

Euroopan unionin virallinen lehti

C 278



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

53. vuosikerta

15. lokakuuta 2010

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

I Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot

LAUSUNNOT

Euroopan keskuspankki

2010/C 278/01

Euroopan keskuspankin lausunto, annettu 5 päivänä lokakuuta 2010, kahdesta ehdotuksesta neuvoston asetuksiksi ammattimaisista eurorahan maantiekuljetuksista jäsenvaltioiden rajojen yli euroalueella (CON/2010/72)

1

II Tiedonannot

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDONANNOT

Euroopan komissio

2010/C 278/02

Ilmoitetun keskittymän vastustamatta jättäminen (Asia COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

FI

Hinta:
3 EUR

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

(jatkuu kääntöpuolella)

IV Tiedotteet

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDOTTEET

Euroopan komissio

2010/C 278/03	Euron kurssi	6
2010/C 278/04	Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevän neuvoa-antavan komitean kokouksessaan 15 päivänä huhtikuuta 2010 antama lausunto päätösluonnoksesta asiassa COMP/39.317 – E.ON Gas – Esittelijä: Puola	7
2010/C 278/05	Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/39.317 – E.ON Gas ...	8
2010/C 278/06	Tiivistelmä komission päätöksestä, annettu 4 päivänä toukokuuta 2010, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/39.317 – E.ON Gas) (tiedoksiannettu numerolla K(2010) 2863 lopullinen) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevän neuvoa-antavan komitean kokouksessaan 9 päivänä heinäkuuta 2010 antama lausunto päätösluonnoksesta asiassa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Esittelijä: Itävalta	11
2010/C 278/08	Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus asiassa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Tiivistelmä komission päätöksestä, annettu 14 päivänä heinäkuuta 2010, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (tiedoksiannettu numerolla K(2010) 4738) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan nimittäminen	16

JÄSENVALTIOIDEN TIEDOTTEET

2010/C 278/11	Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 5 kohdan mukainen komission ilmoitus – Tarjouspyyntö säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisesta julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN KESKUSPANKKI

EUROOPAN KESKUSPANKIN LAUSUNTO,

annettu 5 päivänä lokakuuta 2010,

kahdesta ehdotuksesta neuvoston asetukseksi ammattimaisista eurorahan maantiekuljetuksista jäsenvaltioiden rajojen yli euroalueella

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Johdanto ja oikeusperusta

Euroopan keskuspankki (EKP) vastaanotti 6 päivänä syyskuuta 2010 Euroopan parlamentilta pyynnön antaa lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ammattimaisista eurorahan maantiekuljetuksista jäsenvaltioiden rajojen yli euroalueella ⁽¹⁾ (jäljempänä 'asetusehdotus'). Lisäksi EKP vastaanotti 20 päivänä syyskuuta 2010 Euroopan unionin neuvostolta pyynnön antaa lausunto asetusehdotuksesta. Edelleen 27 päivänä syyskuuta 2010 EKP vastaanotti Euroopan unionin neuvostolta pyynnön antaa lausunto ehdotuksesta neuvoston asetukseksi ammattimaisista eurorahan maantiekuljetuksista jäsenvaltioiden rajojen yli euroalueella annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o xx/yy soveltamisalan laajentamisesta ⁽²⁾ (jäljempänä 'soveltamisalan laajentamista koskeva asetusehdotus') (jäljempänä yhdessä 'asetusehdotukset').

EKP:n toimivalta antama lausunto perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 127 artiklan 4 kohtaan ja 282 artiklan 5 kohtaan, sillä asetusehdotukset sisältävät säännöksiä eurosetelien kuljetuksista jäsenvaltioiden rajojen yli ja EKP:n neuvostolla on yksinoikeus antaa lupa eurosetelien liikkeeseen laskemiseen. Tämän lausunnon on antanut EKP:n neuvosto Euroopan keskuspankin työjärjestyksen 17.5 artiklan ensimmäisen virkkeen mukaisesti.

Yleisiä huomautuksia

Asetusehdotuksissa mahdollistetaan eurosetelien ja -kolikoiden kierto ja kuljetus euroalueen jäsenvaltioissa niin vapaasti kuin mahdollista ja näin ollen hyödynnetään kansallisten keskuspankkien käteispalvelujen etäkäyttömahdollisuuksista koituvat edut parhaalla mahdollisella tavalla. Tämä on tärkeää, sillä vain euroseteleillä ja -kolikoilla on laillisen maksuvälineen asema euroalueella ⁽³⁾.

Laillisen maksuvälineen käsite on myös erityisen tärkeä asetusehdotuksessa määriteltyjen älykkäiden setelin-suojausjärjestelmien käytön kannalta. EKP:llä on yksinoikeus antaa lupa laillisen maksuvälineen asemassa olevien eurosetelien liikkeeseen laskuun, ja EKP toteaa tässä ominaisuudessaan, että "tuhoutuneet" eurosetelit säilyttävät laillisen maksuvälineen asemansa, minkä seikan komissio on jo hyväksynyt ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 lopullinen.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 lopullinen.

⁽³⁾ Ks. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 128 artiklan 1 kohdan kolmas virke.

⁽⁴⁾ Komission suositus, annettu 22 päivänä maaliskuuta 2010, euroseteleiden ja -metallirahojen laillisen maksuväline-aseman soveltamisalasta ja vaikutuksista (EUVL L 83, 30.3.2010, s. 70).

Siltä osin kuin on kyse soveltamisalan laajentamista koskevasta asetusehdotuksesta ja euroalueeseen kuulumattomista jäsenvaltioista, EKP tukee ennen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen voimaantuloa vakiintuneen käytännön jatkamista ⁽¹⁾. Tarkemmin sanottuna kaikki asetusehdotuksen säännökset olisi laajennettava koskemaan tällaisia jäsenvaltioita. Euroalueeseen kuulumattomat jäsenvaltiot eivät voi olla asetusehdotuksessa tarkoitettuja "kotijäsenvaltioita" eivätkä "kohdejäsenvaltioita". Niiden tulisi pikemminkin olla kelpoisia "jäsenvaltioiksi, joiden kautta kuljetus suoritetaan"; mikäli näin ei ole, syrjittäisiin kohtuuttomasti sellaisia euroalueen jäsenvaltioita, joihin kuljetus voi tapahtua maanteitse ainoastaan euroalueeseen kuulumattomien jäsenvaltioiden kautta.

Siltä osin kuin EKP suosittaa asetusehdotuksia muutettaviksi, yksityiskohtaiset muutosehdotukset perustelluineen on esitetty liitteessä.

Annettu Frankfurt am Mainissa 5 päivänä lokakuuta 2010.

EKP:n puheenjohtaja

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Ks. EKP:n lausunto CON/2006/35, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2006, Euroopan unionin neuvoston pyynnöstä kahdesta ehdotuksesta neuvoston päätöksi, jotka koskevat toimintaohjelmaa tietojenvaihdosta, avunannosta ja koulutuksesta euron suojaamiseksi rahanväärennykseltä (Perikles-ohjelma) (EUVL C 163, 14.7.2006, s. 7).

LIITE

Muutosehdotukset

Komission ehdottama teksti	EKP:n ehdottamat muutokset ⁽¹⁾
----------------------------	---

Muutos 1

Asetusehdotuksen 1 artiklan f kohta.

"f) 'Jäsenvaltiolla, jonka kautta kuljetus suoritetaan' tarkoitetaan yhtä tai useampaa muuta osallistuvaa jäsenvaltiota, jonka alueen kautta arvokuljetusajoneuvon on kuljettava saavuttaakseen kohdejäsenvaltion tai -jäsenvaltiot tai palatakseen kotijäsenvaltioon, kuin yrityksen kotijäsenvaltiota."	"f) 'Jäsenvaltiolla, jonka kautta kuljetus suoritetaan' tarkoitetaan yhtä tai useampaa muuta osallistuvaa jäsenvaltiota, jonka alueen kautta arvokuljetusajoneuvon on kuljettava saavuttaakseen kohdejäsenvaltion tai -jäsenvaltiot tai palatakseen kotijäsenvaltioon, kuin yrityksen kotijäsenvaltiota."
---	--

Perustelu

On selvää, että kotijäsenvaltion ja kohdejäsenvaltion on oltava osallistuvia jäsenvaltioita, mutta on mahdollista, että arvokuljetusajoneuvon on kuljettava muun kuin osallistuvan jäsenvaltion alueen kautta päästäkseen perille kohdejäsenvaltioon. Komission tarkoituksena ei voi olla se, että muiden kuin osallistuvien jäsenvaltioiden ympäröivät osallistuvat jäsenvaltiot suljettaisiin pois asetusehdotuksen soveltamisalan piiristä.

Kuten asetusehdotuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään, on aina noudatettava sen jäsenvaltion lainsäädäntöä, jonka kautta kuljetus tapahtuu.

Muutos 2

Asetusehdotuksen 2 artiklan 1 ja 2 kohta.

"1. Euroseteleiden ja -kolikoiden kuljetukset, jotka suoritetaan osallistuvien jäsenvaltioiden keskuspankkien, setelipainojen ja/tai rahapajojen lukuun ja välillä sekä sotilas- tai poliisisaattueessa, jätetään tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. 2. Kuljetukset, jotka sisältävät vain eurokolikoita, jotka suoritetaan osallistuvien jäsenvaltioiden keskuspankkien tai rahapajojen välillä sekä sotilas- ja/tai poliisisaattueessa tai erillisissä ajoneuvoissa olevan yksityisen turvahenkilöstön saattamina, jätetään tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle."	"1. Euroseteleiden ja -kolikoiden kuljetukset, jotka a) suoritetaan osallistuvien jäsenvaltioiden kansallisten keskuspankkien, setelipainojen ja/tai rahapajojen lukuun ja välillä tai osallistuvien jäsenvaltioiden setelipainojen ja/tai rahapainojen ja asianomaisten kansallisten keskuspankkien välillä sekä b) sotilas- tai poliisisaattueessa, jätetään tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. 2. Kuljetukset, jotka sisältävät vain eurokolikoita ja a) jotka suoritetaan osallistuvien jäsenvaltioiden kansallisten keskuspankkien tai rahapajojen välillä tai osallistuvien jäsenvaltioiden rahapainojen ja asianomaisten kansallisten keskuspankkien välillä sekä b) sotilas- tai poliisisaattueessa tai erillisissä ajoneuvoissa olevan yksityisen turvahenkilöstön saattamina, jätetään tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle."
---	--

Perustelu

Termiin "kansallinen keskuspankki" viitataan asetusehdotuksen 1 perustelukappaleessa, mutta tässä sitä ei ole käytetty. Lisäksi euroseteleiden tai -kolikoiden kuljetus kansallisen keskuspankin ja setelipainon tai rahapahan välillä tapahtuu aina sen kansallisen keskuspankin lukuun, joka on tilannut kyseiset setelit tai kolikot.

Muutos 3

Soveltamisalan laajentamista koskevan asetusehdotuksen 1 artikla

"Neuvoston asetusta (EU) xx/yy sovelletaan sellaisen jäsenvaltion alueeseen, joka ei vielä ole ottanut käyttöön euroa, siitä päivästä, jona neuvosto tekee perussopimuksen 140 artiklan 2 kohdan mukaisesti päätöksen maan euroalueeseen kuulumista koskevan poikkeuksen kumoamisesta."	"Neuvoston asetusta asetuksen (EU) xx/yy sovelletaan soveltamista laajennetaan sellaisen jäsenvaltioihin alueeseen, joka joiden rahayksikkö ei vielä ole ottanut käyttöön euroa.
	Epäselvyyksien välttämiseksi siitä päivästä, jona neuvosto tekee perussopimuksen 140 artiklan 2 kohdan mukaisesti päätöksen maan jäsenvaltion euroalueeseen kuulumista koskevan poikkeuksen kumoamisesta, asianomainen jäsenvaltio voi myös olla neuvoston asetuksessa (EU) xx/yy tarkoitettu kohdejäsenvaltio. "

Komission ehdottama teksti	EKP:n ehdottamat muutokset ⁽¹⁾
----------------------------	---

Perustelu

On selvää, että kotijäsenvaltion ja kohdejäsenvaltion on oltava osallistuvia jäsenvaltioita, mutta maantieteellisesti on mahdollista, että arvokuljetusajoneuvon on kuljettava muiden kuin osallistuvien jäsenvaltioiden halki päästäkseen perille kohdejäsenvaltioon. Komission tarkoituksena ei voi olla se, että muiden kuin osallistuvien jäsenvaltioiden ympäröimät osallistuvat jäsenvaltiot suljettaisiin pois asetusehdotuksen soveltamisalan piiristä.

Olisi sallittava, että euroalueeseen liittyvä jäsenvaltio voisi olla "kohdejäsenvaltio" ajanjaksona kyseistä jäsenvaltiota koskevan poikkeuksen kumoamisesta euron käyttöönottoon kyseisessä jäsenvaltiossa.

⁽¹⁾ Lihavointi itse tekstissä osoittaa EKP:n lisättäväksi ehdottaman uuden tekstin. Tekstissä oleva yliväily osoittaa EKP:n poistettavaksi ehdottaman tekstin.

II

*(Tiedonannot)*EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDONANNOT

EUROOPAN KOMISSIO

Ilmoitetun keskittymän vastustamatta jättäminen**(Asia COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2010/C 278/02)

Komissio päätti 28 päivänä syyskuuta 2010 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja todeta sen yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavilla vain englannin kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen kun siitä on poistettu mahdolliset liikesalaisuudet. Päätös on saatavilla:

- komission kilpailun pääosaston verkkosivuilla (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>); sivuilla on monenlaisia hakukeinoja sulautumapäätösten löytämiseksi, muun muassa yritys-, asianumero-, päivämäärä- ja alakohtaiset hakemistot,
 - sähköisessä muodossa EUR-Lex-sivustolta (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) asiakirjanumerolla 32010M5951. EUR-Lex on Euroopan yhteisön oikeuden online-tietokanta.
-

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDOTTEET

EUROOPAN KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

14. lokakuuta 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Rahayksikkö			Rahayksikkö		
		Kurssi			Kurssi
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,4101	AUD	Australian dollaria	1,4145
JPY	Japanin jeniä	114,43	CAD	Kanadan dollaria	1,4088
DKK	Tanskan kruunua	7,4571	HKD	Hongkongin dollaria	10,9419
GBP	Englannin punttaa	0,87920	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,8538
SEK	Ruotsin kruunua	9,2340	SGD	Singaporin dollaria	1,8248
CHF	Sveitsin frangia	1,3386	KRW	Etelä-Korean wonia	1 564,26
ISK	Islannin kruunua		ZAR	Etelä-Afrikan randia	9,5642
NOK	Norjan kruunua	8,0695	CNY	Kiinan juan renminbiä	9,3783
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	HRK	Kroatian kunaa	7,3275
CZK	Tšekin korunaa	24,440	IDR	Indonesian rupiaa	12 574,79
EEK	Viron kruunua	15,6466	MYR	Malesian ringgitiä	4,3473
HUF	Unkarin forinttia	273,63	PHP	Filippiinien pesoa	60,944
LTL	Liettuan litiä	3,4528	RUB	Venäjän ruplaa	42,3188
LVL	Latvian latia	0,7095	THB	Thaimaan bahtia	42,014
PLN	Puolan zlotya	3,9077	BRL	Brasilian realia	2,3213
RON	Romanian leuta	4,2799	MXN	Meksikon pesoa	17,4022
TRY	Turkin liiraa	1,9762	INR	Intian rupiaa	62,2140

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevän neuvoa-antavan komitean kokouksessaan 15 päivänä huhtikuuta 2010 antama lausunto päätösluonnoksesta asiassa COMP/39.317 – E.ON Gas

Esittelijä: Puola

(2010/C 278/04)

1. Neuvoa-antava komitea yhtyy huolenaiheisiin, jotka komissio esitti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesti neuvoa-antavalle komitealle 26. päivänä maaliskuuta 2010 toimittamassaan päätösluonnoksessa.
 2. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että menettely voidaan saattaa päätökseen asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan 1 kohdan mukaisella päätöksellä.
 3. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että E.ON AG:n tarjoamat sitoumukset ovat asianmukaisia, välttämättömiä ja oikeasuhteisia.
 4. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että E.ON AG:n tarjoamien sitoumusten perusteella komission toimille ei ole enää perusteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan 2 kohdan soveltamista.
 5. Neuvoa-antava komitea suosittaa lausuntonsa julkaisemista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
-

Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus ⁽¹⁾ asiassa COMP/39.317 – E.ON Gas
(2010/C 278/05)

Komissiolle esitetty päätösluonnos koskee väitettyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklassa tarkoitettua määräävän aseman väärinkäyttöä, johon saksalainen energiayhtiö E.ON AG ja sen tytäryhtiöt E.ON Ruhrgas AG ja E.ON Gastransport GmbH, jäljempänä yhdessä 'E.ON', ovat syyllistyneet. Päätösluonnoksessa tuodaan esille huolestuminen siitä, että E.ON on saattanut kieltäytyä hyväksymästä pitkäaikaisia varauksia E.ON:n kaasunsiirtojärjestelmässä. Yritys varasi itselleen suuren osan kaasunsiirtoverkon käytettävissä olevasta kiinteästä syöttökapasiteetista. Tällaiset toimet voivat johtaa sellaisten kilpailijoiden sulkemiseen markkinoilta, jotka yrittävät siirtää ja myydä kaasua E.ON:n verkkoon liitetuille asiakkaille, ja siten kilpailun rajoittamiseen kaasuntoimitusketjun loppupään markkinoilla.

Komissio aloitti menettelyn tehdäkseen asetuksen (EY) N:o 1/2003 ⁽²⁾ III luvun mukaisen päätöksen, ja laati 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ennakoarvioinnin 22 päivänä joulukuuta 2009. Komission yksiköiden kanssa käytyjen keskustelujen johdosta E.ON esitti sitoumuksia tammikuussa 2010. Näissä sitoumuksissa E.ON pääasiassa varmistaa, että merkittävä määrä korkean lämpöarvon kaasun (H-kaasu) ja matalan lämpöarvon kaasun (L-kaasu) syöttökapasiteetista vapautetaan välittömästi ja että sen molempien kaasuverkkojen kapasiteettivarauksia pienennetään pitkäaikaisesti viimeistään 1 päivästä lokakuuta 2015 alkaen. E.ON on lupautunut markkinoimaan vapautettua kapasiteettia ensin kahdeksi ensimmäiseksi vuodeksi ja sen jälkeen sitoumuksen loppuajaksi. Lisäksi E.ON on sitoutunut vapauttamaan syöttökohtien viereisestä ottokapasiteetista asianmukaisen määrän, kun tällaisesta kapasiteetista on pulaa ja sillä on suuret ottokapasiteetin varaukset.

Komissio julkaisi 22 päivänä tammikuuta 2010 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 27 artiklan 4 kohdan mukaisen ilmoituksen, jossa se tiivisti kilpailuongelmat ja sitoumukset sekä pyysi asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta. Huomautuksia saatiin 20 asianomaiselta, jotka olivat pääasiassa kilpailijoita, kaasuntoimittajien yhdistyksiä sekä asiakkaita ja kansallisia sääntelyviranomaisia.

Komissio ilmoitti E.ON:lle markkinatestin tuloksesta. Yritys vastasi esitettyihin huolenaiheisiin ja toimitti sitoumuksista tarkistetun ehdotuksen 24 päivänä maaliskuuta 2010.

Komissio on nyt tullut mainittujen sitoumusten perusteella siihen tulokseen, että menettely olisi päätettävä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta 9 artiklan 2 kohdan soveltamiseen.

E.ON on ilmoittanut komissiolle voineensa tutustua riittävästi tietoihin, jotka se on katsonut tarpeelliseksi tehdäkseen sitoumusehdotuksen komission havaitsemien kilpailuongelmien ratkaisemiseksi.

E.ON tai kolmannet osapuolet eivät ole esittäneet asiasta lisätiedusteluja tai huomautuksia kuulemismenettelystä vastaavalle neuvonantajalle.

Edellä olevan perusteella katson, että oikeutta tulla kuulluksi on noudatettu tässä asiassa.

Brysselissä 16 päivänä huhtikuuta 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Laadittu tietyissä kilpailuasioita koskeissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuudesta 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti (EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21).

⁽²⁾ Kaikki jäljempänä mainitut artiklat viittaavat asetukseen (EY) N:o 1/2003.

**Tiivistelmä komission päätöksestä,
annettu 4 päivänä toukokuuta 2010,**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä

(Asia COMP/39.317 – E.ON Gas)

(tiedoksiannettu numerolla K(2010) 2863 lopullinen)

(Ainoastaan saksankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/C 278/06)

Komissio antoi 4 päivänä toukokuuta 2010 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 102 artiklan mukaista menettelyä koskevan päätöksen. Komissio julkaisee osapuolten nimet ja päätöksen olennaisen sisällön sekä mahdollisesti määrättävät seuraamukset neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 ⁽¹⁾ 30 artiklan säännösten mukaisesti. Se ottaa huomioon yritysten oikeudet sen suhteen, ettei niiden liikesalaisuuksia paljasteta. Päätöksen teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavilla kilpailun pääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

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

- (1) Liitteenä oleva päätös koskee saksalaista yritystä E.ON AG, sen tytäryhtiötä E.ON Ruhrgas AG ja E.ON Gastransport GmbH ja näiden määräysvallassa olevia tytäryhtiöitä (yhdessä "E.ON"). Päätöksen hyväksyminen tekee sitoviksi sitoumukset, joita E.ON on tarjonnut niiden kilpailuongelmien poistamiseksi, jotka komissio on havainnut Saksan kaasumarkkinoita koskeissa tutkimuksissaan.
- (2) Komissio oli huolissaan siitä, että estämällä pääsyn kaasunsiirtoverkkonsa syöttökapasiteettiin E.ON on saattanut käyttää väärin määräävää asemaansa kaasunsiirtomarkkinoilla matalan lämpöarvon kaasun (L-kaasun) verkossaan ja korkean lämpöarvon kaasun (H-kaasun) markkina-alueella NetConnect Germany -verkossa SEUT-sopimuksen 102 artiklassa tarkoitetulla tavalla.
- (3) Tämä olisi ollut mahdollista E.ON:n kaasunsiirtoverkkoon tehdyillä pitkäaikaisilla varauksilla, jotka estivät kilpailijoilta pääsyn kyseiseen verkkoon. E.ON varasi suuria osia oman kaasuverkkonsa kiinteästä ja vapaasti jaettavasta syöttökapasiteetista, mikä alustavan arvioinnin mukaan on voinut estää kilpailijoita siirtämästä kaasua E.ON:n verkkoon ja siihen liitetuille asiakkaille. Näin E.ON on voinut rajoittaa kilpailua kaasuntoimitusketjun loppupään markkinoilla.
- (4) E.ON tarjosi komissiolle sitoumuksia komission havaitsemien kilpailuongelmien poistamiseksi. Ensimmäisenä toimenpiteenä E.ON ehdotti, että se vapauttaa kaasunsiirtoverkostaan lokakuuhun 2010 mennessä kiinteää ja vapaasti jaettavaa kapasiteettia 17,8 GWh/h:n suuruisia kapasiteettia vastaavan määrän. Toisena toimenpiteenä E.ON pienentää kokonaisosuuttaan kiinteästä ja vapaasti jaettavasta syöttökapasiteetistaan H-kaasun markkina-alueella (NetConnect Germany) 50 prosenttiin lokakuuhun 2015 mennessä ja L-kaasun verkossa 64 prosenttiin lokakuuhun 2015 mennessä. E.ON pystyy saavuttamaan nämä raja-arvot palauttamalla kapasiteettia siirtoverkon operaattorille, verkon kapasiteettia lisäävillä toimenpiteillä tai osallistumalla markkina-alueella yhteistyöhön, joka lisää kapasiteetin kokonaismäärää E.ON:n verkossa. E.ON sitoutuu vuoteen 2025 saakka olemaan ylittämättä näitä raja-arvoja.
- (5) Lopulliset sitoumukset riittävät poistamaan komission alun perin havaitsemat ongelmat eivätkä ne ole suhteettomia. Lopulliset sitoumukset ovat omiaan poistamaan komission alustavassa arvioinnissa havaitsemat kilpailuongelmat. E.ON:n osuuden pienentäminen kiinteästä ja vapaasti jaettavasta syöttökapasiteetista ja sitoumusten kesto varmistavat, että kilpailijat ja uudet toimittajat voivat nopeasti aloittaa pysyvän toiminnan kaasuntoimitusketjun loppupään markkinoilla. E.ON:n tarjoamat lopulliset sitoumukset ovat myös välttämättömiä, koska komission esittämien kilpailuongelmien poistamiseksi ei ole olemassa vaihtoehtoisia toimenpiteitä, jotka olisivat yhtä tehokkaita kuin ehdotettu kapasiteetin vapauttaminen. Pääsyn estäminen välttämättömään siirtoinfrastruktuuriin voidaankin korjata ainoastaan vapauttamalla siirtökapasiteettia. E.ON:lla syöttökapasiteetista merkityksellisillä markkinoilla olevan suuren osuuden ja varausten pitkäaikaisen keston vuoksi lopullisten sitoumusten laajuus on myös välttämätön. Koska E.ON:n kaasunsiirtoverkkoon liitettyjen asiakkaiden määrä on suuri ja näille asiakkaille aiheutuva haitta voi olla merkittävä, lopullisten sitoumusten on katsottava myös olevan riittäviä ja oikeasuhteisia.
- (6) Tarjottujen sitoumusten vuoksi komissiolla ei ole enää perusteita ryhtyä toimiin asiassa, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan 2 kohdan soveltamista. Asiaa koskeva menettely olisi näin ollen päätettävä.

(1) EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

- (7) Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa kuultiin asiasta 15 päivänä huhtikuuta 2010, ja se antoi siitä myönteisen lausunnon. Kuulemismenettelystä vastaava neuvonantaja antoi loppukertomuksensa 16 päivänä huhtikuuta 2010.
-

Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevän neuvoa-antavan komitean kokouksessaan 9 päivänä heinäkuuta 2010 antama lausunto päätösluonnoksesta asiassa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Esittelijä: Itävalta

(2010/C 278/07)

1. Neuvoa-antava komitea yhtyy huolenaiheisiin, jotka komissio on esittänyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ("SEUT-sopimus") 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesti neuvoa-antavalle komitealle 25 päivänä kesäkuuta 2010 toimittamassaan päätösluonnoksessa.
2. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että menettely voidaan saattaa päätökseen asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan 1 kohdan mukaisella päätöksellä.
3. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että British Airwaysin, American Airlinesin ja Iberian esittämät sitoumukset ovat asianmukaisia, tarpeellisia ja oikeasuhteisia.
4. Neuvoa-antava komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että British Airwaysin, American Airlinesin ja Iberian esittämien sitoumusten perusteella komission toimille ei ole enää perusteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan 2 kohdan soveltamista.
5. Neuvoa-antava komitea pyytää komissiota ottamaan huomioon muut keskustelussa esiin tuodut seikat.
6. Neuvoa-antava komitea suosittelee tämän lausunnon julkaisemista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan loppukertomus ⁽¹⁾ asiassa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Tausta

Asia koskee yrityksiä British Airways Plc. ("BA"), American Airlines Inc. ("AA") ja Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. ("IB"), jäljempänä yhdessä 'sopimuspuolet'.

Sopimuspuolet ilmoittivat kesäkuussa 2008 aikovansa perustaa tuottojen ositusta varten yhteisyrityksen, joka kattaa niiden kaikki matkustajalentoliikennepalvelut Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä lentoreiteillä. Sopimuksessa määrätään sopimuspuolten laajasta näihin reitteihin liittyvästä yhteistyöstä esimerkiksi hinnoittelun, kapasiteetin ja aikataulujen koordinoinnin sekä tuottojen osituksen osalta. Komissio käynnisti omasta aloitteestaan 25. heinäkuuta 2008 ilmoitettua yhteistyötä koskevan tutkinnan. Virgin Atlantic teki asiassa muodollisen kantelun 30. tammikuuta 2009.

Komissiolle esitetyssä päätösluonnoksessa käsitellään BA:n, AA:n ja IB:n sopimuksesta johtuvia ja SEUT-sopimuksen 101 artiklan nojalla esitettyjä kilpailuongelmia.

2. Kirjallinen menettely

Komissio aloitti muodollisen menettelyn ja antoi tutkimuksensa perusteella väitetiedoksiannon 29. syyskuuta 2009. Sopimuspuolille annettiin mahdollisuus tutustua asiakirja-aineistoon ja lisäksi varattiin erillinen tila, jotta sopimuspuolet pystyivät tutustumaan kaikkiin väitetiedoksiannossa käytettyihin ekonometrisiin tietoihin.

Kaikki sopimuspuolet pyysivät pidentämään määräaikaa, johon mennessä niiden oli toimitettava vastauksensa väitetiedoksiantoon. Hyväksyin nämä pyynnöt, ja kaikki sopimuspuolet toimittivat vastauksensa määräajassa 9. joulukuuta 2009 mennessä.

Menettelyn kuluessa hyväksyin menettelyyn mukaan neljä kolmatta osapuolta, joille toimitettiin ei-luottamuksellinen toisinto väitetiedoksiannosta ja joita komissio pyysi toimittamaan huomatuksensa.

Suullista kuulemismenettelyä ei järjestetty, koska sitä ei pyydetty.

Vastauksissaan sopimuspuolet kiistivät, että sopimus aiheuttaisi kilpailuongelmia, mutta myöhemmin ne aloittivat keskustelut komission yksiköiden kanssa mahdollisista sitoumuksista, joilla väitetiedoksiannossa esitetyt kilpailuongelmat poistettaisiin.

Komissio käynnisti sopimuspuolten esittämiä ensimmäisiä sitoumuksia koskeneen epämuodollisen markkinatestin 25. tammikuuta 2010, jolloin se lähetti tietopyynnöt yhdelletoista kolmannelle osapuolelle, joita olivat kymmenen muuta lentoyhtiötä sekä Lontoon Heathrow'n lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori. Esitetyt sitoumukset liittyivät kuuteen kilpailuongelmia aiheuttavaan reittiin: Lontoo–Dallas, Lontoo–Boston, Lontoo–Miami, Lontoo–Chicago, Lontoo–New York ja Madrid–Miami. Sitoumuksiin sisältyy lähtö- ja saapumisaikoihin liittyviä korjaustoimenpiteitä, joita ovat vuokrasopimukset neljällä kyseisistä reiteistä sekä erityiset tuottojen ositussopimukset ("syöttöliikennesopimukset"), interline-sopimukset ("lippujen yhdisteltävyys") ja kanta-asiakasohjelmat kaikilla reiteillä. Esitettyjen sitoumusten on tarkoitus olla voimassa 10 vuotta.

Kaikki, joille epämuodollinen markkinatesti lähetettiin, vastasivat, ja sopimuspuolille lähetettiin vastauksista ei-luottamukselliset toisinnot. Vastausten johdosta BA, AA ja IB esittivät tarkistetut sitoumukset 26. helmikuuta 2010.

Komissio julkaisi 10. maaliskuuta 2010 *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 27 artiklan 4 kohdan ⁽²⁾ mukaisen ilmoituksen, jossa se tiivisti kilpailuongelmat ja tarkistetut sitoumukset sekä pyysi asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta. Ilmoituksen johdosta saatiin viisi vastausta ensi sijassa muilta lentoyhtiöiltä ja matkailualan järjestöiltä.

⁽¹⁾ Laadittu tietyissä kilpailuasioita koskeissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuudesta 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 2001/462/EY, EHTY 15 ja 16 artiklan mukaisesti (EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21).

⁽²⁾ Kaikki jäljempänä mainitut artikkelit viittaavat asetukseen (EY) N:o 1/2003.

Komissio ilmoitti sopimuspuolille markkinatestin tuloksen, minkä jälkeen sopimuspuolet esittivät uusia sitoumuksia.

Komissio ilmoitti asetuksen (EY) N:o 773/2004 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti 18. toukokuuta 2010 Virgin Atlanticille katsovansa alustavasti, että jos sopimuspuolten sitoumuksista tehtäisiin sitovia asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan mukaisesti, ei olisi riittävästi Euroopan unionin edun mukaista tutkia väitettyä rikkomusta enempää. Virgin Atlantic toimitti lisähuomautuksia 15. kesäkuuta 2010.

Kesäkuun 25. kesäkuuta 2010 sopimuspuolet tekivät uuden muutoksen aikaisemmin esitettyihin sitoumuksiin ja toimittivat sen komissiolle.

Komissio on nyt tullut lopullisten sitoumusten perusteella siihen tulokseen, että menettely olisi päätettävä, sanotun kuitenkin vaikuttamatta 9 artiklan 2 kohdan soveltamiseen.

Sopimuspuolet ovat ilmoittaneet komissiolle voineensa tutustua riittävästi tietoihin, jotka se on katsonut tarpeellisiksi tehdäkseen sitoumusehdotuksen komission havaitsemien kilpailuongelmien poistamiseksi.

Sopimuspuolet tai kolmannet osapuolet eivät ole esittäneet asiasta lisätiedusteluja tai huomautuksia kuulemismenettelystä vastaavalle neuvonantajalle.

Edellä olevan perusteella ja ottaen huomioon, että päätöstä kantelun hyväksymisestä tai hylkäämisestä ei ole vielä tehty, katson, että tässä asiassa on noudatettu oikeutta tulla kuulluksi.

Brysselissä 12 päivänä heinäkuuta 2010.

Michael ALBERS

**Tiivistelmä komission päätöksestä,
annettu 14 päivänä heinäkuuta 2010,**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä

(Asia COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))

(tiedoksiannettu numerolla K(2010) 4738)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/C 278/09)

Komissio antoi 14 päivänä heinäkuuta 2010 päätöksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan mukaisesta menettelystä. Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 ⁽¹⁾ 30 artiklan säännösten mukaisesti komissio julkaisee osapuolten nimet ja päätöksen olennaisen sisällön. Se ottaa huomioon yritysten oikeutetut edut sen suhteen, ettei niiden liikesalaisuuksia paljasteta.

(1) Asia koskee yritysten British Airways Plc, jäljempänä 'BA', American Airlines Inc., jäljempänä 'AA', ja Iberia Líneas Aéreas de España S.A., jäljempänä 'IB', tuottojen ositusta varten tekemiä sopimuksia sellaisen yhteisyrityksen perustamiseksi, joka kattaa niiden kaiken matkustajalentoliikennepalvelut Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisillä lentoreiteillä, jäljempänä 'Atlantin ylittävät lennot'. Sopimuksissa määrätään sopimuspuolten laajasta Atlantin ylittäviin lentoihin liittyvästä yhteistyöstä esimerkiksi hinnoittelun, kapasiteetin ja aikataulujen koordinoinnin sekä tuottojen osituksen osalta.

1. Alustavasti esitetyt kilpailuongelmat

(2) Komissio aloitti 8 päivänä huhtikuuta 2009 BA:ta, AA:ta ja IB:tä koskevan menettelyn asetuksen (EY) N:o 773/2004 ⁽²⁾ 2 artiklan mukaisesti tarkoituksenaan tehdä asiassa asetuksen (EY) N:o 1/2003 III luvun mukainen päätös.

(3) Komissio katsoi alustavasti asetuksen (EY) N:o 1/2003 27 artiklassa ja asetuksen (EY) N:o 773/2004 10 artiklassa tarkoitetussa väitetiedoksiannossa, jonka se antoi 29 päivänä syyskuuta 2009, että mainitut sopimukset rajoittaisivat kilpailua tietyillä Atlantin ylittävillä lennoilla. Komissio tarkasteli sopimuspuolten vastauksia väitetiedoksiantoon sekä muita uusia tietoja ja pysyi alustavassa kannassaan, jonka mukaan kuuteen Atlantin ylittävään reittiin liittyy kilpailuongelmia. Nämä reitit ovat Lontoo–Dallas (premium-markkinat ⁽³⁾) ja muut markkinat ⁽⁴⁾, Lontoo–Boston (premium-markkinat ja muut markkinat), Lontoo–Miami (premium-markkinat ja muut markkinat), Lontoo–Chicago (premium-markkinat), Lontoo–New York (premium-markkinat) ja Madrid–Miami (premium-markkinat).

(4) Komissio katsoi alustavasti, että sopimuspuolten välisen kilpailun rajoittaminen edellä mainituilla reiteillä aiheuttaisi tosiasiallisia tai mahdollisia kilpailunrajoituksia. Sopimuspuolten asema näillä reiteillä oli erityisen vahva ja kyseisille markkinoille pääsyyllä ja markkinoiden laajentamiselle oli suuria esteitä. Näitä olivat lähtö- ja saapumisaikojen vähyys Lontoon Heathrow'n ja Gatwickin ja New Yorkin Newar-kin ja JFK:n lentoasemilla vilkkaimpaan matkustusaikaan, sopimuspuolten lentovuorotihydestä saama etu, rajalliset mahdollisuudet jatkoyhteyksiin sekä kanta-asiakasohjelmista, yrityssopimuksista ja markkinoinnista aiheutuva vahva asema. Sopimukset lopettaisivat kilpailun BA:n, AA:n ja IB:n välillä eivätkä kilpailijat pystyisi saamaan aikaan vastaavanlaista kilpailua kyseisillä reiteillä.

(5) Lisäksi komissio katsoi alustavasti, että kilpailu estyisi todennäköisesti myös siksi, että sopimuspuolten ja kolmansien osapuolten välinen kilpailu olisi rajallista. Sopimukset estäisivät kilpailua Lontoo–Chicago ja Lontoo–Miami -reiteillä tosiasiallisesti tai mahdollisesti, sillä sopimuspuolet rajoittaisivat kilpailijoidensa pääsyä jatkolennoille, jotka ovat näillä Atlantin ylittävillä reiteillä ratkaisevan tärkeitä.

2. Sitoumuksia koskeva päätös

(6) BA, AA ja IB tarjosivat sitoumuksia ratkaisuksi komission alustavasti esittämiin kilpailuongelmiin.

(7) Komissio julkaisi 10 päivänä maaliskuuta 2010 Euroopan unionin virallisessa lehdessä asetuksen (EY) N:o 1/2003 27 artiklan 4 kohdan mukaisen tiedonannon, jossa se esitteli lyhyesti havaitsemansa ongelmat ja esitetyt sitoumukset ja kehotti asianomaisia kolmansia osapuolia esittämään sitoumuksia koskevat huomautuksensa. Komissio ilmoitti 15 päivänä huhtikuuta 2010 sopimuspuolille kolmansien osapuolten huomautuksista. Sopimuspuolet

⁽¹⁾ EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 123, 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Matkustajalentoliikennepalvelut kaikissa matkustus- ja hintaluokissa lukuun ottamatta rajoitetun säästöluokan liikennettä (eli ainakin ensimmäisessä luokassa ja business-luokassa).

⁽⁴⁾ Matkustajalentoliikennepalvelut rajoitetussa säästöluokassa.

- esittivät 12 päivänä toukokuuta 2010, sekä myöhemmin 25 päivänä kesäkuuta 2010, muutetut sitoumukset, joita oli tarkistettu kolmansien osapuolten huomautusten perusteella.
- (8) Komissio teki 14 päivänä heinäkuuta 2010 tekemällään päätöksellä näistä sitoumuksista BA:ta, AA:ta ja IB:tä sitovia asetuksen (EY) N:o 1/2003 9 artiklan mukaisesti. Tärkeimmät sitoumukset ovat lyhyesti seuraavat:
- (9) Ensinnäkin sopimuspuolet ehdottivat, että ne asettavat Lontoossa käyttöön lähtö- ja saapumisaikoja kilpailijan valinnan mukaan joko Heathrow'n tai Gatwickin lentoasemalla siten, että kilpailijat voivat lisätä palveluihinsa enintään 21 non-stop-vuoroa viikossa Lontoon ja New Yorkin välillä, 14 Lontoon ja Bostonin välillä, 7 Lontoon ja Dallasin välillä ja 7 Lontoon ja Miamin välillä. Lisäksi sopimuspuolet tarjoutuivat antamaan Lontoon ja New Yorkin välisellä reitillä kilpailijalle näitä vastaavat liikenneluvat New Yorkin JFK:n lentoasemalla.
- (10) Toiseksi sopimuspuolet tarjoutuivat tekemään kilpailijoiden kanssa sopimuksia lippujen yhdisteltävyydestä kyseisillä reiteillä. Sopimusten ansiosta liikenteenharjoittajat ja matkatoimistot voivat tarjota meno-paluulennon siten, että liikenteenharjoittaja liikennöi Atlantin ylittävän non-stop-lennon toiseen suuntaan ja sopimuspuolet non-stop-lennon toiseen suuntaan.
- (11) Kolmanneksi sopimuspuolet tarjoutuivat tekemään kilpailijoiden kanssa erityisiä tuottojen ositusta koskevia sopimuksia kyseisillä reiteillä. Sopimusten ansiosta liikenteenharjoittajat voivat saada sopimuspuolilta edullisin ehdoin oikeuden kuljettaa jatkolentomatkustajia sopimuspuolten lennoilla lyhyillä lentoreiteillä Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa (sekä eräissä muissa maissa) hoitaakseen omien Atlantin ylittävien lentojensa syöttöliikennettä kyseisillä reiteillä.
- (12) Neljänneksi sopimuspuolet tarjoutuivat avaamaan kanta-asiakasohjelmansa kyseisillä reiteillä kilpailijalle, joka aloittaa tai laajentaa palveluja reitillä ja jolla ei ole itsellään vastaavaa ohjelmaa.
- (13) Viidenneksi sopimuspuolet lupautuivat toimittamaan komissiolle säännöllisesti tietoja yhteistyöstään.
- (14) Päätöksessä todetaan, että BA:ta, AA:ta ja IB:tä sitovien sitoumusten ansiosta komission toimenpiteisiin ei ole enää perusteita. Päätös on sitova kaikkiaan kymmenen vuoden ajan sen tekemisestä.
- (15) Kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevä neuvoa-antava komitea antoi myönteisen lausunnon 9 päivänä heinäkuuta 2010. Kuulemismenettelyistä vastaava neuvonantaja antoi loppukertomuksensa 12 päivänä heinäkuuta 2010.
-

Kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan nimittäminen

(2010/C 278/10)

Syyskuun 8 päivänä 2010 komissio nimitti Wouter WILS kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan virkaan tietyissä kilpailuasioita koskevissa menettelyissä kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan toimivaltuuksista 23 päivänä toukokuuta 2001 tehdyn komission päätöksen 1 artiklan mukaisesti (EYVL L 162, 19.6.2001, s. 21).

JÄSENVALTIOIDEN TIEDOTTEET

Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 17 artiklan 5 kohdan mukainen komission ilmoitus

Tarjouspyyntö säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisesta julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/C 278/11)

Jäsenvaltio	Ranska
Reitti	Aurillac–Pariisi (Orly)
Sopimuksen kesto	1 päivänä kesäkuuta 2011–31 päivästä toukokuuta 2015
Hakemusten ja tarjousten jättämisen määräaika	— hakemukset (1. vaihe): 29 päivänä marraskuuta 2010 (klo 17.30 paikallista aikaa) — tarjoukset (2. vaihe): 10 päivänä tammikuuta 2011 (klo 17.30 paikallista aikaa)
Osoite, jossa tarjouspyynnön teksti ja mahdolliset tarjouskilpailuun ja julkisen palvelun velvoitteeseen liittyvät merkitykselliset tiedot ja/tai asiakirjat ovat saatavilla	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tfn +33 0471462249 Fax +33 0471465982 Sähköposti: servicetransports@cg15.fr

V

(Ilmoitukset)

HALLINNOLLISET MENETTELYT

EUROOPAN KOMISSIO

EHDOTUSPYYNTÖ – EACEA/32/10

Tempus IV – korkeakoulutuksen uudistaminen korkeakoulujen kansainvälisellä yhteistyöllä

(2010/C 278/12)

1. Tavoitteet ja Kuvaus

Tempus-ohjelman neljäs vaihe kattaa vuodet 2007–2013.

Ohjelman yleisenä tavoitteena on edesauttaa osaltaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja niiden läheisyydessä sijaitsevien kumppanuusmaiden yhteistyötä korkeakoulutuksen alalla. Ohjelmalla edistetään erityisesti kumppanuusmaiden vapaaehtoista lähentymistä EU:n korkeakoulutuksen kehityslinjoihin, jotka pohjautuvat Eurooppa 2020 -strategiaan, Eurooppalaisen koulutusyhteistyön strategiaan puitteisiin (ET 2020) ja Bolognan prosessiin.

Tämän ehdotuspyynnön tarkoituksena on edistää monenvälistä yhteistyötä EU:n jäsenvaltioiden ja kumppanuusmaiden korkeakoulujen, viranomaisten ja organisaatioiden välillä keskittyen korkeakoulutuksen uudistukseen ja nykyaikaistamiseen.

Euroopan komission (jäljempänä komissio) myöntämin valtuuksin toimiva koulutuksen, audiovisuaalialan ja kulttuurin toimeenpanovirasto (jäljempänä virasto) vastaa tämän ehdotuspyynnön hallinnoinnista.

2. Tukikelpoiset hakijat

Avustuksen saannin edellytyksenä on, että hakija on oikeushenkilö, joka on ollut laillisesti sijoittautuneena yli viiden vuoden ajan EU:n jäsenvaltiossa tai Tempus-ohjelman kumppanuusmaassa.

Yhteishankkeisiin osallistuvien hakijoiden on oltava valtion tunnustamia julkisia tai yksityisiä korkeakouluja tai yhdistyksiä, organisaatioita tai korkeakouluverkostoja, joiden tehtävänä on korkeakoulutuksen edistäminen, parantaminen ja uudistaminen.

Rakennehankkeisiin osallistuvien hakijoiden on oltava oikeushenkilöitä, kuten edellä on määrätty yhteishankkeiden yhteydessä, tai kansallisia tai kansainvälisiä rehtoreiden tai opettajien järjestöjä tai opiskelijajärjestöjä.

Tempus-ohjelmaan voivat yhteistyökumppanien / yhteisedunsaajien ominaisuudessa osallistua korkeakoulujen lisäksi myös muut kuin akateemiset laitokset ja järjestöt, kuten esimerkiksi kansalaisjärjestöt, liike- ja teollisuusyritykset sekä eri viranomaiset.

Näiden laitosten ja organisaatioiden on sijoittava jossakin seuraavista neljästä tukikelpoisten maiden ryhmästä:

— Euroopan unionin 27 jäsenvaltiota,

— Neljä Länsi-Balkanin alueen maata: Albania, Bosnia ja Hertsegovina, Montenegro ja Serbia, sekä Kosovo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Yhdistyneiden kansakuntien alaisuudessa 10 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1244/99 mukaisesti.

- 17 Euroopan unionin idän- ja eteläpuoleista naapurimaata: Algeria, Egypti, Israel, Jordania, Libanon, Libya, Marokko, Palestiinan miehitetty alue, Syyria, Tunisia, Armenia, Azerbaidžan, Valko-Venäjä, Georgia, Moldova, Venäjän federaatio ja Ukraina,
- Viisi Keski-Aasian tasavaltaa: Kazakstan, Kirgisia, Tadžikistan, Turkmenistan ja Uzbekistan.

3. Tukikelpoiset toimet ja hankkeiden kesto

Kaksi tärkeintä yhteistyömuotoa tässä Tempus-ohjelman ehdotuspyynnössä ovat seuraavat:

- Yhteishankkeet ovat ”alhaalta ylöspäin” suuntautuvia hankkeita, joilla pyritään korkeakoulujen nykyaikaistamiseen ja uudistamiseen. Yhteishankkeiden tavoitteena on tietojen ja taitojen siirto EU:n ja kumppanuusmaiden korkeakoulujen, organisaatioiden ja laitosten välillä sekä mahdollisesti kumppanuusmaiden laitosten välillä.
- Rakennehankkeet ovat hankkeita, joilla pyritään kehittämään ja uudistamaan korkea-asteen koulutusjärjestelmiä kumppanuusmaissa, parantamaan niiden laatua ja tarkoituksenmukaisuutta sekä edistämään niiden vapaaehtoista lähentymistä EU:ssa tapahtuvaan kehitykseen. Rakennehankkeet ovat erityistoimia, joilla tuetaan korkea-asteen koulutusjärjestelmien rakenneuudistusta ja strategisen toimintakehityksen kehittämistä kansallisesti.

Tässä ehdotuspyynnössä kansalliset ja monikansalliset hankkeet voidaan rahoittaa seuraavin ehdoin:

Kansallisissa hankkeissa on noudatettava kansallisia prioriteetteja, jotka vahvistetaan EU-edustustojen ja kumppanuusmaiden toimivaltaisten viranomaisten tiiviissä yhteistyössä.

- Kansallisissa hankkeissa hakemusten jättämisestä vastaavat korkeakoulujen ryhmittymät, joissa on oltava mukana:
 - vähintään kolme korkeakoulua kumppanuusmaasta (Montenegron ja Kosovon osalta riittää yksi korkeakoulu, johtuen näiden maiden korkeakoulusektorin pienuudesta).
 - vähintään kolme korkeakoulua kolmesta EU:n eri jäsenvaltiosta.

Monikansallisissa hankkeissa on noudatettava joko alueellisia prioriteetteja, jotka perustuvat EU:n ja sen kumppanuusmaiden alueiden väliseen yhteistyöpolitiikkaan, sellaisena kuin se määritellään EU:n naapurimaita ⁽¹⁾, EU:hun liittymistä valmistelevia maita ⁽²⁾ sekä Keski-Aasian maita ⁽³⁾ koskevilla komission strategia-asiakirjoissa, ja ovat yhteisiä kaikille saman alueen kumppanuusmaille, tai kaikille hankkeisiin osallistuville kumppanuusmaille yhteisiä kansallisia prioriteetteja.

- Monikansallisissa hankkeissa hakemusten jättämisestä vastaavat korkeakoulujen ryhmittymät, joissa on oltava mukana:
 - vähintään kaksi korkeakoulua kustakin hakemukseen osallistuvasta kumppanuusmaasta (joita on oltava vähintään kaksi) (Kosovon ja Montenegron osalta riittää yksi korkeakoulu kummastakin).
 - vähintään kolme korkeakoulua kolmesta EU:n eri jäsenvaltiosta.

Rakennehankkeisiin liittyy yksi lisäehto: kumppanuusmaassa/maissa toimivien korkea-asteen koulutuksesta vastaavan/vastaavien ministeriön/ministeriöiden on osallistuttava hankkeisiin yhteistyökumppaneina.

Hankkeiden enimmäiskesto on 24 tai 36 kuukautta. Kustannusten tukikelpoisuusalkaa alkaa 15 päivänä lokakuuta 2011.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1638/2006, annettu 24 päivänä lokakuuta 2006, eurooppalaista naapurisuuden ja kumppanuuden välinettä koskevista yleisistä määräyksistä http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf eurooppalainen naapurisuuden ja kumppanuuden väline ENPI; alueiden välinen yhteistyöohjelma, strategia-asiakirja 2007–2013 sekä maaohjelma 2007–2010 http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1085/2006, annettu 17 päivänä heinäkuuta 2006, liittymistä valmistelevasta tukivälineestä (IPA) http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf; liittymistä valmisteleva tukiväline (IPA), monivuotiset suuntaa-antavat suunnitteluasiakirjat (MIPD) 2008–2010, monet edunsaajat; MIPD (2008–2010), viite C(2008) 3585, 17 päivänä heinäkuuta 2008 http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ EU ja Keski-Aasia: uutta kumppanuutta koskeva EU:n strategia; EU:n neuvosto, 31 päivänä toukokuuta 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Myöntämisperusteet

Ulkoiset ja riippumattomat asiantuntijat arvioivat yhteishankkeita ja rakennehankkeita koskevat, vaatimukset täyttävät hakemukset seuraavien perusteiden mukaisesti:

- Hankkeen tavoitteiden selkeys ja yhdenmukaisuus; tavoitteiden merkityksellisyys kumppanuusmaiden korkeakoululaitosten tai -järjestelmien korkeakoulutus uudistuksen kannalta (Eurooppa 2020 -strategia, Eurooppalaisen koulutusyhteistyön strategiset puitteet (ET 2020) ja Bolognan prosessi), hankkeen toteutukseen näytettävä vaikutus näihin uudistuksiin (25 % kokonaispistemäärästä),
- Kumppanuuden laatu: työohjelmien kaikkien osa-alueiden toteuttamisessa tarvittava osaaminen, tunnustettu asiantuntemus ja pätevyys, asianmukainen tehtävien jako, tehokas viestintä ja yhteistyö (20 % kokonaispistemäärästä),
- Projektin sisällön ja sovellettavien menetelmien laatu, sisältäen muun muassa seuraavaa: hankkeiden tulosten ja niihin liittyvien toimien tarkoituksenmukaisuus suhteessa hankkeiden päämääriin ja erityistavoitteisiin, osoitettu johdonmukainen ja kestävä suunnittelukapasiteetti ("Logical framework matrix" sekä työsuunnitelma), ennakoitu laadunvalvonta, hankkeiden seuranta ja hallinnointi (indikaattorit ja vertailuarvot) (25 % kokonaispistemäärästä),
- Hankkeen kestävyys tai sen vaikutus koulutuslaitoksiin, kohderyhmiin ja/tai korkeasteen koulutusjärjestelmiin, mukaan lukien toimenpiteiden ja hankkeen tulosten levittäminen ja hyödyntäminen (15 % kokonaispistemäärästä),
- Talousarvio ja kustannustehokkuus, mukaan lukien henkilöstösuunnittelu, jossa noudatetaan päiväkohtaisia palkkaviitearvoja, tarkoituksenmukaiset välinehankinnat, liikkuvuusjaksojen tehokas hyödyntäminen, kustannusarvion oikeudenmukainen jakautuminen sekä hankkeen toteuttamiskelpoisuus määritellyllä kustannusarviolla (15 % kokonaispistemäärästä).

5. Talousarvio ja tuen suuruus

Tähän ehdotuspyyntöön liittyvien hankkeiden tukemiseen varatun ohjeellisen talousarvion suuruus on 48,7 miljoonaa EUR.

Euroopan Unionin rahoitusosuus voi olla enintään 90 prosenttia tukikelpoisista kokonaiskustannuksista. Siten tarvitaan omarahoitusta, jonka suuruus on vähintään 10 prosenttia tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.

Yhteishankkeisiin ja rakennehankkeisiin myönnettävien avustusten vähimmäismäärä on 500 000 EUR ja enimmäismäärä 1 500 000 EUR. Kosovon ja Montenegron osalta kansallisiin hankkeisiin (kumpikin hanke-tyyppi) myönnettävien avustusten vähimmäismäärä on 300 000 EUR.

6. Ehdotusten jättäminen ja hakuaika

Tukihakemukset on laadittava englanniksi, ranskaksi tai saksaksi käyttäen tähän tarkoitukseen varattua sähköistä lomaketta, joka on saatavilla viraston verkkosivustolta osoitteesta <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Yhteishankkeita ja rakennehankkeita koskevat asianmukaisesti täytetyt sähköiset hakemukset on toimitettava viimeistään 15 päivänä helmikuuta 2011 klo 12.00 Brysselin aikaa.

Sähköistä hakemusta pidetään alkuperäisenä hakemuksena. Kuitenkin sekä hakijoiden että viraston oikeuksien suojelemiseksi ja vaadittujen lisätietojen antamiseksi sähköisestä lomakkeesta otettu täydellinen paperikopio sekä lisäasiakirjat (katso hakuohjeet) on lähetettävä virastolle postitse viimeistään 15 päivänä helmikuuta 2011 (postileiman päiväys) seuraavaan osoitteeseen:

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

Faksilla tai sähköpostilla lähetettyjä hakemuksia ei hyväksytä.

7. Lisätietoja

Hakemuksissa on noudatettava ehdotuspyynnön EACEA/32/10 hakuohjeita. Hakemus on laadittava sitä varten tarkoitettulle lomakkeelle ja sen on sisällettävä kaikki tarvittavat liitteet. Kyseiset asiakirjat ovat saatavilla Internetissä seuraavasta osoitteesta:

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

Kiinnostuksenilmaisupyyntö ESPON 2013 -ohjelmaan

(2010/C 278/13)

ESPON 2013 -ohjelmassa käynnistyy 23 päivänä marraskuuta 2010 tietämystukijärjestelmää (Knowledge Support System — KSS) koskeva kiinnostuksenilmaisupyyntö.

Lisätietoja asiasta löytyy sivustolta <http://www.espon.eu>

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

EUROOPAN KOMISSIO

Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä

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

Yksinkertaistettuun menettelyyn mahdollisesti soveltuva asia

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/C 278/14)

1. Komissio vastaanotti 1 päivänä lokakuuta 2010 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ⁽¹⁾ 4 artiklan mukaisen ilmoituksen sen käsiteltäväksi asetuksen 4 artiklan 5 kohdan nojalla siirretystä ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla ranskalainen yritys Alstom Holdings (Alstom) ja Venäjän rautatieyhtiö (RZD) sekä kyproslaiset yritykset Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited ja Mafrido Trading Limited (yhdessä ”kyproslaiset yritykset”) hankkivat sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun yhteisen määräysvallan venäläisessä yrityksessä CJSC Transmashholding (TMH) ostamalla osakkeita.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

- Alstom: yritysryhmä, joka toimii maailmanlaajuisesti pääasiassa voimantuotannon, sähkönsiirron ja rai-deliikenteen laitteistojen valmistuksen ja palveluiden tarjonnan alalla,
- RZD: valtion omistama rautatieyhtiö ja raideliikenteen hoitaja Venäjällä ja eräissä IVY-maissa,
- kyproslaiset yritykset: sijoitusyhtiöitä, joiden toiminta rajoittuu TMH:n osakkeiden epäsuoraan omistuk-seen,
- TMH: vetureita ja rautatiekalustoa valmistava yritys, joka toimii pääasiassa Venäjällä ja joissakin ETA-maissa.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua EY:n sulau-tuma-asetuksen soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin. Asia soveltuu mahdollisesti käsiteltäväksi menettelyssä, joka on esitetty komission tiedonannossa yksinkertaiste-tusta menettelystä tiettyjen keskittymien käsittelemiseksi neuvoston EY:n sulautuma-asetuksen ⁽²⁾ nojalla.

4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää komissiolle faksilla (+32 22964301), sähköpostitse osoitteeseen COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu tai postitse viitteellä COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH seu-raavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio
Kilpailun PO (DG COMP)
Merger Registry
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1 (”EY:n sulautuma-asetus”).

⁽²⁾ EUVL C 56, 5.3.2005, s. 32 (”tiedonanto yksinkertaistetusta menettelystä”).

MUUT SÄÄDÖKSET

EUROOPAN KOMISSIO

Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti

(2010/C 278/15)

Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 ⁽¹⁾ 33 artiklan mukaisesti perinteisen merkinnän hyväksymishakemus julkaistaan *Euroopan unionin virallisen lehden* C-sarjassa, jotta kolmannet osapuolet olisivat tietoisia hakemuksen olemassaolosta ja jotta niillä olisi mahdollisuus vastustaa hyväksyntää ja perinteiselle merkinnälle haettua suojaa.

PERINTEISEN MERKINNÄN HYVÄKSYMISHAKEMUKSEN JULKAISEMINEN KOMISSION ASETUKSEN (EY) N:o 607/2009 33 ARTIKLAN MUKAISESTI

Hakemuksen vastaanottopäivä 22.6.2010

Sivujen lukumäärä 18

Hakemuksen kieli englantia

Tiedostonumero TDT-US-N0023

Hakija:

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

Nimitys: SUR LIE

— Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 118 u artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen perinteinen merkintä

Kieli:

— Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 31 artiklan 1 kohdan b alakohta

Luettelo asianomaisista suojatuista alkuperänimityksistä ja maantieteellisistä merkinnöistä:

— Suojatut alkuperänimitykset

Rypäletuotteiden luokat:

— Viini, kuohuviini (neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liite XI b)

Määritelmä:

— Viinin vanhentamiskäytäntö, jossa viiniä kypsytetään pääkäymisen jälkeen sakan päällä.

⁽¹⁾ EUVL L 193, 24.7.2009, s. 60.

Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti

(2010/C 278/16)

Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 ⁽¹⁾ 33 artiklan mukaisesti perinteisen merkinnän hyväksymishakemus julkaistaan *Euroopan unionin virallisen lehden* C-sarjassa, jotta kolmannet osapuolet olisivat tietoisia hakemuksen olemassaolosta ja jotta niillä olisi mahdollisuus vastustaa hyväksyntää ja perinteiselle merkinnälle haettua suojaa.

PERINTEISEN MERKINNÄN HYVÄKSYMISHAKEMUKSEN JULKAISEMINEN KOMISSION ASETUKSEN (EY) N:o 607/2009 33 ARTIKLAN MUKAISESTI

Hakemuksen vastaanottopäivä 22.6.2010

Sivujen lukumäärä 16

Hakemuksen kieli englanti

Tiedostonumero TDT-US-N0024

Hakija: 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

Nimitys: TAWNY

— Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 118 u artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen perinteinen merkintä

Kieli:

— Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 31 artiklan 1 kohdan b alakohta

Luettelo asianomaisista suojatuista alkuperänimityksistä ja maantieteellisistä merkinnöistä:

— Suojatut alkuperänimitykset

Rypäletuotteiden luokat:

— Väkevä viini (neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liite XI b)

Määritelmä:

— Ilmaisui ”Tawny” kuvaa yhdysvaltalaisen väkevän viinin tyyppiä, jota vanhennetaan ennen pullotusta. Pullotettaessa viinissä on kullanpunainen tai kellanruskea (tawny) vivahde. Viinien tulisi kuvastaa varovaisesta vanhentamisesta johtuvia ominaisuuksia ja olla luonteeltaan mieluummin ”kehittyneen” hedelmäisiä kuin ”tuoreen” hedelmäisiä. Monissa on kuitenkin tuoretta, hyvin kehittyntä hedelmäisyyttä, joka on ominaista nuorille viineille. Viiniä sekoitetaan yleensä useista vuosikerroista, ja se voidaan kypsyttää tammiaistioissa. Se saavuttaa optimaalisen iän ennen myyntiä. Väkevöimiseen on käytettävä rypäleвиinaa.

⁽¹⁾ EUVL L 193, 24.7.2009, s. 60.

Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti

(2010/C 278/17)

Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 ⁽¹⁾ 33 artiklan mukaisesti perinteisen merkinnän hyväksymishakemus julkaistaan *Euroopan unionin virallisen lehden* C-sarjassa, jotta kolmannet osapuolet olisivat tietoisia hakemuksen olemassaolosta ja jotta niillä olisi mahdollisuus vastustaa hyväksyntää ja perinteiselle merkinnälle haettua suojaa.

PERINTEISEN MERKINNÄN HYVÄKSYMISHAKEMUKSEN JULKAISEMINEN KOMISSIION ASETUKSEN (EY) N:o 607/2009 33 ARTIKLAN MUKAISESTI

Hakemuksen vastaanottopäivä 22.6.2010

Sivujen lukumäärä 16

Hakemuksen kieli englanti

Tiedostonumero TDT-US-N0025

Hakija: 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

Nimitys: VINTAGE

— Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 118 u artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen perinteinen merkintä

Kieli:

— Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 31 artiklan 1 kohdan b alakohta

Luettelo asianomaisista suojatuista alkuperänimityksistä ja maantieteellisistä merkinnöistä:

— Suojatut alkuperänimitykset

Rypäletuotteiden luokat:

— Viini, väkevä viini (neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liite XI b)

Määritelmä:

— Ilmaisuihin "Vintage" joko yksin tai ilmaisun "Vintage Character" kaltaisessa ilmaisussa kuvaa yhdysvaltalaisista viinistä, joka on valmistettu 85-prosenttisesti yhden satovuoden rypäleistä ja johon on merkitty kyseinen satovuosi. Tämän kaltaisessa yhdysvaltalaisessa väkevässä viinissä on yleensä myös ominaisuuksia, jotka johtuvat pitkästä pullokypsennyksestä, ja se on yleensä värikylläinen, täyteläinen ja pehmeä. Tällaiset yhdysvaltalaiset väkevät viinit yleensä paranevat vanhetessaan tai kellarissa. Väkevöimiseen on käytettävä rypäleviinaa.

⁽¹⁾ EUVL L 193, 24.7.2009, s. 60.

**Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY)
N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti**

(2010/C 278/18)

Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 ⁽¹⁾ 33 artiklan mukaisesti perinteisen merkinnän hyväksymishakemus julkaistaan *Euroopan unionin virallisen lehden* C-sarjassa, jotta kolmannet osapuolet olisivat tietoisia hakemuksen olemassaolosta ja jotta niillä olisi mahdollisuus vastustaa hyväksyntää ja perinteiselle merkinnälle haettua suojaa.

**PERINTEISEN MERKINNÄN HYVÄKSYMISHAKEMUKSEN JULKAISEMINEN KOMISSIION ASETUKSEN (EY)
N:o 607/2009 33 ARTIKLAN MUKAISESTI**

Hakemuksen vastaanottopäivä 22.6.2010

Sivujen lukumäärä 15

Hakemuksen kieli englanti

Tiedostonumero TDT-US-N0026

Hakija: 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

Nimitys: VINTAGE CHARACTER

— Asetuksen (EY) N:o 1234/2007 118 u artiklan 1 kohdan b alakohdan mukainen perinteinen merkintä

Kieli:

— Komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 31 artiklan 1 kohdan b alakohta

Luettelo asianomaisista suojatuista alkuperänimityksistä ja maantieteellisistä merkinnöistä:

— Suojatut alkuperänimitykset

Rypäletuotteiden luokat:

— Viini, väkevä viini (neuvoston asetuksen (EY) N:o 1234/2007 liite XI b)

Määritelmä:

— Ilmaisui "Vintage" joko yksin tai ilmaisun "Vintage Character" kaltaisessa ilmaisussa kuvaa yhdysvaltalaisista viiniä, joka on valmistettu 85-prosenttisesti yhden satovuoden rypäleistä ja johon on merkitty kyseinen satovuosi. Tämän kaltaisessa yhdysvaltalaisessa väkevässä viinissä on yleensä myös ominaisuuksia, jotka johtuvat pitkästä pullokypsennyksestä, ja se on yleensä värikylläinen, täyteläinen ja pehmeä. Tällaiset yhdysvaltalaiset väkevät viinit yleensä paranevat vanhetessaan tai kellarissa. Väkevöimiseen on käytettävä rypäleviinaa.

⁽¹⁾ EUVL L 193, 24.7.2009, s. 60.

VALTIONTUKI – ITALIAN TASAVALTA**Valtiontuki C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl****Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2010/C 278/19)

Komissio on ilmoittanut 20 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Italian tasavallalle päätöksestään aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua toimenpidettä.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa toimenpiteestä, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

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

Huomautukset toimitetaan Italian tasavallalle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

I MENETTELY

Italian viranomaiset ilmoittivat 26. toukokuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti Trenton maakuntaan rakennettavan (rautatie – maantie) intermodaaliterminaalin rahoittamisesta osin julkisin varoin.

II KUVAAUS TOIMENPITEESTÄ, JOTA KOSKEVAN MENETTELYN KOMISSIO ALOITTAÄ

Ilmoitettu toimenpide koskee intermodaaliterminaalin rakentamista Lavisin teollisuusalueelle osittain julkisin varoin. Intermodaaliterminaalia on tarkoitus käyttää pääasiassa nestemäisten polttoaineiden rautatiekuljetuksiin. Toimenpiteellä pyritään ensisijaisesti tukemaan rautateiden rahtiliikennettä Trenton maakunnassa luomalla riittävä rautatieverkosto. Lisäksi toimenpiteellä pyritään turvaamaan ympäristöhyödyt, jotka saadaan kuljetusten siirtämisestä maanteiltä rautateille.

Trenton autonominen maakunta, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Lavisin kunta, PO Trasporti Srl ja Firmin Srl ovat tehneet puitesopimuksen, jossa määritellään kunkin sopimuspuolen velvoitteet terminaalin rakentamisen osalta. Rakennustyöt käynnistyivät vuonna 2003, ja terminaali aloitti toimintansa vuonna 2009.

Italian viranomaiset aikovat kattaa osan Firmin Srl:n investointikustannuksista julkisin varoin. Yhtiö toimii moottoriajoneuvojen polttoaineena tai lämmitysjälynä käytettävien nestemäisten

öljytuotteiden jakelumarkkinoilla. Lisäksi yhtiö asentaa ja huoltaa polttoaineiden jakelulaitteita ja -välineitä kolmansille ja avustaa erilaisten lupien ja lisenssien hankinnassa.

III ARVIOINTI

Komissio on päättänyt aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua muodollisen tutkintamenettelyn, joka koskee ilmoitettua toimenpidettä.

Toistaiseksi Italian viranomaiset eivät ole esittäneet riittäviä perusteluja, joiden nojalla voitaisiin katsoa, että kyseisellä tuella on kannustava vaikutus.

Italian viranomaiset esittävät, että rakennustyöt aloitettiin 29. huhtikuuta 2003 ja että Firmin teki hankkeen rahoittamista koskevan hakemuksen ennen töiden alkamista. Lisäksi Italian viranomaiset esittävät, että töiden alkaessa tuensaaja ja viranomaiset olivat jo käyneet keskusteluja mahdollisesta julkisesta rahoituksesta. Italian viranomaiset toteavat myös, että tuensaajan ja pankin tekemissä sopimuksissa investointikustannusten kattamiseksi mainitaan Firminin mahdollisuus saada tukea ja määrätään lainan takaisinmaksumenettelystä siinä tapauksessa, että yhtiölle myönnetään julkista tukea. Koska sopimuksessa ei kuitenkaan selvästi todeta, että maakunta olisi jo etukäteen sitoutunut myöntämään tukea, eikä yksiselitteisesti esitetä, ettei pankki olisi itse asiassa myöntänyt lainaa ilman tukea, komissio ei tässä vaiheessa pidä Italian viranomaisten väitettä tuen kannustavasta vaikutuksesta uskottavana.

Italian viranomaiset eivät myöskään ole toimittaneet riittäviä tietoja, joiden nojalla olisi voitu määrittellä Firminille tosiasiallisesti myönnettävän tuen määrä. Erityisesti komissio ei voi tässä vaiheessa sulkea pois sitä mahdollisuutta, että investointeihin, jotka Rete Ferroviaria Italiana SpA ja maakunta ovat toteuttaneet puitesopimuksen nojalla, sisältyy Firminille myönnettyä tukea. Italian viranomaiset eivät ole kyenneet perustelemaan, että markkinataloussijoittajaperiaatetta voitaisiin soveltaa tässä tapauksessa. Näiden tietojen puuttuessa komissio ei voi arvioida tuen määrää ja intensiteettiä.

KIRJE

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

⁽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.

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:
- a) acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
 - b) sottoscrivere con la Provincia un atto costitutivo di un diritto di superficie sul terreno in questione per la durata di anni 40 senza corresponsione di alcuna indennità;
 - c) convenire ogni anno con la Provincia il volume del traffico sia per il carico/scarico dei carri merce, che per il trasbordo, attraverso area fiscale, dei prodotti petroliferi, applicando una tariffa concordata, annualmente con la stessa Provincia;
 - d) costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
 - i) sala pompe;
 - ii) tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
 - iii) tubazioni, valvole, manichette e quanto necessario per lo scarico dei prodotti petroliferi dalle ferro cisterne sino alla sala pompe e per gestire lo scalo ferroviario;
 - iv) fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
 - v) i necessari impianti di depurazione;
 - vi) impianto antincendio sull'intero scalo;
 - e) in caso di dismissione degli impianti di cui alla convenzione al termine della durata quarantennale del diritto di superficie, ad eseguire a propria cura e spese gli interventi di bonifica o comunque le opere idonee a consentire un utilizzo ed una funzionalità delle aree interessate;
 - f) gestire e mantenere a proprie spese lo scalo per un periodo di 40 anni.
- (11) PO Trasporti Srl ⁽²⁾ possiede il deposito fiscale di cui al precedente punto 4. In base all'accordo quadro, essa si 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:
- a) prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
 - b) prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
 - c) prestito di 1 000 000 EUR contratto il 15 maggio 2008.
- (14) Nel febbraio 2008 la Provincia ha accordato a Firmin un contributo pubblico supplementare di 200 000 EUR come aiuto "de minimis".
- (15) I lavori di costruzione hanno avuto inizio nel 2003 e il terminal è diventato operativo nel 2009. Le autorità italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario.
- (16) Le autorità italiane hanno precisato che i lavori sono cominciati successivamente alla presentazione della domanda di finanziamento di Firmin alla Provincia.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

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

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

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

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

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

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

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

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

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

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

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

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

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

⁽¹²⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 31 gennaio 2001 relativa al caso N 597/00, GU C 102 del 31.3.2001; decisione della Commissione del 14 settembre 2001 relativa al caso N 208/00, GU C 315 del 4.1.2000; decisione della Commissione del 15 novembre 2000 relativa al caso N 755/99, GU C 71 del 3.3.2001; decisione della Commissione dell'11 novembre 2001 relativa al caso N 550/01, GU C 24 del 26.1.2002.

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

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

93 del TFUE come eventuale base giuridica per la valutazione della compatibilità dell'aiuto.

(48) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che "sono compatibili con i Trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti".

(49) La sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (di seguito "le linee guida sugli aiuti alle ferrovie") ⁽¹⁵⁾ fornisce altre indicazioni relative alla compatibilità di aiuti concessi a imprese ferroviarie che sono necessari per il coordinamento dei trasporti. Le linee guida sugli aiuti alle ferrovie si applicano esclusivamente ai finanziamenti pubblici concessi a imprese ferroviarie. Inoltre, secondo le linee guida, gli aiuti concessi per soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti possono assumere solamente le forme stabilite al punto 98 di dette linee guida. Di conseguenza la Commissione ritiene che le linee guida sugli aiuti alle ferrovie non possano applicarsi alla misura in questione.

(50) L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ⁽¹⁶⁾ afferma:

"Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;

b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto."

(51) Nessuno di questi due esempi sembra essere applicabile al caso di specie. Per quanto riguarda il primo esempio, la Commissione osserva che, secondo le informazioni fornite dalle autorità Italiane, Firmin non deve sostenere nessuna spesa relativa all'infrastruttura che sembra essere finanziata interamente da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia. Il secondo esempio si riferisce unicamente alla ricerca e sviluppo.

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

- (57) La Commissione deve stabilire se l'aiuto a Firmin ha un effetto di incentivazione, cioè se Firmin non avrebbe realizzato la misura in mancanza di aiuto⁽¹⁹⁾. L'aiuto deve indurre il beneficiario a cambiare il suo comportamento in modo tale da raggiungere l'obiettivo. La Commissione ritiene che questa condizione non sia rispettata quando gli aiuti non sono necessari perché il beneficiario realizzerebbe l'obiettivo anche in assenza di aiuto.

- (58) La domanda di finanziamento pubblico, ai sensi della legge provinciale n. 6/1999 della Provincia autonoma di Trento,

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

- (59) La Commissione deve valutare se il comportamento di Firmin sia stato influenzato dalla prospettiva di ricevere l'aiuto. In altre parole, deve essere dimostrato che Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento in mancanza di tale aiuto.

- (60) Le autorità Italiane sostengono che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico.

- (61) Le autorità Italiane affermano inoltre che i contratti di prestito bancario menzionano la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico. Tuttavia, tale menzione nel contratto di prestito non fornisce indicazioni chiare riguardo all'impegno preventivamente assunto dalla Provincia di concedere tale aiuto né costituisce una disposizione esplicita attestante che la banca non avrebbe effettivamente concesso il prestito in mancanza dell'aiuto. La Commissione ritiene che questo argomento non sia di per sé sufficiente a giustificare le aspettative legittime relative alla concessione dell'aiuto.

- (62) La Commissione rileva altresì che, in base ai documenti allegati alla notifica, le norme di applicazione sono state adottate solamente nell'ottobre 2003, cioè dopo che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento pubblico. Poiché il settore dei trasporti era esplicitamente escluso dal campo di applicazione della legge originale, la Commissione dubita in questa fase che, al momento della presentazione della domanda, Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento anche in mancanza di aiuto.

- (63) Pertanto in questa fase la Commissione dubita circa l'effetto di incentivazione dell'aiuto.

Proporzionalità dell'aiuto

- (64) È costante prassi decisionale della Commissione considerare che, per essere proporzionati, gli aiuti di Stato per i terminal intermodali non devono avere un'intensità superiore al 50 %⁽²⁰⁾.

- (65) Nel caso di specie, le autorità Italiane affermano che l'intensità di aiuto è del 30 % (si veda il punto 2.6).

- (66) Le autorità Italiane, tuttavia, non hanno fornito informazioni sufficienti per determinare l'importo dell'aiuto effettivamente concesso a Firmin. A tal riguardo, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può stabilire chiaramente l'importo totale dei costi relativi agli investimenti sostenuti dalla Provincia. Gli investimenti effettuati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA potrebbero anch'essi implicare elementi di aiuto. Le autorità Italiane non hanno presentato argomentazioni per

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V Ilmoitukset

HALLINNOLLISET MENETTELYT

Euroopan komissio

2010/C 278/12	Ehdotuspyyntö – EACEA/32/10 – Tempus IV – korkeakoulutuksen uudistaminen korkeakoulujen kansainvälisellä yhteistyöllä	18
2010/C 278/13	Kiinnostuksenilmaisupyyntö ESPON 2013 -ohjelmaan	22

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

Euroopan komissio

2010/C 278/14	Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä (Asia COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Yksinkertaistettuun menettelyyn mahdollisesti soveltuva asia ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

MUUT SÄÄDÖKSET

Euroopan komissio

2010/C 278/15	Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti	24
2010/C 278/16	Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti	25
2010/C 278/17	Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti	26
2010/C 278/18	Perinteisen merkinnän hyväksymishakemuksen julkaiseminen komission asetuksen (EY) N:o 607/2009 33 artiklan mukaisesti	27
2010/C 278/19	Valtiontuki – Italian tasavalta – Valtiontuki C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	28

TILAUSHINNAT 2010 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen CD-ROM	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) CD-ROM	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, CD-ROM, ilmestyy kahdesti viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä CD-ROM-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa "Huomautus lukijalle".

CD-ROM-levyt korvataan DVD-levyllä vuoden 2010 aikana.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>



Euroopan unionin julkaisutoimisto
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI