

Official Journal

of the European Union

C 278



English edition

Information and Notices

Volume 53

15 October 2010

Notice No	Contents	Page
	I Resolutions, recommendations and opinions	
	OPINIONS	
	European Central Bank	
2010/C 278/01	Opinion of the European Central Bank of 5 October 2010 on two proposals for regulations on the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States (CON/2010/72)	1
	II Information	
	INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES	
	European Commission	
2010/C 278/02	Non-opposition to a notified concentration (Case COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

EN

Price:
EUR 3⁽¹⁾ Text with EEA relevance

(Continued overleaf)

IV Notices

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

European Commission

2010/C 278/03	Euro exchange rates	6
2010/C 278/04	Opinion of the Advisory Committee on restrictive practices and dominant positions at its meeting on 15 April 2010 concerning a draft decision relating to Case COMP/39.317 — E.ON Gas — Rapporteur: Poland	7
2010/C 278/05	Final report of the Hearing Officer in Case COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Summary of Commission Decision of 4 May 2010 relating to a proceeding under Article 102 of the Treaty on the Functioning of the European Union and Article 54 of the EEA Agreement (Case COMP/39.317 — E.ON Gas) (<i>notified under document C(2010) 2863 final</i>) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Opinion of the Advisory Committee on restrictive agreements and dominant position at its meeting of 9 July 2010 concerning a draft decision relating to Case COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Rapporteur: Austria	11
2010/C 278/08	Final report of the Hearing Officer in Case COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Summary of Commission Decision of 14 July 2010 relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union and Article 53 of the EEA Agreement (Case COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (<i>notified under document C(2010) 4738</i>) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Appointment of the Hearing Officer	16

NOTICES FROM MEMBER STATES

2010/C 278/11	Commission communication pursuant to Article 17(5) of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules for the operation of air services in the Community — Invitation to tender in respect of the operation of scheduled air services in accordance with public service obligations ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

I

(Resolutions, recommendations and opinions)

OPINIONS

EUROPEAN CENTRAL BANK

OPINION OF THE EUROPEAN CENTRAL BANK

of 5 October 2010

on two proposals for regulations on the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States**(CON/2010/72)**

(2010/C 278/01)

Introduction and legal basis

On 6 September 2010, the European Central Bank (ECB) received a request from the European Parliament for an opinion on a proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States ⁽¹⁾ (hereinafter, the 'proposed regulation'). On 20 September 2010, the ECB also received a request from the Council of the European Union for an opinion on the proposed regulation. On 27 September 2010, the ECB received a request from the Council of the European Union for an opinion on a proposal for a Council regulation concerning the extension of the scope of Regulation (EU) No xx/yy of the European Parliament and of the Council on the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States ⁽²⁾ (hereinafter the 'proposed extending regulation') (hereinafter collectively referred to as the 'proposed regulations').

The ECB's competence to deliver an opinion is based on Articles 127(4) and 282(5) of the Treaty on the Functioning of the European Union, since the proposed regulations contain provisions on the cross-border transportation of euro banknotes and it is the Governing Council of the ECB which has the exclusive right to authorise the issue of euro banknotes. In accordance with the first sentence of Article 17.5 of the Rules of Procedure of the European Central Bank, the Governing Council has adopted this opinion.

General observations

The proposed regulations will maximise the benefits of remote access to national central bank cash services by making the circulation and transport of euro banknotes and coins between euro-area Member States as free as possible. This is important as only euro banknotes and coins have the status of legal tender within the euro area ⁽³⁾.

The notion of legal tender is also of particular importance with regard to the use of 'Intelligent Banknote Neutralisation Systems', as defined by the proposed regulation. As the authority having the exclusive right to authorise the issue of legal tender euro banknotes, the ECB notes that 'neutralised' euro banknotes retain their legal tender status and that this has already been accepted by the Commission ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 final.

⁽²⁾ COM(2010) 376 final.

⁽³⁾ See the third sentence of Article 128(1) of the Treaty.

⁽⁴⁾ Commission Recommendation of 22 March 2010 on the scope and effects of legal tender of euro banknotes and coins (OJ L 83, 30.3.2010, p. 70).

As regards the proposed extending regulation concerning non-euro area Member States, the ECB supports continuing the practice already established prior to the Treaty's entry into force ⁽¹⁾. More specifically, all provisions of the proposed regulation should be extended to such Member States. Non-euro area Member States cannot be 'Member States of origin' or 'host Member States' in the sense of the proposed regulation. They should, moreover, be eligible to become 'Member States crossed'; if this is not the case, euro-area Member States that can only be accessed by roads that cross through non-euro area Member States would be unduly discriminated against.

Where the ECB recommends that the proposed regulations are amended, specific drafting proposals are set out in the Annex accompanied by explanatory text to this effect.

Done at Frankfurt am Main, 5 October 2010.

The President of the ECB

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ See ECB Opinion CON/2006/35 of 5 July 2006 at the request of the Council of the European Union on two proposed Council Decisions on the exchange, assistance and training programme for the protection of the euro against counterfeiting (the 'Pericles' programme) (OJ C 163, 14.7.2006, p. 7).

ANNEX

Drafting proposals

Text proposed by the Commission	Amendments proposed by the ECB ⁽¹⁾
---------------------------------	---

Amendment 1

Article 1(f) of the proposed regulation

‘(f) “Member State crossed” means one or several participating Member State(s) other than the company’s Member State of origin which must be crossed by the cash-in-transit vehicle in order either to reach the host Member State(s) or to come back to the Member State of origin.’	‘(f) “Member State crossed” means one or several participating Member State(s) other than the company’s Member State of origin which must be crossed by the cash-in-transit vehicle in order either to reach the host Member State(s) or to come back to the Member State of origin.’
---	--

Explanation

While it is clear that the Member State of origin and the host Member State have to be participating Member States, it is possible that a cash-in-transit vehicle may also have to cross the territory of a non-participating Member State in order to reach a host Member State. It cannot be the Commission’s intention to exclude participating Member States surrounded by non-participating Member States from the scope of application of the proposed regulation.

The legislation of the Member State crossed must always be respected, as provided for in Article 6(1) of the proposed regulation.

Amendment 2

Article 2(1) and (2) of the proposed regulation

‘1. Transports of euro banknotes and coins that are carried out on the account of and between Central Banks, banknote printing works and/or Mints of participating Member States and escorted by the military or the police shall be excluded from the scope of this Regulation. 2. Transports of euro coins only that are carried out on the account of and between Central Banks or Mints of participating Member States and escorted by the military or the police or by private security staff in separate vehicles shall be excluded from the scope of this Regulation.’	‘1. Transports of euro banknotes and coins that are: (a) carried out on the account of and between Central Banks, NCBs, or between banknote printing works and/or Mints of participating Member States and the relevant NCBs; and (b) escorted by the military or the police shall be excluded from the scope of this Regulation. 2. Transports of euro coins only that are: (a) carried out on the account of and between Central Banks NCBs, or between Mints of participating Member States and the relevant NCBs; and (b) escorted by the military or the police or by private security staff in separate vehicles shall be excluded from the scope of this Regulation.’
---	--

Explanation

The term ‘NCB’ is defined in Recital 1 of the proposed regulation, but has not been employed here. Moreover, the transport of euro banknotes or coins between an NCB and a printing work/mint is always done on the account of the NCB that has ordered the relevant banknotes or coins.

Amendment 3

Article 1 of the proposed extending regulation

‘Council Regulation (EC) xx/yy shall apply to the territory of a Member State that has not yet adopted the euro as from the date of the decision of the Council taken in accordance with Article 140(2) of the Treaty to abrogate its derogation from participating in the euro.’	‘The application of Council Regulation (EC) xx/yy shall be extended apply to the territory of a Member States whose currency is that has not yet adopted the euro. For the avoidance of doubt, as from the date of the decision of the Council taken in accordance with Article 140(2) of the Treaty to abrogate it’s a Member State’s derogation from participating in the euro, the relevant Member State may also be a “host Member State” as defined in Council Regulation (EC) xx/yy.
---	--

Text proposed by the Commission	Amendments proposed by the ECB ⁽¹⁾
<i>Explanation</i>	
<i>While it is clear that the Member State of origin and the host Member State have to be participating Member States, it is geographically possible that the cash-in-transit vehicle may also have to cross non-participating Member States in order to reach a host Member State. It cannot be in the Commission's intention to exclude participating Member States surrounded by non-participating Member States from the scope of application of the proposed regulation.</i>	
<i>For the period between the abrogation of a Member State's derogation and the introduction of the euro in that Member State, such acceding Member State should be permitted to become a 'host Member State'.</i>	
⁽¹⁾ Bold in the body of the text indicates where the ECB proposes inserting new text. Strikethrough in the body of the text indicates where the ECB proposes deleting text.	

II

*(Information)*INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES
AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

Non-opposition to a notified concentration**(Case COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Text with EEA relevance)**

(2010/C 278/02)

On 28 September 2010, the Commission decided not to oppose the above notified concentration and to declare it compatible with the common market. This decision is based on Article 6(1)(b) of Council Regulation (EC) No 139/2004. The full text of the decision is available only in English and will be made public after it is cleared of any business secrets it may contain. It will be available:

- in the merger section of the Competition website of the Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). This website provides various facilities to help locate individual merger decisions, including company, case number, date and sectoral indexes,
 - in electronic form on the EUR-Lex website (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) under document number 32010M5951. EUR-Lex is the on-line access to the European law.
-

IV

(Notices)

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

Euro exchange rates ⁽¹⁾**14 October 2010**

(2010/C 278/03)

1 euro =

Currency	Exchange rate	Currency	Exchange rate
USD US dollar	1,4101	AUD Australian dollar	1,4145
JPY Japanese yen	114,43	CAD Canadian dollar	1,4088
DKK Danish krone	7,4571	HKD Hong Kong dollar	10,9419
GBP Pound sterling	0,87920	NZD New Zealand dollar	1,8538
SEK Swedish krona	9,2340	SGD Singapore dollar	1,8248
CHF Swiss franc	1,3386	KRW South Korean won	1 564,26
ISK Iceland króna		ZAR South African rand	9,5642
NOK Norwegian krone	8,0695	CNY Chinese yuan renminbi	9,3783
BGN Bulgarian lev	1,9558	HRK Croatian kuna	7,3275
CZK Czech koruna	24,440	IDR Indonesian rupiah	12 574,79
EEK Estonian kroon	15,6466	MYR Malaysian ringgit	4,3473
HUF Hungarian forint	273,63	PHP Philippine peso	60,944
LTL Lithuanian litas	3,4528	RUB Russian rouble	42,3188
LVL Latvian lats	0,7095	THB Thai baht	42,014
PLN Polish zloty	3,9077	BRL Brazilian real	2,3213
RON Romanian leu	4,2799	MXN Mexican peso	17,4022
TRY Turkish lira	1,9762	INR Indian rupee	62,2140

⁽¹⁾ Source: reference exchange rate published by the ECB.

Opinion of the Advisory Committee on restrictive practices and dominant positions at its meeting on 15 April 2010 concerning a draft decision relating to Case COMP/39.317 — E.ON Gas

Rapporteur: Poland

(2010/C 278/04)

1. The Advisory Committee shares the Commission's concerns expressed in its draft decision as communicated to the Advisory Committee on 26 March 2010 under Article 102 of the Treaty and Article 54 of the EEA Agreement.
 2. The Advisory Committee agrees with the Commission that the proceedings can be concluded by means of a decision pursuant to Article 9(1) of Regulation (EC) No 1/2003.
 3. The Advisory Committee agrees with the Commission that the commitments offered by E.ON AG are suitable, necessary and proportionate.
 4. The Advisory Committee agrees with the Commission that, in light of the commitments offered by E.ON AG, there are no longer grounds for action by the Commission, without prejudice to Article 9(2) of Regulation (EC) No 1/2003.
 5. The Advisory Committee recommends the publication of its opinion in the *Official Journal of the European Union*.
-

Final report of the Hearing Officer ⁽¹⁾ in Case COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

The draft Decision presented to the Commission relates to the alleged abuse of a dominant position under Article 102 of TFEU by the German energy company E.ON AG and its subsidiaries E.ON Ruhrgas AG and E.ON Gastransport GmbH (hereafter collectively referred to as 'E.ON'). It expresses the concern that E.ON may have refused long-term bookings on E.ON's gas transmission system. The undertaking reserved for itself large parts of the available firm entry capacities on its gas transmission grid. These practices may lead to a foreclosure of competitors trying to transport and sell gas to customers connected to the E.ON grid, hence restricting competition on the downstream gas supply markets.

The Commission opened proceedings with a view to take a decision under Chapter III of Regulation (EC) No 1/2003 ⁽²⁾ and adopted a preliminary assessment as referred to in Article 9(1) on 22 December 2009. Ensuing discussions with the Commission services led E.ON to submit commitments in January 2010. Under these commitments, E.ON primarily ensures an immediate significant release of entry capacities both for high-calorific gas ('H-gas') and low-calorific gas ('L-gas') as well as a long-term reduction of its capacity bookings for both gas networks starting at the latest on 1 October 2015. In these regards, E.ON has accepted to market the released capacities initially for the first two years and subsequently for the remaining duration of the commitment. Furthermore, E.ON has undertaken to release a proportional quantity of adjacent exit capacities at the entry points where a shortage of such capacities exists and where it disposes at the same time of significant reservations of exit capacity.

On 22 January 2010, the Commission published a notice in the *Official Journal of the European Union* pursuant to Article 27(4), summarising the concerns and the commitments whilst inviting interested third parties to submit observations on this notification within one month of its publication. A total of 20 responses were received from interested parties, notably from competitors, associations of gas suppliers and customers as well as from national regulators.

The Commission informed E.ON of the result of the market test. The undertaking reacted to the concerns expressed and submitted a revised proposal of commitments on 24 March 2010.

The Commission has now come to the conclusion that, in view of the latter commitments, and without prejudice to Article 9(2), the proceedings should be brought to an end.

E.ON has declared to the Commission that it has received sufficient access to the information it considered necessary to propose commitments in order to meet the concerns expressed by the Commission.

No additional queries or submissions have been made to the Hearing Officer in connection with the present case by E.ON or any third parties.

In the light of the above, I consider that the right to be heard has been respected in this case.

Brussels, 16 April 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Pursuant to Articles 15 and 16 of Commission Decision (2001/462/EC, ECSC) of 23 May 2001 on the terms of reference of Hearing Officers in certain competition proceedings — OJ L 162, 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ In the following, all Articles referred to relate to Regulation (EC) No 1/2003.

Summary of Commission Decision**of 4 May 2010****relating to a proceeding under Article 102 of the Treaty on the Functioning of the European Union
and Article 54 of the EEA Agreement****(Case COMP/39.317 — E.ON Gas)***(notified under document C(2010) 2863 final)***(Only the German text is authentic)****(Text with EEA relevance)****(2010/C 278/06)**

On 4 May 2010, the Commission adopted a decision relating to a proceeding under Article 102 of the TFEU. In accordance with the provisions of Article 30 of Council Regulation (EC) No 1/2003 ⁽¹⁾, the Commission herewith publishes the names of the parties and the main content of the decision, including any penalties imposed, having regard to the legitimate interest of undertakings in the protection of their business secrets. A non-confidential version of the decision is available on the Directorate-General for Competition's website at the following address:

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

- (1) The annexed decision concerns E.ON AG, Germany, its subsidiaries E.ON Ruhrgas AG and E.ON Gastransport GmbH as well as the subsidiaries controlled by them (together 'E.ON'). The adoption of the decision will make binding the commitments that E.ON has offered in order to remedy the competition problems arising from investigations by the Commission of the German gas markets.

(NetConnect Germany) to 50 % by October 2015 and for the L-gas network to 64 % by October 2015. E.ON may reach these thresholds by returning capacities to the transmission system operator, by measures increasing the capacity in the respective network, or by entering into market area co-operations, which increase the total capacity volume in E.ON's respective grid. E.ON commits not to exceed these thresholds until 2025.
- (2) The Commission had concerns that by foreclosing access to entry capacity into its gas transmission grid, E.ON may have abused its dominant position on the gas transport markets in its L-gas network and the H-gas market area NetConnect Germany according to Article 102 TFEU.
- (3) This could have been achieved by way of long-term bookings on E.ON's gas transmission network which foreclosed competitors from access to that network. E.ON booked large parts of the firm, freely allocable entry capacities available in its own gas network, which, according to the preliminary assessment, might have prevented competitors to transport gas in E.ON's network and to the customers connected to this grid. Thereby E.ON might have restricted competition on the downstream gas supply markets.
- (4) E.ON offered commitments to the Commission in order to meet the Commission's competition concerns. In a first step, E.ON proposed to release by October 2010 a volume of 17,8 GWh/h firm, freely allocable entry capacities into its gas transmission network. In a second step, E.ON will further reduce its overall share in the bookings of firm and freely allocable entry capacity in the H-gas market area
- (5) The final commitments are sufficient to remove the Commission's initial concerns, without being disproportionate. The final commitments are suitable to remove the Commission's competition concerns expressed in the preliminary assessment. The reduction of E.ON's shares of firm, freely allocable entry capacity and the duration of these commitments will ensure that competitors and new suppliers can rapidly and permanently become active in the downstream gas supply markets. The final commitments offered by E.ON are also necessary because no alternative measures to remove the concerns expressed by the Commission exist which would be as effective as the proposed capacity release. In fact the foreclosure from access to the necessary transport infrastructure can only be remedied by a release of transport capacity. The final commitments are in view of E.ON's high market share of entry capacity in the relevant markets and as to the long duration of the bookings also necessary in their scope. Not the least, given the large number of customers connected to E.ON's gas transmission network and the sizeable potential harm for these customers, the final commitments must be regarded as adequate and proportionate.
- (6) In the light of the commitments offered, there are no longer grounds for action by the Commission and, without prejudice to Article 9(2) of Regulation (EC) No 1/2003, the proceedings in this case should therefore be brought to an end.

⁽¹⁾ OJ L 1, 4.1.2003, p. 1.

- (7) On 15 April 2010, the Advisory Committee on Restrictive Practices and Dominant Positions was consulted and it issued a favourable opinion. On 16 April 2010 the Hearing Officer submitted its final report.
-

Opinion of the Advisory Committee on restrictive agreements and dominant position at its meeting of 9 July 2010 concerning a draft decision relating to Case COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Rapporteur: Austria

(2010/C 278/07)

1. The Advisory Committee shares the Commission's concerns expressed in its draft decision as communicated to the Advisory Committee on 25 June 2010 under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union ("TFEU") and Article 53 of the EEA Agreement.
 2. The Advisory Committee agrees with the Commission that the proceedings can be concluded by means of a decision pursuant to Article 9(1) of Regulation (EC) No 1/2003.
 3. The Advisory Committee agrees with the Commission that the commitments offered by British Airways, American Airlines and Iberia are suitable, necessary and proportionate.
 4. The Advisory Committee agrees with the Commission that, in light of the commitments offered by British Airways, American Airlines and Iberia, there are no longer grounds for action by the Commission, without prejudice to Article 9(2) of Regulation (EC) No 1/2003.
 5. The Advisory Committee asks the Commission to take into account any other points raised during the discussion.
 6. The Advisory Committee recommends the publication of its opinion in the *Official Journal of the European Union*.
-

Final report of the Hearing Officer⁽¹⁾ in Case COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Background

The case concerns British Airways Plc. ('BA'), American Airlines Inc. ('AA') and Iberia Líneas Aéreas de España, SA ('IB'), (hereafter collectively referred to as 'the Parties').

In June 2008, the Parties announced their intention to set up a revenue-sharing joint venture covering all passenger air transport services of the parties on transatlantic routes. The agreement provides for an extensive co-operation between the Parties on these routes, which includes pricing, capacity and scheduling coordination, as well as sharing of revenues. In relation to the announced co-operation, the Commission on 25 July 2008 opened an ex-officio investigation. Virgin Atlantic filed a formal complaint in this case on 30 January 2009.

The draft Decision presented to the Commission relates to competition concerns raised under Article 101 of TFEU by the agreement concluded by BA, AA and IB.

2. Written procedure

The Commission opened formal proceedings and based on its investigation, subsequently adopted a Statement of Objections ('SO') on 29 September 2009. The Parties were given access to the file and a data room was organised so as to allow them to see all econometric data used in the SO.

All parties have requested an extension of the deadline within which they have to submit their responses to the SO. I have granted these requests and all parties submitted their replies on time on 9 December 2009.

Throughout the proceedings, I have admitted four interested third parties who were provided with a non-confidential version of the SO and were invited by the Commission to submit their comments.

In the absence of a request, no oral hearing was organised.

In their replies, the Parties contested that the agreement raised competition concerns but have subsequently entered into discussions with the Commission services on possible commitments to address the concerns as expressed in the SO.

The Commission launched an informal market test of the first commitments proposed by the Parties on 25 January 2010 by sending requests for information to 11 third parties, namely 10 other airline carriers and the slot co-ordinator at London Heathrow. The proposed commitments related to the six remaining routes of concern, namely London-Dallas, London-Boston, London-Miami, London-Chicago, London-New York and Madrid-Miami. These commitments include slot remedies, in the form of leases on four of these routes as well as special pro-rate agreements ('feed' agreements), interlining agreements ('fare combinability') and frequent flyer programmes ('FFP') on all routes. The planned duration of the proposed commitments is of 10 years.

All addressees of the informal market test submitted a response of which the Parties received non-confidential versions. In view of the responses received, BA, AA and IB offered revised commitments on 26 February 2010.

On 10 March 2010, the Commission published a notice in the *Official Journal of the European Union* pursuant to Article 27(4) ⁽²⁾, summarising the concerns and the revised commitments whilst inviting interested third parties to submit observations on this notification within one month of its publication. A total of five responses were received which were mainly from other airline carriers and travel associations.

⁽¹⁾ Pursuant to Articles 15 and 16 of Commission Decision 2001/462/EC, ECSC of 23 May 2001 on the terms of reference of Hearing Officers in certain competition proceedings (OJ L 162, 19.6.2001, p. 21).

⁽²⁾ In the following, all Articles referred to relate to Regulation (EC) No 1/2003.

The Commission informed the Parties of the result of the market test to which consequently, the Parties submitted further commitments.

Pursuant to Article 7(1) of Regulation (EC) No 773/2004, the Commission on 18 May 2010 informed Virgin Atlantic that it took the preliminary view that, in the event that the commitments offered by the Parties would be made binding upon them in accordance to Article 9 of Regulation (EC) No 1/2003, there would not be a sufficient degree of European Union interest for conducting a further investigation into the alleged infringement. On 15 June 2010, Virgin Atlantic submitted further comments.

On 25 June 2010, the Parties incorporated another change to the commitments previously proposed and submitted it to the Commission.

The Commission has now come to the conclusion that, in view of the final commitments, and without prejudice to Article 9(2), the proceedings should be brought to an end.

The Parties have declared to the Commission that they have each received sufficient access to the information they considered necessary to propose commitments in order to meet the concerns expressed by the Commission.

No additional queries or submissions have been made to the Hearing Officer in connection with the present case by the Parties or any third parties.

In the light of the above and bearing in mind that the decision whether or not to reject the complaint has yet to be taken, I consider that the right to be heard has been respected in this case.

Brussels, 12 July 2010.

Michael ALBERS

**Summary of Commission Decision
of 14 July 2010**

**relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union
and Article 53 of the EEA Agreement**

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

(notified under document C(2010) 4738)

(Only the English text is authentic)

(Text with EEA relevance)

(2010/C 278/09)

On 14 July 2010, the Commission adopted a decision relating to a proceeding under Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). In accordance with the provisions of Article 30 of Council Regulation (EC) No 1/2003 ⁽¹⁾, the Commission herewith publishes the names of the parties and the main content of the decision, having regard to the legitimate interest of undertakings in the protection of their business secrets.

- (1) The case concerns the agreements between British Airways Plc. (hereafter 'BA'), American Airlines Inc. (hereafter 'AA') and Iberia Líneas Aéreas de España SA (hereafter 'IB') to establish a revenue-sharing joint venture covering all their passenger air transport services on the routes between Europe and North America (hereafter 'transatlantic routes'). The agreements provide for extensive cooperation between the parties on the transatlantic routes, which includes pricing, capacity and scheduling coordination, as well as revenue sharing.
- 1. Preliminary competition concerns**
- (2) On 8 April 2009, the Commission initiated proceedings against BA, AA and IB, pursuant to Article 2 of Regulation (EC) No 773/2004 ⁽²⁾ with a view to adopting a decision pursuant to Chapter III of Regulation (EC) No 1/2003.
- (3) In a Statement of Objections of 29 September 2009, as referred to in Article 27 of Regulation (EC) No 1/2003 and Article 10 of Regulation (EC) No 773/2004, the Commission took the preliminary view that the parties' agreements would restrict competition on specific transatlantic routes. After taking into account the parties' reply to the Statement of Objections and other new elements, the Commission maintained its preliminary competition concerns in relation to six transatlantic routes: London-Dallas (premium ⁽³⁾ and non-premium ⁽⁴⁾ markets), London-Boston (premium and non-premium markets), London-Miami (premium and non-premium markets), London-Chicago (premium market), London-New York (premium market), and Madrid-Miami (premium market).
- (4) The Commission provisionally considered that actual or potential anti-competitive effects would arise due to restriction of competition between the parties on the above-mentioned routes. On these routes, the parties' position was particularly strong and there were high barriers to entry or expansion, in particular lack of peak-time slots at London Heathrow/Gatwick and New York Newark/JFK airports, frequency advantage of the parties, limited access to connecting traffic and the parties' strength in terms of frequent flyer programmes (hereinafter 'FFPs'), corporate contracts and marketing. The agreements would eliminate competition between BA, AA and IB, which the competitors would not be able to replicate on the routes of concern.
- (5) In addition, the Commission provisionally concluded that the anti-competitive effects were also likely to arise due to restriction of competition between the parties and third parties. Hence, on London-Chicago and London-Miami, the agreements would result in further actual or potential anti-competitive effects by means of the parties restricting their competitors' access to connecting traffic, which is of key importance for operations on these transatlantic routes.
- 2. Commitment decision**
- (6) BA, AA and IB proposed commitments to address the Commission's preliminary competition concerns.
- (7) On 10 March 2010, a notice was published in the *Official Journal of the European Union* pursuant to Article 27(4) of Regulation (EC) No 1/2003, summarising the Commission's concerns and the proposed commitments and inviting third parties to give their observations on the commitments. On 15 April 2010, the Commission informed the parties of the observations made by third

⁽¹⁾ OJ L 1, 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ OJ L 123, 27.4.2004, p. 18.

⁽³⁾ Encompassing passenger air transport services in all cabin and fare classes except services in restricted economy (i.e. at least services in first and business class).

⁽⁴⁾ Encompassing passenger air transport services in restricted economy.

parties. On 12 May 2010 and ultimately on 25 June 2010, the parties submitted amended commitments, revised in light of the observations received from third parties.

- (8) By decision of 14 July 2010, pursuant to Article 9 of Regulation (EC) No 1/2003, the Commission made these commitments binding upon BA, AA and IB. The main commitments can be summarised as follows.
- (9) First, the parties proposed to make slots available at either London Heathrow or Gatwick airports — at the competitor's choice — to allow competitors to operate up to 21 additional non-stop frequencies per week on London-New York, 14 on London-Boston, 7 on London-Dallas and 7 on London-Miami. On the London-New York route, the parties also offered to provide the competitor with matching operating authorisations at New York JFK airport.
- (10) Second, the parties offered to enter into fare combinability agreements with competitors on the routes of concern. These agreements provide for the possibility for interested carriers, and travel agents, to offer a return trip comprising a non-stop transatlantic service provided by that interested carrier, and a non-stop service the other way by the parties.
- (11) Third, the parties offered to conclude special prorated agreements with competitors on the routes of concern. These agreements allow interested carriers to obtain favourable terms from the parties to carry connecting passengers on flights of the parties on short-haul routes in Europe and North America (and selected other countries) in order to 'feed' their own transatlantic services on the routes of concern.
- (12) Fourth, the parties proposed to open their FFPs on the routes of concern to a competitor that launches or expands a service on the route and does not have a comparable FFP of its own.
- (13) Fifth, the parties offered to regularly report data to the Commission concerning the parties' cooperation.
- (14) The decision finds that, in view of the commitments made binding upon BA, AA and IB, there are no longer grounds for action by the Commission. The decision shall be binding for a total period of ten years from the date of adoption.
- (15) The Advisory Committee on Restrictive Practices and Dominant Positions issued a favourable opinion on 9 July 2010. On 12 July 2010, the Hearing Officer issued its final report.
-

Appointment of the Hearing Officer

(2010/C 278/10)

On 8 September 2010, the Commission appointed Mr Wouter WILS to the post of Hearing Officer, in accordance with Article 1 of the Commission Decision of 23 May 2001 on the terms of reference of Hearing Officers in certain competition cases (OJ L 162, 19.6.2001, p. 21).

NOTICES FROM MEMBER STATES

Commission communication pursuant to Article 17(5) of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules for the operation of air services in the Community

Invitation to tender in respect of the operation of scheduled air services in accordance with public service obligations

(Text with EEA relevance)

(2010/C 278/11)

Member State	France
Route concerned	Aurillac-Paris (Orly)
Period of validity of the contract	1 June 2011-31 May 2015
Deadline for submission of applications and tenders	— for applications (1st step): 29 November 2010, (17.30, local time) — for tenders (2nd step) 10 January 2011, (17.30, local time)
Address where the text of the invitation to tender and any relevant information and/or documentation related to the public tender and the public service obligation can be obtained	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Announcements)

ADMINISTRATIVE PROCEDURES

EUROPEAN COMMISSION

CALL FOR PROPOSALS — EACEA/32/10

Tempus IV — Reform of higher education through international university cooperation

(2010/C 278/12)

1. Objectives and description

The fourth phase of the Tempus programme covers the period from 2007 to 2013.

The overall objective of the programme is to contribute towards facilitating cooperation in the field of higher education among Member States of the European Union (EU) and partner countries in the surrounding area. In particular, the programme will help promote voluntary convergence with EU developments in the field of higher education, deriving from the Europe 2020 Strategy, the Strategic Framework for European Cooperation in Education and Training (ET 2020) and the Bologna process.

The purpose of this call for proposals is to promote multilateral cooperation among higher education institutions, authorities and organisations from EU Member States and partner countries with the focus on the reform and modernisation of higher education.

The Education, Audiovisual and Culture Agency ('the Agency'), acting under powers delegated from the European Commission ('the Commission'), is responsible for the management of this call for proposals.

2. Eligible applicants

In order to be eligible for the award of a grant, applicants must be legal persons ('legal entities'), legally established for more than five years in the EU or Tempus partner countries.

Applicants for Joint Projects must be State-recognised, public or private higher education institutions or associations, organisations or networks of higher education institutions dedicated to the promotion, improvement and reform of higher education.

Applicants for Structural Measures must be legal entities as stipulated above for Joint Projects or national or international rector, teacher or student organisations.

Institutions and organisations which may participate as partners/co-beneficiaries in the Tempus Programme range from higher education institutions and organisations through to non-academic institutions and organisations such as non-governmental organisations, companies, industries and public authorities.

These institutions and organisations have to be based in the following four groups of eligible countries:

- 27 Member States of the European Union,
- 4 countries of the Western Balkan region: Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia as well as Kosovo ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Under the auspices of the United Nations, pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999.

- 17 countries in the Southern and Eastern neighbouring area of the European Union: Algeria, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, the occupied Palestinian territory, Syria, Tunisia, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova, the Russian Federation and Ukraine,
- 5 Central Asian Republics: Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan.

3. Eligible activities and duration

The two principal instruments for cooperation through this Tempus call for proposals are:

- Joint Projects: projects with a 'bottom-up' approach aiming at modernisation and reform on an institutional (university) level. Joint Projects aim at transferring knowledge between universities, organisations and institutions from the EU and from the partner countries as well as between partner country entities as appropriate,
- Structural Measures: projects seeking to contribute to the development and reform of higher education systems in partner countries, as well as to enhance their quality and relevance and to increase their voluntary convergence with EU developments. Structural Measures will be interventions designed to support structural reform of higher education systems and the strategic framework development at national level.

Under this call, national and multi-country projects can be financed:

National projects must adhere to national priorities which are established in close dialogue between EU Delegations and the relevant authorities in the partner countries.

- For national projects, proposals must be submitted by groupings of institutions involving:
 - at least three higher education institutions from a partner country (in the case of Montenegro and Kosovo, due to the small size of the higher education sector, one university will be sufficient),
 - at least three higher education institutions from the EU, each from a different EU Member State.

Multi-country projects must comply with regional priorities which are based on the EU's policy for cooperation with the partner countries' regions as identified in its strategic documents concerning the neighbouring countries⁽¹⁾, those for pre-accession to the EU⁽²⁾ and those in Central Asia⁽³⁾. They are common to all partner countries within a specific region or they address a national priority which is common to each of the participating partner countries.

- For multi-country projects, proposals must be submitted by groupings of institutions involving:
 - at least two higher education institutions, from each of the participating partner countries (minimum two partner countries) involved in the proposal (with the exception of Kosovo and Montenegro where the requirement is one higher education institution from each),
 - at least three higher education institutions, each from a different EU Member State.

For Structural Measures, there is an additional condition: the Ministry/ies responsible for higher education in the partner country/ies must be involved as partner/s in a Structural Measures project.

The maximum duration of projects is 24 months or 36 months. The period of eligibility of costs is expected to start on 15 October 2011.

⁽¹⁾ Regulation (EC) No 1638/2006 of the European Parliament and of the Council of 24 October 2006 laying down general provisions establishing a European Neighbourhood and Partnership Instrument; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf European Neighbourhood and Partnership Instrument, ENPI Inter-regional Programme, Strategy Paper 2007-2013 and Indicative Programme 2007-2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Council Regulation (EC) No 1085/2006 of 17 July 2006 establishing an Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA), Multi-annual Indicative Planning Document (MIPD), 2008-2010, Multi-beneficiary; MIPD (2008-2010), reference C(2008) 3585 of 17 July 2008 http://www.cc.cec/sg_vista/cgi

⁽³⁾ The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership; The Council of the EU, 31 May 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrAsia_EN-RU.pdf

4. Award criteria

Eligible applications for Joint Projects and Structural Measures will be assessed by external independent experts according to the following award criteria:

- the clarity and coherence of the project objectives; their relevance to the higher education reforms (the Europe 2020 Strategy, the Strategic Framework for European Cooperation in Education and Training (ET 2020) and the Bologna process) in the institution or system of the partner country and a clear link to how the project will have an impact on these reforms (25 % of the total score),
- the quality of the partnership: skills, recognised expertise and competences required to carry out all aspects of the work programme, suitable distribution of tasks, effective communication and cooperation (20 % of the total score),
- the quality of the project's contents and applied methodology including, amongst others, appropriateness of project outcomes and related activities in consistency with the project aim and specific objectives, demonstrated logical and sound planning capacity (logical framework matrix and work plan), anticipated quality control, monitoring and management of the project (indicators and benchmarks) (25 % of the total score),
- the sustainability or lasting impact of the project on the institutions, target groups and/or higher education system, including dissemination and exploitation of activities and project results (15 % of the total score),
- the budget and cost-effectiveness, including staff planning respecting the daily salary rates, appropriate equipment purchase, efficient use of mobility periods, fair distribution of the budget, feasibility of the action with the defined budget (15 % of the total score).

5. Budget and grant amounts

The indicative budget earmarked for the co-financing of projects under this call amounts to EUR 48,7 million.

The financial contribution from the European Union cannot exceed 90 % of the total eligible costs. A co-financing of a minimum of 10 % of the total eligible cost is needed.

The minimum grant for both Joint Projects and Structural Measures will be EUR 500 000. The maximum grant will amount to EUR 1 500 000. For national projects in Kosovo and Montenegro the minimum grant for both project types is set at EUR 300 000.

6. Submission of proposals and deadline

Grant applications must be drawn up in English, French or German using the eForm specifically designed for this purpose, which will be available on the website of the Agency: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

The duly completed electronic applications forms for Joint Projects and Structural Measures must be sent no later than 15 February 2011, 12.00 Brussels time (CET).

This online submission is considered to be the master copy. However, in order to provide safeguards for both applicants and for the Agency, and in order to submit additional required information, a complete paper copy of the submitted eForm together with additional documents (see Application Guidelines) must be sent by post to the Agency by 15 February 2011 (date of postmark) to the following address:

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

Applications sent by fax or e-mail will not be accepted.

7. Further information

Applications must comply with the provisions contained in the Application Guidelines — Call for proposals EACEA/32/10, be submitted on the application form provided for this purpose and contain the relevant Annexes. The said documents can be found on the Internet at the following address:

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

Call for expression of interests for the ESPON 2013 Operational Programme

(2010/C 278/13)

In the framework of the ESPON 2013 Programme, a call for expression of interest for the Knowledge Support System (KSS) will open on 23 November 2010.

Please visit: <http://www.espon.eu> regularly for further information.

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION POLICY

EUROPEAN COMMISSION

Prior notification of a concentration

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

Candidate case for simplified procedure

(Text with EEA relevance)

(2010/C 278/14)

1. On 1 October 2010, the Commission received a notification of a proposed concentration pursuant to Article 4 and following a referral pursuant to Article 4(5) of Council Regulation No 139/2004 ⁽¹⁾ by which Alstom Holdings ('Alstom', France) and Russian Railways ('RZD', Russia) and Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited and Mafrido Trading Limited (together 'the Cypriot Companies', Cyprus) acquire within the meaning of Article 3(1)(b) of the Merger Regulation joint control of CJSC Transmashholding ('TMH', Russia) by way of purchase of shares.

2. The business activities of the undertakings concerned are:

- for Alstom: group of companies active world-wide mainly in the manufacture of equipment and the provision of services for power generation, power transmission, and rail transport,
- for RZD: state-owned railway company and rail operator in Russia and in certain CIS states,
- for the Cypriot Companies: financial investment companies whose activities are limited to indirectly holding shares of TMH,
- for TMH: manufacture of locomotives and rail equipment active mainly in Russia and some EEA states.

3. On preliminary examination, the Commission finds that the notified transaction could fall within the scope of the EC Merger Regulation. However, the final decision on this point is reserved. Pursuant to the Commission Notice on a simplified procedure for treatment of certain concentrations under the EC Merger Regulation ⁽²⁾ it should be noted that this case is a candidate for treatment under the procedure set out in the Notice.

4. The Commission invites interested third parties to submit their possible observations on the proposed operation to the Commission.

Observations must reach the Commission not later than 10 days following the date of this publication. Observations can be sent to the Commission by fax (+32 22964301), by email to COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu or by post, under reference number COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, to the following address:

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

⁽¹⁾ OJ L 24, 29.1.2004, p. 1 (the 'EC Merger Regulation').

⁽²⁾ OJ C 56, 5.3.2005, p. 32 ('Notice on a simplified procedure').

OTHER ACTS

EUROPEAN COMMISSION

Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009

(2010/C 278/15)

According to Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009 ⁽¹⁾, an application for recognition of a traditional term shall be published in the Official Journal, Series C, in order to inform third parties of the existence of such an application, with the view of possibly objecting to the recognition and protection of the traditional term applied for.

PUBLICATION OF AN APPLICATION FOR RECOGNITION OF A TRADITIONAL TERM ACCORDING TO ARTICLE 33 OF COMMISSION REGULATION (EC) No 607/2009

Date of receipt 22.6.2010

Number of pages 18

Language of the application English

File number TDT-US-N0023

Applicant: 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

Denomination: SUR LIE

— Traditional term under Article 118u(1)(b) of Regulation (EC) No 1234/2007

Language:

— Article 31(1)(b) of Commission Regulation (EC) No 607/2009

List of protected designations of origin or geographical indications concerned:

— Protected designations of origin

Grapevine products categories:

— Wine, sparkling wine (Annex XIb to Council Regulation (EC) No 1234/2007)

Definition:

— Practice of aging wine on the lees after primary fermentation.

⁽¹⁾ OJ L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009

(2010/C 278/16)

According to Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009 ⁽¹⁾, an application for recognition of a traditional term shall be published in the Official Journal, Series C, in order to inform third parties of the existence of such an application, with the view of possibly objecting to the recognition and protection of the traditional term applied for.

PUBLICATION OF AN APPLICATION FOR RECOGNITION OF A TRADITIONAL TERM ACCORDING TO ARTICLE 33 OF COMMISSION REGULATION (EC) No 607/2009

Date of receipt 22.6.2010

Number of pages 16

Language of the application English

File number TDT-US-N0024

Applicant: 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

Denomination: TAWNY

— Traditional term under Article 118u(1)(b) of Regulation (EC) No 1234/2007

Language:

— Article 31(1)(b) of Commission Regulation (EC) No 607/2009

List of protected designations of origin or geographical indications concerned:

— Protected designations of origin

Grapevine products categories:

— Liqueur wine (Annex XIb to Council Regulation (EC) No 1234/2007)

Definition:

— Tawny describes a style of US fortified wine that is aged prior to bottling. At bottling the wine has a red-gold or 'tawny' hue. The wines should reflect the characteristics of careful aging showing 'developed' rather than 'fresh' fruit characters. However, many show the fresh well developed 'fruit' characteristics of younger wine. The wine is usually blended from more than one vintage, may be aged in oak containers and reaches an optimal age before sale. Fortification must be from grape spirit.

⁽¹⁾ OJ L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009

(2010/C 278/17)

According to Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009 ⁽¹⁾, an application for recognition of a traditional term shall be published in the Official Journal, Series C, in order to inform third parties of the existence of such an application, with the view of possibly objecting to the recognition and protection of the traditional term applied for.

PUBLICATION OF AN APPLICATION FOR RECOGNITION OF A TRADITIONAL TERM ACCORDING TO ARTICLE 33 OF COMMISSION REGULATION (EC) No 607/2009

Date of receipt 22.6.2010

Number of pages 16

Language of the application English

File number TDT-US-N0025

Applicant: 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

Denomination: VINTAGE

— Traditional term under Article 118u(1)(b) of Regulation (EC) No 1234/2007

Language:

— Article 31(1)(b) of Commission Regulation (EC) No 607/2009

List of protected designations of origin or geographical indications concerned:

— Protected designations of origin

Grapevine products categories:

— Wine, liqueur wine (Annex XIb to Council Regulation (EC) No 1234/2007)

Definition:

— 'Vintage', either alone or in a descriptive term such as 'Vintage Character' describes a style of US wine that is 85 % produced from a single vintage year and shows that vintage year on the label. When applied to US fortified wine, the wine would also generally be characterised by relative long periods of bottle maturation and would be generally deep in colour, full-bodied and smooth. These US fortified wines also generally would have the ability to improve with aging or cellaring. Fortification must be from grape spirit.

⁽¹⁾ OJ L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009

(2010/C 278/18)

According to Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009 ⁽¹⁾, an application for recognition of a traditional term shall be published in the Official Journal, C Series, in order to inform third parties of the existence of such an application, with the view of possibly objecting to the recognition and protection of the traditional term applied for.

PUBLICATION OF AN APPLICATION FOR RECOGNITION OF A TRADITIONAL TERM ACCORDING TO ARTICLE 33 OF COMMISSION REGULATION (EC) No 607/2009

Date of receipt 22.6.2010

Number of pages 15

Language of the application English

File number TDT-US-N0026

Applicant: 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

Denomination: VINTAGE CHARACTER

— Traditional term under Article 118u(1)(b) of Regulation (EC) No 1234/2007

Language:

— Article 31(1)(b) of Commission Regulation (EC) No 607/2009

List of protected designations of origin or geographical indications concerned:

— Protected designations of origin

Grapevine products categories:

— Wine, Liqueur wine (Annex XIb to Council Regulation (EC) No 1234/2007)

Definition:

— 'Vintage', either alone or in a descriptive term such as 'Vintage Character' describes a style of US wine that is 85 % produced from a single vintage year and shows that vintage year on the label. When applied to US fortified wine, the wine would also generally be characterised by relative long periods of bottle maturation and would be generally deep in colour, full-bodied and smooth. These US fortified wines also generally would have the ability to improve with aging or cellaring. Fortification must be from grape spirit.

⁽¹⁾ OJ L 193, 24.7.2009, p. 60.

STATE AID — ITALIAN REPUBLIC**State aid C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) TFEU****(Text with EEA relevance)**

(2010/C 278/19)

By means of the letter dated 20 July 2010 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified the Italian Republic of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) TFEU concerning the abovementioned measure.

Interested parties may submit their comments on the measure in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

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

These comments will be communicated to the Italian Republic. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

I. PROCEDURE

On 26 May 2009, the Italian authorities notified, according to Article 108(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), the partial public financing for the construction of an intermodal terminal (rail-road) in the Province of Trento.

II. DESCRIPTION OF THE MEASURE IN RESPECT OF WHICH THE COMMISSION IS INITIATING THE PROCEDURE

The notified measure concerns the partial public financing of the construction of an intermodal terminal in the Lavis industrial area, mainly for the transport by rail of liquid fuels. The main objective of the measure is to encourage rail freight transport in the Province of Trento by means of creating an adequate rail network. The measure also aims to secure the environmental benefits associated with the transfer of lorries from road to rail.

A Framework agreement was concluded between Trento Autonomous Province, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Lavis Municipality, PO Trasporti Srl and Firmin Srl, laying down the obligations of each of the parties for the construction of the terminal. The construction works started in 2003 and the terminal became operational in 2009.

The Italian authorities intend to cover by means of public financing part of the investments costs incurred by Firmin Srl. The company operates on the market of distribution of liquid petroleum products for use as automotive fuel or heating oil. The company also installs and maintains fuel distribution

facilities and equipment for third parties and provides assistance services for obtaining authorisations and licences.

III. ASSESSMENT

The Commission has decided to initiate the formal investigation procedure under Article 108(2) TFEU with respect to the notified measure.

So far, the Italian authorities have not provided sufficient arguments that would lead to the conclusion that the aid in question has an incentive effect.

The Italian authorities submit that the works started on 29 April 2003 and that Firmin submitted the application for the financing of the project before the start of any works. In addition, the Italian authorities submit that at the time the works started, discussions on potential public financing had already taken place between the beneficiary and the public authorities. The Italian authorities further mention that the contracts concluded by the beneficiary with the bank in order to cover the investment costs mention the possibility that Firmin receives the aid and regulate the loan pay back procedure in case such public support is received. Nevertheless, since this provision does not provide any clear indication to the ex-ante commitment of the Province to grant such aid, nor an explicit provision that would imply that the bank would in fact not have granted the loan in the absence of the aid, at this stage the Commission considers that the assertion of the Italian authorities that the aid has an incentive effect cannot be considered as convincing.

In addition, the Italian authorities have not provided sufficient information to establish the amount of aid which will be actually granted to Firmin. In particular, the Commission cannot at this stage exclude that the investments carried out by Rete Ferroviaria Italiana SpA and the Province itself as pursuant to the Framework Agreement involve aid elements to Firmin. The Italian authorities did not provide justification to the effect that the market economy investor principle would be applicable in this case. In the absence of such information the Commission cannot assess the amount of aid and its intensity.

TEXT OF LETTER

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 impegna principalmente ad assicurare la conformità dell'opera con il proprio strumento di programmazione territoriale.
- (10) Secondo l'accordo quadro, Firmin si impegna principalmente a:
- acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
 - sottoscrivere con la Provincia un atto costitutivo di un diritto di superficie sul terreno in questione per la durata di anni 40 senza corresponsione di alcuna indennità;
 - convenire ogni anno con la Provincia il volume del traffico sia per il carico/scarico dei carri merce, che per il trasbordo, attraverso area fiscale, dei prodotti petroliferi, applicando una tariffa concordata, annualmente con la stessa Provincia;
 - costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
 - sala pompe;
 - tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
 - tubazioni, valvole, manichette e quanto necessario per lo scarico dei prodotti petroliferi dalle ferro cisterne sino alla sala pompe e per gestire lo scalo ferroviario;
 - fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
 - i necessari impianti di depurazione;
 - impianto antincendio sull'intero scalo;
 - in caso di dismissione degli impianti di cui alla convenzione al termine della durata quarantennale del diritto di superficie, ad eseguire a propria cura e spese gli interventi di bonifica o comunque le opere idonee a consentire un utilizzo ed una funzionalità delle aree interessate;
 - gestire e mantenere a proprie spese lo scalo per un periodo di 40 anni.
- (11) PO Trasporti Srl ⁽²⁾ possiede il deposito fiscale di cui al precedente punto 4. In base all'accordo quadro, essa si impegna ad assicurare e a mantenere per almeno 40 anni un'adeguata capacità di deposito per prodotti petroliferi per riscaldamento, pari a 1 000 m³.
- (12) La seguente tabella sintetizza gli investimenti realizzati da Firmin sulla base degli impegni sopra elencati:
- | Investimenti | Costo (in EUR) |
|---|----------------|
| Acquisto del terreno | 2 628 926 |
| Altri investimenti (sala pompe, impianti di depurazione, impianto antincendio, impianto elettrico, impianto di sicurezza) | 2 287 673 |
| Spese tecniche | 220 000 |
- (13) Il finanziamento del progetto è stato principalmente assicurato da Firmin mediante tre prestiti bancari, privi di garanzie privilegiate o di altri vantaggi, dei seguenti importi:
- prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
 - prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
 - prestito di 1 000 000 EUR contratto il 15 maggio 2008.
- (14) Nel febbraio 2008 la Provincia ha accordato a Firmin un contributo pubblico supplementare di 200 000 EUR come aiuto "de minimis".
- (15) I lavori di costruzione hanno avuto inizio nel 2003 e il terminal è diventato operativo nel 2009. Le autorità italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario.
- (16) Le autorità italiane hanno precisato che i lavori sono cominciati successivamente alla presentazione della domanda di finanziamento di Firmin alla Provincia.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

⁽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.

potrebbe 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 micro-imprese, piccole e medie imprese⁽⁵⁾.
- (22) Firmin ha ottenuto il diritto di gestire il terminal per 40 anni.
- (23) Secondo l'accordo quadro, l'accesso al terminal è concesso alle seguenti condizioni:
- a) per le operazioni intercorrenti fra la Provincia e Firmin, l'accesso e l'uso del terminal è consentito a titolo gratuito;
 - b) per quanto riguarda i terzi, l'accesso è consentito previa applicazione delle tariffe fissate dall'accordo quadro; le tariffe sono riesaminate annualmente da Firmin e dalla Provincia e non sono discriminatorie.
- (24) Le autorità italiane affermano che, sebbene l'accordo quadro stabilisca l'applicazione di una tariffa concordata annualmente con la Provincia, l'accesso al terminal è stato concesso gratuitamente a tutti gli utilizzatori potenziali, cioè sia al beneficiario che ai terzi. Le autorità italiane si sono inoltre impegnate a mantenere l'accesso non discriminatorio in futuro e a modificare l'accordo quadro di conseguenza.
- (25) Tuttavia, secondo le autorità italiane, soltanto Firmin ha finora utilizzato i due binari tronchi attrezzati con alti standard di sicurezza, sebbene fosse stato garantito un accesso libero e non discriminatorio ad essi.

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

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

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

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

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

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

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

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

(44) La Commissione in passato ha valutato tali aiuti di Stato direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE ⁽¹²⁾ e, a seguito della sentenza della Corte nella causa Altmark che ha impedito l'utilizzo diretto dell'articolo 93 del TFUE, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE (per i terminal intermodali) ⁽¹³⁾ e sulla base dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CEE) n. 1107/70 (per i raccordi ferroviari) ⁽¹⁴⁾.

(45) Nella costante prassi decisionale è stato ritenuto che tali aiuti sono compatibili con il mercato interno se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

- l'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune,
- l'aiuto è necessario e in particolare ha un effetto di incentivazione,
- l'aiuto è proporzionale,
- l'accesso all'infrastruttura in questione è aperto a tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria,
- l'aiuto non causa distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune.

(46) In questa fase la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, per i motivi illustrati di seguito.

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

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

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.

⁽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 208/2000, 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.

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

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

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

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

Proporzionalità dell'aiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V *Announcements*

ADMINISTRATIVE PROCEDURES

European Commission

2010/C 278/12	Call for proposals — EACEA/32/10 — Tempus IV — Reform of higher education through international university cooperation	18
2010/C 278/13	Call for expression of interests for the ESPON 2013 Operational Programme	22

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION POLICY

European Commission

2010/C 278/14	Prior notification of a concentration (Case COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Candidate case for simplified procedure ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

OTHER ACTS

European Commission

2010/C 278/15	Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009	24
2010/C 278/16	Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009	25
2010/C 278/17	Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009	26
2010/C 278/18	Publication of the application for recognition of a traditional term as provided for in Article 33 of Commission Regulation (EC) No 607/2009	27
2010/C 278/19	State aid — Italian Republic — State aid C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) TFEU ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

2010 SUBSCRIPTION PRICES (excluding VAT, including normal transport charges)

EU Official Journal, L + C series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 1 100 per year
EU Official Journal, L + C series, paper + annual CD-ROM	22 official EU languages	EUR 1 200 per year
EU Official Journal, L series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 770 per year
EU Official Journal, L + C series, monthly CD-ROM (cumulative)	22 official EU languages	EUR 400 per year
Supplement to the Official Journal (S series), tendering procedures for public contracts, CD-ROM, two editions per week	multilingual: 23 official EU languages	EUR 300 per year
EU Official Journal, C series — recruitment competitions	Language(s) according to competition(s)	EUR 50 per year

Subscriptions to the *Official Journal of the European Union*, which is published in the official languages of the European Union, are available for 22 language versions. The Official Journal comprises two series, L (Legislation) and C (Information and Notices).

A separate subscription must be taken out for each language version.

In accordance with Council Regulation (EC) No 920/2005, published in Official Journal L 156 of 18 June 2005, the institutions of the European Union are temporarily not bound by the obligation to draft all acts in Irish and publish them in that language. Irish editions of the Official Journal are therefore sold separately.

Subscriptions to the Supplement to the Official Journal (S Series — tendering procedures for public contracts) cover all 23 official language versions on a single multilingual CD-ROM.

On request, subscribers to the *Official Journal of the European Union* can receive the various Annexes to the Official Journal. Subscribers are informed of the publication of Annexes by notices inserted in the *Official Journal of the European Union*.

CD-Rom formats will be replaced by DVD formats during 2010.

Sales and subscriptions

Subscriptions to various priced periodicals, such as the subscription to the *Official Journal of the European Union*, are available from our commercial distributors. The list of commercial distributors is available at:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offers direct access to European Union legislation free of charge. The *Official Journal of the European Union* can be consulted on this website, as can the Treaties, legislation, case-law and preparatory acts.

For further information on the European Union, see: <http://europa.eu>



Publications Office of the European Union
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

EN