

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 278



Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

53. évfolyam
2010. október 15.

Közléményszám	Tartalom	Oldal
I	<i>Állásfoglalások, ajánlások és vélemények</i>	
	VÉLEMÉNYEK	
	Európai Központi Bank	
2010/C 278/01	Az Európai Központi Bank véleménye (2010. október 5.) az eurókészpénz euróövezetbe tartozó tagállamok közötti, határon átnyúló, üzletszerű közúti szállításáról szóló rendeletek iránti javaslatokról (CON/2010/72)	1
II	<i>Közlémények</i>	
	AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK	
	Európai Bizottság	
2010/C 278/02	Bejelentett összefonódás engedélyezése (Ügyszám COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

HU

Ár:
3 EUR⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

(folytatás a túloldalon)

IV Tájékoztatások

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Európai Bizottság

2010/C 278/03	Euro-átváltási árfolyamok	6
2010/C 278/04	A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2010. április 15-i ülésén megfogalmazott véleménye a COMP/39.317 – E.ON Gas ügryhöz kapcsolódó határozattervezetről – Előadó: Lengyelország	7
2010/C 278/05	A meghallgató tisztviselő zárójelentése a COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	A Bizottság határozatának összefoglalója (2010. május 4.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 102. cikke és az EGT-megállapodás 54. cikke szerinti eljárásról (Ügyszám: COMP/39.317 – E.ON Gas) (az értesítés a C(2010) 2863 végleges számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2010. július 9-i ülésén megfogalmazott véleménye Ügyszám: COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Előadó: Ausztria	11
2010/C 278/08	A meghallgató tisztviselő zárójelentése a COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	A Bizottság határozatának összefoglalója (2010. július 14.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról (Ügyszám: COMP/39.596 ügy – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (az értesítés a C(2010) 4738. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	A meghallgató tisztviselő kinevezése	16

A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

2010/C 278/11	A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdése alapján – Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére ⁽¹⁾	17
---------------	---	----

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

EURÓPAI KÖZPONTI BANK

AZ EURÓPAI KÖZPONTI BANK VÉLEMÉNYE

(2010. október 5.)**az eurókészpénz euróövezethez tartozó tagállamok közötti, határon átnyúló, üzletszerű közúti szállításáról szóló rendeletek iránti javaslatokról****(CON/2010/72)****(2010/C 278/01)****Bevezetés és jogalap**

2010. szeptember 6-án az Európai Központi Bank („EKB”) felkérést kapott az Európai Parlamenttől arra, hogy alkosson véleményt az eurókészpénz euróövezethez tartozó tagállamok közötti, határon átnyúló, üzletszerű közúti szállításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletek iránti javaslatról ⁽¹⁾ (a továbbiakban: *rendelettervezet*). 2010. szeptember 20-án az EKB az Európai Unió Tanácsától is kapott felkérést arra, hogy alkosson véleményt a javasolt *rendelettervezetről*. 2010. szeptember 27-én az EKB felkérést kapott az Európai Unió Tanácsától arra, hogy alkosson véleményt az eurókészpénz euróövezethez tartozó tagállamok közötti, határon átnyúló, üzletszerű közúti szállításáról szóló xx/yy/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályának kiterjesztéséről szóló tanácsi rendelet iránti javaslatról ⁽²⁾ (a továbbiakban: a *kiterjesztő rendelettervezet*) (a továbbiakban együttesen: *rendelettervezetek*).

Az EKB véleményalkotásra szolgáló hatásköre az Európai Unió működéséről szóló szerződés 127. cikkének (4) és 282. cikkének (5) bekezdésén alapszik, mivel a *rendelettervezetek* az euróbankjegyek határon átnyúló szállításáról szólnak, és az EKB Kormányzótanácsa kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a az euróbankjegyek kibocsátásának engedélyezésére. Az Európai Központi Bank eljárási szabályzatának 17.5. cikke első mondatával összhangban a Kormányzótanács fogadta el ezt a véleményt.

Általános észrevételek

A *rendelettervezetek* maximalizálni fogják a nemzeti központi bankok készpénzszolgáltatásaihoz való távoli hozzáférés előnyeit azzal, hogy az euróbankjegyek és -érmék euróövezeti tagállamok közötti szabad mozgását és szállítását a lehető legakadálymentesebbé teszik. Ez azért is fontos, mert kizárólag az euróbankjegyek és -érmék rendelkeznek a törvényes fizetőeszköz státuszával az euróövezeten belül ⁽³⁾.

A törvényes fizetőeszköz fogalma különös fontossággal bír a *rendelettervezet* által meghatározott, intelligens bankjegy-érvénytelenítő rendszer alkalmazásával kapcsolatban is. Az EKB mint a törvényes fizetőeszköznek minősülő euróbankjegyek kibocsátására kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság megjegyzi, hogy az „érvénytelenített” euróbankjegyek megtartják törvényes fizetőeszköz státuszukat, valamint hogy ezt már elfogadta a Bizottság ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 végleges.

⁽²⁾ COM(2010) 376 végleges.

⁽³⁾ Lásd a Szerződés 128. cikke (1) bekezdésének harmadik mondatát.

⁽⁴⁾ A Bizottság ajánlása (2010. március 22.) az euróbankjegyek és az euróérmék törvényes fizetőeszközi minőségének hatályáról és joghatásairól (HL L 83., 2010.3.30., 70. o.).

Az euróövezeten kívüli tagállamokat érintő, kiterjesztő rendelettervezettel kapcsolatban az EKB támogatja a Szerződés hatálybalépés előtt létrejött gyakorlat folytatását ⁽¹⁾. Konkrétan, a rendelettervezet valamennyi rendelkezését ki kellene terjeszteni az ilyen tagállamokra. Az euróövezeten kívüli tagállamok nem lehetnek a rendelettervezet szerinti „származási tagállamok” vagy „fogadó tagállamok”. Ugyanakkor jogosultnak kell lenniük tranzitállamává válni; ellenkező esetben hátrányos megkülönböztetésben részesülnének azok az euróövezetbeli tagállamok, amelyek csak euróövezeten kívüli tagállamokban található utakon keresztül közelíthetők meg.

Abban az esetben, ahol az EKB a rendelettervezet módosítására tesz javaslatot, a melléklet tartalmazza a szerkesztési javaslatokat és az azokhoz fűzött magyarázatot.

Kelt Frankfurt am Mainban, 2010. október 5-én.

az EKB elnöke

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Az Európai Központi Bank CON/2006/35 véleménye (2006. július 5.) az Európai Unió Tanácsának felkérésére az euró pénzhamisítás elleni védelmét szolgáló csere-, segítségnyújtási és képzési programról (a Periklész-program) szóló két tanácsi határozat iránti javaslatról (HL C 163., 2006.7.14., 7. o.).

MELLÉKLET

Szerkesztési javaslatok

A Bizottság által javasolt szöveg	Az EKB által javasolt szöveg ⁽¹⁾
1. módosítás	
A rendelettervezet 1. cikkének f) pontja	
„tranzittagállam»: a vállalat származási tagállamától eltérő egy vagy több tagállam, amelyen a pénzszállító járműnek át kell haladnia ahhoz, hogy elérje a fogadó tagállamo(k)a)t vagy visszatérjen a származási tagállamba;”	[Az EKB által javasolt módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot.]
Magyarázat	
Míg egyértelmű, hogy a származási tagállamnak és a fogadó tagállamnak részt vevő tagállamoknak kell lenniük, előfordulhat, hogy a pénzszállító járműnek egy nem részt vevő tagállam területén kell áthaladnia ahhoz, hogy eljusson a fogadó tagállamba. A Bizottság szándéka minden bizonnyal nem az, hogy kizárják a javasolt rendelettervezet alkalmazásának hatálya alól azon részt vevő tagállamokat, amelyeket nem részt vevő tagállamok határolnak. A tranzitállam jogszabályait mindig tiszteletben kell tartani a javasolt rendelettervezet 6. cikke (1) bekezdésének megfelelően.	
2. módosítás	
A rendelettervezet 2. cikkének (1) és (2) bekezdései	
„(1) E rendelet hatálya nem terjed ki az eurobankjegyek és -érmék olyan szállítására, amely a részt vevő tagállamok központi bankjai, bankjegynyomdái és/vagy pénzverdei megbízásából és ezek között, katonai vagy rendőri kísérettel történik. (2) E rendelet hatálya nem terjed ki a kizárólag euro-érmék olyan szállítására, amely a részt vevő tagállamok központi bankjai vagy pénzverdei megbízásából és ezek között katonai, rendőri vagy magántulajdonú biztonsági szolgálat személyzete általi – külön járművel végzett – kísérettel történik.”	„(1) E rendelet hatálya nem terjed ki az eurobankjegyek és -érmék olyan szállítására, amely a) a részt vevő tagállamok központi bankjai az NKB-k megbízásából, vagy a részt vevő tagállamok bankjegynyomdái és/vagy pénzverdei megbízásából és a kérdéses NKB-k között; és b) ezek között, katonai vagy rendőri kísérettel történik. (2) E rendelet hatálya nem terjed ki a kizárólag euro-érmék olyan szállítására, amely a) a részt vevő tagállamok központi bankjai az NKB-k megbízásából, vagy a részt vevő tagállamok bankjegynyomdái és/vagy pénzverdei megbízásából és a kérdéses NKB-k között; és b) ezek között katonai, rendőri vagy magántulajdonú biztonsági szolgálat személyzete általi – külön járművel végzett – kísérettel történik.”
Magyarázat	
Az „NKB” fogalom meghatározását a rendelettervezet (1) preambulumbekzdése tartalmazza, de a szöveg itt nem alkalmazza azt. Továbbá, az eurobankjegyeknek és -érméknek valamely NKB és bankjegynyomda/pénzverde közötti szállítása mindig annak az NKB-nak a megbízásából történik, amelyik megrendelte a kérdéses bankjegyeket és érmeiket.	
3. módosítás	
A kiterjesztő rendelettervezet 1. cikke	
„A(z) xx/yy/EU tanácsi rendelet azon tagállamok területén alkalmazandó, amelyek még nem vezették be az eurót, attól a naptól kezdve, amikor a Tanács a Szerződés 140. cikke (2) bekezdésével összhangban az adott tagállam esetében az euro használatára vonatkozó eltérést megszüntető határozatot hoz.”	„A(z) xx/yy/EU tanácsi rendelet alkalmazását kiterjesztik azon tagállamokra, amelyek fizetőeszköze az euro. területén alkalmazandó, amelyek még nem vezették be az eurót Az egyértelműség kedvéért valamely tagállam a(z) xx/yy/EU tanácsi rendeletben meghatározott »fogadó tagállam« is lehet attól a naptól kezdve, amikor a Tanács a Szerződés 140. cikke (2) bekezdésével összhangban az adott tagállam esetében az euro használatára vonatkozó eltérést megszüntető határozatot hoz.”

A Bizottság által javasolt szöveg

Az EKB által javasolt szöveg ⁽¹⁾

Magyarázat

Míg egyértelmű, hogy a származási tagállamnak és a fogadó tagállamnak részt vevő tagállamoknak kell lenniük, földrajzi értelemben előfordulhat, hogy a pénzszállító járműnek egy nem részt vevő tagállam területén kell áthaladnia ahhoz, hogy eljusson a fogadó tagállamba. A Bizottság szándéka minden bizonnyal nem az, hogy kizárják a rendelettervezet alkalmazásának hatálya alól azon részt vevő tagállamokat, amelyeket nem részt vevő tagállamok határolnak.

Egy tagállamra vonatkozó eltérés megszüntetése és az euro ebben a tagállamban való bevezetése közötti időszak idejére az ilyen csatlakozó tagállam számára lehetővé kellene tenni azt, hogy „fogadó tagállammá” váljon.

⁽¹⁾ A szövegben vastag betűvel szedve szerepel az EKB által beilleszteni javasolt új szöveg. A szövegben áthúzással szerepelnek az EKB által törölni javasolt részek.

II

(Közlemények)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ KÖZLEMÉNYEK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Bejelentett összefonódás engedélyezése**(Ügyszám COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2010/C 278/02)

2010. szeptember 28-án a Bizottság úgy határozott, hogy engedélyezi e bejelentett összefonódást, és a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítja. E határozat a 139/2004/EK tanácsi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontján alapul. A határozat teljes szövege csak angolul nyelven hozzáférhető, és azután teszik majd közzé, hogy az üzleti titkokat tartalmazó részeket eltávolították belőle. A szöveg megtalálható lesz:

- a Bizottság versenypolitikai weboldalának összefonódásokra vonatkozó részében (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ez az oldal különféle lehetőségeket kínál arra, hogy az egyedi összefonódásokkal foglalkozó határozatok társaság, ügyszám, dátum és ágazati tagolás szerint kereshetők legyenek,
 - elektronikus formában az EUR-Lex honlapon (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) a 32010M5951 hivatkozási szám alatt. Az EUR-Lex biztosít online hozzáférést az európai uniós jogszabályokhoz.
-

IV

(Tájékoztatások)

AZ EURÓPAI UNIÓ INTÉZMÉNYEITŐL, SZERVEITŐL, HIVATALAITÓL ÉS
ÜGYNÖKSÉGEITŐL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Euro-átváltási árfolyamok ⁽¹⁾

2010. október 14.

(2010/C 278/03)

1 euro =

Pénznem	Átváltási árfolyam	Pénznem	Átváltási árfolyam
USD USA dollár	1,4101	AUD Ausztrál dollár	1,4145
JPY Japán yen	114,43	CAD Kanadai dollár	1,4088
DKK Dán korona	7,4571	HKD Hongkongi dollár	10,9419
GBP Angol font	0,87920	NZD Új-zélandi dollár	1,8538
SEK Svéd korona	9,2340	SGD Szingapúri dollár	1,8248
CHF Svájci frank	1,3386	KRW Dél-Koreai won	1 564,26
ISK Izlandi korona		ZAR Dél-Afrikai rand	9,5642
NOK Norvég korona	8,0695	CNY Kínai renminbi	9,3783
BGN Bulgár leva	1,9558	HRK Horvát kuna	7,3275
CZK Cseh korona	24,440	IDR Indonéz rúpia	12 574,79
EEK Észt korona	15,6466	MYR Maláj ringgit	4,3473
HUF Magyar forint	273,63	PHP Fülöp-szigeteki peso	60,944
LTL Litván litász/lita	3,4528	RUB Orosz rubel	42,3188
LVL Lett lats	0,7095	THB Thaiföldi baht	42,014
PLN Lengyel zloty	3,9077	BRL Brazil real	2,3213
RON Román lej	4,2799	MXN Mexikói peso	17,4022
TRY Török líra	1,9762	INR Indiai rúpia	62,2140

⁽¹⁾ Forrás: Az Európai Központi Bank (ECB) átváltási árfolyama.

A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2010. április 15-i ülésén megfogalmazott véleménye a COMP/39.317 – E.ON Gas üggyhöz kapcsolódó határozattervezetről

Előadó: Lengyelország

(2010/C 278/04)

1. A tanácsadó bizottság osztja az Európai Bizottság által a tanácsadó bizottsággal 2010. március 26-án közölt határozattervezetben megfogalmazott, a Szerződés 102. cikkét és az EGT-megállapodás 54. cikkét illetően felmerült aggályokat.
2. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy az eljárást az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti határozattal le lehet zárni.
3. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy az E.ON AG által felajánlott kötelezettségvállalások megfelelőek, szükségesek és arányosak.
4. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy – az E.ON AG által felajánlott kötelezettségvállalások tükrében – a Bizottság részéről nincs szükség további intézkedésre, az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül.
5. A tanácsadó bizottság javasolja véleményének az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét.

A meghallgató tisztviselő zárójelentése ⁽¹⁾ a COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

A Bizottság számára benyújtott határozattervezet arra vonatkozik, hogy az E.ON AG német energiavállalat és leányvállalatai, az E.ON Ruhrgas AG és az E.ON Gastransport GmbH (a továbbiakban együttesen: „E.ON”) állítólag az EUMSz. cikke alapján visszaéltek piaci erőfölényükkel. Azon aggodalomnak ad hangot, hogy az E.ON esetleg nem volt hajlandó az E.ON gázszállító rendszerére irányulóan hosszú távra szóló lekötéseket biztosítani. A vállalkozás gázszállító hálózata rendelkezésre álló, nem megszakítható, betáplálásponthoz kapacitásainak jelentős részét saját magának tartotta fenn. E gyakorlat az E.ON hálózatra csatlakozó fogyasztók számára gázt szállítani és értékesíteni kívánó versenytársak kizárását eredményezhette, és ezáltal korlátozhatta volna a versenyt a gázszolgáltatás downstream piacain.

A Bizottság az 1/2003/EK rendelet ⁽²⁾ III. fejezete alapján történő határozathozatal céljából megindította az eljárást, és 2009. december 22-én a 9. cikk (1) bekezdése szerinti előzetes értékelést fogadott el. A Bizottság szolgálataival folytatott megbeszélések követően az E.ON 2010 januárjában benyújtotta kötelezettségvállalásait. E kötelezettségvállalások értelmében az E.ON először is jelentős betáplálásponthoz kapacitásokat szabadít fel mind a magas fűtőértékű gáz (a továbbiakban: „H-gáz”, mind a az alacsony fűtőértékű gáz (a továbbiakban: „L-gáz”) tekintetében, továbbá mindkét gázhálózat esetében hosszú távon – legkésőbb 2015. október 1-jétől kezdődően – csökkenti kapacitás-lekötéseit. Ezzel kapcsolatban az E.ON beleegyezett, hogy a felszabadított kapacitásokat kezdetben az első két évre szólóan, majd a kötelezettségvállalás hátralévő idejére szólóan értékesíti. Továbbá az E.ON vállalta, hogy arányos mennyiségben szabadít fel az azon betáplálási pontokhoz kapcsolódó kimeneti kapacitásokból, ahol az ilyen kapacitások szűkösek és ahol egyidejűleg jelentős mennyiségben bocsát rendelkezésre lefoglalt kimeneti kapacitásokat.

2010. január 22-én a Bizottság a 27. cikk (4) bekezdése alapján az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* értesítést tett közzé, amelyben összefoglalta aggályait és a kötelezettségvállalásokat, valamint felkérte az érdekelt harmadik feleket, hogy a közzétételtől számított egy hónapon belül nyújtsák be az értesítésre vonatkozó észrevételeiket. A Bizottsághoz összesen 20 válasz érkezett az érdekelt felektől, közelebbről versenytársaktól, gázszolgáltatói egyesületektől, fogyasztóktól, valamint nemzeti szabályozó hatóságoktól.

A Bizottság tájékoztatta az E.ON-t a piaci teszt eredményéről. A vállalkozás válaszol a felvetett aggályokra 2010. március 24-én beterjesztette a kötelezettségvállalásokkal kapcsolatos felülvizsgált javaslatait.

A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy e kötelezettségvállalásokra tekintettel és a 9. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül indokolt az eljárást lezárni.

Az E.ON úgy nyilatkozott a Bizottságnak, hogy megfelelő mértékben hozzáfért azokhoz az információkhoz, amelyeket a Bizottság által megfogalmazott aggályok eloszlására irányuló kötelezettségvállalások felajánlásához szükségesnek tartott.

A meghallgató tisztviselőhöz a szóban forgó ügy kapcsán az E.ON vagy harmadik fél részéről semmilyen további kérelem vagy beadvány nem érkezett.

A fentiek alapján megállapítom, hogy ebben az ügyben a meghallgatáshoz való jogot tiszteletben tartották.

Brüsszel 2010. április 16-án.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i 2001/462/EK, ESZAK bizottsági határozat 15. és 16. cikkével összhangban – HL L 162., 2001.6.19., 21. o.

⁽²⁾ A továbbiakban idézett valamennyi cikk az 1/2003/EK rendeletre vonatkozik.

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2010. május 4.)****az Európai Unió működéséről szóló szerződés 102. cikke és az EGT-megállapodás 54. cikke szerinti eljárásról****(Ügyszám: COMP/39.317 – E.ON Gas)**

(az értesítés a C(2010) 2863 végleges számú dokumentummal történt)

(Csak a német nyelvű szöveg hiteles)**(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2010/C 278/06)

A Bizottság 2010. május 4-én az EUMSZ. 102. cikke szerinti eljáráshoz kapcsolódó határozatot fogadott el. Az 1/2003/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 30. cikkének rendelkezései alapján a Bizottság ezúton teszi közzé a felek nevét, a határozat lényegét és a kiszabott büntetéseket, figyelembe véve a vállalkozások üzleti védelmére vonatkozó jogos érdekét. A határozat szövegének betekinthető változata megtalálható a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján az alábbi címen:

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

- (1) A mellékelt határozat az E.ON AG (Németország) vállalkozásra, leányvállalataira, az E.ON Ruhrgas AG-re és az E.ON Gastransport GmbH-ra, valamint az irányításuk alá tartozó leányvállalatokra (a továbbiakban együttesen: „E.ON”) vonatkozik. A határozat elfogadásával kötelező erejűvé válnak az E.ON által a német gázipiacra irányuló bizottsági vizsgálatok során felmerült versennyel kapcsolatos problémák orvoslása érdekében felajánlott kötelezettségvállalások.
- (2) A Bizottság aggályai voltak, hogy az EUMSZ. 102. cikke alapján az E.ON esetleg visszaélt az L-gáz hálózaton és a NetConnect Germany H-gáz piacán belül a gázszállítás piacán élvezett erőfölényével azáltal, hogy lezárta a hozzáférést gázszállító hálózatának betáplálásponti kapacitásához.
- (3) Ennek eszközéül az E.ON gázszállító rendszerét érintő hosszú távra szóló lekötések szolgálhattak volna, amelyek kizárták versenytársait az e hálózathoz való hozzáféréstől. Az E.ON jelentős részeket kötött le gázszállító hálózatának rendelkezésre álló, nem megszakítható, szabad betáplálásponti kapacitásaiból, ami az előzetes értékelés szerint megakadályozhatta volna versenytársait abban, hogy az E.ON hálózaton és az e hálózatra kapcsolt fogyasztók számára gázt szállítsanak. Ezáltal az E.ON esetlegesen korlátozhatta volna a versenyt a gázszolgáltatás downstream piacain.
- (4) Az E.ON kötelezettségvállalásokat ajánlott fel a Bizottságnak azzal a céllal, hogy eloszlassa a Bizottság versennyel kapcsolatos aggályait. Első lépésként az E.ON felajánlotta, hogy 2010 októberéig 17,8 GWh/h mennyiségben nem megszakítható, szabad betáplálásponti kapacitásokat szabadít fel a gázszállító hálózatában. Második lépésként továbbá az E.ON felajánlotta, hogy a H-gáz piacán (NetConnect Germany) 2015 októberéig 50 %-ra, az L-gáz hálózaton pedig 2015 októberéig 64 %-ra csökkenti a nem megszakítható, szabad betáplálásponti kapacitás-lekötésekből való teljes részesedését. Az E.ON ezeket a küszöbértékeket úgy érheti el, hogy visszaad kapacitásokat a szállítási rendszer-üzemeltetőnek olyan intézkedések révén, amelyek növelik az adott hálózaton belüli kapacitást, vagy olyan piaci együttműködésekkel, amelyek növelik az E.ON érintett hálózatában a kapacitás teljes volumenét. Az E.ON vállalja, hogy ezeket a küszöbértékeket 2025-ig nem lépi túl.
- (5) A végleges kötelezettségvállalások elegendőek a Bizottság kezdeti aggályainak eloszlásához, ugyanakkor nem aránytalanok. A végleges kötelezettségvállalások megfelelők ahhoz, hogy megszüntessék a Bizottságnak az előzetes értékelésben megfogalmazott versenyjogi aggályait. A nem megszakítható, szabad betáplálásponti kapacitásokban való E.ON-részesedés csökkentése, valamint e kötelezettségvállalások időtartama biztosítja, hogy a versenytársak és az új gázszolgáltatók gyorsan megkezdhetik és hosszú távon fenntarthatják tevékenységüket a gázellátás downstream piacain. Az E.ON által felajánlott végleges kötelezettségvállalások emellett szükségesek is, mivel nincsenek olyan egyéb intézkedések, amelyekkel a javasolt kapacitás-felszabadításhoz hasonló hatékonysággal lehetne eloszlítani a Bizottság által kifejezett aggályok. Valójában a szükséges szállítási infrastruktúrához való hozzáféréstől történő kizárás csakis a szállítási kapacitás felszabadításával szüntethető meg. A végleges kötelezettségvállalások – tekintettel az E.ON a betáplálási kapacitás tekintetében az érintett piacokon fennálló magas piaci részesedésére, valamint figyelembe véve a lekötések hosszú időtartamát – nagyságrendjüket nézve is szükségesek. A végső kötelezettségvállalásokat végül, de nem utolsósorban az E.ON gázszállítási hálózatra csatlakozó fogyasztók nagy számára és az e fogyasztókat esetlegesen érő kárra való tekintettel is megfelelőnek és arányosnak kell minősíteni.
- (6) A felajánlott kötelezettségvállalások tükrében a Bizottság részéről nincs szükség további intézkedésre, és – az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül – az ügyben folytatott eljárást le kell zárni.

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

- (7) 2010. április 15-én a Bizottság konzultációt folytatott a versenykorlátozó magatartásokkal és erőfőlénnel foglalkozó tanácsadó bizottsággal, amely kedvező véleményt nyilvánított. 2010. április 16-án a meghallgató tisztviselő benyújtotta zárójelentését.
-

A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2010. július 9-i ülésén megfogalmazott véleménye Ügyszám: COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Előadó: Ausztria

(2010/C 278/07)

1. A tanácsadó bizottság osztja az Európai Bizottság által a tanácsadó bizottsággal 2010. június 25-én közölt határozattervezetben megfogalmazott, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSz.) 101. cikkét és az EGT-megállapodás 53. cikkét illetően felmerült aggályokat.
2. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy az eljárást az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti határozattal le lehet zárni.
3. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a British Airways, az American Airlines és az Iberia által felajánlott kötelezettségvállalások megfelelőek, szükségesek és arányosak.
4. A tanácsadó bizottság egyetért a Bizottsággal abban, hogy a British Airways, az American Airlines és az Iberia által felajánlott kötelezettségvállalások tükrében a Bizottság részéről nincs szükség további intézkedésre, az 1/2003/EK rendelet 9. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül.
5. A tanácsadó bizottság felkéri a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a vita során felmerült további kérdéseket is.
6. A tanácsadó bizottság javasolja véleményének az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét.

A meghallgató tisztviselő zárójelentése⁽¹⁾ a COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Előzmények

Az ügyben érintett vállalkozások a British Airways Plc. (a továbbiakban: BA), az American Airlines Inc. (a továbbiakban: AA) és az Iberia Líneas Aéreas de España, SA (a továbbiakban: IB), a továbbiakban együttesen: a Felek.

2008 júniusában a Felek bejelentést tettek arra irányuló szándékukról, hogy valamennyi transzatlanti légi személyszállítási szolgáltatásukat lefedő, bevételmegosztáson alapuló közös vállalkozást hozzanak létre. A megállapodások a transzatlanti útvonalak tekintetében a Felek közötti széles körű együttműködésről rendelkeznek, ami az árak, a kapacitás és a menetrendek összehangolására, valamint a bevétel megosztására is kiterjed. A bejelentett együttműködéssel kapcsolatban a Bizottság 2008. július 25-én hivatalból vizsgálatot indított. A Virgin Atlantic 2009. január 30-án hivatalos panaszt nyújtott be ebben az ügyben.

A Bizottság számára benyújtott határozattervezet az EUMSz. 101. cikke alapján versenyjogi aggályokat vet fel a BA, az AA és az IB megállapodásával kapcsolatban.

2. Írásbeli eljárás

A Bizottság hivatalos eljárást indított, és a vizsgálat alapján 2009. szeptember 29-én kifogásközlést fogadott el. A Bizottság a Felek számára hozzáférést biztosított az aktához, és adatszobát rendezett be, hogy a Felek megtekinthessék a kifogásközlésben használt valamennyi ökonometria adatot.

A Felek mindegyike kérte a kifogásközlésre adandó válaszok benyújtására szolgáló határidő meghosszabbítását. E kéréseknek helyt adtam; ezt követően 2009. december 9-én a Felek mindegyike időben benyújtotta válaszát.

Az eljárás folyamán négy érdekelt harmadik fél számára engedélyeztem a hozzáférést; e harmadik felek megtekinthették a kifogásközlés nem bizalmas változatát, és a Bizottság felkérte őket észrevételeik megtételére.

Szóbeli meghallgatásra – erre irányuló kérés hiányában – nem került sor.

Válaszaikban a Felek vitatták, hogy a megállapodás versenyjogi aggályokat vet fel, ám ezt követően a kifogásközlésben meghatározott aggályok elosztatását célzó lehetséges kötelezettségvállalásokról szóló megbeszéléseket folytattak a Bizottság szolgálataival.

A Bizottság 2010. január 25-én informális piaci tesztet kezdeményezett a Felek által javasolt első kötelezettségvállalásokról. Ennek során a Bizottság 11 harmadik fél – tíz egyéb légitársaság és a London Heathrow repülőtér résidő-koordinátora – számára küldött tájékoztatásra irányuló kérést. A javasolt kötelezettségvállalások a továbbra is aggályokat okozó hat útvonalra vonatkoztak: London–Dallas, London–Boston, London–Miami, London–Chicago, London–New York és Madrid–Miami. A kötelezettségvállalások sorában a Felek a fenti útvonalak közül négy esetben bérleti formában résidőket ajánlottak fel, továbbá felajánlották, hogy speciális proráta-megállapodásokat és kombinált díjszabásra irányuló megállapodásokat kötnek, valamint az érintett valamennyi útvonal tekintetében felajánlották törzsutas-programjaik megnyitását. A javasolt kötelezettségvállalások tervezett időtartama tíz év.

Az informális piaci teszt minden címzettje elküldte válaszát, a Felek pedig megkapták e válaszok nem bizalmas változatát. A válaszok fényében a BA, az AA és az IB 2010. február 26-án módosított kötelezettségvállalásokat ajánlott fel.

2010. március 10-én a Bizottság a 27. cikk (4) bekezdése⁽²⁾ alapján az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* értesítést tett közzé, amelyben összefoglalta aggályait és a módosított kötelezettségvállalásokat, valamint felhívta az érdekelt feleket, hogy a közzétételtől számított egy hónapon belül nyújtsák be az értesítésre vonatkozó észrevételeiket. A Bizottsághoz öt észrevétel érkezett, többnyire egyéb légitársaságoktól és utazási szövetségektől.

⁽¹⁾ Az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgatási tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i 2001/462/EK, ESZAK bizottsági határozat 15. és 16. cikkével összhangban – HL L 162., 2001.6.19., 21. o.

⁽²⁾ A továbbiakban idézett valamennyi cikk az 1/2003/EK rendeletre vonatkozik.

A Bizottság tájékoztatta a Feleket a piaci teszt eredményéről, amelyhez ezt követően a Felek további kötelezettségvállalásokat fűztek.

A 773/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság 2010. május 18-án tájékoztatta a Virgin Atlantic légitársaságot, hogy előzetes álláspontja szerint, amennyiben a Felek által felajánlott kötelezettségvállalások az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének megfelelően a Felekre nézve kötelezővé válnak, úgy a továbbiakban nem fűződik elegendő mértékű európai uniós érdek a feltételezett jogsértésre irányuló vizsgálat további folytatásához. 2010. június 15-én a Virgin Atlantic további megjegyzéseket nyújtott be.

2010. június 25-én a Felek újfent módosították korábban javasolt kötelezettségvállalásaikat.

A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a végleges kötelezettségvállalásokra tekintettel és a 9. cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül indokolt az eljárást lezárni.

A Felek úgy nyilatkoztak a Bizottságnak, hogy megfelelő mértékben hozzáfértek azokhoz az információkhoz, amelyeket a Bizottság által megfogalmazott aggályok eloszlására irányuló kötelezettségvállalások felajánlásához szükségesnek tartottak.

A meghallgató tisztviselőhöz a szóban forgó ügy kapcsán a Felek vagy harmadik fél részéről semmilyen további kérelem vagy beadvány nem érkezett.

A fentiek alapján és szem előtt tartva, hogy a panasz elfogadásáról vagy elutasításáról szóló határozat még nem született meg, megállapítom hogy ebben az ügyben a meghallgatáshoz való jogot tiszteletben tartották.

Brüsszel, 2010. július 12-én.

Michael ALBERS

A Bizottság határozatának összefoglalója**(2010. július 14.)****az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról****(Ügyszám: COMP/39.596 ügy – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***(az értesítés a C(2010) 4738. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)****(2010/C 278/09)**

2010. július 14-én a Bizottság határozatot fogadott el az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMsz.) 101. cikke szerinti eljárással kapcsolatban. Az 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 30. cikkének rendelkezéseivel összhangban a Bizottság ezennel közlésezi a felek nevét és a határozat lényegét, tekintettel a vállalkozások üzleti titkainak védelmére vonatkozó jogos érdekére.

(1) Az ügy tárgyát a British Airways Plc. (a továbbiakban: BA), az American Airlines Inc. (a továbbiakban: AA) és az Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (a továbbiakban: IB) közötti megállapodások képezik, amelyek az Európa és Észak-Amerika közötti útvonalakon (a továbbiakban: transzatlanti útvonalak) valamennyi légi személyszállítási szolgáltatást lefedő, bevételmegosztáson alapuló közös vállalkozás létrehozására irányulnak. A megállapodások a transzatlanti útvonalak tekintetében a felek közötti széleskörű együttműködésről rendelkeznek, ami az árak, a kapacitás és a menetrendek összehangolására, valamint a bevétel megosztására is kiterjed.

1. A versennyel kapcsolatos előzetes aggályok

(2) 2009. április 8-án a Bizottság a 773/2004/EK rendelet ⁽²⁾ 2. cikkével összhangban eljárást indított a BA, az AA és az IB ellen azzal a céllal, hogy határozatot hozzon az 1/2003/EK rendelet III. fejezete szerint.

(3) Az 1/2003/EK rendelet 27. cikkében és a 773/2004/EK rendelet 10. cikkében foglaltak szerinti, 2009. szeptember 29-i kifogásközlésben a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a felek megállapodásai egyes transzatlanti útvonalak tekintetében korlátozzák a versenyt. A felek kifogásközlésre adott válaszai és egyéb új elemek figyelembevételével a Bizottság fenntartotta a versennyel kapcsolatos előzetes aggályait hat transzatlanti útvonallal kapcsolatban: London–Dallas (prémium ⁽³⁾ és nem prémium ⁽⁴⁾ piacok), London–Boston (prémium és nem prémium piacok), London–Miami (prémium és nem prémium piacok), London–Chicago (prémium piac), London–New York (prémium piac) és Madrid–Miami (prémium piac).

(4) A Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy a felek között a fenti útvonalakon fennálló verseny korlátozása következtében tényleges vagy lehetséges versenyellenes hatások merülnek majd fel. Ezek az útvonalakon a felek különösen erős pozícióval rendelkeztek, a piacra lépést vagy terjeszkedést pedig jelentős korlátok akadályozták, nevezetesen a London Heathrow/Gatwick és a New York Newark/JFK repülőtereken a résidők hiánya csúcsidőben, a felek járatsűrűségéből eredő előnye, a csatlakozó járatokhoz való korlátozott hozzáférés, valamint a felek erős helyzete a törzsutas-programok, a vállalati szerződések és a marketing terén. A megállapodások megszüntetnék versenyt a BA, az AA és az IB között, és az érintett útvonalakon a versenytársak ezt nem tudnák újra megteremteni.

(5) Emellett a Bizottság előzetesen úgy vélte, hogy valószínűleg a felek és harmadik felek között fennálló verseny korlátozása is versenyellenes hatások kialakulásához vezetne. Így a London–Chicago és a London–Miami útvonalon a megállapodások további tényleges vagy lehetséges versenyellenes hatásokhoz vezetnének annak következtében, hogy a felek korlátoznák versenytársaik hozzáférését a csatlakozó járatokhoz, ami pedig e transzatlanti útvonalakon kulcsfontosságú tényező.

2. Kötelezettségvállalási határozat

(6) A BA, az AA és az IB kötelezettségvállalásokat javasolt a Bizottság versennyel kapcsolatos előzetes aggályainak eloszlátása érdekében.

(7) 2010. március 10-én a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdése alapján értesítést tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában, amelyben összefoglalta aggályait és a javasolt kötelezettségvállalásokat, valamint felhívta a harmadik feleket észrevételeik benyújtására. 2010. április 15-én a Bizottság tájékoztatta a feleket a

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

⁽²⁾ HL L 123., 2004.4. 27., 18. o.

⁽³⁾ Ezek kiterjednek az összes utazási és tarifaosztályban nyújtott légi személyszállítási szolgáltatásokra, a turistaosztályban nyújtott szolgáltatások kivételével (vagyis legalább az első és a business osztályra).

⁽⁴⁾ Ezek a turistaosztályban nyújtott légi személyszállítási szolgáltatásokra terjednek ki.

harmadik felek által tett észrevételekről. 2010. május 12-én és végül 2010. június 25-én a felek a harmadik felek észrevételei fényében módosított kötelezettségvállalásokat nyújtottak be.

- (8) Az 1/2003/EK rendelet 9. cikke szerinti, 2010. július 14-én kelt határozatával a Bizottság e kötelezettségvállalásokat kötelezővé tette a BA, az AA és az IB számára. A főbb kötelezettségvállalások a következőkben foglalhatók össze:
- (9) Először is, a felek felajánlották, hogy résidőket bocsátanak rendelkezésre – a versenytárs választása szerint – a londoni Heathrow vagy a Gatwick repülőtéren, ami lehetővé teszi a versenytársaknak, hogy hetente a London–New York útvonalon 21, a London–Boston útvonalon 14, a London–Dallas útvonalon 7 és a London–Miami útvonalon 7 további non-stop járatot működtessenek. A London–New York útvonal esetében a felek azt is felajánlották, hogy a New York JFK repülőtéren megfelelő működési engedélyt nyújtanak a versenytársnak.
- (10) Másodszor, a felek felajánlották, hogy kombinált díjszabásra irányuló megállapodásokat kötnek a versenytársakkal. E megállapodások lehetőséget biztosítanak az érdekelt légi fuvarozók és utazási ügynökök számára, hogy oda-vissza utat kínáljanak, amely az egyik irányba az adott fuvarozó által nyújtott non-stop transzatlanti szolgáltatást, a másik irányba pedig a felek által nyújtott non-stop szolgáltatást foglal magában.

- (11) Harmadszor, a felek felajánlották, hogy az érintett útvonalakra speciális proráta-megállapodásokat kötnek a versenytársakkal. E megállapodások lehetővé teszik az érdekelt légi fuvarozók számára, hogy a felektől kedvező feltételekben részesüljenek a felek európai és észak-amerikai (valamint egyes további országokbeli) rövid távú járatain az átszálló utasok szállítását illetően, az érintett útvonalakon működtetett saját transzatlanti szolgáltatásaik „feltöltése” céljából.
- (12) Negyedszer, a felek az érintett útvonalak tekintetében felajánlották törzsutas-programjaik megnyitását olyan versenytársak előtt, akik az adott útvonalon szolgáltatást indítanak vagy bővítenek és nem rendelkeznek saját, összehasonlítható törzsutas-programmal.
- (13) Ötödször, a felek felajánlották, hogy rendszeresen adatot szolgáltatnak a Bizottságnak a felek együttműködéséről.
- (14) A határozat megállapítja, hogy a BA, az AA és az IB számára kötelezővé tett kötelezettségvállalások figyelembevételével a Bizottság részéről nincs szükség intézkedésre. A határozat az elfogadása napjától számított összesen tízéves időszakra kötelező.
- (15) A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2010. július 9-én kedvező véleményt adott. 2010. július 12-én a meghallgató tisztviselő elfogadta végleges jelentését.

A meghallgató tisztviselő kinevezése

(2010/C 278/10)

A Bizottság 2010. szeptember 8-án az egyes versenyjogi eljárásokban a meghallgató tisztviselők megbízásáról szóló, 2001. május 23-i bizottsági határozat (HL L 162., 2001.6.19., 21. o.) 1. cikke értelmében kinevezte meghallgató tisztviselővé Wouter WILS-t.

A TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

A Bizottság közleménye a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkének (5) bekezdése alapján

Pályázati felhívás menetrend szerinti légi járatok közszolgáltatási kötelezettség alapján történő üzemeltetésére

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 278/11)

Tagállam	Franciaország
Érintett útvonal	Aurillac–Párizs (Orly)
A szerződés időbeli hatálya	2011. június 1-től 2015. május 31-ig
A pályázatok és az ajánlatok benyújtásának határideje	— a pályázatok esetében (1. szakasz): 2010. november 29. (helyi idő szerint 17:30) — az ajánlatok esetében (2. szakasz): 2011. január 10. (helyi idő szerint 17:30)
Az a cím, amelyen a pályázati felhívás szövege, valamint a nyilvános pályázati eljárással és a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggő lényeges információk és/vagy dokumentumok beszerezhetők	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Hirdetmények)

KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS – EACEA/32/10

Tempus IV – Az egyetemek nemzetközi együttműködésével megvalósuló felsőoktatási reform

(2010/C 278/12)

1. Célkitűzések és leírás

A Tempus program negyedik szakasza a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozik.

A program általános célja, hogy a felsőoktatás területén hozzájáruljon az együttműködés ösztönzéséhez az Európai Unió tagállamai és a környező térségben található partnerországok között. A program elsősorban az Európa 2020 stratégiából (az oktatás és képzés területén történő európai együttműködés stratégiai kerete – ET 2020) és a bolognai folyamatból következő EU-s felsőoktatási fejlesztésekhez történő önkéntes konvergenciát segít előmozdítani.

A pályázati felhívás célja az EU tagállamaiban, illetve a partnerországokban található felsőoktatási intézmények, hatóságok és szervezetek közötti többoldalú együttműködés elősegítése, középpontban a felsőoktatás reformjával és modernizációjával.

A pályázati felhívás végrehajtásáért az Európai Bizottság („a Bizottság”) által felhatalmazott Oktatási Audiovizuális és Kulturális Ügynökség („az Ügynökség”) felel.

2. Támogatásra jogosult pályázók

A támogatásra való jogosultsághoz a pályázóknak olyan, az EU-ban vagy a Tempus-partnerországokban működő jogi személyeknek kell lenniük, amelyek hivatalos megalapítása óta legalább 5 év telt el.

A közös projektekre államilag elismert, állami vagy magántulajdonban lévő felsőoktatási intézmények, illetve felsőoktatási intézményekből alakult, a felsőoktatás népszerűsítése, fejlesztése és reformja mellett elkötelezett szövetségek, szervezetek vagy hálózatok pályázhatnak.

A strukturális intézkedésekre pályázóknak a közös projekteknel a fentiekben előírt jogi személyeknek, illetve nemzeti vagy nemzetközi, rektori, oktatói vagy hallgatói szervezeteknek kell lenniük.

A Tempus programban partnerként/társkezdvezményeztként részvételre jogosult intézmények és szervezetek felsőoktatási intézményeket és szervezeteket, valamint olyan nem tudományos tevékenységgel foglalkozó intézményeket és szervezeteket foglalnak magukban, mint a nem kormányzati szervezetek, vállalatok, a különféle iparágak, illetve a hatóságok.

Ezeknek az intézményeknek és szervezeteknek a támogatásra jogosult következő négy országcsoport valamelyikében kell székhellyel rendelkezniük.

— az Európai Unió 27 tagállama,

— a nyugat-balkáni régió 4 országa: Albánia, Bosznia és Hercegovina, Montenegró és Szerbia, valamint Koszovó ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Az Egyesült Nemzetek égisze alatt, az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1999. június 10-i 1244. határozata alapján.

- az Európai Unió déli és keleti szomszédos területén található 17 ország: Algéria, Egyiptom, Izrael, Jordánia, Libanon, Líbia, Marokkó, a palesztin megszállt területek, Szíria, Tunézia, Örményország, Azerbajdzsán, Belarusz, Grúzia, Moldova, az Orosz Föderáció és Ukrajna,
- 5 közép-ázsiai köztársaság: Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán és Üzbegisztán.

3. Támogatható tevékenységek és futamidő

A Tempus program e pályázati felhívásának keretében történő együttműködés két fő eszköze a következő:

- közös projektek: olyan alulról jövő kezdeményezésen alapuló projektek, amelyek célja az intézményi (egyetemi) szintű modernizáció és reform. A közös projektek célja az ismeretek átadása az EU és a partnerországok egyetemei, szervezetei és intézményei, valamint adott esetben a partnerországok jogalanyai között,
- strukturális intézkedések: olyan projektek, amelyek célja, hogy hozzájáruljanak a partnerországok felsőoktatási rendszerének fejlesztéséhez és reformjához, javítsák azok minőségét és alkalmazhatóságát, valamint hogy segítsék az önkéntes felzárkózást az európai uniós fejlesztésekhez. A strukturális intézkedések a felsőoktatási rendszerek strukturális reformjának támogatását célzó beavatkozásokat és a nemzeti szintű stratégiai keret kidolgozását érintik.

E pályázati felhívás keretében nemzeti és több országot érintő projektek finanszírozhatók.

A nemzeti projekteknek igazodniuk kell azokhoz a nemzeti prioritásokhoz, amelyeket az Európai Bizottság küldöttségei és a partnerországok illetékes hatóságai szoros párbeszéd eredményeként határoznak meg.

- A nemzeti projektek esetében a pályázatokat olyan intézménycsoportoknak kell benyújtaniuk, amelyekben szerepel:
 - egy partnerország legalább három felsőoktatási intézménye (Montenegró és Koszovó esetében a felsőoktatási szektor kis mérete miatt egy egyetem is elegendő),
 - az EU legalább három felsőoktatási intézménye, három különböző EU-tagállamból.

A több országot érintő projekteknek összhangban kell lenniük azokkal a regionális prioritásokkal, amelyek a partnerországok régióival való együttműködésre vonatkozó uniós politikán alapulnak, a szomszédos országokat ⁽¹⁾, az uniós csatlakozás előtt álló országokat ⁽²⁾ és a közép-ázsiai országokat ⁽³⁾ érintő stratégiai dokumentumokban meghatározottak szerint és egy adott régióon belül minden partnerországra érvényesek, illetve olyan nemzeti prioritással foglalkoznak, amely mindegyik részt vevő partnerországra érvényes.

- A több országot érintő projektek esetében a pályázatokat olyan intézménycsoportoknak kell benyújtaniuk, amelyekben szerepel:
 - legalább két felsőoktatási intézmény a pályázatban részt vevő partnerországok mindegyikéből (minimum két partnerország, Koszovó és Montenegró kivételével, ahol országonként egy felsőoktatási intézmény a követelmény),
 - legalább három felsőoktatási intézmény, három különböző EU-tagállamból.

A strukturális intézkedések esetében egy kiegészítő feltétel is a követelmények, közé tartozik: a partnerország(ok) felsőoktatási minisztériumának/minisztériumainak partnerként részt kell vennie/venniük a strukturális intézkedésekre irányuló projektben.

A projektek maximális futamideje 24 hónap vagy 36 hónap. A költségek támogathatósági időszaka várhatóan 2011. október 15-én kezdődik.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. október 24-i 1638/2006/EK rendelete az Európai Szomszédági és Partnerségi Támogatási Eszköz létrehozására vonatkozó általános rendelkezések meghatározásáról; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_l310_en.pdf Európai Szomszédági és Partnerségi Támogatási Eszköz, ENPI Interregionális program, 2007–2013-ra vonatkozó stratégiai dokumentum és 2007–2010-re szóló indikatív program; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ A Tanács 2006. július 17-i 1085/2006/EK rendelete egy előcsatlakozási támogatási eszköz (IPA) létrehozásáról; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/hu/oj/2006/l_210/l_21020060731hu00820093.pdf Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (IPA), Többéves indikatív tervezési dokumentumok (MIPD), 2008–2010, több kedvezményezettre vonatkozóan; MIPD (2008–2010), hivatkozási szám C(2008) 3585, 2008. július 17. http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ Az EU és Közép-Ázsia: új partnerségre irányuló stratégia; Az EU Tanácsa, 2007. május 31., 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Elbírálási szempontok

A közös projektekre és strukturális intézkedésekre vonatkozó támogatható pályázatokat független külső szakértők fogják értékelni, a következő elbírálási szempontok szerint:

- a projekt célkitűzéseinek érthetősége és egységessége; fontossága a partnerország intézményében vagy rendszerében sorra kerülő felsőoktatási reformok szempontjából (Európa 2020 stratégia – az oktatás és képzés területén történő európai együttműködés stratégiai kerete – ET 2020) és a bolognai folyamat) és a projekt által e reformokra gyakorolt hatás bemutatása (a teljes pontszám 25 százaléka),
- a partnerség minősége (a munkaprogram valamennyi aspektusának végrehajtásához szükséges készségek, elismert szakértelem és kompetenciák, a feladatok megfelelő elosztása, hatékony kommunikáció és együttműködés) (a teljes pontszám 20 százaléka),
- a projekt tartalmi minősége és az alkalmazott módszertan, beleértve többek között a projekt és a kapcsolódó tevékenységek eredményeinek megfelelőségét a projekt céljával és a speciális célkitűzésekkel összhangban, a bizonyítottan logikus és zökkenőmentes tervezési képességet (logikai keretmátrix és munkaterv), a projekt várható minőség-ellenőrzését, nyomon követését és irányítását (indikátorok és teljesítménymérő referenciaértékek) (a teljes pontszám 25 százaléka),
- a projekt fenntarthatósága vagy az intézményekre, célcsoportokra és/vagy felsőoktatási intézményekre gyakorolt tartós hatása, beleértve a tevékenységek és projekteredmények terjesztését és hasznosítását (a teljes pontszám 15 százaléka),
- költségvetés és költséghatékonyság, beleértve a személyzeti tervezést az aktuális fizetési ráták figyelembevételével, a megfelelő eszközök beszerzését, a mobilitási időszakok hatékony kihasználását, a költségvetés méltányos elosztását, a projekt megvalósíthatóságát az adott költségvetés keretében (a teljes pontszám 15 százaléka).

5. Költségvetés és a támogatások összege

Az e felhívás keretében a projektek társfinanszírozására előirányzott indikatív költségvetés 48,7 millió EUR.

Az Európai Unió pénzügyi hozzájárulása nem haladhatja meg a teljes támogatható költségek 90 %-át. A teljes támogatható költségek legalább 10 %-ának megfelelő társfinanszírozásra van szükség.

A támogatás minimális összege a közös projektek és a strukturális intézkedések esetében egyaránt 500 000 EUR. A támogatás maximális összege 1 500 000 EUR. Nemzeti projekteknél Koszovó és Montenegró esetében a támogatás minimális összege mindkét projekttypusnál 300 000 EUR.

6. A pályázatok benyújtása és a határidő

A támogatási pályázatokat angol, francia vagy német nyelven kell összeállítani, a kifejezetten erre a célra kidolgozott e-úrlap felhasználásával, amely az Ügynökség weboldalán lesz elérhető: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

A közös projektekre és a strukturális intézkedésekre vonatkozó, megfelelően kitöltött elektronikus pályázati űrlapokat legkésőbb 2011. február 15-ig, brüsszeli idő szerint 12.00 óráig kell beküldeni.

Ez az online beadott pályázat tekintendő mérvadónak. Biztosítékképpen, mind a pályázók, mind az Ügynökség számára, valamint a további szükséges információk beadása céljából, a benyújtott e-úrlapból egy teljes nyomtatott példányt a kiegészítő dokumentumokkal együtt (lásd a Pályázati útmutatót) 2011. február 15-ig (a postabélyegző dátuma) postai úton is el kell küldeni az Ügynökséghez, a következő címre:

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

Nem fogadhatók el a faxon vagy e-mailben benyújtott pályázatok.

7. További információk

A pályázatokat az EACEA/32/10 sz. pályázati felhívás pályázati útmutatójában feltüntetett követelményeknek megfelelően, az erre a célra készült pályázati űrlapon, a megfelelő mellékletekkel együtt kell benyújtani. Az említett dokumentumok az alábbi honlapon találhatók meg az interneten:

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

Részvételi felhívás az ESPON 2013 működési program keretében

(2010/C 278/13)

Az ESPON 2013 program keretében 2010. november 23-án a tudástámogató rendszerre (*Knowledge Support System — KSS*) vonatkozó részvételi felhívás közzétételére kerül sor.

További információkért látogasson el rendszeresen honlapunkra a <http://www.espon.eu> címen

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Összefonódás előzetes bejelentése

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

Egyszerűsített eljárás alá vont ügy

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 278/14)

1. 2010. október 1-jén a Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke szerint és a 4. cikk (5) bekezdése alapján tett betérjesztést követően bejelentést kapott az Alstom Holdings (a továbbiakban: Alstom, Franciaország), a Russian Railways (a továbbiakban: RZD, Oroszország), az Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited, valamint a Mafrido Trading Limited (a továbbiakban együttesen: ciprusi vállalatok, Ciprus) által tervezett összefonódásról, amely szerint e vállalkozások részesedés vásárlása útján teljes irányítást szereznek az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a CJSC Transmashholding (a továbbiakban: TMH, Oroszország) felett.

2. Az érintett vállalkozások üzleti tevékenysége a következő:

- az Alstom esetében: a vállalatcsoport tevékenysége világszerte főleg berendezések gyártására, valamint szolgáltatások nyújtására irányul a villamosenergia-termelés, -szállítás és a vasúti szállítás területén,
- az RZD esetében: állami tulajdonú vasúttársaság és vasút-üzemeltető Oroszország és egyes FÁK-államok területén,
- a ciprusi vállalatok esetében: pénzügyi befektető társaságok, amelyek tevékenysége arra korlátozódik, hogy közvetett részesedéssel rendelkeznek a TMH-ban,
- a TMH esetében: Vasúti járművek és berendezések gyártása területén tevékenykedik főleg Oroszországban és egyes EGT-államok területén.

3. A Bizottság előzetes vizsgálatára alapozva megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet hatálya alá tartozhat, a végleges döntés jogát azonban fenntartja. A Bizottság az EK összefonódás-ellenőrzési rendelet ⁽²⁾ szerinti egyes összefonódások kezelésére vonatkozó egyszerűsített eljárásról szóló közleménye szerint az ügyet egyszerűsített eljárásra utalhatja.

4. A Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy az ügylet kapcsán esetlegesen felmerülő észrevételeiket nyújtsák be a Bizottságnak.

Az észrevételeknek a közzétételt követő 10 napon belül kell a Bizottsághoz beérkezniük. Az észrevételeket a COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH hivatkozási szám feltüntetése mellett lehet eljuttatni a Bizottsághoz faxon (+32 22964301), e-mailben a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu címre, vagy postai úton a következő címre:

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

⁽¹⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o. (EK összefonódás-ellenőrzési rendelet).

⁽²⁾ HL C 56., 2005.3.5., 32. o. (egyszerűsített eljárásról szóló közlemény).

EGYÉB JOGI AKTUSOK

EURÓPAI BIZOTTSÁG

Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján

(2010/C 278/15)

A 607/2009/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 33. cikkének megfelelően a hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelmeket közzé kell tenni a Hivatalos Lap C sorozatában, annak érdekében, hogy a kérelem benyújtásáról a harmadik felek tájékoztatást kapjanak, és adott esetben kifogást nyújthassanak be a szóban forgó hagyományos kifejezés elismerésével és oltalom alá helyezésével szemben.

HAGYOMÁNYOS KIFEJEZÉS ELISMERÉSE IRÁNTI KÉRELEM KÖZZÉTÉTELE A 607/2009/EK BIZOTTSÁGI RENDELET 33. CIKKÉNEK MEGFELELŐEN

A kézhezvétel időpontja 2010.6.22.

Oldalak száma 18

A kérelem nyelve angol

Ügyiratszám TDT-US-N0023

Kérelmező: 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

Elnevezés: SUR LIE

— Az 1234/2007/EK rendelet 118u. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti hagyományos kifejezés

Nyelv:

— A 607/2009/EK bizottsági rendelet 31. cikke (1) bekezdésének b) pontja

Az érintett oltalom alatt álló eredetmegjelölések vagy földrajzi jelzések listája:

— Oltalom alatt álló eredetmegjelölések

A szőlőből készült termékek kategóriái:

— Bor, pezsgő (az 1234/2007/EK tanácsi rendelet Xlb. melléklete)

Meghatározás:

— A bort az elsődleges erjesztést követően a borseprőn érlelik.

⁽¹⁾ HL L 193., 2009.7.24., 60. o.

Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján

(2010/C 278/16)

A 607/2009/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 33. cikkének megfelelően a hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelmeket közzé kell tenni a Hivatalos Lap C sorozatában, annak érdekében, hogy a kérelem benyújtásáról a harmadik felek tájékoztatást kapjanak, és adott esetben kifogást nyújthassanak be a szóban forgó hagyományos kifejezés elismerésével és oltalom alá helyezésével szemben.

HAGYOMÁNYOS KIFEJEZÉS ELISMERÉSE IRÁNTI KÉRELEM KÖZZÉTÉTELE A 607/2009/EK BIZOTTSÁGI RENDELET 33. CIKKÉNEK MEGFELELŐEN

A kézhezvétel időpontja 2010.6.22.

Oldalak száma 16

A kérelem nyelve angol

Ügyiratszám TDT-US-N0024

Kérelmező: 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

Elnevezés: TAWNY

— Az 1234/2007/EK rendelet 118u. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti hagyományos kifejezés

Nyelv:

— A 607/2009/EK bizottsági rendelet 31. cikke (1) bekezdésének b) pontja

Az érintett oltalom alatt álló eredetmegjelölések vagy földrajzi jelzések listája:

— Oltalom alatt álló eredetmegjelölések

A szőlőből készült termékek kategóriái:

— Likőrbor (az 1234/2007/EK tanácsi rendelet Xlb. melléklete)

Meghatározás:

— A „Tawny” kifejezés az amerikai egyesült államokbeli szeszezett borok olyan fajtáját jelöli, amelyet palackozás előtt érlelésnek vetnek alá. Palackozáskor a bor vörös-arany vagy „tawny” (aranybarna avagy topáz) színárnyalatú. Az e típushoz tartozó boroknak tükrözniük kell a gondos érlelés eredményeképpen kialakuló jellegzetességeket, vagyis nem annyira „friss”, mint inkább „érett”, összetettebb gyümölcsös jegyeket viselnek magukon. Mindazonáltal több olyan is van közöttük, amely a fiatalabb borok friss, erőteljes „gyümölcsös” jegyeivel rendelkezik. Általában több különböző szüreti év termésének házasításával készülnek, tölgyfából készült tartályban is érlelhetik őket, és értékesítés előtt eléri az optimális kort. A szeszezéshez szőlőpárlatot kell használni.

⁽¹⁾ HL L 193., 2009.7.24., 60. o.

**Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet
33. cikkének rendelkezései alapján**

(2010/C 278/17)

A 607/2009/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 33. cikkének megfelelően a hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelmeket közzé kell tenni a Hivatalos Lap C sorozatában, annak érdekében, hogy a kérelem benyújtásáról a harmadik felek tájékoztatást kapjanak, és adott esetben kifogást nyújthassanak be a szóban forgó hagyományos kifejezés elismerésével és oltalom alá helyezésével szemben.

**HAGYOMÁNYOS KIFEJEZÉS ELISMERÉSE IRÁNTI KÉRELEM KÖZZÉTÉTELE A 607/2009/EK BIZOTTSÁGI
RENDELET 33. CIKKÉNEK MEGFELELŐEN**

A kézhezvétel időpontja 2010.6.22.

Oldalak száma 16

A kérelem nyelve angol

Ügyiratszám TDT-US-N0025

Kérelmező: 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

Elnevezés: VINTAGE

— Az 1234/2007/EK rendelet 118u. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti hagyományos kifejezés

Nyelv:

— A 607/2009/EK bizottsági rendelet 31. cikke (1) bekezdésének b) pontja

Az érintett oltalom alatt álló eredetmegjelölések vagy földrajzi jelzések listája:

— Oltalom alatt álló eredetmegjelölések

A szőlőből készült termékek kategóriái:

— Bor, likőrbor (az 1234/2007/EK tanácsi rendelet Xlb. melléklete)

Meghatározás:

— A „Vintage” kifejezés – akár önmagában áll, akár valamely leíró kifejezés (például „Vintage Character”) részét képezi – olyan amerikai egyesült államokbeli borfajtát jelöl, amely 85 %-ban egyetlen szüreti év terméséből készül, és amelynek címkéjén fel van tüntetve az adott szüreti év. Azokban az esetekben, amikor e kifejezés valamely amerikai egyesült államokbeli szeszezett borra vonatkozik, a szóban forgó bort általában hosszú ideig tartó palackos érlelés, sötét szín, testesség és bársonyosság is jellemzi. Ezek az amerikai egyesült államokbeli szeszezett borok ezenkívül általában képesek tovább nemesedni az érlelés, illetve a pincében való tárolás során. A szeszezéshez szőlőpárlatot kell használni.

⁽¹⁾ HL L 193., 2009.7.24., 60. o.

Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján

(2010/C 278/18)

A 607/2009/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 33. cikkének megfelelően a hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelmeket közzé kell tenni a Hivatalos Lap C sorozatában, annak érdekében, hogy a kérelem benyújtásáról a harmadik felek tájékoztatást kapjanak, és adott esetben kifogást nyújthassanak be a szóban forgó hagyományos kifejezés elismerésével és oltalom alá helyezésével szemben.

HAGYOMÁNYOS KIFEJEZÉS ELISMERÉSE IRÁNTI KÉRELEM KÖZZÉTÉTELE A 607/2009/EK BIZOTTSÁGI RENDELET 33. CIKKÉNEK MEGFELELŐEN

A kézhezvétel időpontja 2010.6.22.

Oldalak száma 15

A kérelem nyelve angol

Ügyiratszám TDT-US-N0026

Kérelmező: 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

Elnevezés: VINTAGE CHARACTER

— Az 1234/2007/EK rendelet 118u. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti hagyományos kifejezés

Nyelv:

— A 607/2009/EK bizottsági rendelet 31. cikke (1) bekezdésének b) pontja

Az érintett oltalom alatt álló eredetmegjelölések vagy földrajzi jelzések listája:

— Oltalom alatt álló eredetmegjelölések

A szőlőből készült termékek kategóriái:

— Bor, likőrbor (az 1234/2007/EK tanácsi rendelet Xlb. melléklete)

Meghatározás:

— A „Vintage” kifejezés – akár önmagában áll, akár valamely leíró kifejezés (például „Vintage Character”) részét képezi – olyan amerikai egyesült államokbeli borfajtát jelöl, amely 85 %-ban egyetlen szüreti év terméséből készül, és amelynek címkéjén fel van tüntetve az adott szüreti év. Azokban az esetekben, amikor e kifejezés valamely amerikai egyesült államokbeli szeszezett borra vonatkozik, a szóban forgó bort általában hosszú ideig tartó palackos érlelés, sötét szín, testesség és bársonyosság is jellemzi. Ezek az amerikai egyesült államokbeli szeszezett borok ezenkívül általában képesek tovább nemesedni az érlelés, illetve a pincében való tárolás során. A szeszezéshez szőlőpárlatot kell használni.

⁽¹⁾ HL L 193., 2009.7.24., 60. o.

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – OLASZ KÖZTÁRSASÁG**C 17/10 (korábbi N 315/09). számú állami támogatás – Firmin Srl****Felhívás észrevételek benyújtására az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdése értelmében****(EGT-vonatkozású szöveg)****(2010/C 278/19)**

2010. július 20-án kelt levelével, amelynek hiteles nyelvi változata megtalálható ezen összefoglaló végén, a Bizottság értesítette az Olasz Köztársaságot arról, hogy a fent említett támogatással kapcsolatosan az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.

Az érdekeltek a bizottsági eljárás tárgyát képező támogatásra vonatkozó észrevételeiket az alábbi összefoglaló és az annak végén található levél közzétételét követően egy hónapon belül tehetik meg az alábbi címen:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State Aid Greffe (Állami Támogatások Iktatási Osztálya)
Office: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Az észrevételeket a Bizottság továbbítja az Olasz Köztársaságnak. Az észrevételek benyújtói kérésüket megindokolva, írásban kérhetik adataik bizalmas kezelését.

I. ELJÁRÁS

2009. május 26-án az olasz hatóságok az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ.) 108. cikkének (3) bekezdése értelmében bejelentették egy Trento tartománybeli intermodális (közúti-vasúti) terminál építésének részleges állami finanszírozását.

II. A BIZOTTSÁG ÁLTAL INDÍTOTT ELJÁRÁS TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

A bejelentett intézkedés a Lavis iparterületen található, első-sorban folyékony tüzelőanyagok vasúti szállítását szolgáló intermodális (közúti-vasúti) terminál megépítésének részleges állami finanszírozására vonatkozik. Az intézkedés fő célja a Trento tartománybeli vasúti teherszállítás ösztönzése a megfelelő vasúti hálózat kialakításával. Az intézkedés további célja környezetvédelmi előnyök biztosítása a tehergépkocsik közútról vasútra való áthelyezésének köszönhetően.

A keretmegállapodást Trento autonóm tartomány, a Rete Ferroviaria Italiana SpA, a lavis-i önkormányzat, a PO Trasporti Srl és a Firmin Srl kötötte meg, és abban valamennyi fél kötelezettségeit meghatározták a terminál megépítése vonatkozásában. A munkálatok 2003-ban kezdődtek el, és 2009-ben került sor a terminál üzembe helyezésére.

A Firmin Srl. beruházási költségeinek egy részét az olasz hatóságok közforrásokból kívánják fedezni. Ez a vállalat a gépjármű-üzemanyagként vagy fűtőolajként használt folyékony kőolajtermékek forgalmazásának piacán működik. A vállalat ezenkívül

harmadik felek számára tüzelőanyag-elosztó létesítményeket és berendezéseket is épít és tart karban, valamint különféle engedélyek beszerzéséhez támogatási szolgáltatásokat nyújt.

III. ÉRTÉKELÉS

A Bizottság a bejelentett támogatással kapcsolatosan az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról határozott.

Az olasz hatóságok eddig nem nyújtottak be elegendő érvet annak alátámasztására, hogy a szóban forgó támogatás ösztönző hatású lenne.

Az olasz hatóságok annyit közöltek, hogy a munkálatok 2003. április 29-én kezdődtek, és hogy a Firmin még a munkálatok megkezdése előtt benyújtotta finanszírozási kérelmét. Az olasz hatóságok ezenkívül közölték, hogy a kedvezményezett és a hatóságok már a munkálatok megkezdése előtt folytattak megbeszéléseket az esetleges közfinanszírozásról. Az olasz hatóságok megemlézték továbbá, hogy a kedvezményezett által a beruházás költségeinek fedezésére kötött banki szerződésekben szerepel az a lehetőség, hogy a Firmin támogatásban részesül, és arra az esetre, ha valóban megkapná az állami támogatást, a szerződések szabályozzák a kölcsön visszafizetésére vonatkozó eljárást is. Mivel azonban ezek a rendelkezések nem utalnak egyértelműen arra, hogy a tartomány előzetesen kötelezettséget vállalt a támogatás biztosítására, és nem született olyan kifejezett rendelkezés sem, amelyből az következne, hogy a bank támogatás hiányában nem biztosított volna kölcsönt, a Bizottság egyelőre úgy véli, nem tekinthető meggyőzőnek az olasz hatóságok azon állítása, hogy a támogatás ösztönző hatású lenne.

Az olasz hatóságok ezenkívül arról sem nyújtottak be elegendő mennyiségű információt, hogy valójában mekkora összegű támogatásban részesül a Firmin. A Bizottság egyelőre nem zárhatja ki, hogy a Rete Ferroviaria Italiana SpA és a tartomány által a keretmegállapodás szerint kivitelezett beruházások támogatási elemeket tartalmaznak a Firmin javára. Az olasz hatóságok nem nyújtottak be semmit annak alátámasztására, hogy ebben az esetben a piacgazdasági befektető elve érvényesülne. Ezen információk hiányában a Bizottság nem tudja értékelni a támogatás összegét és intenzitását.

A LEVÉL SZÖVEGE

„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 impegnava a:

a) mettere a disposizione a titolo gratuito per nove anni, rinnovabili, l'area di sua proprietà occorrente, in aggiunta a quella privata, per formare la sede del binario di raccordo;

b) realizzare gli impianti necessari alla gestione in sicurezza dell'ingresso ed uscita dei treni dalla linea, compresi 400 metri circa di elettrificazione del binario di adduzione al piazzale raccordato.

- (7) I costi totali relativi agli investimenti sostenuti da Rete Ferroviaria Italiana SpA ammontavano a 380 000 EUR.

- (8) Secondo l'accordo quadro, la Provincia si impegnava a progettare e a realizzare:

a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;

b) tre binari tronchi;

c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;

d) la pavimentazione per l'area dei due binari tronchi destinati allo scarico di prodotti petroliferi, con relativi scarichi da posizionare fino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese);

e) la pavimentazione per l'intera area ad est del terzo binario, idonea a sopportare i sovraccarichi delle gru gommate usate per il trasferimento di contenitori da 40 tonnellate e da posizionare vicino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese), il tutto per rendere disponibile il piazzale, oltre che per le tratte per gli oli minerali, anche per ulteriori trasporti ferroviari di merci di aziende insediate in zona Lavis;

f) le canalizzazioni per passare i cavi elettrici su disegno di Firmin (che li acquisterà e li metterà in opera a sue spese);

g) le canalizzazioni per l'impianto antincendio su disegno di Firmin (tubazioni ed idranti e messa in opera a sue spese).

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'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 Hirdetmények

KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2010/C 278/12	Pályázati felhívás – EACEA/32/10 – Tempus IV – Az egyetemek nemzetközi együttműködésével megvalósuló felsőoktatási reform	18
2010/C 278/13	Résztvételi felhívás az ESPON 2013 működési program keretében	22

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

Európai Bizottság

2010/C 278/14	Összefonódás előzetes bejelentése (Ügyszám COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Egyszerűsített eljárás alá vont ügy ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

EGYÉB JOGI AKTUSOK

Európai Bizottság

2010/C 278/15	Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján	24
2010/C 278/16	Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján	25
2010/C 278/17	Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján	26
2010/C 278/18	Hagyományos kifejezés elismerése iránti kérelem közzététele a 607/2009/EK bizottsági rendelet 33. cikkének rendelkezései alapján	27
2010/C 278/19	Állami támogatás – Olasz Köztársaság – C 17/10 (korábbi N 315/09). számú állami támogatás – Firmin Srl – Felhívás észrevételek benyújtására az EUMSZ. 108. cikkének (2) bekezdése értelmében ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

2010-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelven	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves CD-ROM	az EU 22 hivatalos nyelven	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelven	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi CD-ROM (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelven	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, CD-ROM, heti 2 kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelven	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogszabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű CD-ROM-on.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

A CD-ROM-formátumot 2010 folyamán DVD-formátum váltja fel.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

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

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU