

Euroopa Liidu Teataja

C 278



Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

53. aastakäik

15. oktoober 2010

<u>Teatis nr</u>	Sisukord	Lehekülg
	I <i>Resolutsioonid, soovitused ja arvamused</i>	
	ARVAMUSED	
	Euroopa Keskpang	
2010/C 278/01	Euroopa Keskpanga arvamus, 5. oktoober 2010, seoses kahe ettepanekuga määruste kohta, mis käsitlevad euro sularaha professionaalset piiriülest maanteevedu euroala liikmesriikide vahel (CON/2010/72)	1
	II <i>Teatised</i>	
	EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED	
	Euroopa Komisjon	
2010/C 278/02	Teatatud koondumise aktsepteering (Toimik COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

ET

Hind:
3 EUR⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

(Jätkub pöördel)

IV Teave

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA ASUTUSTELT

Euroopa Komisjon

2010/C 278/03	Euro vahetuskurss	6
2010/C 278/04	Arvamus, mille esitas konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee 15. aprilli 2010. aasta koosolekul otsuse eelnõu kohta seoses juhtumiga COMP/39.317 – E.ON Gas – Raportöör: Poola	7
2010/C 278/05	Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuande juhtumi COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Kokkuvõtte komisjoni otsusest, 4. mai 2010, Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 102 ja EMP lepingu artiklis 54 sätestatud menetluse kohta (Juhtum COMP/39.317 – E.ON Gas) (teatavaks tehtud numbri K(2010) 2863 (lõplik) all) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Arvamus, mille konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee esitas 9. juulil 2010. aastal toimunud koosolekul otsuse eelnõu kohta, milles käsitletakse juhtumit COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Raportöör: Austria	11
2010/C 278/08	Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuanne juhtumi COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Kokkuvõtte komisjoni otsusest, 14. juuli 2010, Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 101 ja Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artiklis 53 sätestatud menetluse kohta (Juhtum COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (teatavaks tehtud numbri K(2010) 4738 all) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Ärakuulamise eest vastutava ametniku ametisse nimetamine	16

TEAVE LIIKMESRIIKIDELT

2010/C 278/11	Komisjoni teatis vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 17 lõikele 5 – Pakkumismenetlus seoses regulaarlennuteenuste osutamisega avaliku teenindamise kohustuste alusel ⁽¹⁾	17
---------------	--	----

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

I

(Resolutsioonid, soovitused ja arvamused)

ARVAMUSED

EUROOPA KESKPANK

EUROOPA KESKPANGA ARVAMUS,

5. oktoober 2010,**seoses kahe ettepanekuga määruste kohta, mis käsitlevad euro sularaha professionaalset piiriülest maanteevedu euroala liikmesriikide vahel****(CON/2010/72)****(2010/C 278/01)****Sissejuhatus ja õiguslik alus**

6. septembril 2010 sai Euroopa Keskpank (EKP) Euroopa Liidu Parlamendilt taotluse avaldada arvamust seoses ettepanekuga Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, mis käsitleb euro sularaha professionaalset piiriülest maanteevedu euroala liikmesriikide vahel⁽¹⁾ (edaspidi „ettepanek määruse kohta“). 20. septembril 2010 sai EKP ka Euroopa Liidu Nõukogult taotluse avaldada arvamust seoses määruse kohta tehtud ettepanekuga. 27. septembril 2010 sai EKP taotluse Euroopa Liidu Nõukogult avaldada arvamust seoses ettepanekuga nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr xx/yy (euro sularaha professionaalse piiriülese maanteeveo kohta euroala liikmesriikide vahel) kohaldamisala laiendamist⁽²⁾ (edaspidi „ettepanek laiendatud määruse kohta“) (edaspidi koos nimetatud „ettepandud määrused“).

EKP arvamuse andmise pädevus põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 127 lõikel 4 ja artikli 282 lõikel 5, kuna ettepandud määruste sätted käsitlevad piiriülest euro pangatähtede vedu ja EKP nõukogul on ainuõigus anda luba euro pangatähtede emissiooniks. Euroopa Keskpanka nõukogu on käesoleva arvamuse vastu võtnud kooskõlas Euroopa Keskpanka kodukorra artikli 17.5 esimese lausega.

Üldised märkused

Euro pangatähtede ja müntide ringluse ja veo vaba võimaldamisega euroala liikmesriikide vahel maksimeerivad ettepandud määrused keskpanga sularahateenustele kaudse juurdepääsu hüve. See on oluline, kuna ainult euro pangatähed ja mündid on euroala seaduslikuks maksevahendiks⁽³⁾.

Seadusliku maksevahendi mõiste on eriti oluline seoses „intelligentse pangatähtede neutraliseerimise süsteemi“ kasutamisega, mis on määratletud ettepandud määruses. Olles asutus, kellel on ainuõigus anda luba seaduslikuks maksevahendiks olevate euro pangatähtede emissiooniks, märgib EKP, et „neutraliseeritud“ euro pangatähed säilitavad oma seadusliku maksevahendi staatuse ning seda on aktsepteerinud ka komisjon⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 lõplik.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 lõplik.

⁽³⁾ Lepingu artikli 128 lõike 1 kolmas lause.

⁽⁴⁾ Komisjoni 22. märtsi 2010. aasta soovitus euro pangatähtede ja müntide seadusliku maksevahendi staatuse ulatuse ja mõju kohta (ELT L 83, 30.3.2010, lk 70).

Euroalaväliste liikmesriikide osas laiendatud määruse kohta tehtud ettepanekuga seoses toetab EKP enne lepingu jõustumist väljakujunenud tava jätkamist ⁽¹⁾. Konkreetsemalt, kõik ettepanud määruste sätted tuleks laiendada neile liikmesriikidele. Euroalavälised liikmesriigid ei saa olla „päritoluliikmesriigid” või „vastuvõtjaliikmesriigid” ettepanud määruse mõttes. Pigem peaksid nad olema õigustatud saama „transiidiliikmesriikideks”; vastasel juhul toimuks euroala liikmesriikide, millele juurdepääs on võimalik ainult euroalavälise liikmesriiki läbiva tee kaudu, diskrimineerimine.

Teksti redaktsiooni ettepanekud, kui EKP on soovitanud määruste eelnõusid muuta, on esitatud lisas koos selgitustega.

Frankfurt Maini ääres, 5. oktoober 2010

EKP president

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Vt EKP 5. juuli 2006. aasta arvamust CON/2006/35, Euroopa Liidu Nõukogu taotlusel, seoses ettepanekuga kahe nõukogu otsuse kohta, mis käsitlevad vahetus-, abi- ja koolitusprogrammi euro kaitsmiseks võltsimise eest (programm Perikles) (ELT C 163, 14.7.2006, lk 7).

LISA

Muudatusettepanekud

Komisjoni redaktsiooni tekst	EKP muudatusettepanek ⁽¹⁾
------------------------------	--------------------------------------

Muudatus 1

Ettepanek määruse kohta; artikli 1 punkt f

„f) „transiidiliikmesriik” – üks või mitu osalevat liikmesriiki, mis ei ole äriühingu päritoluliikmesriik ning mida sularaha vedav sõiduk peab läbima, et jõuda vastuvõtjaliikmesriiki/-riikidesse või tulla tagasi päritoluliikmesriiki;”	„f) „transiidiliikmesriik” – üks või mitu osalevat liikmesriiki, mis ei ole äriühingu päritoluliikmesriik ning mida sularaha vedav sõiduk peab läbima, et jõuda vastuvõtjaliikmesriiki/-riikidesse või tulla tagasi päritoluliikmesriiki;”
--	--

Selgitus

Kuigi on selge, et päritoluliikmesriik ja vastuvõtjaliikmesriik peavad olema osalevad liikmesriigid, on võimalik, et sularaha vedav sõiduk peab vastuvõtjaliikmesriiki jõudmiseks läbima ka mitteosaleva liikmesriigi territooriumi. Mitteosalevate liikmesriikide poolt ümbritsetud osalevate liikmesriikide väljajätmine ettepandud määruse kohaldamisalast ei saa olla komisjoni kavatsus. Läbitava liikmesriigi õigusakte tuleb alati järgida kooskõlas ettepandud määruse artikli 6 lõikega 1.

Muudatus 2

Ettepanek määruse kohta; artikli 2 lõiked 1 ja 2

„1. Osalevate liikmesriikide keskpankade, pangatähtede trükkijate ja/või rahapajade nimel ja nende vahel toimuv euro pangatähtede ja müntide vedu, mida eskordib sõjavägi või politsei, ei kuulu käesoleva määruse reguleerimisalasse. 2. Osalevate liikmesriikide keskpankade või rahapajade nimel ja nende vahel toimuv ainult euromüntide hõlmav vedu, mida eskordib eraldi sõidukites sõjavägi või politsei või erasektori turvapersonal, ei kuulu käesoleva määruse reguleerimisalasse.”	„1. Euro pangatähtede ja müntide vedu: a) mis toimub osalevate liikmesriikide keskpankade RKP de nimel ja nende vahel või osalevate liikmesriikide ja nende RKP de pangatähtede trükkijate ja/või rahapajade vahel, b) mida eskordib sõjavägi või politsei, ei kuulu käesoleva määruse reguleerimisalasse. 2. Euromüntide vedu: a) mis toimub osalevate liikmesriikide keskpankade RKP de nimel ja nende vahel või osalevate liikmesriikide ja nende RKP de rahapajade nimel ja nende vahel, b) mida eskordib eraldi sõidukites sõjavägi või politsei või erasektori turvapersonal, ei kuulu käesoleva määruse reguleerimisalasse.”
--	--

Selgitus

Ettepandud määruse põhjenduses 1 määratletakse mõiste „RKP”, kuid seda siin ei kasutata. Lisaks toimub euro pangatähtede või müntide vedu RKP ja trükkija/rahapaja vahel alati selle RKP nimel, kes on asjaomased pangatähed või müntid tellinud.

Muudatus 3

Ettepanek laiendatud määruse kohta; artikkel 1

„Selle liikmesriigi territooriumi suhtes, kes ei ole eurot veel kasutusele võtnud, kohaldatakse nõukogu määrust (EL) xx/yy alates kuupäevast, mil nõukogu on vastavalt aluslepingu artikli 140 lõikele 2 teinud otsuse tühistada tema suhtes seoses euroalas osalemisega kehtestatud erand.”	„Nõukogu määruse (EL) xx/yy kohaldamist laiendatakse liikmesriikidele, mille rahaühik on eurot veel kasutusele võtnud. Kahtluste ärahoidmiseks , alates kuupäevast, mil nõukogu on vastavalt aluslepingu artikli 140 lõikele 2 teinud otsuse tühistada tema liikmesriigi suhtes seoses euroalas osalemisega kehtestatud erand, võib asjaomane liikmesriik olla ka vastuvõtjaliikmesriik vastavalt määratlusele nõukogu määruses (EL) xx/yy.”
--	--

Komisjoni redaktsiooni tekst	EKP muudatusettepanek ⁽¹⁾
------------------------------	--------------------------------------

Selgitus

Kuigi on selge, et päritoluliikmesriik ja vastuvõtjaliikmesriik peavad olema osalevad liikmesriigid, on geograafiliselt võimalik, et sularaha vedav sõiduk peab vastuvõtjaliikmesriiki jõudmiseks läbima ka mitteosalevad liikmesriigid. Mitteosalevate liikmesriikide poolt ümbritsetud osalevate liikmesriikide väljajätmine ettepanud määruse kohaldamisalast ei saa olla komisjoni kavatsus.

Ajavahemikul liikmesriigi erandi tühistamisest kuni euro kasutusele võtmiseni liikmesriigis võib lubada sellel ühinejariigil saada vastuvõtjaliikmesriigiks.

⁽¹⁾ Rõhutatud kiri osutab EKP ettepanekule lisada uus tekst. Läbikriipsutatud kiri osutab EKP väljajätmisettepanekule.

II

(Teatised)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

EUROOPA KOMISJON

Teatatud koondumise aktsepteering**(Toimik COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(EMPs kohaldatav tekst)****(2010/C 278/02)**

28. septembril 2010 otsustas komisjon loobuda vastuväidete esitamisest eespool nimetatud teatatud koondumise kohta ning kuulutada koondumine ühisturuga kokkusobivaks. Otsuse aluseks on nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 artikli 6 lõike 1 punkt b. Otsuse täielik tekst on kättesaadav ainult inglise keeles ning see avaldatakse pärast seda, kui sellest on kustutatud võimalikud ärisaladused. Otsus on kättesaadav:

- Euroopa konkurentsialasel veebisaidil (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Veebisaidil pakutakse mitut võimalust otsida konkreetset ühinemisotsust, sealhulgas ettevõtja nime, juhtumi numbri, kuupäeva ja tegevusalade registri kaudu;
 - elektroonilises vormis EUR-Lex veebisaidil (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) dokumendinumbril 32010M5951 all. EUR-Lex pakub on-line juurdepääsu Euroopa õigusele.
-

IV

(Teave)

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA ASUTUSTELT

EUROOPA KOMISJON

Euro vahetuskurss (¹)

14. oktoober 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Valuuta			Kurs		
USD	USA dollar	1,4101	AUD	Austraalia dollar	1,4145
JPY	Jaapani jeen	114,43	CAD	Kanada dollar	1,4088
DKK	Taani kroon	7,4571	HKD	Hongkongi dollar	10,9419
GBP	Inglise nael	0,87920	NZD	Uus-Meremaa dollar	1,8538
SEK	Rootsi kroon	9,2340	SGD	Singapuri dollar	1,8248
CHF	Šveitsi frank	1,3386	KRW	Korea won	1 564,26
ISK	Islandi kroon		ZAR	Lõuna-Aafrika rand	9,5642
NOK	Norra kroon	8,0695	CNY	Hiina jüaan	9,3783
BGN	Bulgaaria lev	1,9558	HRK	Horvaatia kuna	7,3275
CZK	Tšehhi kroon	24,440	IDR	Indoneesia ruupia	12 574,79
EEK	Eesti kroon	15,6466	MYR	Malaisia ringit	4,3473
HUF	Ungari forint	273,63	PHP	Filipiini peeso	60,944
LTL	Leedu litt	3,4528	RUB	Vene rubla	42,3188
LVL	Läti latt	0,7095	THB	Tai baht	42,014
PLN	Poola zlott	3,9077	BRL	Brasiilia reaali	2,3213
RON	Rumeenia leu	4,2799	MXN	Mehhiko peeso	17,4022
TRY	Türgi liir	1,9762	INR	India ruupia	62,2140

⁽¹⁾ Allikas: EKP avaldatud viitekurss.

Arvamus, mille esitas konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee 15. aprilli 2010. aasta koosolekul otsuse eelnõu kohta seoses juhtumiga COMP/39.317 – E.ON Gas

Raportöör: Poola

(2010/C 278/04)

1. Nõuandekomitee jagab kahtlusi, mille komisjon esitas nõuandekomiteele 26. märtsil 2010 oma otsuse eelnõus vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 102 ja EMP lepingu artiklile 54.
 2. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et menetluse võib lõpetada määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 lõike 1 kohase otsusega.
 3. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et ettevõtja E.ON AG pakutud kohustused on sobivad, vajalikud ja proportsionaalsed.
 4. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et ettevõtja E.ON AG pakutud kohustusi arvesse võttes ei ole komisjonil menetluse jätkamiseks enam alust, ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 lõike 2 kohaldamist.
 5. Nõuandekomitee soovib avaldada oma arvamus *Euroopa Liidu Teatajas*.
-

Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuande ⁽¹⁾ juhtumi COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Komisjonile esitatud otsuse eelnõus käsitletakse väidetavat valitseva seisundi kuritarvitamist Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 102 tähenduses Saksamaa energiaettevõtja E.ON AG ning tema tütarettevõtjate E.ON Ruhrgas AG ja E.ON Gastransport GmbH poolt (edaspidi kollektiivselt „E.ON“). Selles väljendatakse kahtlust, et E.ON on võinud keelduda tarnimisest oma gaasivarustussüsteemi pikaajalise reserveerimise teel. Ettevõtja reserveeris endale suure osa oma gaasivarustusvõrgu kasutatavast sisendmahust. Selline tegevus võib piirata nende konkurentide juurdepääsu, kes soovivad gaasi tarnida ja müüa E.ONi võrku ühendatud klientidele, ning võib seega piirata konkurentsi järgneval gaasiturul.

Komisjon algatas menetluse otsuse tegemiseks määruse (EÜ) nr 1/2003 ⁽²⁾ III peatüki alusel ning võttis 22. detsembril 2009 vastu artikli 9 lõikes 1 osutatud esialgse hinnangu. Jaanuaris 2010, pärast komisjoni talitustega peetud arvamustevahetust, esitas E.ON oma kohustused. Nimetatud kohustuste raames tagab E.ON peamiselt nii kõrge kui ka madala kalorsusega gaasi sisendmahu olulise vabastamise, samuti mõlema gaasivõrgu mahu reserveerimise pikaajalise vähendamise alates hiljemalt 1. oktoobrist 2015. Seoses sellega on E.ON nõustunud müüma vabastatud võimsust esialgu kahe esimese aasta jooksul ja seejärel kohustuse ülejäänud kestuse jooksul. Peale selle kohustus E.ON vabastama proportsionaalse koguse vastavat väljundmahtu nendes sisendpunktides, kus on sellise mahu puudus ja kus see kõrvaldab samaaegselt väljundmahu märkimisväärsed reserveeringud.

22. jaanuaril 2010 avaldas komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* artikli 27 lõike 4 kohase teatise, milles esitati kokkuvõtlikult kahtlused ja kohustused ning kutsuti huvitatud kolmandaid isikuid üles ühe kuu jooksul alates teatise avaldamisest esitama märkusi kõnealuse teatise kohta. Huvitatud isikutelt, eelkõige konkurentidelt, gaasitarnijate liitudelt, tarbijatelt ja riiklikelt reguleerivatelt asutustelt laekus kokku 20 vastust.

Komisjon teavitas E.ONi turutesti tulemustest. Ettevõtja reageeris väljendatud kahtlustele ja esitas 24. märtsil 2010 kohustuste täiendatud ettepaneku.

Pidades silmas viimasena pakutud kohustusi ning piiramata artikli 9 lõike 2 kohaldamist, on komisjon jõudnud seisukohale, et menetlus tuleks lõpetada.

E.ON on komisjonile kinnitanud, et tal oli piisav juurdepääs teabele, mida tema arvates oli vaja selleks, et esitada kohustused komisjoni tõstatatud probleemide kõrvaldamiseks.

Ei E.ON ega kolmandad isikud ei ole ärakuulamise eest vastutavale ametnikule esitanud täiendavaid päringuid ega taotlusi.

Eelnevat silmas pidades olen seisukohal, et käesoleva juhtumi puhul on järgitud õigust olla ära kuulatud.

Brüssel, 16. aprill 2010

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Vastavalt komisjoni 23. mai 2001. aasta otsuse 2001/462/EÜ, ESTÜ (ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimenetlustes) artiklitele 15 ja 16 (EÜT L 162, 19.6.2001, lk 21).

⁽²⁾ Kõik edaspidi viidatud sätted on määruse (EÜ) nr 1/2003 sätted.

Komisjoni otsuse kokkuvõte,**4. mai 2010,****mis on seotud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 102 ja EMP lepingu artikli 54 kohase menetlusega****(Juhtum COMP/39.317 – E.ON Gas)***(teatavaks tehtud numbri K(2010) 2863 (lõplik) all)***(ainult saksakeelne tekst on autentne)****(EMP kohaldatav tekst)****(2010/C 278/06)**

4. mail 2010 võttis komisjon vastu otsuse, mis on seotud ELi toimimise lepingu artikli 102 kohase menetlusega. Kooskõlas nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 ⁽¹⁾ artikliga 30 avaldab komisjon poolte nimed ja otsuse põhilise sisu, sealhulgas kehtestatud sanktsioonid, võttes arvesse ettevõtjate õigustatud huvi kaitsta oma ärisaladusi. Otsuse mitte-konfidentsiaalne versioon on kättesaadav konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil järgmisel aadressil:

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

(1) Lisatud otsus käsitleb ettevõtjat E.ON AG (Saksamaa), tema tütarettevõtjaid E.ON Ruhrgas AG ja E.ON Gastransport GmbH ning nende kontrolli all olevaid tütarettevõtjaid (edaspidi kõik koos „E.ON“). Otsuse vastuvõtmine muudab siduvaks kohustused, mis E.ON on endale võtnud, et lahendada konkurentsiprobleemid, mis ilmnesisid komisjoni poolt Saksamaa gaasiturul tehtud uurimise käigus.

(2) Komisjon väljendas muret, et sulgedes juurdepääsu sisendmahule oma gaasivarustusvõrku, võis E.ON ELi toimimise lepingu artikli 102 kohaselt kuritarvitada oma valitsevat seisundit gaasivarustuse turul L-rühma gaasi võrgus ja H-rühma gaasi Saksamaa NetConnect võrgus.

(3) See võidi saavutada E.ONi gaasivarustusvõrgu pikaajalise reserveerimise teel, millega suleti konkurentidele juurdepääs kõnealusele võrgule. E.ON reserveeris suure osa oma gaasivarustusvõrgu kasutatavast kindlast ja vabast sisendmahust, mis võis esialgse hinnangu kohaselt takistada konkurentidel gaasi tarnida E.ONi võrgus ja kõnealusesse võrku ühendatud klientidele. Nii võis E.ON piirata konkurentsi järgneval gaasiturul.

(4) E.ON esitas komisjonile kohustused, mille eesmärk oli kõrvaldada tõstatatud konkurentsiprobleemid. Esimese sammuna tegi E.ON ettepaneku vabastada 2010. aasta oktoobriks oma gaasivarustusvõrgu kindel ja vaba sisendmaht mahus 17,8 GWh/h. Teise sammuna tegi E.ON ettepaneku vähendada 2015. aasta oktoobriks oma osa Saksamaa

NetConnecti asjaomase H-rühma gaasi turupiirkonna reserveeritud kindlas ja vabas sisendmahus 50 %-le ja L-rühma gaasi võrgu puhul 64 %-le. E.ON võib nimetatud tasemed saavutada järgnevate vahenditega: tagastades mahud edastusvõrgu haldurile, võttes võrgu mahtu suurendavaid meetmeid või hakates osalema turupiirkonda hõlmavas koostöös, mis suurendab E.ONi võrgu kogumahtu. E.ON kohustub nimeetatud tasemeid mitte ületama enne 2025. aastat.

(5) Lõplikud kohustused on piisavad, et lahendada komisjoni esialgselt tuvastatud probleemid ning ei ole ebaproportsionaalsed. Lõplikud kohustused on asjakohased, et lahendada komisjoni esialgses hinnangus tõstatatud konkurentsiprobleemid. E.ONi kindla ja vaba sisendmahu vähendamine ning kõnealuste kohustuste kestus tagavad, et konkurendid ja uued tarnijad saavad kiiresti ja piisavalt hakata tegutsema järgneval gaasiturul. E.ONi esitatud lõplikud kohustused on samuti vajalikud, sest komisjoni tuvastatud probleemide lahendamiseks puuduvad alternatiivsed meetmed, mis oleksid sama tõhusad kui kavandatav sisendmahu vabastamine. Juurdepääsu sulgemise vajalikule transpordi infrastruktuurile saab kompenseerida ainult tarnevõimsuse vabastamisega. Lõplikud kohustused on seotud E.ONi sisendmahu suure turuosaga asjaomasel turul ja arvestades reserveeringute pikaajalisust samuti vajaliku kestusega. Arvestades E.ONi gaasivarustusvõrku ühendatud klientide suurt arvu ja neile tekitatavat võimalikku suurt kahju, tuleb lõplikke kohustusi pidada asjakohasteks ja proportsionaalseteks.

(6) Arvestades võetud kohustusi ei ole komisjonil enam põhjust meetmeid võtta ning ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 lõike 2 kohaldamist tuleks käesoleva juhtumi menetlemine lõpetada.

⁽¹⁾ EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1.

- (7) 15. aprillil 2010 konsulteeriti konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitleva nõuandekomiteega, kes esitas pooldava arvamuse. 16. aprillil 2010 esitas ärakuulamise eest vastutav ametnik oma lõpparuande.
-

Arvamus, mille konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee esitas 9. juulil 2010. aastal toimunud koosolekul otsuse eelnõu kohta, milles käsitletakse juhtumit COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Raportöör: Austria

(2010/C 278/07)

1. Nõuandekomitee jagab talle 25. juunil 2010 edastatud komisjoni otsuse eelnõus väljendatud kahtlusi seoses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 101 ja EMP lepingu artikliga 53.
2. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et menetluse võib lõpetada määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 lõike 1 kohase otsusega.
3. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et ettevõtjate British Airways, American Airlines ja Iberia pakutud kohustused on sobivad, vajalikud ja proportsionaalsed.
4. Nõuandekomitee nõustub komisjoniga, et ettevõtjate British Airways, American Airlines ja Iberia pakutud kohustusi silmas pidades ja piiramata määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 lõike 2 kohaldamist ei ole komisjonil enam põhjust meetmeid võtta.
5. Nõuandekomitee palub komisjonil võtta arvesse muid arutelu käigus tõstatatud küsimusi.
6. Nõuandekomitee soovib avaldada oma arvamus *Euroopa Liidu Teatajas*.

Ärakuulamise eest vastutava ametniku lõpparuanne⁽¹⁾ juhtumi COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Taust

Käesolevas juhtumis käsitletakse ettevõtjaid British Airways Plc. (edaspidi „BA”), American Airlines Inc. (edaspidi „AA”) ja Iberia Líneas Aéreas de España, SA (edaspidi „IB”) (edaspidi koos „osapooled”).

2008. aasta juunis teatasid osapooled oma kavatsusest luua tulude jagamise eesmärgil ühissetevõtja, mis tegeleks reisijate õhutransporditeenustega transatlantilistel liinidel. Kokkuleppes nähakse ette osapoolte ulatuslik koostöö nimetatud liinidel, sealhulgas hinna, mahu ja lennuplaanide kooskõlastamine ning tulude jagamine. 25. juulil 2008 algatas komisjon teatatud koostöö kohta *ex officio* uurimise. 30. jaanuaril 2009 esitas ettevõtja Virgin Atlantic kõnealuses asjas ametliku kaebuse.

Komisjonile esitatud otsuse eelnõus käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 kohaseid konkurentsiprobleeme, mis tulenevad ettevõtjate BA, AA ja IB vahel sõlmitud kokkuleppest.

2. Kirjalik menetlus

Komisjon algatas ametliku menetluse ja võttis 29. septembril 2009 oma uurimisele tuginedes vastu vastuväited. Osapooltele anti õigus tutvuda toimikuga, kusjuures selleks ettenähtud ruumis oli neil võimalik tutvuda ka kõikide vastuväidetes kasutatud majandusandmetega.

Kõik osapooled taotlesid vastuväidetele vastamise tähtaja pikendamist. Rahuldasin osapoolte taotlused ja kõik osapooled esitasid oma vastused õigeaegselt 9. detsembriks 2009.

Kogu menetluse jooksul kinnitasin neli isikut huvitatud kolmandaks isikuks, kellele komisjon esitas vastuväidete mittekonfidentsiaalse versiooni ja keda kutsus üles esitama oma märkusi.

Ärakuulamist ei korraldatud, kuna seda ei taotletud.

Osapooled vaidlustasid oma vastustes väite, et nende kokkuleppest tulenevad konkurentsiprobleemid, kuid alustasid komisjoni talitustega ometi kõnelusi võimalike kohustuste üle, et lahendada vastuväidetes esitatud probleemid.

Osapooled tegid 25. jaanuaril 2010 ettepaneku võtta endale kohustusi, mille kohta käivitas komisjon mitteametliku turutesti, saates 11 kolmandale isikule (10 lennuettevõtjat ja 1 teenindusaegade koordinaator London Heathrow lennuväljal) teabenõude. Pakutud kohustused olid seotud kuue asjaomase liiniga, nimelt London-Dallas, London-Boston, London-Miami, London-Chicago, London-New York ja Madrid-Miami liiniga. Kohustused sisaldasid teenindusaegade pakkumist nelja liini jaoks, tulude proportsionaalse jaotamise kokkuleppeid (ühendusliine käsitlevad kokkulepped), lennuettevõtjate ühistegevuse kokkuleppeid (piletihindade kombineerimist käsitlevad kokkulepped) ning püsikliendiprogramme kõikidel liinidel. Pakutud kohustused kavandati kehtestada kümneks aastaks.

Kõik mitteametlikus turutestis osalejad esitasid vastuse, mille mittekonfidentsiaalne versioon edastati osapooltele. Saadud vastuste põhjal esitasid ettevõtjad BA, AA ja IB 26. veebruaril 2010 uued kohustused.

10. märtsil 2010 avaldas komisjon *Euroopa Liidu Teatajas* artikli 27 lõike 4 kohase⁽²⁾ teatise, milles esitati kokkuvõtlikult konkurentsiprobleemid ja uued kohustused ning kutsuti huvitatud kolmandaid isikuid üles ühe kuu jooksul alates teatise avaldamisest esitama märkusi kõnealuse teatise kohta. Kokku esitati viis märkust, millest enamiku esitasid teised lennuettevõtjad ja reisibürood.

⁽¹⁾ Vastavalt komisjoni 23. mai 2001. aasta otsuse 2001/462/EÜ, ESTÜ (ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimenetlustes) artiklitele 15 ja 16 (EÜT L 162, 19.6.2001, lk 21).

⁽²⁾ Kõik edaspidi viidatud sätted on määruse (EÜ) nr 1/2003 sätted.

Komisjon teavitas osapooli turutesti tulemusest ja seejärel esitasid osapooled uued kohustused.

Määruse (EÜ) nr 773/2004 artikli 7 lõike 1 kohaselt teatas komisjon 18. mail 2010 ettevõtjale Virgin Atlantic oma esialgse seisukoha, mille kohaselt ei oleks osapoolte pakutud kohustuste siduvaks muutmise korral vastavalt määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklile 9 Euroopa Liidul enam piisaval määral huvi jätkata väidetava rikkumise uurimist. 15. juunil 2010 esitas Virgin Atlantic täiendavad märkused.

25. juunil 2010 muutsid osapooled veel kord varem esitatud kohustusi ja esitasid need uuesti komisjonile.

Pidades silmas viimati pakutud kohustusi ning piiramata artikli 9 lõike 2 kohaldamist, on komisjon jõudnud seisukohale, et menetlus tuleks lõpetada.

Osapooled on komisjonile teatanud, et neil kõigil on olnud piisav juurdepääs teabele, mis oli vajalik selleks, et esitada kohustused komisjoni tuvastatud probleemide lahendamiseks.

Osapooled ega kolmandad isikud ei ole ärakuulamise eest vastutavale ametnikule esitanud ühtki täiendavat päringut ega taotlust.

Eespool toodut arvestades ja silmas pidades seda, et otsust kaebuse menetlemise kohta ei ole veel tehtud, olen seisukohal, et käesoleva juhtumi puhul on järgitud õigust olla ära kuulatud.

Brüssel, 12. juuli 2010

Michael ALBERS

Kokkuvõtte komisjoni otsusest,**14. juuli 2010,****Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 101 ja Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artiklis 53 sätestatud menetluse kohta****(Juhtum COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))**

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 4738 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/C 278/09)

14. juulil 2010 võttis komisjon vastu otsuse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 kohase menetluse kohta. Vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 1/2003 ⁽¹⁾ artiklile 30 avaldab komisjon osapoolte nimed ja otsuse põhilise sisu, arvestades ettevõtjate õigustatud huvi kaitsta oma ärisaladusi.

(1) Käesolevas juhtumis käsitletakse ettevõtjate British Airways Plc. (edaspidi „BA“), American Airlines Inc. (edaspidi „AA“) ja Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (edaspidi „IB“) kokkuleppeid luua tulude jagamise eesmärgil ühissettevõtte, mis tegeleks reisijate õhutransporditeenustega Euroopa ja Põhja-Ameerika vahelistel liinidel (edaspidi „transatlantilised liinid“). Kokkulepetes nähakse ette osapoolte ulatuslik koostöö transatlantilistel liinidel, sealhulgas hinna, mahu ja lennuplaanide koostööstamine ning tulude jagamine.

1. Esialgsed konkurentsiprobleemid

(2) 8. aprillil 2009 algatas komisjon ettevõtjate BA, AA ja IB suhtes määruse (EÜ) nr 773/2004 ⁽²⁾ artikli 2 kohase menetluse, et võtta vastu otsus vastavalt määruse (EÜ) nr 1/2003 III peatükile.

(3) 29. septembril 2009. aastal vastuvõetud vastuväidetes, nagu neile on viidatud määruse (EÜ) nr 1/2003 artiklis 27 ja määruse (EÜ) nr 773/2004 artiklis 10, võttis komisjon esialgse seisukoha, et osapoolte kokkulepped piiravad konkurentsi teatavatel transatlantilistel liinidel. Komisjon võttis arvesse osapoolte vastuseid vastuväidetele ja muid uusi asjaolusid, kuid jäi seisukohale, et esialgsed konkurentsiprobleemid tekivad kuuel transatlantilisel liinil: London–Dallas (premium-klassi turg ⁽³⁾) ja muud turud ⁽⁴⁾, London–Boston (premium-klassi turg ja muud turud), London–Miami (premium-klassi turg ja muud turud), London–Chicago (premium-klassi turg), London–New York (premium-klassi turg) ja Madrid–Miami (premium-klassi turg).

(4) Komisjon võttis esialgse seisukoha, et tegelik või võimalik konkurentsivastane mõju tekiks osapoolte vahelise konkurentsi piiramisest eespool nimetatud liinidel. Osapoolte turupositsioon on nimetatud liinidel märkimisväärselt tugev ja turule sisenemise või turu laiendamise võimalused on äärmiselt piiratud. Selle peamiseks põhjuseks on vabade teenindusaegade puudumine tiptundidel sellistel lennuväljadel nagu London Heathrow ja London Gatwick ning New York Newark ja New York JFK, osapoolte sageduseelised, piiratud juurdepääs ühendusliinidele, osapoolte tugev positsioon tänu püsikliendiprogrammidele, korporatsiooni lepingud ja turundus. Kokkulepetega kõrvaldataks ettevõtjate BA, AA ja IB vaheline konkurents, kuna nimetatud ettevõtjad ei suudaks üksinda pakkuda kõnealustele liinidele alternatiive.

(5) Lisaks on komisjon jõudnud esialgsele järeldusele, et konkurentsivastane mõju tekib tõenäoliselt ka osapoolte ja kolmandate isikute vahelise konkurentsi piiramisest. Kokkulepetega tekitatakse tegelik või võimalik konkurentsivastane mõju London–Chicago ja London–Miami liinidele, kuna osapooled piiravad oma konkurentide juurdepääsu ühendusliinidele, mis on äärmiselt oluline eeldus kõnealuste transatlantiliste liinide teenindamiseks.

2. Otsus kohustuste kohta

(6) BA, AA ja IB tegid ettepaneku võtta endale kohustusi, et lahendada komisjoni esitatud esialgsed konkurentsiprobleemid.

(7) 10. märtsil 2010 avaldati Euroopa Liidu Teatajas määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 27 lõike 4 kohane teatis, milles olid kokkuvõtlikult esitatud komisjoni tuvastatud probleemid ja pakutud kohustused ning milles kutsuti huvitatud kolmandaid isikuid üles esitama kohustuste kohta märkusi. 15. aprillil 2010 teavitas komisjon osapooli kolmandate

⁽¹⁾ EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 123, 27.4.2004, lk 18.

⁽³⁾ Reisijate õhutransporditeenused kõikides salongi- ja hinnaklassides, välja arvatud piiratud turistiklassi teenused (st vähemalt esimese ja äriklassi teenused).

⁽⁴⁾ Reisijate õhutransporditeenused piiratud turistiklassis.

- isikute esitatud märkustest. 12. mail 2010 ja 25. juunil 2010 esitasid osapooled uued kohustused, milles oli arvestatud kolmandate isikute esitatud märkusi.
- (8) Määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 9 kohaselt tegi komisjon 14. juulil vastuvõetud otsusega kõnealused kohustused ettevõtjate BA, AA ja IB jaoks siduvaks. Peamised kohustused saab kokku võtta järgmiselt.
- (9) Esiteks tegid osapooled ettepaneku anda konkurentidele nende endi valikul teenindusaegu kas London Heathrow või London Gatwick lennuväljal, et neil oleks võimalik sooritada täiendavalt kuni 21 vahemaandumiseta lendu nädalas London–New York liinil, 14 lendu nädalas London–Boston liinil, 7 lendu nädalas London–Dallas liinil ja 7 lendu nädalas London–Miami liinil. Osapooled pakkusid konkurentidele ka New York JFK lennuväljal London–New York liinil asjaomastele teenindusaegadele vastavaid lennulube.
- (10) Teiseks tegid osapooled ettepaneku sõlmida konkurentidega asjaomaste liinide kohta piletihindade kombineerimist käsitlevad kokkulepped. Selliste kokkulepetega nähtaks ette huvitatud lennuettevõtjate ja reisibüroode võimalus pakkuda edasi-tagasi lendu, millest ühte vahemaandumiseta transatlantilist lendu teenindab asjaomane huvitatud lennuettevõtja ja teist kõnealune osapool.
- (11) Kolmandaks tegid osapooled ettepaneku sõlmida konkurentidega asjaomaste liinide kohta tulude proportsionaalse jaotamise kokkulepped. Selliste kokkulepetega annaksid osapooled huvitatud lennuettevõtjatele soodustingimustel võimaluse pakkuda ümberistumist vajavatele reisijatele osapoolte teenindatavaid lühilende Euroopas ja Põhja-Ameerikas (ja teatavates kindlaks määratud riikides), et sel viisil toetada enda asjaomaseid transatlantilisi lende.
- (12) Neljandaks tegid osapooled ettepaneku avada asjaomaste liinide puhul oma püsikliendiprogrammid konkurendile, kes käivitab või laiendab lennuteenust ja kellel ei ole võrreldavat püsikliendiprogrammi.
- (13) Viiesandaks tegid osapooled ettepaneku esitada komisjonile korrapäraselt teavet koostöö kohta.
- (14) Otsuses leitakse, et ettevõtjate BA, AA ja IB siduvaid kohustusi arvesse võttes ei ole komisjonil enam põhjust meetmeid võtta. Otsus on siduv kümne aasta jooksul alates selle vastuvõtmisest.
- (15) Konkurentsi piiravat tegevust ja turgu valitsevat seisundit käsitlev nõuandekomitee esitas pooldava arvamuse 9. juulil 2010. 12. juulil 2010 esitas ärakuulamise eest vastutav ametnik oma lõpparuande.
-

Ärakuulamise eest vastutava ametniku ametisse nimetamine

(2010/C 278/10)

8. septembril 2010 nimetas komisjon Wouter WILS'i ärakuulamise eest vastutava ametniku ametikohale vastavalt komisjoni 23. mai 2001. aasta otsuse (ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimenetlustes (EÜT L 162, 19.6.2001, lk 21)) artiklile 1.

TEAVE LIIKMESRIIKIDELT

Komisjoni teatis vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 17 lõikele 5

Pakkumismenetlus seoses regulaarlennuteenuste osutamisega avaliku teenindamise kohustuste alusel

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/C 278/11)

Liikmesriik	Prantsusmaa
Lennuliin	Aurillac–Pariis (Orly)
Lepingu kehtivusaeg	1. juuni 2011–31. mai 2015
Taotluste ja pakkumiste esitamise tähtaeg	— taotlused (esimene etapp) 29. novembri 2010 (kell 17.30 kohaliku aja järgi) — pakkumised (teine etapp) 10. jaanuari 2011 (kell 17.30 kohaliku aja järgi)
Aadress, millelt on võimalik saada pakkumiskutse teksti ning pakkumismenetluse ja avaliku teenindamise kohustusega seotud mis tahes asjakohast teavet ja/või dokumente	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 Faks +33 0471465982 E-post: servicetransports@cg15.fr

V

(Teated)

HALDUSMENETLUSED

EUROOPA KOMISJON

TAOTLUSKUTSE – EACEA/32/10

Tempus IV – Kõrghariduse reform ülikoolide rahvusvahelise koostöö kaudu

(2010/C 278/12)

1. Eesmärgid ja kirjeldus

Programmi Tempus neljas faas hõlmab aastaid 2007–2013.

Programmi üldeesmärk on kaasa aidata kõrghariduskoostöö edendamisele Euroopa Liidu riikide ja naabruses asuvate partnerriikide vahel. Programm aitab eelkõige edendada vabatahtlikku lähenemist Euroopa Liidu hariduspoliitikale, eeskätt selle saavutustele kõrghariduse valdkonnas, mis tulenevad Euroopa 2020. aasta strateegiast, Strateegilisest raamistikust üleeuroopaliseks koostööks hariduse ja koolituse alal (ET 2020) ja Bologna protsessist.

Käesoleva taotluskutse eesmärk on soodustada Euroopa Liidu liikmesriikide ja partnerriikide kõrgkoolide, asutuste ja organisatsioonide vahelist mitmepoolset koostööd, kõrghariduse reformimisel ja kaasajastamisel.

Taotluskutse menetlemise eest vastutab Hariduse, Audiovisuaalvaldkonna ja Kultuuri Täitevasutus (edaspidi „täitevasutus“), keda on selleks volitanud Euroopa Ühenduste Komisjon (edaspidi „komisjon“).

2. Sobivad taotlejad

Toetuse taotlejad peavad olema juriidilised isikud, kes on Euroopa Liidus või Tempuse partnerriigis tegutsenud rohkem kui viis aastat.

Ühisprojektide taotlejad peavad olema riiklikult tunnustatud avalik-õiguslikud või eraõiguslikud kõrgkoolid või kõrgkoolide ühendused, organisatsioonid või võrgustikud, kes tegelevad kõrghariduse edendamise, parendamise ja reformimisega.

Struktuurimeetmete taotlejad peavad olema eespool ühisprojektide puhul nimetatud juriidilised isikud või riiklikud või rahvusvahelised rektorite, õppejõudude või üliõpilaste organisatsioonid.

Tempuse programmis võivad partnerite/kaastoetusesaajatena osaleda nii kõrgkoolid ja nendega seotud organisatsioonid kui ka mitte-akadeemilised asutused ja organisatsioonid nagu valitsusvälised organisatsioonid, äriühingud, tööstusettevõtted ja riigiasutused.

Need asutused ja organisatsioonid peavad olema ühest järgmisest neljast riikide rühmast:

— 27 Euroopa Liidu liikmesriiki;

— 4 Lääne-Balkani piirkonna riiki: Albaania, Bosnia ja Hertsegoviina, endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Montenegro, Serbia ning Kosovo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ ÜRO egiidi all vastavalt ÜRO Julgeolekunõukogu 10. juuni 1999. aasta resolutsioonile 1244.

- 17 Euroopa Liidu lõuna- ja idapoolset naaberriiki: Alžeeria, Egiptus, Iisrael, Jordaania, Liibanon, Liibüa, Maroko, okupeeritud Palestiina alad, Süüria, Tuneesia, Armeenia, Aserbaidžaan, Valgevene, Gruusia, Moldova, Venemaa Föderatsioon ja Ukraina;
- 5 Kesk-Aasia vabariiki: Kasahstan, Kõrgõzstan, Tadžikistan, Türkmenistan ja Usbekistan.

3. Toetuskõlblikud tegevused ja projekti kestus

Tempuse programmi taotluskutse on suunatud kahele järgmisele peamisele koostöömeetmele:

- ühisprojektid: nn alt-üles lähenemisega projektid, mille eesmärk on kõrghariduse kaasajastamine ja reformimine asutuse tasandil. Ühisprojektide eesmärk on teadmiste vahetamine Euroopa Liidu ja partnerriikide kõrgkoolide, organisatsioonide ja asutuste ning partnerriikide endi asutuste vahel;
- struktuurimeetmed: projektid, mille eesmärk on aidata kaasa partnerriikide kõrgharidussüsteemide arendamisele ja reformimisele, tõsta hariduse kvaliteeti ja tuua seda Euroopa Liidu arengusuundadele lähemale. Struktuurimeetmed on ette nähtud kasutamiseks riigi tasandil, et toetada kõrgharidussüsteemi reformimist ja strateegilise raamistiku arendamist.

Käesoleva taotluskutse alusel rahastatakse riiklikke või mitut riiki kaasavaid projekte:

Riiklikes projektides tuleb lähtuda riikide prioriteetidest, mis määratakse kindlaks koostöös Euroopa Liidu delegatsioonidega ja partnerriikide vastavate ametiasutustega.

- Riiklike projektide puhul peavad taotluse esitama asutuste grupp, kuhu kuulub:
 - vähemalt kolm kõrgkooli partnerriigist (Montenegro ja Kosovo puhul piisab nende kõrgharidussektori väiksust arvestades ühest ülikoolist);
 - vähemalt kolm kõrgkooli Euroopa Liidust, kõik eri liikmesriikidest.

Mitut riiki kaasavad projektid peavad vastama piirkondlikele prioriteetidele, mis põhinevad Euroopa Liidu koostööpoliitikal naaberriikide piirkondadega, nagu see on määratletud strateegiadokumentides, ⁽¹⁾ mis käsitlevad naaberriike, sh Euroopa Liidu kandidaatriike ⁽²⁾ ja Kesk-Aasia riike, ⁽³⁾ ning mis on ühised kõigi konkreetse piirkonna partnerriikidele või seotud osalevate partnerriikide jaoks ühise riikliku prioriteediga.

- Mitut riiki kaasavate projektide puhul peab taotluse esitama asutuste grupp, kuhu kuulub:
 - vähemalt kaks kõrgkooli igast partnerriigist (v.a Kosovo ja Montenegro, kust kummastki piisab ühest kõrgkoolist), kes on taotlusesse kaasatud (projektis peab osalema vähemalt kaks partnerriiki);
 - vähemalt kolm kõrgkooli Euroopa Liidu eri liikmesriikidest.

Struktuurimeetmete puhul kehtib lisatingimus: struktuurimeetme projektis peavad partneri(te)na osalema partnerriigi/partnerriikide kõrghariduse eest vastutav(ad) ministeerium(id).

Projektide maksimaalne kestus on 24 kuud või 36 kuud. Kulude toetuskõlblikkuse periood algab 15. oktoobrist 2011.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1638/2006, millega kehtestatakse üldsätted Euroopa naabus- ja partnerlusinstrumenti loomise kohta; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_et.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⁾ Nõukogu 17. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1085/2006, millega luuakse ühinemiseelse abi rahastamisvahend, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/et/oj/2006/l_210/l_21020060731et00820093.pdf *Instrument for Pre-accession Assistance (IPA), Multi-annual Indicative Planning Document (MIPD), 2008–2010, Multi-beneficiary*, komisjoni otsus, 17. juuli 2008, K(2008) 3585, http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ *The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership*, Euroopa Liidu Nõukogu, 31. mai 2007, 10113/07, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Toetuse andmise kriteeriumid

Ühisprojektide ja struktuurimeetmete taotlusi hindavad sõltumatud väliseksperdid lähtuvalt järgmistest kriteeriumidest:

- projekti eesmärkide selgus ja ühtsus; nende olulisus kõrgharidusreformide seisukohast (Euroopa 2020. aasta strateegia, Strateegiline raamistik üleeuroopaliseks koostööks hariduse ja koolituse alal (ET 2020) ja Bologna protsess) partnerriigi asutuse või süsteemi jaoks; projekti mõju nendele reformidele (25 % kogu arvust);
- partnerluse kvaliteet (oskused, tunnustatud teadmised ja pädevus tegevuskava kõigi aspektide elluviimiseks, sobiv tööjaotus, tõhus kommunikatsioon ja koostöö) (20 % kogu arvust);
- projekti sisu kvaliteet ja kasutatav metoodika, sh projekti tulemuste ja seotud tegevuste asjakohasus projekti idee ja konkreetsemate eesmärkide suhtes, kavandamise loogilisus ja usaldusvärsus (loogiline raamistik ja tööplan), kavandatud kvaliteedikontroll, projekti jälgimine ja juhtimine (indikaatorid ja võrdlusindeksid) (25 % kogu arvust);
- projekti jätkusuutlikkus või kestev mõju asutustele, sihtrühmadele ja/või kõrgharidussüsteemile, sh projekti tegevuste ja tulemuste levitamine ja kasutamine (15 % kogu arvust);
- eelarve ja kulutõhusus, sh tööjõu kavandamine päevamäärade alusel, sobilike vahendite soetamine, mobiilsusperioodide tõhus kasutamine, õiglane eelarve jaotus; tegevuse teostus peab jääma määratletud eelarve piiresse (15 % kogu arvust).

5. Eelarve ja toetussummad

Projektide kaasrahastamiseks eraldatud soovituslik eelarve käesoleva taotluskutse alusel on 48,7 miljonit eurot.

Euroopa Liidu finantsabi ei tohi ületada 90 % projekti toetuskõlblikest kogukuludest. Kaasrahastada tuleb vähemalt 10 % toetuskõlblikest kogukuludest.

Väikseim toetussumma on nii ühisprojektide kui ka struktuurimeetmete puhul 500 000 eurot. Suurim toetussumma on 1 500 000 eurot. Kosovo ja Montenegro puhul on mõlemat liiki riiklike projektide väikseim toetussumma 300 000 eurot.

6. Taotluste esitamise kord ja tähtaeg

Taotlused tuleb esitada inglise, prantsuse või saksa keeles, kasutades selleks ette nähtud elektroonilist vormi (eForm), mis on kättesaadav Euroopa Komisjoni programmibüroo veebilehel <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Ühisprojektide ja struktuurimeetmete nõuetekohaselt täidetud elektrooniliste taotlusvormide esitamise tähtaeg on 15. veebruaril 2011, 12.00 Kesk-Euroopa/Brüsseli aja järgi.

Elektrooniline vorm loetakse põhikoopiaks. Selleks aga, et pakkuda kindlust nii taotlejatele kui ka Euroopa Komisjoni programmibüroole ning et taotleja saaks esitada nõutavat lisateavet, tuleb esitatud elektroonilise vormi täielik paberkoopia koos lisadokumentidega (vt taotluste esitamise juhised) saata posti teel programmibüroole 15. veebruariks 2011 (postitempli kuupäev) järgmisel aadressil:

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

Faksi või e-posti teel saadetud taotlusi arvesse ei võeta.

7. Lisateave

Taotlused peavad vastama EACEA/32/10 taotluskutse taotluste esitamise juhendis esitatud tingimustele ning olema esitatud selleks ette nähtud vormil ja sisaldama vajalikke lisa. Nimetatud dokumendid on kättesaadavad järgmisel veebilehel:

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

Osalemiskutse seoses programmiga ESPON 2013

(2010/C 278/13)

Programmi ESPON 2013 raames avaldatakse 23. novembril 2010 kutse konkursil osalemise huvist teatamiseks seoses süsteemiga Knowledge Support System (KSS).

Täiendava teabe saamiseks külastage palun regulaarselt veebilehte <http://www.espon.eu>

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

EUROOPA KOMISJON

Eelteatis koondumise kohta

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

Võimalik lihtsustatud korras menetlemine

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/C 278/14)

1. 1. oktoobril 2010 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ⁽¹⁾ artiklile 4 vastava ja artikli 4 lõike 5 kohaselt tehtud ettepanekule järgnenud teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtjad Alstom Holdings („Alstom”, Prantsusmaa) ja Russian Railways („RZD”, Venemaa) ning Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited ja Mafrido Trading Limited (üheskoos „the Cypriot Companies”, Küpros) omandavad ühiskontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja CJSC Transmashholding („TMH”, Venemaa) üle aktsiate või osade ostu teel.

2. Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist:

- Alstom: üleilmne ettevõtjate kontsern, mis tegeleb peamiselt seadmete tootmisega ning teenuste osutamisega elektrienergia tootmise, elektrienergia ülekandmise ja raudteetranspordi sektorile;
- RZD: riigi omanduses olev raudtee-ettevõtja ning raudteeoperaator Venemaal ja teatud SRÜ riikides;
- the Cypriot Companies: finantsinvesteeringute ettevõtjad, kelle tegevus on piiratud kaudse osalusega ettevõtjas TMH;
- TMH: vedurite ja raudteeseadmete tootmine peamiselt Venemaal ja mõnes EMP riigis.

3. Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda EÜ ühinemismääruse reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud. Vastavalt komisjoni teatisele lihtsustatud korra kohta teatavate ettevõtjate koondumiste käsitlemiseks kooskõlas EÜ ühinemismäärusega ⁽²⁾ tuleks märkida, et käesolevat juhtumit on võimalik käsitleda teatises ettenähtud korra kohaselt.

4. Komisjon kutsub asjast huvitatud kolmandaid isikuid esitama komisjonile oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

Komisjon peab märkused kätte saama hiljemalt kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkusi võib saata komisjonile faksi (+32 22964301), elektronposti (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) või postiga järgmisel aadressil (lisada viitenumber COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH):

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

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1 („EÜ ühinemismäärus”).

⁽²⁾ ELT C 56, 5.3.2005, lk 32 („lihtsustatud korda käsitlev teatis”).

MUUD AKTID

EUROOPA KOMISJON

Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33

(2010/C 278/15)

Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 ⁽¹⁾ artikli 33 kohaselt avaldatakse traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotlus *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias, et teavitada kolmandaid isikuid sellisest taotlusest ja võimaldada esitada vastuväiteid asjakohase traditsioonilise nimetuse tunnustamise ja kaitse suhtes.

TRADITSIOONILISE NIMETUSE TUNNUSTAMISE TAOTLUSE AVALDAMINE VASTAVALT KOMISJONI MÄÄRUSE (EÜ) nr 607/2009 ARTIKLILE 33

Kättesaamise kuupäev 22.6.2010

Lehekülgede arv 18

Taotluse keel inglise

Registreerimisnumber TDT-US-N0023

Taotleja: 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

Nimetus: SUR LIE

— Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 118u lõike 1 punkti b kohane traditsiooniline nimetus

Keel:

— Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artikli 31 lõike 1 punkt b

Asjakohaste kaitstud päritolunimetuste ja geograafiliste tähiste nimekiri:

— Kaitstud päritolunimetused

Viinamarjasaaduste kategooriad:

— Vein, vahuvein (nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 XIb lisa)

Määratlus:

— Tava lasta veinil pärast esimest kääritamist käärimissettel laagerduda.

⁽¹⁾ ELT L 193, 24.7.2009, lk 60.

Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33

(2010/C 278/16)

Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 ⁽¹⁾ artikli 33 kohaselt avaldatakse traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotlus *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias, et teavitada kolmandaid isikuid sellisest taotlusest ja võimaldada esitada vastuväiteid asjakohase traditsioonilise nimetuse tunnustamise ja kaitse suhtes.

TRADITSIOONILISE NIMETUSE TUNNUSTAMISE TAOTLUSE AVALDAMINE VASTAVALT KOMISJONI MÄÄRUSE (EÜ) nr 607/2009 ARTIKLILE 33

Kättesaamise kuupäev 22.6.2010

Lehekülgede arv 16

Taotluse keel inglise Taotluse keel inglise

Registreerimisnumber TDT-US-N0024

Taotleja: 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

Nimetus: TAWNY

— Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 118u lõike 1 punkti b kohane traditsiooniline nimetus

Keel:

— Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artikli 31 lõike 1 punkt b

Asjakohaste kaitstud päritolunimetuste ja geograafiliste tähiste nimekiri:

— Kaitstud päritolunimetused

Viinamarjasaaduste kategooriad:

— Liköörvein (nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 Xlb lisa)

Määratlus:

— Tähisega „tawny” kirjeldatakse Ameerika Ühendriikide kangendatud veini, mis on enne villimist laagerdunud. Villimisel on veinil puna-kuldne ehk tawny varjund. Need veinid peaksid aeglasest laagerdumisest tulenevalt olema pigem „arenenud” kui „värske” e marjase iseloomuga. Sellegipoolest esineb sageli ka värske, hästi arenenud „marjase” noore veini iseloomu. Vein on tavaliselt kokku segatud rohkem kui ühe aastakäigu saagist, võib olla laagerdunud tammevaatides ja saavutab optimaalse vanuse enne müüki. Kangendamiseks kasutatakse viinamarjaviina.

⁽¹⁾ ELT L 193, 24.7.2009, lk 60.

Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33

(2010/C 278/17)

Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 ⁽¹⁾ artikli 33 kohaselt avaldatakse traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotlus *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias, et teavitada kolmandaid isikuid sellisest taotlusest ja võimaldada esitada vastuväiteid asjakohase traditsioonilise nimetuse tunnustamise ja kaitse suhtes.

TRADITSIOONILISE NIMETUSE TUNNUSTAMISE TAOTLUSE AVALDAMINE VASTAVALT KOMISJONI MÄÄRUSE (EÜ) nr 607/2009 ARTIKLILE 33

Kättesaamise kuupäev 22.6.2010

Lehekülgede arv 16

Taotluse keel inglise

Registreerimisnumber TDT-US-N0025

Taotleja: 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

Nimetus: VINTAGE

— Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 118u lõike 1 punkti b kohane traditsiooniline nimetus

Keel:

— Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artikli 31 lõike 1 punkt b

Asjakohaste kaitstud päritolunimetuste ja geograafiliste tähiste nimekiri:

— Kaitstud päritolunimetused

Viinamarjasaaduste kategooriad:

— Vein, liköörvein (nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 XIb lisa)

Määratlus:

— Tähisega „vintage”, kas eraldi või kirjeldava tähise osana, näiteks „vintage character”, kirjeldatakse Ameerika Ühendriikide veini, mis on 85 % ulatuses valmistatud sama aastakäigu saagist ja mille sildile on märgitud vastav aastakäik. Kui tähist kasutatakse Ameerika Ühendriikide kangendatud veini puhul, siis sellist veini iseloomustab tavaliselt suhteliselt pikaajaline pudelis küpsemine, ta on sügava värvusega, täidlane ja pehmemaiteline. Sellised Ameerika Ühendriikide kangendatud veinid muutuvad tavaliselt laagerdamisel või kellerdamisel paremaks. Kangendamiseks kasutatakse viinamarjaviina.

⁽¹⁾ ELT L 193, 24.7.2009, lk 60.

Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33

(2010/C 278/18)

Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artikli 33 ⁽¹⁾ kohaselt avaldatakse traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotlus *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias, et teavitada kolmandaid isikuid sellisest taotlusest ja võimaldada esitada vastuväiteid asjakohase traditsioonilise nimetuse tunnustamise ja kaitse suhtes.

TRADITSIOONILISE NIMETUSE TUNNUSTAMISE TAOTLUSE AVALDAMINE VASTAVALT KOMISJONI MÄÄRUSE (EÜ) nr 607/2009 ARTIKLILE 33

Kättesaamise kuupäev 22.6.2010

Lehekülgede arv 15

Taotluse keel inglise

Registreerimisnumber TDT-US-N0026

Taotleja: 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

Nimetus: VINTAGE CHARACTER

— Määruse (EÜ) nr 1234/2007 artikli 118u lõike 1 punkti b kohane traditsiooniline nimetus

Keel:

— Komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artikli 31 lõike 1 punkt b

Asjakohaste kaitstud päritolunimetuste ja geograafiliste tähiste nimekiri:

— Kaitstud päritolunimetused

Viinamarjasaaduste kategooriad:

— Vein, liköörvein (nõukogu määruse (EÜ) nr 1234/2007 XIb lisa)

Määratlus:

— Tähistega „*vintage*”, kas eraldi või kirjeldava tähise osana, näiteks „*vintage character*”, kirjeldatakse Ameerika Ühendriikide veini, mis on 85 % ulatuses valmistatud sama aastakäigu saagist ja mille sildile on märgitud vastav aastakäik. Kui tähist kasutatakse Ameerika Ühendriikide kangendatud veini puhul, siis sellist veini iseloomustab tavaliselt suhteliselt pikaajaline pudelis küpsemine, ta on sügava värvusega, täidlane ja pehmemaitseline. Sellised Ameerika Ühendriikide kangendatud veinid muutuvad tavaliselt laagerdamisel või kellerdamisel paremaks. Kangendamiseks kasutatakse viinamarjaviina.

⁽¹⁾ ELT L 193, 24.7.2009, lk 60.

RIIGIABI – ITAALIA VABARIIK**Riigiabi C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl****Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt**

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/C 278/19)

Käesoleva kokkuvõtte järel autentses keeles esitatud 20. juuli 2010. aasta kirjas teatas komisjon Itaaliale oma otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2 ettenähtud menetlus seoses eespool nimetatud abimeetmega.

Huvitatud isikud võivad saata oma märkused meetme kohta, mille suhtes komisjon algatab menetluse, ühe kuu jooksul alates käesoleva kokkuvõtte ja sellele lisatud kirja avaldamisest järgmisel aadressil:

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

Asjaomased märkused edastatakse Itaalia Vabariigile. Märkusi esitavad huvitatud isikud võivad kirjalikult taotleda neid käsitlevate andmete konfidentsiaalsust, täpsustades taotluse põhjused.

I. MENETLUS

Itaalia ametiasutused teavitasid 26. mail 2009 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 Trento provintsi ehitatava ühendvedude terminali (raudtee-maanteeveod) osalisest rahastamisest riiklikest vahenditest.

II. KOMISJONI MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSEKS OLEVA MEETME KIRJELDUS

Teatatud meede kujutab endast Lavise tööstuspiirkonda ühendvedude terminali ehitamise osalist riiklikest vahenditest rahastamist. Ühendvedude terminali hakatakse kasutama peamiselt vedelkütuse raudteevedudeks. Meetme põhieesmärk on edendada raudteekaubavedusid Trento provintsis piisava raudteevõrgustiku loomise kaudu. Meetmega soovitakse tagada keskkonnatulu, mis saadakse üleminekuga maanteevedudelt raudteevedudele.

Trento autonoomse provintsi, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Lavisi kohaliku omavalitsuse, PO Trasporti Srl ja Firmin Srl vahel sõlmiti raamleping, milles sätestati kõigi osapoolte kohustused terminali ehitusel. Ehitustööd algasid 2003. aastal ning terminal hakkas tööle 2009. aastal.

Itaalia ametiasutused kavatsevad katta osa Firmin Srl investeerimiskuludest riiklikest vahenditest. Kõnealune ettevõtja tegutseb mootorsõidukite kütuse või kütteõlina kasutatavate vedelnaftatoodete jaeturul. Ettevõtja tegeleb ka kolmandate osapoolte

kütusemüügiseadmete ja -vahendite paigaldamise ning hooldamisega ja osutab abi erinevate lubade ja litsentside hankimisel.

III. HINNANG

Komisjon otsustas seoses teatatud meetmega algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametliku uurimismenetluse.

Siiani ei ole Itaalia ametiasutused esitanud piisavaid põhjendusi, mille alusel saaks järeldada, et kõnealusel riigiabil on ergutav mõju.

Itaalia ametiasutused teatavad, et ehitustööd algasid 29. aprillil 2003 ning Firmin esitas projekti rahastamist käsitleva taotluse enne tööde algust. Lisaks sellele teatavad Itaalia ametiasutused, et tööde alustamise ajaks olid abisaaja ja ametiasutuste vahel juba toimunud võimalikku riigipoolset rahastamist käsitlevad arutelud. Lisaks teatavad Itaalia ametiasutused, et abisaaja ja panga vahelistes investeerimiskulude katmist käsitlevates lepingutes märgitakse ära võimalus, et Firmin saab riigiabi, ning määratakse kindlaks laenu tagasimakse menetlus puhuks, kui selline riigipoolne toetus saadakse. Kuna lepingus ei märgita siiski selgelt, et provints kohustub eelnevalt sellist abi andma ega sätestata ka selgesõnaliselt, et pank ei oleks ilma sellise abita laenu andnud, on komisjon praegu seisukohal, et Itaalia ametiasutuste väidet abi ergutava mõju kohta ei saa pidada usaldusväärseks.

Lisaks sellele ei ole Itaalia ametiasutused esitanud piisavalt teavet, mille alusel oleks võimalik kindlaks teha Firminile antava abisumma suurust. Komisjon ei saa praegu välistada, et Rete Ferroviaria Italiana SpA ja Trento provintsi raamlepingu alusel tehtud investeeringud sisaldasid Firminile antud abi. Itaalia ametiasutused ei suutnud põhjendada, miks ei kohaldata kõnealuse juhtumi puhul turumajandusliku investeerimise põhimõtet. Sellise teabe puudumisel ei ole komisjonil võimalik hinnata abi suurust ega selle osatähtsust.

KIRJA TEKST

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

- a) un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale; e
 - b) tre binari tronchi, di cui due attrezzati con alti standard di sicurezza e dedicati allo scarico di prodotti petroliferi. Il terzo binario ferroviario può essere utilizzato per operazioni di carico e scarico di tutte le alte merci.
- (5) La Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, il Comune di Lavis, le società PO Trasporti Srl e Firmin Srl (di seguito "il beneficiario" o "Firmin") hanno stipulato un accordo quadro che stabilisce gli obblighi assunti dalle parti per la costruzione del terminal.
 - (6) Rete Ferroviaria Italiana SpA si impegna 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 impegna a progettare e a realizzare:
 - a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;
 - b) tre binari tronchi;
 - c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;
 - d) la pavimentazione per l'area dei due binari tronchi destinati allo scarico di prodotti petroliferi, con relativi scarichi da posizionare fino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese);
 - e) la pavimentazione per l'intera area ad est del terzo binario, idonea a sopportare i sovraccarichi delle gru gommate usate per il trasferimento di contenitori da 40 tonnellate e da posizionare vicino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese), il tutto per rendere disponibile il piazzale, oltre che per le tratte per gli oli minerali, anche per ulteriori trasporti ferroviari di merci di aziende insediate in zona Lavis;
 - f) le canalizzazioni per passare i cavi elettrici su disegno di Firmin (che li acquisterà e li metterà in opera a sue spese);
 - g) le canalizzazioni per l'impianto antincendio su disegno di Firmin (tubazioni ed idranti e messa in opera a sue spese).

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

- (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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

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

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

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

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

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

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

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

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

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

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

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

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

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

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 208/00, GU C 315 del 4.1.2000; decisione della Commissione del 15 novembre 2000 relativa al caso N 755/99, GU C 71 del 3.3.2001; decisione della Commissione dell'11 novembre 2001 relativa al caso N 550/01, GU C 24 del 26.1.2002.

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

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

⁽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 Teated

HALDUSMENETLUSED

Euroopa Komisjon

2010/C 278/12	Taotluskutse – EACEA/32/10 – Tempus IV – Kõrghariduse reform ülikoolide rahvusvahelise koostöö kaudu	18
2010/C 278/13	Osalemiskutse seoses programmiga ESPON 2013	22

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

Euroopa Komisjon

2010/C 278/14	Eelteatis koondumise kohta (Juhtum COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Võimalik lihtsustatud korras menetlemine ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

MUUD AKTID

Euroopa Komisjon

2010/C 278/15	Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33	24
2010/C 278/16	Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33	25
2010/C 278/17	Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33	26
2010/C 278/18	Traditsioonilise nimetuse tunnustamise taotluse avaldamine vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 607/2009 artiklile 33	27
2010/C 278/19	Riigiabi – Itaalia Vabariik – Riigiabi C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl – Kutse märkuste esitamiseks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohaselt ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Tellimishinnad aastal 2010 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 100 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberkandjal + CD-ROMil aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	770 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt CD-ROMil	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) CD-ROMil, kaks väljaannet nädalas	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	300 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkursid	konkursside keeled	50 eurot aastas

Euroopa Liidu Teatajat saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

Euroopa Liidu Teataja lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel CD-ROMil.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

CD-ROM asendatakse 2010. aasta jooksul DVDga.

Müük ja tellimused

Erinevate tasuliste perioodikaväljaannete tellimusi, k.a *Euroopa Liidu Teataja* tellimust, saab vormistada meie edasimüüjate kaudu. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

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

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

ET