, VIIId και VIIIe
Τύπος(ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	870462

Διαδικτυακός σύνδεσμος προς την απόφαση του κράτους μέλους:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Κρατική ενίσχυση SA.29064 (11/C) (πρώην 11/NN) — Αεροπορικές μεταφορές — Εξαιρέσεις από τον φόρο αερομεταφοράς επιβατών

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 306/09)

Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιρλανδία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά το προαναφερθέν μέτρο ενίσχυσης.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των μέτρων για τα οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Φαξ +32 22961242

Οι παρατηρήσεις αυτές θα γνωστοποιηθούν στην Ιρλανδία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

Στις 30 Μαρτίου 2009, οι Ιρλανδικές αρχές εισήγαγαν έναν ειδικό φόρο κατανάλωσης για την αερομεταφορά επιβατών, ο οποίος έπρεπε να εισπράττεται για «κάθε αναχώρηση επιβάτη επί αεροσκάφους από έναν αερολιμένα». Μολονότι ο φόρος, σε τελευταία ανάλυση, προβλεπόταν να εισπράττεται από τους επιβάτες μέσω της τιμής του εισιτηρίου, την ευθύνη εισπραχής και καταβολής του σχετικού φόρου όσον αφορά τους αναχωρούντες επιβάτες επί των αντιστοίχων αεροσκαφών τους έφεραν οι αερομεταφορείς. Ο ορισμός του «επιβάτη» σ' αυτό το πλαίσιο αποκλείει από τον φόρο τους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες. Την εποχή της εισαγωγής του, ο φόρος εισπράττετο βάσει της απόστασης μεταξύ του αερολιμένα έναρξης του ταξιδιού και του αερολιμένα τέλους του ταξιδιού, και ήταν (i) 2 EUR σε περίπτωση ταξιδιού από αερολιμένα προς ένα προορισμό απόστασης μικρότερης των 300 χλμ. από τον αερολιμένα του Δουβλίνου και (ii) 10 EUR σε κάθε άλλη

περίπτωση. Κατόπιν διαδικασίας επί παραβάσει, από την 1η Μαρτίου 2011 εφαρμόζεται για όλες τις αποστάσεις ένα και μοναδικό ποσό 3 EUR. Επειδή η φορολογητέα πράξη είναι η αναχώρηση επιβάτη επί αεροσκάφους, οι πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων και οι άλλοι τρόποι μεταφοράς δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του φόρου.

Σύμφωνα με καταγγελία που έλαβε η Επιτροπή, η μη εφαρμογή του φόρου για τους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες και για τις πτήσεις μεταφορών εμπορευμάτων συνιστά παράνομη και ασύμβατη κρατική ενίσχυση που χορηγείται στους αερομεταφορείς Aer Lingus και Aer Arann και στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Dublin Airport Authority (DAA), αφού αυτές οι επιχειρήσεις είχαν σχετικά υψηλό ποσοστό τέτοιων επιβατών και πτήσεων. Επιπλέον, η μη εφαρμογή του φόρου σε θαλάσσιες υπηρεσίες

και στις σιδηροδρομικές μεταφορές εικάζεται ότι αποτελεί κρατική ενίσχυση προς τους φορείς αυτών των τομέων. Ο καταγγέλλων ανέφερε επίσης το γεγονός ότι το σταθερό ποσό του φόρου αντιπροσώπευε υψηλότερο ποσοστό της τιμής του εισιτηρίου για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους παρά για τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Τέλος, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής ευνόησε την Aer Arann, αφού 50 % των επιβατών που μεταφέρονται από αυτή την αεροπορική εταιρεία ταξιδεύουν για προορισμούς που ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 300 χλμ. από τον αερολιμένα του Δουβλίνου.

Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, οι πτήσεις μεταφοράς φορτίου και άλλοι τρόποι μεταφοράς πέραν της εναέριας δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του φόρου λόγω της σχετικά απλής εφαρμογής του φόρου. Η φορολογική πολιτική δεν σχεδιάζεται για να είναι προσαρμοσμένη σε κάποιο συγκεκριμένο επιχειρηματικό πρότυπο. Κανένας φορέας μεταφορών εμπορευμάτων ή άλλων τρόπων μεταφοράς διαφορετικών από τις αερομεταφορές δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του φόρου για την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Η εξαίρεση των μετεπιβιβαζόμενων και διερχόμενων επιβατών από το πεδίο εφαρμογής του φόρου οφείλεται σε λόγους ουδετερότητας: από τη στιγμή που, σε τελευταία ανάλυση, οι επιβάτες καταβάλλουν το κόστος του φόρου, αυτοί δεν πρέπει να επιβαρύνονται επειδή πραγματοποιείται στάση στην Ιρλανδία. Επιπλέον, οι ιρλανδικές αρχές θεωρούν ότι με αυτό το σύστημα αποφεύγεται ενδεχόμενη διπλή φορολόγηση σε περιπτώσεις στις οποίες ανάλογος φόρος εισπράττεται στον αερολιμένα όπου αρχίζει το ταξίδι. Όσον αφορά τη χρήση σταθερού φορολογικού συντελεστή αντί για ποσοστό επί της τιμής του εισιτηρίου, αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι ο φόρος αυτός είναι ένας ειδικός φόρος κατανάλωσης. Εκτός του ότι είναι διοικητικά επαχθής, η χρήση ποσοστού επί της τιμής του εισιτηρίου θα οδηγούσε σε καταστρατήγηση αφού οι αεροπορικές εταιρείες θα προσπαθούσαν να μειώσουν τα εισιτήρια ώστε να αυξήσουν τα έσοδά τους μέσω επικουρικών τελών. Όσον αφορά τον χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή για βραχύτερα αεροπορικά δρομολόγια (εφαρμόσιμο από την 1η Μαρτίου 2011), οι ιρλανδικές αρχές εξήγησαν ότι βασιζόταν στο γεγονός ότι οι τιμές για πλησιέστερους προορισμούς ήταν συνήθως χαμηλότερες. Επιπλέον, αυτές αμφισβήτησαν το γεγονός ότι η Aer Arann είχε ευνοηθεί από τον χαμηλότερο συντελεστή από τη στιγμή που και ο καταγγέλλων δραστηριοποιείτο σε σημαντικό μέρος των δρομολογίων στα οποία εφαρμόζεται χαμηλότερος συντελεστής. Συνεπώς, οι ιρλανδικές αρχές δεν κατανοούν τον λόγο για τον οποίο το γεγονός ότι υπάρχει χαμηλότερος συντελεστής για βραχύτερα αεροπορικά δρομολόγια συνιστά κρατική ενίσχυση στην Aer Arann και Aer Lingus.

Για να προσδιοριστεί αν τα εικάζόμενα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση, το κύριο ζήτημα σ' αυτήν την υπόθεση είναι κατά πόσον πληρούται το κριτήριο της επιλεξιμότητας, δηλαδή κατά πόσον τα μέτρα ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις οι οποίες ευρίσκονται σε νομική και πραγματική κατάσταση συγκρίσιμη υπό το πρίσμα του στόχου που επιδιώκεται από τα εν λόγω μέτρα.

Άλλοι τρόποι μεταφοράς πλην των εναερίων μεταφορών εμπίπτουν σε διαφορετικά νομικά, κανονιστικά και φορολογικά συστήματα από εκείνα των εναερίων μεταφορών. Επίσης, η πραγματική τους κατάσταση είναι διαφορετική από εκείνη των φορέων εναερίων μεταφορών. Συνεπώς, η εξαίρεση άλλων τρόπων μεταφοράς από τον φόρο δεν είναι επιλεκτική.

Από τη στιγμή που οι φορείς μεταφοράς εμπορευμάτων δραστηριοποιούνται σε τομείς διαφορετικούς με διαφορετικό τύπο πελατών και η μεταφορά εμπορευμάτων με τη μεταφορά επιβατών δεν συνιστούν υποκαταστάσιμες υπηρεσίες, αυτοί οι φορείς δεν βρίσκονται στην ίδια πραγματική κατάσταση με τους φορείς της εναέριας

μεταφοράς επιβατών. Συνεπώς, η εξαίρεση της μεταφοράς εμπορευμάτων από τον φόρο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως επιλεκτική.

Όσον αφορά τη μη επιβολή του φόρου στους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες είναι στη λογική και τη φύση του φορολογικού συστήματος και κατά συνέπεια δεν είναι επιλεκτική. Στόχος είναι η είσπραξη του φόρου βάσει της απόστασης μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του σημείου άφιξης της πτήσης. Η μη εφαρμογή του φόρου σε μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες, είναι λογική, αφού επιτρέπει τη φορολογία επιβατών κατά τον ίδιο τρόπο, ανεξάρτητα από το δρομολόγιο που έχει διεξαχθεί (αντί να φορολογηθούν τόσο για το πρώτο όσο και για το δεύτερο τμήμα του ταξιδιού). Επιπλέον, η αποφυγή της διπλής φορολογίας δικαιολογεί τη μη επιβολή φόρου στους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες.

Όσον αφορά τη χρήση σταθερού φορολογικού συντελεστή αντί για ποσοστό, επισημαίνεται ότι τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν μεταξύ σταθερών και αναλογικών ποσών. Οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης, όπως ο φόρος στη συγκεκριμένη περίπτωση, υπολογίζονται εν γένει ανά μονάδα και, κατά συνέπεια, αντίθετα από τους φόρους επί των πωλήσεων δεν καθορίζονται σε σχέση με την αξία. Από τη φύση τους, τα σταθερά ποσά αντιπροσωπεύουν υψηλότερο τμήμα όταν οι συνολικές τιμές είναι χαμηλότερες. Ωστόσο, η διαφορά μεταξύ υψηλότερων και χαμηλότερων τιμών παραμένει αμετάβλητη. Κατά συνέπεια, δεν φαίνεται ότι οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες απολαύουν πλεονεκτήματος έναντι των μεταφορέων χαμηλού κόστους. Επιπλέον, ένας φόρος που είναι αναλογικός προς την τιμή του εισιτηρίου θα ενθάρρυνε τις εταιρείες να μειώσουν την τιμή του εισιτηρίου και ταυτοχρόνως να αυξήσουν το κόστος της συναλλαγής ή το επικουρικό κόστος.

Όσον αφορά τους διαφορετικούς φορολογικούς συντελεστές που εφαρμόζονταν από τις 30 Μαρτίου 2009 έως την 1η Μαρτίου 2011, η Επιτροπή επισήμανε σε ένα έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της ότι δεν μπορούσε να γίνει καμία διάκριση μεταξύ εθνικών και ενδοκοινοτικών πτήσεων. Σύμφωνα με την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής, μια τέτοια διαφοροποίηση θα έπρεπε να θεωρηθεί ως επιλεκτική ελλείψει λογικής αιτιολόγησης. Επίσης, το Δικαστήριο έχει τοποθετηθεί σαφώς υπέρ αυτού. Το επιχειρήμα των ιρλανδικών αρχών ότι οι πτήσεις μεγαλύτερων αποστάσεων είναι ακριβότερες και θα πρέπει κατά συνέπεια να εισπράττεται υψηλότερος φόρος, χωρίς αυτός να είναι δυσανάλογος προς την τιμή, δεν ισχύει, αφού η τιμή των εισιτηρίων προς εθνικούς προορισμούς δεν είναι απαραίτητα (κυρίως), χαμηλότερη από την τιμή των πτήσεων για άλλους προορισμούς εντός της ΕΕ. Συνεπώς, φαίνεται ότι ο χαμηλότερος φορολογικός συντελεστής παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε επιχειρήσεις εντός του συστήματος αναφοράς. Από τη στιγμή που πληρούνται επίσης τα άλλα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση.

Εν κατακλείδι, ούτε η εξαίρεση της μεταφοράς εμπορευμάτων και των άλλων τρόπων μεταφοράς από εκείνον της εναέριας μεταφοράς ούτε και η μη εφαρμογή του φόρου στους μετεπιβιβαζόμενους και διερχόμενους επιβάτες συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η χρήση σταθερού συντελεστή έναντι ποσοστού της τιμής του εισιτηρίου δεν συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, η εφαρμογή χαμηλότερου εγχώριου συντελεστή μεταξύ της 30ής Μαρτίου 2009-1ης Μαρτίου 2011 φαίνεται να συνιστά κρατική ενίσχυση για την οποία υπάρχουν αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβασμό της με την εσωτερική αγορά.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο ανάκτησης από τον δικαιούχο.

KEIMENO ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«1. PROCEDURE

- (1) By letter of 21 July 2009, registered at the Commission the following day under number CP 231/2009, the Commission received a complaint from an airline operator regarding alleged unlawful and illegal State aid measures, which were in place in Ireland.
- (2) By letter of 28 July 2009, the Commission forwarded the complaint to the Irish authorities and asked for their position on the claims brought forward therein.
- (3) By letter of 26 August 2009, the Irish authorities asked for an extension of the deadline to reply, which the Commission accepted in letter of 3 September 2009.
- (4) On 15 October 2009, the Irish authorities responded to the letter of the Commission. Their reply was registered at the Commission on the same day.
- (5) Since the alleged aid had been implemented without prior notification to the Commission, the case was registered as a non-notified measure, 11/NN.

2. DESCRIPTION OF THE ALLEGED AID

2.1. The Irish Air Travel Tax

- (6) As of 30 March 2009, the Irish authorities introduced an excise duty on air passenger transport. The national legal basis for the tax is Section 55 of the Finance (No 2) Act 2008, which introduces an excise duty referred to as the “air travel tax” which the airlines operators are liable to pay in respect of “every departure of a passenger on an aircraft from an airport” located in Ireland. While the tax *in fine* is intended to be passed on to the passengers via the ticket price, it is thus the airline operators that are liable to pay the tax.
- (7) At the time of the introduction of the tax, it was levied on the basis of the distance between the airport where the journey began and the airport where the journey ended, at the rate of (i) EUR 2 in the case of a journey from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport; and (ii) EUR 10 in any other case.
- (8) Following an investigation by the Commission regarding a possible infringement of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community⁽¹⁾ and the Treaty provisions on free provision of services, the rates were changed as of 1 March 2011 so that a single tax rate of EUR 3 is applicable to all departures, regardless of the distance travelled.

- (9) In the legal basis, a passenger is defined as a person other than a member of the crew of the aircraft travelling on an aircraft, but the definition explicitly excludes transfer and transit passengers. A *transfer passenger* is defined as a passenger who arrives on a flight to an airport and who departs from the airport on a further flight, other than to the airport where the passenger's journey originated, where both flights are part of a single booking and where the length of time between the scheduled time of arrival of the flight to the airport and the scheduled time of departure of the flight from that airport is maximum six hours. A *transit passenger* is a passenger who is on board an aircraft which lands at an airport in the course of its journey and who continues his or her journey on that aircraft. This means effectively that transfer and transit passengers fall outside of the scope of the tax.

Examples:	New York–Shannon– Dublin	Tax payable: EUR 0
	New York–Dublin	Tax payable: EUR 0
	Dublin–Shannon– New York	Tax payable: EUR 10
	Dublin–New York	Tax payable: EUR 10

- (10) Since the taxable event is the departure of a *passenger on an aircraft*, cargo flights and other modes of transport fall outside of the scope of the tax.

2.2. Alleged illegal and unlawful State aid

- (11) First, the complainant argues that the non-application of the tax to cargo transport results in State aid to cargo operator Aer Lingus and to Dublin Airport Authority (DAA), which manages, operates and develops Dublin, Cork and Shannon airports, and manages domestic and international airport retail and airport investment.
- (12) Second, the complainant claims that the non-application of the tax to maritime services and rail transport results in State aid to operators in these sectors.
- (13) Third, it is claimed that the non-application of the tax to transfer and transit passengers and cargo flights constituted illegal and incompatible State aid granted to DAA and to Aer Lingus and Air Arann, since these undertakings have a relatively high proportion of such passengers and flights.
- (14) Fourth, according to the complaint, the use of fixed tax rates (as opposed to the use of a tax that is proportional to the ticket price) imposes a proportionally heavier charge on low fare passengers and discriminate against the business models used by low-cost carriers, which are based on small margins and high numbers of passengers in order to maximise revenues from ancillary services. Therefore, low-cost carriers cannot pass the full cost of the tax on to their passengers.

⁽¹⁾ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

(15) Fifth, the complainant claims that the differentiated tax rates favour Aer Arann since 50 % of the passengers carried by that airline travel to destinations located at less than 300 km from Dublin airport.

(16) The complainant estimates that the aid provided to DAA, Aer Lingus and Aer Arann stemming from the exemptions of cargo traffic, transfer and transit passengers and the lower tax rate for shorter flights in total amounts to at least EUR 50 million per year.

2.3. The opinion of the Irish authorities

(17) According to the Irish authorities, the use of a fixed tax rate instead of a proportion of the ticket price stems from the fact that the tax is an excise duty and, as such, a fixed amount. Apart from being administratively burdensome, using a percentage of the ticket price would open up for circumvention since airlines would then strive to reduce fares while raising revenues via ancillary fees (credit card handling, online check-in, baggage handling, charging for sports equipment carried, etc.).

(18) As to the lower tax rate for shorter routes, the Irish authorities explained that it was based on the fact that the prices are normally lower for closer destinations. They pointed out that there is only one domestic route on which the complainant and Aer Arann compete. On that route, close to 40 % of the flights are operated by the complainant. For routes abroad benefiting from the lower rate (western UK), the complainant operates more than 40 % of the scheduled flights, while Aer Arann and Aer Lingus have smaller shares. Therefore, the Irish authorities do not see how the fact that there is a lower rate for shorter routes would constitute State aid to Aer Arann and Aer Lingus.

(19) With respect to the non-imposition of the tax on cargo flights and other modes of transport than air transport, the Irish authorities argue that this is due to the relatively simple application of the tax. Taxation policy is not designed to fit with any particular individual business model. Any operator of cargo service or other modes of transport than air transport would fall outside of the scope of the tax for the provision of such services.

(20) As to the non-application of the tax on transfer and transit passengers, the Irish authorities state that the fact that any first leg of an overall journey is not subject to the tax ensures that the passenger is not punished because a route includes a stopover in order to get to the final destination. The Irish authorities furthermore indicate that other countries with air passenger taxes, such as the United Kingdom, normally exclude transfer and transit passengers from the scope of the tax.

(21) Therefore, in the opinion of the Irish authorities, the tax and its non-applicability in respect of cargo transport and other means of transport than air transport and of certain categories of passengers does not amount to aid within the meaning of Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter the “TFEU”).

Neither do the use of a fixed tax rate and the differentiated tax rates in force between 30 March 2009 and 1 March 2011.

3. ASSESSMENT

3.1. Existence of aid under Article 107(1) of the TFEU

(22) By virtue of Article 107(1) of the TFEU, “any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the internal market”.

(23) In order to be caught by Article 107(1) of the TFEU, a measure must thus be selective ⁽¹⁾. The Court has held that that Article requires assessment of whether, under a particular legal regime, a national measure is such as to favour “certain undertakings or the production of certain goods” in comparison with others which, in the light of the objective pursued by that regime, are in a comparable factual and legal situation ⁽²⁾.

(24) The selective advantage may derive from an exception to the tax provisions of a legislative, regulatory or administrative nature or from a discretionary practice on the part of the tax authorities. However, the selective nature of a measure may be justified by “the nature or general scheme of the system” ⁽³⁾. The Commission must therefore examine whether such exemptions are justified by the nature or the general principles of the tax system in the Member State. If that is the case, the measure is not considered to be aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU.

(25) According to established case-law ⁽⁴⁾, a fiscal measure is selective if it constitutes a departure from the normal application of the general tax framework. First, the Commission therefore has to identify the relevant tax system of reference.

(26) As regards taxation, the Commission notes that, in principle, the definition of the system of taxation falls within the exclusive competence of the Member States.

⁽¹⁾ See Case C-66/02 (*Italy v Commission*) [2005] ECR I-10901, paragraph 94.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-143/99 (*Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*) [2001] ECR I-8365, paragraph 41; C-308/01 (*GIL Insurance and Others*) [2004] ECR I-4777, paragraph 68; and C-172/03 (*Heiser*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; C-88/03 (*Portugal*) [2006] ECR I-7115, paragraph 54; C-172/03 (*Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; and C-169/08 (*Presidente del Consiglio dei Ministri v Regione Sardegna*) [2009] ECR I-10821, paragraph 61.

⁽³⁾ See, for example, Case 173/73 (*Italy v Commission*) [1974] ECR 709, as well as point 13 et seq. of Commission Notice on the application of the State aid rules to measures relating to direct business taxation (OJ C 384, 10.12.1998, p. 3).

⁽⁴⁾ See, for example, the judgments in the mentioned Case C-88/2003 (*Portugal*), paragraph 56, and in Case C-487/08 P (*British Aggregates*) [2008] ECR I-10505, paragraphs 81-83.

In designing its taxation system, the Irish authorities chose, on the one hand, to define the taxable event of the air travel tax as the departure of a passenger from an airport situated in Ireland. The taxation legislation at hand aims at regulating the payment of duties on passengers departing on a plane from an airport located in Ireland. In the case at hand, the Commission considers the system of reference to be the taxation of air passengers departing from an airport situated in Ireland.

- (27) The objective of the system of reference is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget.
- (28) First, *other modes of transport* than air transport fall outside of the reference system. Different legal, regulatory and taxation systems apply to different modes of transport. For example, aviation fuel is exempted from fuel taxation ⁽¹⁾ and, as from 1 January 2012, the aviation sector will, contrary to some other modes of transport, be included in the EU Emission Trading Scheme ⁽²⁾. It is therefore impossible to identify one single reference tax system that would apply to all modes of transport. Differences in the legal (regulatory) and factual situations of operators of various modes of transport can also justify the application of different tax systems (e.g. security and safety regulations are different, traffic management systems are different and the support for and need for infrastructure varies). Therefore, the Commission finds that other modes of transport than air transport are not to be included in the reference system for the air passenger taxes subject to assessment. The air travel tax can thus not be considered to provide the maritime and rail sectors with a selective advantage.
- (29) With respect to *cargo operations*, the Commission notes that some legislative systems cover both air passenger and cargo transport ⁽³⁾, while other systems are separate for the two types of transport ⁽⁴⁾. However, cargo traffic is a different business with a very different customer base. Also, from the view of the final consumer, the service provided by cargo operators is not substitutable to the one provided by operators in the passenger air transport market. Since cargo operators are not in the same factual

situation as operators in the air passenger transport market, the fact that they are excluded from the scope of the reference system cannot be considered to provide them with a selective advantage.

- (30) On the contrary, *transfer and transit passengers* are passengers departing from an Irish airport and thus would appear to be part of the reference system. The non-application of the taxes on such passengers constitutes a derogation from that system. In accordance with the selectivity analysis set out by the Court, it must however be determined whether the exemption derives directly from the basic or guiding principles of the tax system in the Member State. In this context, the Irish authorities referred to reasons of neutrality from the perspective of the passenger, who cannot always determine itself the route to its final destination. That would also be the reason why countries with similar taxes normally exclude such passengers.
- (31) In this regard the Commission recalls that when it examined the possible establishment of a European flight tax in 2005, the Commission services provided some guidance about the feasibility of such taxes. In a 2005 staff working paper ⁽⁵⁾, the Commission pointed out the specific attention required by the issue of passengers in transit and of connecting flights. The Commission recommended the exclusion of transfer and transit passengers for tax neutrality reasons. Moreover, an exclusion of such passengers would avoid the risk of double taxation in the event that the airport of departure, situated in another Member State, levies a similar tax. The non-imposition of the tax on transfer and transit passengers allows different systems of air ticket taxes to coexist in the absence of tax harmonisation.
- (32) The objective and structure of the travel tax system is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget. If the tax was to be levied on transfer and transit passengers, the airline operator may have to pay the tax twice for a journey with a stopover. It therefore seems that the non-application of the tax on transfer and transit passengers, which results in passengers being taxed the same way independently of the route travelled, falls within the nature and logic of the relevant tax systems. In addition, the avoidance of double taxation justifies that transfer and transit passengers are not covered by the tax. Consequently, the Commission finds that the non-imposition of the tax on transport of transfer and transit passengers is in the nature and logic of the system and is, thus, not selective.
- (33) With respect to the use of *fixed tax rates* instead of a percentage of the ticket price, it should be noted that the Member States, as part of their exclusive competence in designing their tax systems, are entitled to choose between fixed and proportional rates. By nature, fixed

⁽¹⁾ For example, Article 14(b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (OJ L 283, 31.10.2003, p. 51) sets out that Member States shall exempt energy products supplied for use as fuel for air navigation other than private pleasure-flying from taxation.

⁽²⁾ See Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (OJ L 8, 13.1.2009, p. 3).

⁽³⁾ For example, as mentioned, the EU Emission Trading Scheme will as from 2012 apply to the entire aviation industry.

⁽⁴⁾ For example, while cargo transport is covered by VAT, this is not the case for passenger transport (see, for example, Article 371 (Annex X, Part B, point 10) of Council Directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system for value added tax (OJ L 347, 11.12.2006, p. 1), and Article 2(1)(c) of the same Directive according to which VAT should be levied on cargo transport).

⁽⁵⁾ Commission staff working document, 1.9.2005, SEC(2005) 1067.

amounts represent a higher part of lower total prices. However, the difference between higher and lower prices is left untouched. The Commission therefore thinks that traditional airlines do not have an advantage in comparison with low-cost carriers. Moreover, as mentioned by the Irish authorities, proportional taxes could encourage companies to reduce fares and at the same time increase transaction or ancillary costs in order to circumvent the tax. Therefore, the Commission does not consider the use of fixed tax rates *per se* to be selective.

- (34) As regards the period between 30 March 2009 and 1 March 2011, the Commission observes that the air travel tax system provided for two *different rates*: one general or normal rate applicable to nearly all flights and a reduced rate for journeys from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport. The Commission finds the normal rate to constitute part of the reference system, while the reduced rate, that is applicable to a well delimited category of flights, appears to be an exception from the reference system. The reduced rate does not seem to be justified on the basis of the distance between the beginning and the final destination of the journey. First, it is not applicable on the basis of the actual length of the journey, but on the basis of the distance between Dublin airport and the destination. Second, the structure and objective nature of the tax does not appear to be related to the distance of the journey, but with the fact of departing from an Irish airport. The connection with the fiscal authority, the taxable event and the externalities for the Irish society of passengers departing from an Irish airport is precisely the same regardless of the destination of the flight. Airline operators are also in the same legal and factual situation with regard to this objective. Moreover, the tax system is not characterised by an articulated differentiation in the tax level in relation to the flights distance, but it fixes only two rates: one for very short distance flights from Dublin airport and the other for all other flights. This criterion favours flights within Ireland and to certain western parts of the United Kingdom and, consequently, it discriminates between national and intra-Community flights. As pointed out in the mentioned Staff working paper, that several rates could be introduced, but that no discrimination could be made between national and intra-Community flights⁽¹⁾. Such differentiation should be considered as selective if it is not within the nature or general scheme of the system. This has also been set out by the Court⁽²⁾, which has stated that “since airport taxes directly and automatically influence the price of the journey, differences in the taxes to be paid by passengers will automatically be reflected in the transport cost, and thus, [...], access to domestic flights will be favoured over access to intra-Community flights”. In the case at hand, the Irish authorities argued that longer distance flights are more expensive and a higher charge could thus be raised without being disproportional in relation to the price. The Commission finds that the price of tickets to domestic destinations is not necessarily lower than the ones of flights to other EU

destinations. The lower tax rate does therefore not appear to be justified by the nature or the general scheme of the air travel tax and is therefore a selective measure.

- (35) The fact that the Irish authorities allowed a lower tax rate than the normal one to be applied results in a loss of tax revenue for the State and is therefore financed from State resources. Since such relief is decided upon by the national authorities, it is imputable to the State. The airline operators benefiting from the lower rate are undertakings that compete on markets that are open for competition and the reduced rate therefore distorts or threatens to distort competition on the internal market and is likely to affect trade between Member States.
- (36) Since all criteria in Article 107(1) of the TFEU seem to be fulfilled, the measure appears to constitute State aid to airline operators that have operated the routes benefiting from the reduced rate. It seems moreover that those routes are essentially operated by Irish air carriers (Air Lingus, Air Arann and Ryanair). Therefore, the Commission has to verify whether the reduced rate has been a means for the Irish authorities to provide an advantage to national air carriers compared to other EU operators.
- (37) Consequently, the Commission does not consider that the exclusion of cargo traffic and of transport of transfer and transit passengers from the scope of the tax results in State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. Neither is the use of fixed tax rates caught by that Article.
- (38) On the contrary, it appears that the lower tax rates applied in the case of a journey from an Irish airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport between 30 March 2009 and 1 March 2011 constitute State aid to air carriers operating the routes that have benefited from that lower rate.

3.2. Compatibility of the aid with the TFEU

- (39) According to Article 107(3)(c) of the TFEU, aid may be considered to be compatible with the internal market if it aims at facilitating the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest. The aid does not appear to fall within the scope of any guidelines for compatibility of State aid issued by the Commission in this context. As it appears to constitute an operating aid that discriminates between flights within the EU, it cannot be considered to be compatible directly under Article 107(3)(c) of the TFEU. Therefore, the Commission has doubts as to the compatibility of the aid under that Article.
- (40) The aid in question does not either fall within any other exemption specified in Article 107(2) or 107(3) of the TFEU.

⁽¹⁾ Commission staff working paper, 1.9.2005, SEC(2005) 1067, p. 5.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-92/01 (*Georgios Stylianakis v Elliniko Dimosio*) [2003] ECR I-1291, paragraph 28; and C-70/99 *Commission v Portugal* [2001] ECR I-4845, paragraph 20.

(41) Consequently, the Commission has, at this stage, doubts as to the compatibility of the aid measure with the TFEU and in accordance with Article 4(4) of Regulation (EC) No 659/1999⁽¹⁾ the Commission has decided to open the formal investigation procedure, thereby inviting Ireland to submit its comments.

4. DECISION

(42) The Commission has decided that the non-application of the air travel tax on cargo flights and other means of transport than air transport, as well as on transfer and transit passengers does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. The Commission find that the use of a fixed rate as opposed to a proportion of the ticket price does not fall within the scope of that Article. However, the Commission finds that the use of a lower rate over the period 30 March 2009 to 1 March 2011 for flights within 300 km from Dublin airport seems to constitute State aid to the air carriers that have operated the routes benefiting from it and, at this stage, it finds no basis for compatibility thereof.

(43) In light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU, requests Ireland to submit its comments and to provide all information that may help to assess the measure, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to all recipients of the aid immediately.

(44) The Commission warns Ireland that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.»

⁽¹⁾ OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης
(Υπόθεση COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 306/10)

1. Στις 11 Οκτωβρίου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου⁽¹⁾ με την οποία η επιχείρηση Alstom Holdings (Γαλλία), που ανήκει στον γαλλικό όμιλο Alstom, καθώς και οι επιχείρησης Bouygues Immobilier SA («Bouygues Immobilier», Γαλλία) και Exprim SAS («Exprim», Γαλλία), δύο θυγατρικές που ανήκουν στον γαλλικό όμιλο Bouygues, αποκτούν κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων κοινό έλεγχο της επιχείρησης Embix SAS («Embix», Γαλλία) με αγορά μετοχών σε νεοσυσταθείσα εταιρεία που αποτελεί κοινή επιχείρηση.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

- για την Alstom Holdings: κατέχει συμμετοχές στις εταιρείες του ομίλου Alstom που ασκούν δραστηριότητες στους τομείς της κατασκευής εξοπλισμού και της παροχής υπηρεσιών που συνδέονται με τις μεταφορές, καθώς και της παραγωγής και μεταφοράς ενέργειας·
- για την Bouygues Immobilier: ανάπτυξη οικοδομικών σχεδίων και παροχή στέγης, οικολογικών συνοικιών, εμπορικών πάρκων και δραστηριότητες πολεοδομίας·
- για την Exprim: παροχή υπηρεσιών διαχείρισης υποδομών ακινήτων και συντήρησης πολλαπλών τεχνικών εγκαταστάσεων·
- για την Embix: παροχή υπηρεσιών έξυπνης ενεργειακής διαχείρισης σε μεγάλα πάρκα του τριτογενούς τομέα και σε οικολογικές συνοικίες.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων⁽²⁾ σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).

⁽²⁾ ΕΕ C 56 της 5.3.2005, σ. 32 («Ανακοίνωση σχετικά με απλοποιημένη διαδικασία»).

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δημοσίευση αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων

(2011/C 306/11)

Η παρούσα δημοσίευση παρέχει το δικαίωμα ένστασης κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2006 του Συμβουλίου ⁽¹⁾. Η δήλωση ένστασης υποβάλλεται στην Επιτροπή εντός εξαμήνου από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης.

ΕΝΙΑΙΟ ΕΙΓΡΑΦΟ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 510/2006 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

«VADEHAVSLAM»

Αριθ. ΕΚ: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009

ΠΓΕ (X) ΠΟΠ ()

1. Ονομασία:

«Vadehavslam»

2. Κράτος μέλος ή τρίτη χώρα:

Δανία

3. Περιγραφή του γεωργικού προϊόντος ή του τροφίμου:

3.1. Τύπος προϊόντων:

Κλάση 1.1: Κρέατα (και βρώσιμα παραπροϊόντα σφαγείων)

3.2. Περιγραφή του προϊόντος για το οποίο ισχύει η ονομασία υπό 1:

Το προϊόν «Vadehavslam» είναι ακέραια σφάγια και τεμάχια αρνιών που έχουν γεννηθεί και εκτραφεί εντός της οριοδητημένης γεωγραφικής περιοχής.

Τα πρόβατα ανήκουν στη φυλή Texel ή σε διασταυρώσεις της (άλλες φυλές: ορισμένες φορές, όταν μια προβατίνα της φυλής Texel έχει γεννήσει το πρώτο αρνί της, διασταυρώνεται με κριάρια εριοπαραγωγής των φυλών Suffolk ή Gotland) που παραδοσιακά εκτρέφονται στους αλμυρούς λειμώνες.

Στόχος των προσπάθειών υπήρξε η παραγωγή, με την πάροδο του χρόνου, προβάτων τα οποία όχι μόνον είναι προσαρμοσμένα στις φυσικές συνθήκες του ενδιαιτηματός τους αλλά είναι επίσης ικανά να παράγουν μεγαλόσωμα αρνιά με άφθονο κρέας. Το στοιχείο αυτό, σε συνδυασμό με τη βόσκηση στους αλμυρούς λειμώνες, καθιστά τα αρνιά αυτά διαφορετικά από εκείνα που παράγονται σε άλλες περιοχές της χώρας.

Απαιτήσεις ποιότητας για τους αμνούς:

Βάρος σφαγίου: 19-25 kg

Διάπλαση: ελάχιστο 6

Χρώμα: 3-4

Λίπος: 1-2-3

⁽¹⁾ ΕΕ L 93 της 31.3.2006, σ. 12.

Η ημερομηνία σφαγής (ηλικία του αρνιού όταν σφάζεται) εξαρτάται από το βάρος του, το οποίο πρέπει να είναι μεταξύ 19 και 25 kg. Επιπλέον, η επιχείρηση που είναι επιφορτισμένη με τη σφαγή οφείλει να εκτελεί οπτικό έλεγχο του λίπους στο σφαγείο. (Παλαιότερα εφαρμοζόταν και για τα αρνιά η κοινοποίηση, όπως αυτή που εφαρμόζει η εταιρεία Danish Crown για τα βοοειδή. Η πρακτική αυτή δεν εφαρμόζεται πλέον για τα αρνιά και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η επιχείρηση που είναι επιφορτισμένη με τη σφαγή οφείλει να εκτελεί επιτόπιο οπτικό έλεγχο της περιεκτικότητας σε λίπος).

3.3. Πρώτες ύλες:

—

3.4. Ζωοτροφές (μόνο για προϊόντα ζωικής προέλευσης):

Τον χειμώνα το 50 % τουλάχιστον του σιτηρεσίου πρέπει να αποτελείται από ζωοτροφές παραγόμενες εντός της οριοθετημένης περιοχής. Κατά τους χειμερινούς μήνες τα αρνιά τρέφονται με χόρτο, αραβόσιτο, ενσιρωμένα προϊόντα και, κατά το τελευταίο τμήμα της περιόδου, με σανό συμπληρωμένο με κριθή.

Τα ζώα πρέπει να βόσκουν στους αλμυρούς λειμώνες και στην παράκτια πεδιάδα της οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής επί τουλάχιστον 4½ μήνες ανά έτος.

3.5. Συγκεκριμένα στάδια της παραγωγής που πρέπει να εκτελούνται εντός της οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής:

— Τα αρνιά πρέπει να έχουν γεννηθεί και εκτραφεί εντός της οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής.

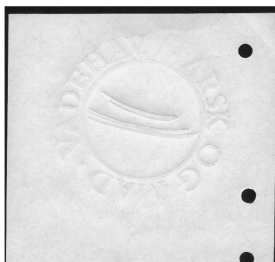
3.6. Ειδικοί κανόνες σχετικά με τον τεμαχισμό, το τρίψιμο, τη συσκευασία κ.λπ.:

—

3.7. Ειδικοί κανόνες σχετικά με την επισήμανση:

Όλα τα σφάγια σημαίνονται με σφραγίδα που αναπαριστάει το λογότυπο «του Vadehav, Marsk og Mad».

Ο λογότυπος πρέπει να εμφανίζεται στη συσκευασία του τελικού προϊόντος αλλά και στο ίδιο το σφάγιο, ώστε να εξασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα.



4. Συνοπτική οριοθέτηση της γεωγραφικής περιοχής:

Η οριοθετημένη γεωγραφική περιοχή καλύπτει την περιοχή της Θάλασσας Wadden στο νοτιοδυτικό τμήμα της Δανίας. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τις νήσους Romø, Mandø και Fanø, καθώς και ένα ηπειρωτικό τμήμα, το οποίο οριοθετείται, νοτίως, από τη συνοριακή γραμμή με την Γερμανία, βορείως, από το βορινό σύνορο του εθνικού πάρκου Vadehavet και ανατολικά από τον αυτοκινητόδρομο A11.

5. Δεσμός με τη γεωγραφική περιοχή:

5.1. Ιδιαιτερότητα της γεωγραφικής περιοχής:

Η εμπορική πόλη Ribe ιδρύθηκε περί το 710. Οι αρχαιολογικές ανασκαφές έφεραν στο φως τα προϊόντα που εμπορεύονταν οι κάτοικοί της. Ένα από τα πρώτα προϊόντα που αποτέλεσαν αντικείμενο εμπορίας ήταν τα πρόβατα και τα αρνιά. Τα ζώα προέρχονταν από τα χωριά που βρίσκονταν στους αλμυρούς λειμώνες κατά μήκος της Θάλασσας Wadden. Έτσι, οι τοπικοί χωρικοί εξέτρεφαν πρόβατα και αρνιά ήδη από την εποχή του σιδήρου.

Η παραγωγή του «Vadehavslam» (αρνί της Θάλασσας Wadden) στηρίζεται σε αυτή τη μακρόχρονη παράδοση εκτροφής προβάτων και αρνιών στους αλμυρούς λειμώνες. Κάθε χρόνο η περιοχή πληττόνταν από καταιγίδες, συνοδευόμενες από πλημμύρες που κατέκλυζαν την καλλιεργούμενη γη. Μετά την απομάκρυνσή του, το νερό της θάλασσας άφηνε πίσω του εύφορη ιλύ δημιουργώντας πλούσιες ζώνες βόσκησης στους αλμυρούς λειμώνες, οι οποίες χρησιμοποιούνταν ως βοσκότοποι για τη θερινή διατροφή των ζώων και ως πηγή προμήθειας ζωοτροφών για τη χειμερινή διατροφή τους.

Στο άρθρο του με τίτλο «Jordbundsundersøgelser i marsken» (μελέτη του εδάφους των αλμυρών λειμώνων), το οποίο δημοσιεύθηκε το 1968 στην φυτοκομική επιθεώρηση «Tidsskrift for planteavl», ο Lorens Hansen δημοσίευσε τα πορίσματά του από τη μελέτη δειγμάτων προερχόμενων αποκλειστικά από τα εν λόγω εδάφη. Αναφέρει τα εξής: «Το έδαφος των αλμυρών λειμώνων είναι φυσικά εμπλουτισμένο με κάλιο, λόγω της υψηλής περιεκτικότητας σε άργιλο και του τρόπου σχηματισμού του.» Η περιεκτικότητα σε νάτριο των αρόσιμων γαιών γενικά σπανίως είναι καθορισμένη, γιατί είναι πολύ χαμηλή και δεν έχει καμία επίπτωση στη δομή του εδάφους. Το έδαφος των αλμυρών λειμώνων, ωστόσο, συχνά περιέχει πολύ μεγάλη ποσότητα νατρίου προερχόμενου από το θαλασσινό αλάτι που εναποτέθηκε κατά το σχηματισμό του εδάφους.

Τα ανθεκτικά χόρτα που ευδοκούν στους αλμυρούς λειμώνες είναι άφθονα και όχι ιδιαίτερος κατάλληλα για τη συμβατική γεωργία, είναι όμως ιδανικά για τη βόσκηση. Αυτή η άφθονη, ανθεκτική βλάστηση είναι επίσης πλούσια σε θρεπτικά συστατικά και, ταυτοχρόνως, ανθεκτική σε ποικίλες κλιματικές συνθήκες. Πράγματι, η ισχυρή και αλμυρή επίδραση της θάλασσας Wadden καθιστά την εν λόγω περιοχή μοναδική για τη βόσκηση. Τα κυριότερα φυτά και χόρτα που φύονται στην παράκτια ζώνη είναι τα εξής:

- στο εσωτερικό του αναχώματος: λεπτή χλόη, αυτοφυές λευκό τριφύλλι μικρού μεγέθους, λωτός ο κερατιοφόρος, ρινανθός, νεραγκούλα και χαλαβόχορτο.
- στο χαμηλότερο τμήμα: θαλασσολεβάντα, *Triglochin maritimum* και μικρή ποσότητα αγριόχορτου.
- στο εξωτερικό /κατώτερο τμήμα της παράκτιας ζώνης: *Puccinellia* και αρμυρίδα.

5.2. Ιδιαιτερία του προϊόντος:

Τα αρνιά εκτρέφονται με τρόπο ώστε να είναι ικανά να επιβιώσουν στις σκληρές συνθήκες των αλμυρών λειμώνων και της παράκτιας ζώνης. Η εκτροφή έχει επίσης ως αποτέλεσμα να προκύπτουν μεγαλόσωμα αρνιά με άφθονο άπαχο κρέας. Το «Vadehavslam» έχει διακριτική, αλμυρή γεύση.

5.3. Αιτιώδης σχέση μεταξύ της γεωγραφικής περιοχής και μιας συγκεκριμένης ποιότητας, της φήμης ή άλλου χαρακτηριστικού του προϊόντος:

Η τραχύτητα της φύσης και οι ιδιαίτερες συνθήκες εκτροφής δυσχεραίνουν την εργασία των εκτροφέων αρνιών της περιοχής της θάλασσας Wadden. Χάρη στην τεχνογνωσία και την πείρα που διαθέτουν, οι τοπικοί παραγωγοί πετυχαίνουν να παράγουν δυνατά, ανθεκτικά αρνιά στις συνθήκες που έχει δημιουργήσει η φύση κατά μήκος της θάλασσας Wadden.

Τα πρόβατα είναι μεγαλόσωμα με άφθονο κρέας το οποίο έχει διακριτική αλμυρή γεύση οφειλόμενη στις ιδιαίτερες συνθήκες δημιουργίας της περιοχής. Όταν το θαλασσινό νερό καλύπτει το έδαφος, εναποθέτει σε αυτό θαλασσινό αλάτι και ανόργανα άλατα. Τα ζώα βόσκουν στους αλμυρούς λειμώνες και η μεγάλη περιεκτικότητα της χλόης σε κάλιο και σε νάτριο μεταβάλλει τη γεύση του κρέατος και προσδίδει στο προϊόν με την ονομασία «Vadehavslam» την ιδιαίτερη ποιότητα και την χαρακτηριστική αλμυρή γεύση του.

Το προϊόν με την ονομασία «Vadehavslam» είναι επί πολλά χρόνια πολύ γνωστό προϊόν σε όλη τη Δανία.

Οι οργανισμοί τουριστικής προώθησης της περιοχής της θάλασσας Wadden και του εθνικού της πάρκου προβάλλουν την παραγωγή του «Vadehavslam» ως σημαντικό χαρακτηριστικό της περιοχής.

Παραπομπή στη δημοσίευση των προδιαγραφών:

http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25_PDF_word_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning_af_foedevarer/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

