

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

C 278



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 53

15 października 2010

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

I *Rezolucje, zalecenia i opinie*

OPINIE

Europejski Bank Centralny

2010/C 278/01

Opinia Europejskiego Banku Centralnego z dnia 5 października 2010 r. w sprawie dwóch projektów rozporządzeń w sprawie zawodowego, transgranicznego, drogowego transportu znaków pieniężnych denominowanych w euro między państwami członkowskimi należącymi do strefy euro (CON/2010/72)

1

II *Komunikaty*

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2010/C 278/02

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

PL

Cena:
3 EUR⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

IV Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2010/C 278/03	Kursy walutowe euro	6
2010/C 278/04	Opinia Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących przyjęta w trakcie posiedzenia dnia 15 kwietnia 2010 r. dotycząca projektu decyzji w sprawie COMP/39.317 – E.ON Gas – Sprawozdawca: Polska	7
2010/C 278/05	Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w sprawie COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Streszczenie Decyzji Komisji z dnia 4 maja 2010 r. dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w art. 54 Porozumienia EOG (Sprawa COMP/39.317 – E.ON Gas) (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 2863 wersja ostateczna) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Opinia Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydana na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2010 r. dotycząca projektu decyzji w sprawie COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Sprawozdawca: Austria	11
2010/C 278/08	Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające w sprawie COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Streszczenie decyzji Komisji z dnia 14 lipca 2010 r. dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz w art. 53 Porozumienia EOG (Sprawa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 4738) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Mianowanie na stanowisko funkcjonariusza ds. przesłuchań	16

INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

2010/C 278/11	Nota informacyjna Komisji na mocy art. 17 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty – Zaproszenie do składania ofert w zakresie wykonywania regularnych przewozów lotniczych zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na wewnętrznej tylnej stronie okładki)

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

EUROPEJSKI BANK CENTRALNY

OPINIA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO

z dnia 5 października 2010 r.

w sprawie dwóch projektów rozporządzeń w sprawie zawodowego, transgranicznego, drogowego transportu znaków pieniężnych denominowanych w euro między państwami członkowskimi należącymi do strefy euro

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Wprowadzenie i podstawa prawna

W dniu 6 września 2010 r. Europejski Bank Centralny (EBC) otrzymał wniosek Parlamentu Europejskiego o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zawodowego, transgranicznego, drogowego transportu znaków pieniężnych denominowanych w euro między państwami członkowskimi należącymi do strefy euro⁽¹⁾ (zwanego dalej „projektem rozporządzenia”). W dniu 20 września 2010 r. EBC otrzymał także wniosek Rady Unii Europejskiej o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia. W dniu 27 września 2010 r. EBC otrzymał wniosek Rady Unii Europejskiej o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia Rady w sprawie rozszerzenia zakresu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr xx/yy w sprawie zawodowego, transgranicznego, drogowego transportu znaków pieniężnych denominowanych w euro między państwami członkowskimi w strefie euro⁽²⁾ (zwanego dalej „projektem rozporządzenia rozszerzającego zakres rozporządzenia xx/yy”) (zwanych dalej wspólnie „projektami rozporządzeń”).

Właściwość EBC do wydania opinii wynika z art. 127 ust. 4 oraz art. 282 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jako że projekty rozporządzeń zawierają przepisy dotyczące transgranicznego transportu banknotów euro, a wyłączna kompetencja do wydawania upoważnienia do emisji banknotów euro przysługuje Radzie Prezesów EBC. Rada Prezesów wydała niniejszą opinię zgodnie ze zdaniem pierwszym art. 17 ust. 5 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego.

Uwagi ogólne

Ułatwiając w największym możliwym zakresie swobodny obieg banknotów i monet euro oraz ich transport pomiędzy państwami członkowskimi należącymi do strefy euro, projekty rozporządzeń zmaksymalizują korzyści, jakie daje zdalny dostęp do usług gotówkowych świadczonych przez krajowe banki centralne. Jest to ważne, ponieważ banknoty i monety są jedynymi prawnymi środkami płatniczymi w strefie euro⁽³⁾.

Pojęcie prawnego środka płatniczego ma również szczególne znaczenie w odniesieniu do wykorzystywania inteligentnych systemów neutralizacji banknotów w rozumieniu projektu rozporządzenia. Jako organ, któremu przysługuje wyłączna kompetencja do upoważniania do emisji banknotów euro będących prawnym środkiem płatniczym, EBC pragnie zauważyć, że „zneutralizowane” banknoty euro zachowują status prawnego środka płatniczego, oraz że fakt ten został już zaakceptowany przez Komisję⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 wersja ostateczna.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 wersja ostateczna.

⁽³⁾ Zob. zdanie trzecie art. 128 ust. 1 Traktatu.

⁽⁴⁾ Zalecenie Komisji z dnia 22 marca 2010 r. dotyczące zakresu i skutków statusu banknotów i monet euro jako prawnego środka płatniczego (Dz.U. L 83 z 30.3.2010, s. 70).

Jeżeli chodzi o projekt rozporządzenia rozszerzającego zakres rozporządzenia xx/yy, które dotyczy państw członkowskich spoza strefy euro, EBC popiera kontynuowanie praktyki, która została już wprowadzona przed wejściem w życie Traktatu ⁽¹⁾. W szczególności, wszystkie postanowienia projektu rozporządzenia powinny być stosowane również do państw członkowskich spoza strefy euro. Państwa członkowskie spoza strefy euro nie mogą być „państwami członkowskimi pochodzenia” oraz „przyjmującymi państwami członkowskimi” w rozumieniu projektu rozporządzenia. Państwa członkowskie spoza strefy euro powinny także mieć możliwość bycia „państwami członkowskimi, których terytorium jest przekraczane”; jeżeli tak się nie stanie, państwa członkowskie strefy euro, do których dojazd jest możliwy wyłącznie drogami prowadzącymi przez terytorium państw spoza strefy euro, podlegałyby niesłusznej dyskryminacji.

Proponowane przez EBC zmiany projektów rozporządzeń wraz z ich uzasadnieniem zamieszczono w załączniku.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 5 października 2010 r.

Jean-Claude TRICHET

Prezes EBC

⁽¹⁾ Zob. opinię EBC CON/2006/35 wydaną na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie dwóch projektowanych decyzji Rady dotyczących programu wymiany, pomocy i szkoleń dla ochrony euro przed fałszowaniem (program „Perykles”) (Dz.U. C 163 z 14.7.2006, s. 7).

ZAŁĄCZNIK

Propozycje zmian

Tekst proponowany przez Komisję	Zmiany proponowane przez EBC ⁽¹⁾
Zmiana nr 1	
Artykuł 1 lit. f) projektu rozporządzenia	
„f) »Państwo członkowskie, którego terytorium jest przekraczane« oznacza jedno uczestniczące państwo członkowskie lub kilka uczestniczących państw członkowskich, innych niż państwo członkowskie pochodzenia przedsiębiorstwa, którego (których) terytorium musi zostać przekroczone przez pojazd przewożący gotówkę, tak aby dojechał on do przyjmującego państwa członkowskiego (przyjmujących państw członkowskich) albo powrócił do państwa członkowskiego pochodzenia.»	„f) »Państwo członkowskie, którego terytorium jest przekraczane« oznacza jedno uczestniczące państwo członkowskie lub kilka uczestniczących państw członkowskich, innych niż państwo członkowskie pochodzenia przedsiębiorstwa, którego (których) terytorium musi zostać przekroczone przez pojazd przewożący gotówkę, tak aby dojechał on do przyjmującego państwa członkowskiego (przyjmujących państw członkowskich) albo powrócił do państwa członkowskiego pochodzenia.»
Uzasadnienie	
Jakkolwiek nie ulega wątpliwości, że państwo członkowskie pochodzenia oraz przyjmujące państwo członkowskie muszą być uczestniczącymi państwami członkowskimi, to jednak jest możliwe, że aby dostać się do przyjmującego państwa członkowskiego pojazd służący do przewozu gotówki będzie musiał przekroczyć terytorium nieuczestniczącego państwa członkowskiego. Nie należy przypuszczać, aby intencją Komisji było wyłączenie uczestniczących państw członkowskich otoczonych przez nieuczestniczące państwa członkowskie z zakresu zastosowania projektu rozporządzenia. Zgodnie z art. 6 ust. 1 projektu rozporządzenia, w każdym przypadku należy przestrzegać przepisów obowiązujących w państwie członkowskim, którego terytorium jest przekraczane.	
Zmiana nr 2	
Artykuł 2 ust. 1 i 2 projektu rozporządzenia	
„1. Przewozy banknotów i monet euro wykonywane na rachunek i pomiędzy bankami centralnymi, zakładami drukarskimi drukującymi euro i/lub mennicami uczestniczących państw członkowskich i zabezpieczone eskortą wojskową lub policyjną nie wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia. 2. Przewozy monet euro wykonywane na rachunek i pomiędzy bankami centralnymi lub mennicami uczestniczących państw członkowskich i zabezpieczone eskortą wojskową lub policyjną bądź prywatnymi pracownikami ochrony w odrębnych pojazdach nie wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia.”	„1. Przewozy banknotów i monet euro: a) wykonywane na rachunek i pomiędzy krajowymi banków centralnych, bankami centralnymi, pomiędzy tymi bankami albo pomiędzy zakładami drukarskimi drukującymi euro lub mennicami uczestniczących państw członkowskich a odpowiednimi krajowymi bankami centralnymi; oraz b) zabezpieczone eskortą wojskową lub policyjną, nie wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia. 2. Przewozy monet euro: a) wykonywane na rachunek i pomiędzy krajowymi bankami centralnymi, banków centralnych, lub pomiędzy tymi bankami albo pomiędzy mennicami uczestniczących państw członkowskich a odpowiednimi krajowymi bankami centralnymi; oraz b) zabezpieczone eskortą wojskową lub policyjną bądź prywatnymi pracownikami ochrony w odrębnych pojazdach, nie wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia.”
Uzasadnienie	
Termin „krajowy bank centralny” został wprowadzony w motywie 1 projektu rozporządzenia, ale nie został zastosowany w omawianym przepisie. Ponadto transport banknotów lub monet euro pomiędzy krajowymi bankami centralnymi a zakładami drukarskimi/mennicą odbywa się zawsze na rachunek tego KBC, który zamówił dane banknoty czy monety.	
Zmiana nr 3	
Artykuł 1 projektu rozporządzenia rozszerzającego zakres rozporządzenia xx/yy	
„Rozporządzenie Rady (WE) xx/yy ma zastosowanie do terytorium państwa członkowskiego, które nie przyjęło jeszcze euro, z dniem przyjęcia przez Radę, zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu, decyzji o uchyleniu derogacji dotyczącej uczestnictwa w strefie euro.”	„ Stosowanie Rozporządzenia Rady (WE) xx/yy rozszerza się na ma zastosowanie do terytorium państwa członkowskiego, których walutą nie jest które nie przyjęło jeszcze euro, z dniem przyjęcia przez Radę, zgodnie z art. 140 ust. W celu uniknięcia wszelkich wątpliwości, z dniem przyjęcia przez Radę, zgodnie z art. 140 ust. 2 Traktatu, decyzji o uchyleniu derogacji dotyczącej uczestnictwa danego państwa członkowskiego w strefie euro, państwo takie może być także »przyjmującym państwem członkowskim« w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) xx/yy”

Tekst proponowany przez Komisję	Zmiany proponowane przez EBC ⁽¹⁾
<i>Uzasadnienie</i> <i>Jakkolwiek nie ulega wątpliwości, że państwo członkowskie pochodzenia oraz przyjmujące państwo członkowskie muszą być uczestniczącymi państwami członkowskimi, to jednak jest możliwe, że aby dostać się do przyjmującego państwa członkowskiego, pojazd służący do przewozu gotówki będzie musiał przekroczyć terytoria nieuczestniczących państw członkowskich. Nie należy przypuszczać, aby intencją Komisji było wyłączenie uczestniczących państw członkowskich otoczonych przez nieuczestniczące państwa członkowskie z zakresu zastosowania projektu rozporządzenia.</i> <i>W okresie pomiędzy uchYLENIEM derogacji w stosunku do danego państwa członkowskiego a wprowadzeniem w nim euro takie państwo członkowskie powinno mieć możliwość bycia „przyjmującym państwem członkowskim”.</i>	
⁽¹⁾ Pogrubienie w tekście wskazuje, w którym miejscu EBC proponuje wprowadzenie nowego tekstu. Przekreślenie w tekście oznacza, że EBC proponuje wykreślenie fragmentu tekstu.	

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 278/02)

W dniu 28 września 2010 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32010M5951 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).
-

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾**14 października 2010 r.**

(2010/C 278/03)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany		
Waluta			Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,4101	AUD	Dolar australijski	1,4145
JPY	Jen	114,43	CAD	Dolar kanadyjski	1,4088
DKK	Korona duńska	7,4571	HKD	Dolar hong kong	10,9419
GBP	Funt szterling	0,87920	NZD	Dolar nowozelandzki	1,8538
SEK	Korona szwedzka	9,2340	SGD	Dolar singapurski	1,8248
CHF	Frank szwajcarski	1,3386	KRW	Won	1 564,26
ISK	Korona islandzka		ZAR	Rand	9,5642
NOK	Korona norweska	8,0695	CNY	Yuan renminbi	9,3783
BGN	Lew	1,9558	HRK	Kuna chorwacka	7,3275
CZK	Korona czeska	24,440	IDR	Rupia indonezyjska	12 574,79
EEK	Korona estońska	15,6466	MYR	Ringgit malezyjski	4,3473
HUF	Forint węgierski	273,63	PHP	Peso filipińskie	60,944
LTL	Lit litewski	3,4528	RUB	Rubel rosyjski	42,3188
LVL	Łat łotewski	0,7095	THB	Bat tajlandzki	42,014
PLN	Złoty polski	3,9077	BRL	Real	2,3213
RON	Lej rumuński	4,2799	MXN	Peso meksykańskie	17,4022
TRY	Lir turecki	1,9762	INR	Rupia indyjska	62,2140

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

**Opinia Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących
przyjęta w trakcie posiedzenia dnia 15 kwietnia 2010 r. dotycząca projektu decyzji w sprawie
COMP/39.317 – E.ON Gas**

Sprawozdawca: Polska

(2010/C 278/04)

1. Komitet Doradczy podziela obawy Komisji przedstawione w projekcie decyzji przedłożonym mu w dniu 26 marca 2010 r. w świetle art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz art. 54 Porozumienia EOG.
 2. Komitet Doradczy podziela stanowisko Komisji, że postępowanie można zakończyć w drodze decyzji zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
 3. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że zobowiązania podjęte przez E.ON są odpowiednie, niezbędne i proporcjonalne.
 4. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że w świetle zaproponowanych przez E.ON AG zobowiązań nie ma podstaw, by Komisja podejmowała dalsze działania, co nie narusza jednak art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
 5. Komitet Doradczy zaleca publikację swojej opinii w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
-

Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające ⁽¹⁾ w sprawie COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Projekt decyzji przedstawionej Komisji dotyczy domniemanego nadużycia pozycji dominującej na podstawie art. 102 TFUE przez niemiecki koncern energetyczny E.ON AG i jego spółki zależne E.ON Ruhrgas AG oraz E.ON Gastransport GmbH (łącznie zwane dalej „E.ON”). W decyzji wyrażono obawę, że spółka E.ON mogła odmówić długoterminowych rezerwacji w ramach swojego systemu przesyłowego gazu. Przedsiębiorstwo rezerwowało dla siebie znaczną część dostępnych ciągłych zdolności przesyłowych na punktach wejścia do swojej sieci przesyłowej gazu. Praktyki te mogą prowadzić do zamknięcia dostępu konkurującym przedsiębiorstwom, próbującym przesyłać i sprzedawać gaz odbiorcom podłączonym do sieci E.ON, a w związku z tym mogą również prowadzić do ograniczenia konkurencji na rynku dostaw gazu niższego szczebla.

Komisja wszczęła postępowanie w celu podjęcia decyzji na mocy rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1/2003 ⁽²⁾ i w dniu 22 grudnia 2009 r. wydała wstępną ocenę, o której mowa w art. 9 ust. 1. W następstwie dyskusji ze służbami Komisji w styczniu 2010 r. spółka E.ON przedłożyła propozycję zobowiązań, jakie gotowa jest podjąć. Zgodnie ze wspomnianymi zobowiązaniami E.ON przede wszystkim gwarantuje natychmiastowe uwolnienie znacznych zdolności przesyłowych na punktach wejścia w odniesieniu do gazu wysokokalorycznego (gazu typu H) i gazu niskokalorycznego (gazu typu L), a w dłuższej perspektywie – do obniżenia wielkości rezerwowanych zdolności przesyłowych w odniesieniu do obu systemów gazu, poczynawszy najpóźniej od dnia 1 października 2015 r. W tym zakresie spółka E.ON zgodziła się na sprzedaż uwolnionych zdolności przesyłowych początkowo na okres pierwszych dwóch lat, a następnie przez pozostały okres trwania zobowiązań. Ponadto E.ON zobowiązała się uwolnić proporcjonalnie duże przyległe zdolności przesyłowe wyjściowe na punktach wejścia, gdzie istnieje niedobór takich zdolności przy jednoczesnych znacznych rezerwach zdolności przesyłowych wyjściowych, jakimi dysponuje E.ON.

W dniu 22 stycznia 2010 r., zgodnie z art. 27 ust. 4, Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie, w którym podsumowała zastrzeżenia i zobowiązania oraz wezwała zainteresowane osoby trzecie do przedstawienia uwag dotyczących wspomnianego zawiadomienia w ciągu jednego miesiąca od daty jego publikacji. Otrzymało 20 odpowiedzi od zainteresowanych stron, tj. konkurujących przedsiębiorstw, stowarzyszeń dostawców gazu oraz odbiorców, jak również od krajowych urzędów regulacyjnych.

Komisja poinformowała E.ON o wynikach testu rynkowego. W dniu 24 marca 2010 r. w odpowiedzi na wyrażone zastrzeżenia grupa E.ON przedstawiła zmienioną wersję zobowiązań.

Komisja doszła obecnie do wniosku, że w świetle ostatnich zobowiązań zaproponowanych przez E.ON należy zamknąć postępowanie, bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2.

Spółka E.ON oświadczyła, że otrzymała odpowiedni dostęp do informacji uznanych przez nią za niezbędne do zaproponowania zobowiązań mających na celu uwzględnienie zastrzeżeń wyrażonych przez Komisję.

Urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające nie otrzymał żadnych innych wniosków ani oświadczeń dotyczących omawianej sprawy ani od E.ON, ani od osób trzecich.

W związku z powyższym stwierdzam, że w niniejszej sprawie prawo do złożenia wyjaśnień zostało zachowane.

Bruksela dnia 16 kwietnia 2010 r.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji (2001/462/WE, EWWiS) z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników prowadzących spotkania wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji – Dz.U. L 162 z 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ W dalszej części tekstu wszystkie artykuły odnoszą się do rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Streszczenie Decyzji Komisji**z dnia 4 maja 2010 r.****dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
oraz w art. 54 Porozumienia EOG****(Sprawa COMP/39.317 – E.ON Gas)***(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 2863 wersja ostateczna)***(Jedynie tekst w języku niemieckim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2010/C 278/06)**

Dnia 4 maja 2010 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 102 TFEU. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 ⁽¹⁾ Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej. Pełen tekst omawianej decyzji w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności dostępny jest na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji pod adresem:

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

- (1) Załączona do niniejszego streszczenia decyzja dotyczy niemieckiej spółki E.ON AG, jej spółek zależnych E.ON Ruhrgas AG i E.ON Gastransport GmbH oraz kontrolowanych przez nie jednostek zależnych (łącznie zwanych dalej „E.ON”). Niniejsza decyzja zobowiązuje E.ON do wywiązania się z zaproponowanych przez siebie zobowiązań w celu usunięcia zastrzeżeń dotyczących konkurencji powstałych w wyniku przeprowadzonych przez Komisję postępowań wyjaśniających na niemieckim rynku gazu.
- (2) Komisja obawia się, że poprzez ograniczanie dostępu do zdolności przesyłowej na punktach wejścia do swojej sieci przesyłowej gazu spółka E.ON mogła nadużyć w świetle art. 102 TFUE dominującej pozycji na rynku przesyłu gazu w zakresie sieci gazu niskokalorycznego (typu L) oraz odpowiedniego obszaru rynku gazu wysokokalorycznego (typu H) spółki NetConnect Germany.
- (3) Było to możliwe dzięki temu, że spółka E.ON dokonywała długoterminowych rezerwacji w ramach swojej sieci, które pozbawiały konkurencyjne przedsiębiorstwa dostępu do tej sieci. E.ON rezerwowała znaczną część ciągłych, swobodnie przydzielanych zdolności przesyłowych na punktach wejścia do swojej sieci przesyłowej, co, zgodnie ze wstępną oceną, mogło uniemożliwić konkurencyjnym przedsiębiorstwom przesył gazu poprzez sieć E.ON do podłączonych do niej odbiorców. W związku z tym możliwe jest, że E.ON ograniczała konkurencję na rynkach dostaw gazu niższego szczebla.
- (4) Spółka E.ON zaproponowała pewne zobowiązania mające na celu uwzględnienie zastrzeżeń Komisji w zakresie konkurencji. W pierwszym rzędzie E.ON zobowiązała się, że do października 2010 r. uwolni ciągłe, swobodnie przydzielane zdolności przesyłowe na punktach wejścia do swojej sieci w wielkości 17,8 GWh/h. Ponadto do października 2015 r. E.ON zmniejszy w dalszym stopniu swój ogólny udział w rezerwacjach ciągłych, swobodnie przydzielanych zdolności przesyłowych na punktach wejścia: w odniesieniu do rynku gazu typu H (NetConnect Germany) – do 50 %, zaś w odniesieniu do sieci gazu typu L – do 64 %. Przedsiębiorstwo E.ON może osiągnąć wspomniane progi poprzez zwrot zdolności przesyłowych operatorowi systemu, poprzez środki zwiększające zdolności przesyłowe odnośnej sieci lub poprzez podjęcie współpracy w obszarach rynkowych, która zwiększy łączne zdolności odnośnej sieci E.ON. E.ON zobowiązuje się nie przekraczać tych progów do 2025 r.
- (5) Ostateczne zobowiązania są proporcjonalne i wystarczające, aby usunąć początkowe zastrzeżenia Komisji. Ostateczne zobowiązania są odpowiednie, aby usunąć zastrzeżenia dotyczące konkurencji sformułowane przez Komisję w ocenie wstępnej. Zmniejszenie udziału E.ON w ciągłych, swobodnie przydzielanych zdolnościach przesyłowych na punktach wejścia oraz okres obowiązywania podjętych zobowiązań stanowią gwarancję, że konkurujące przedsiębiorstwa oraz nowi dostawcy będą mogli szybko i na stałe wejść na rynki dostaw gazu niższego szczebla. Ostateczne zobowiązania podjęte przez E.ON są również niezbędne z uwagi na brak innych – równie skutecznych, co proponowane uwolnienie zdolności – alternatywnych środków, które mogłyby usunąć wyrażone przez Komisję zastrzeżenia. W istocie jedynym rozwiązaniem problemu zamknięcia dostępu do niezbędnej infrastruktury przesyłowej jest uwolnienie zdolności przesyłowych. Biorąc pod uwagę wysoki udział E.ON w odnośnych rynkach związany ze zdolnością przesyłową na punktach wejścia oraz długie terminy rezerwacji, konieczny jest również taki, a nie inny zakres zobowiązań podjętych przez E.ON. Ponadto ostateczne zobowiązania należy uznać za odpowiednie i proporcjonalne z uwagi na dużą liczbę odbiorców podłączonych do sieci przesyłowej gazu przedsiębiorstwa E.ON oraz rozmiar potencjalnych szkód, jakie mogą oni ponieść.
- (6) W świetle zaproponowanych zobowiązań Komisja nie ma już żadnych podstaw do podejmowania innych działań, a zatem postępowanie powinno zostać zamknięte, co nie narusza przepisów art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- (7) Na posiedzeniu w dniu 15 kwietnia 2010 r. zasięgnięto opinii Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej, który wydał przychylną opinię. Urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające przedstawił sprawozdanie końcowe w dniu 16 kwietnia 2010 r.
-

**Opinia Komitetu Doradczego ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących
wydana na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2010 r. dotycząca projektu decyzji w sprawie COMP/39.596
– British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)**

Sprawozdawca: Austria

(2010/C 278/07)

1. Komitet Doradczy podziela wątpliwości Komisji wyrażone w projekcie decyzji przekazanej Komitetowi Doradczemu w dniu 25 czerwca 2010 r. na mocy art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) i art. 53 Porozumienia EOG.
 2. Komitet Doradczy podziela stanowisko Komisji, że postępowanie może zostać zakończone w drodze decyzji, zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
 3. Komitet Doradczy zgadza się, że zobowiązania zaproponowane przez British Airways, American Airlines oraz Iberię są odpowiednie, niezbędne i proporcjonalne.
 4. Komitet Doradczy zgadza się z Komisją, że w świetle zobowiązań zaproponowanych przez British Airways, American Airlines oraz Iberię i bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, nie ma podstaw do podejmowania przez Komisję dalszych działań.
 5. Komitet Doradczy zwraca się do Komisji o uwzględnienie wszystkich pozostałych kwestii poruszonych podczas dyskusji.
 6. Komitet Doradczy zaleca publikację swojej opinii w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
-

**Sprawozdanie końcowe urzędnika przeprowadzającego spotkanie wyjaśniające ⁽¹⁾ w sprawie
COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)**

(2010/C 278/08)

1. Podstawowe informacje

Sprawa dotyczy przewoźników lotniczych British Airways Plc. („BA”), American Airlines Inc. („AA”) oraz Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB”) zwanych dalej „Stronami”.

W czerwcu 2008 r. Strony ogłosiły zamiar utworzenia systemu podziału dochodów w ramach joint venture, obejmującego wszystkie świadczone przez nich usługi pasażerskiego transportu lotniczego na trasach transatlantyckich. Umowa przewiduje daleko idącą współpracę między Stronami na tych trasach, jeżeli chodzi o ceny, zdolność przewozową, koordynację rozkładu lotów, jak również podział dochodów. W związku z ogłoszonym zamiarem współpracy Komisja w dniu 25 lipca 2008 r. wszczęła postępowanie z urzędu, a przewoźnik Virgin Atlantic w dniu 30 stycznia 2009 r. złożył oficjalną skargę w tej sprawie.

Przedstawiony Komisji projekt decyzji dotyczy zgłoszonych zastrzeżeń, że umowa zawarta przez BA, AA i IB może naruszać zasady konkurencji zawarte w art. 101 TFUE.

2. Procedura pisemna

Komisja wszczęła formalne postępowanie, a następnie w oparciu o wyniki dochodzenia w dniu 29 września 2009 r. przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Stronom umożliwiono dostęp do akt, jak również utworzono biuro danych, gdzie Strony miały wgląd do wszelkich danych ekonometrycznych wykorzystanych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń.

Wszystkie Strony zwróciły się o przedłużenia terminu odpowiedzi na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. Rozpatrzyłem te wnioski pozytywnie, po czym wszystkie strony przedłożyły swoje odpowiedzi terminowo w dniu 9 grudnia 2009 r.

W toku postępowania dopuściłem do sprawy cztery zainteresowane osoby trzecie, które uzyskały dostęp do niepublycznej wersji pisemnego zgłoszenia zastrzeżeń i zostały poproszone przez Komisję o przedstawienie uwag w tej sprawie.

Złożenie ustnych wyjaśnień nie miało miejsca, ponieważ nie wniesiono o przeprowadzenie spotkania wyjaśniającego.

Strony w swoich odpowiedziach zgłosiły najpierw sprzeciw wobec stwierdzenia, że ich umowa może naruszać zasady konkurencji, lecz następnie rozpoczęły dyskusję ze służbami Komisji na temat przyjęcia możliwych zobowiązań w celu usunięcia obaw wyrażonych w pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń.

W dniu 25 stycznia 2010 r. Komisja sprawdziła skuteczność początkowych zobowiązań zaproponowanych przez Strony, przeprowadzając nieformalny test rynku, podczas którego poprosiła o udzielenie informacji jedenaście osób trzecich tj. dziesięciu innych przewoźników lotniczych i koordynatora udostępniania przedziałów czasowych w porcie lotniczym London Heathrow. Zaproponowane zobowiązania dotyczą sześciu tras, w przypadku których występują problemy w zakresie konkurencji, a mianowicie Londyn–Dallas, Londyn–Boston, Londyn–Miami, Londyn–Chicago, Londyn–Nowy Jork oraz Madryt–Miami. Zobowiązania te obejmują działania wspomagające w formie udostępnienia przedziałów czasowych na czterech z tych tras oraz specjalnych porozumień o proporcjonalnym podziale (dotyczących połączeń z przesiadkami), porozumień dotyczących połączeń międzyliniowych (możliwość łączenia taryf) oraz otwarcia programów lojalnościowych (Frequent Flyer) na wszystkich trasach. Planuje się, że zaproponowane zobowiązania będą ważne przez dziesięć lat.

Wszyscy uczestnicy nieformalnego testu rynku udzielili odpowiedzi, których niepublyczna wersja została udostępniona Stronom. Uwzględniając otrzymane odpowiedzi, w dniu 26 lutego 2010 r. BA, AA i IB przedstawiły zmienione wersje swoich zobowiązań.

W dniu 10 marca 2010 r., zgodnie z art. 27 ust. 4 ⁽²⁾, Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie podsumowujące zastrzeżenia i zmienione zobowiązania oraz wzywające zainteresowane osoby trzecie do przedstawienia uwag dotyczących wspomnianego zawiadomienia w ciągu jednego miesiąca od daty jego publikacji. Ogółem otrzymano pięć odpowiedzi, głównie od innych przewoźników lotniczych i stowarzyszeń sektora turystycznego.

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 15 i 16 decyzji Komisji 2001/462/WE, EWWiS z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień urzędników prowadzących spotkania wyjaśniające w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji – Dz.U. L 162 z 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ W dalszej części tekstu wszystkie artykuły odnoszą się do rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Po zawiadomieniu przez Komisję o wynikach testu rynku Strony przedstawiły dalsze zobowiązania.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 Komisja w dniu 18 maja 2010 r. zawiadomiła przewoźnika Virgin Atlantic o przyjęciu wstępnej opinii, zgodnie z którą uwzględniając fakt, że zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 zobowiązania przyjęte przez Strony będą dla nich wiążące, Unia Europejska nie jest w wystarczającym stopniu zainteresowana przeprowadzeniem dalszego postępowania w sprawie domniemanego naruszenia zasad konkurencji. W dniu 15 czerwca 2010 r. przewoźnik Virgin Atlantic przedstawił dalsze uwagi.

W dniu 25 czerwca 2010 r. Strony ponownie zmieniły wcześniej zaproponowane zobowiązania i przedstawiły je Komisji.

Komisja doszła obecnie do wniosku, że w świetle ostatnich zobowiązań i bez uszczerbku dla art. 9 ust. 2 należy zamknąć postępowanie.

Strony oświadczyły, że otrzymały odpowiedni dostęp do informacji, jakie uznały za niezbędne do zaproponowania zobowiązań w celu usunięcia zastrzeżeń wyrażonych przez Komisję.

Urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające nie otrzymał żadnych innych wniosków ani oświadczeń dotyczących omawianej sprawy ani od Stron ani od osób trzecich.

W świetle powyższego oraz mając na uwadze fakt, że decyzja o przyjęciu lub odrzuceniu skargi nie została jeszcze podjęta, stwierdzam, że podczas niniejszego postępowania zapewniono prawo do bycia wysłuchanym.

Bruksela dnia 12 lipca 2010 r.

Michael ALBERS

Streszczenie decyzji Komisji**z dnia 14 lipca 2010 r.****dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
oraz w art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 4738)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2010/C 278/09)**

W dniu 14 lipca 2010 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 ⁽¹⁾ Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej.

(1) Sprawa dotyczy umów między przedsiębiorstwami British Airways Plc. (zwanym dalej „BA”), American Airlines Inc. (zwanym dalej „AA”) i Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (zwanym dalej „IB”) w celu utworzenia systemu podziału dochodów w ramach *joint venture*, obejmującego wszystkie świadczone przez nich usługi pasażerskiego transportu lotniczego na trasach między Europą a Ameryką Północną (zwanymi dalej „trasami transatlantyckimi”). Umowy te przewidują szeroko zakrojoną współpracę stron na trasach transatlantyckich, obejmującą takie elementy jak ceny, zdolność przewozowa i koordynacja rozkładu lotów, a także podział dochodów.

1. Wstępne wątpliwości dotyczące konkurencji

(2) W dniu 8 kwietnia 2009 r. Komisja na mocy art. 2 rozporządzenia (WE) nr 773/2004 ⁽²⁾ wszczęła postępowanie przeciwko BA, AA i IB w celu przyjęcia decyzji zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

(3) W pisemnym zgłoszeniu zastrzeżeń z dnia 29 września 2009 r., przewidzianym w art. 27 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 i art. 10 rozporządzenia (WE) nr 773/2004, Komisja przyjęła wstępnie stanowisko, że umowy między stronami ograniczałyby konkurencję na niektórych trasach transatlantyckich. Po uwzględnieniu odpowiedzi stron na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń oraz innych nowych okoliczności Komisja podtrzymała swoje wstępne zastrzeżenia dotyczące problemów w zakresie konkurencji w odniesieniu do sześciu tras transatlantyckich: Londyn–Dallas (rynek premium ⁽³⁾) i rynek podstawowy ⁽⁴⁾), Londyn–Boston (rynek premium i rynek podstawowy), Londyn–Miami (rynek premium i rynek podstawowy), Londyn–Chicago (rynek premium), Londyn–Nowy Jork (rynek premium) i Madryt–Miami (rynek premium).

(4) Komisja uznała wstępnie, że ograniczenie konkurencji między stronami na wyżej wymienionych trasach miałooby rzeczywiste bądź potencjalne skutki antykonkurencyjne. Pozycja stron na tych trasach była szczególnie silna i istniały duże bariery wejścia oraz ekspansji na rynku, takie jak m.in. brak przedziałów czasowych na start i lądowanie w godzinach szczytu w portach lotniczych w Londynie (Heathrow/Gatwick) oraz Nowym Jorku (Newark/JFK), przewaga stron wynikająca z częstotliwości wykonywanych lotów, ograniczony dostęp do możliwości przesiadkowych, a także silna pozycja stron wynikająca z programów lojalnościowych (*Frequent Flyer*), umów z klientami korporacyjnymi i marketingu. Umowy zniosłyby konkurencję między BA, AA i IB, której inni konkurenci nie byłiby w stanie na przedmiotowych trasach odtworzyć.

(5) Poza tym Komisja doszła wstępnie do wniosku, że skutki antykonkurencyjne mogłyby powstać również z powodu ograniczenia konkurencji między stronami a osobami trzecimi. W przypadku tras Londyn–Chicago i Londyn–Miami umowy te wywołałyby zatem dalsze rzeczywiste lub potencjalne skutki antykonkurencyjne, gdyż dałyby stronom możliwość ograniczenia konkurentom dostępu do lotów przesiadkowych, co odgrywa kluczową rolę w obsłudze tych tras transatlantyckich.

2. Decyzja w sprawie zobowiązań

(6) W odpowiedzi na wstępne wątpliwości Komisji odnośnie konkurencji BA, AA i IB przedstawiły propozycję zobowiązań.

(7) W dniu 10 marca 2010 r., zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zawiadomienie, w którym streszczono wątpliwości Komisji i podsumowano zaproponowane zobowiązania oraz wezwano osoby trzecie do przedstawienia uwag na ich temat. W dniu 15 kwietnia 2010 r. Komisja poinformowała strony o uwagach osób trzecich. W dniu 12 maja 2010 r. i ostatecznie w dniu

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Obejmuje on przewozy we wszystkich klasach kabin i taryf z wyjątkiem przewozów w klasie ekonomicznej z ograniczeniami (tj. co najmniej usługi *First Class* i *Business Class*).

⁽⁴⁾ Obejmuje on pasażerski transport lotniczy w klasie ekonomicznej z ograniczeniami.

25 czerwca 2010 r. strony przedłożyły zobowiązania po zmianach dokonanych przy uwzględnieniu uwag otrzymanych od osób trzecich.

- (8) Decyzją z dnia 14 lipca 2010 r. zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja nadała poniższym zobowiązaniom BA, AA i IB charakter wiążący. Najważniejsze zobowiązania można podsumować w następujący sposób.
- (9) Po pierwsze, strony zaproponowały udostępnienie przedziałów czasowych w porcie lotniczym London Heathrow lub London Gatwick – z pozostawieniem wyboru konkurentom – aby umożliwić im obsługiwanie do 21 dodatkowych połączeń bez międzylądowania na tydzień na trasie Londyn–Nowy Jork, 14 – na trasie Londyn–Boston, 7 – na trasie Londyn–Dallas oraz 7 – na trasie Londyn–Miami. W przypadku trasy Londyn–Nowy Jork strony zaproponowały również zapewnienie konkurentom zezwoleń na prowadzenie działalności w porcie lotniczym JFK w Nowym Jorku.
- (10) Po drugie, strony zaproponowały zawarcie umów przewidujących możliwość łączenia taryf z konkurentami na przedmiotowe trasy. Umowy te umożliwiają zainteresowanym przewoźnikom i biurom podróży oferowanie lotów transatlantyckich w obie strony, obejmujących lot transatlantycki bez międzylądowania obsługiwany przez zainteresowanego przewoźnika i lot powrotny bez międzylądowania obsługiwany przez strony.
- (11) Po trzecie, strony zaproponowały zawarcie z konkurentami specjalnych umów o proporcjonalnym podziale w ruchu lotniczym na przedmiotowych trasach. Umowy te dają zainteresowanym przewoźnikom możliwość uzyskania od stron korzystnych warunków na transport przesiadających się pasażerów lotami na niewielkich odległościach w Europie i Ameryce Północnej (i w innych wybranych krajach) obsługiwanych przez strony, co pozwoli im „zapełnić” ich własne transatlantyckie usługi na przedmiotowych trasach.
- (12) Po czwarte, strony zaproponowały otwarcie swoich programów lojalnościowych (*Frequent Flyer*) w stosunku do połączeń na przedmiotowych trasach dla konkurentów uruchamiających lub rozszerzających połączenia na danej trasie, lecz niemających swojego własnego porównywalnego programu.
- (13) Po piąte, strony zaproponowały regularne przekazywanie Komisji danych dotyczących współpracy stron.
- (14) Niniejszą decyzją stwierdza się, że w świetle omówionych wyżej zobowiązań uznanych za wiążące dla BA, AA i IB nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Decyzja jest wiążąca przez okres dziesięciu lat od daty przyjęcia.
- (15) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2010 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał przychylną opinię. W dniu 12 lipca 2010 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające sporządził raport końcowy.

Mianowanie na stanowisko funkcjonariusza ds. przesłuchań

(2010/C 278/10)

Dnia 8 września 2010 r. Komisja mianowała pana Woutera WILSA na stanowisko funkcjonariusza ds. przesłuchań zgodnie z art. 1 decyzji Komisji z dnia 23 maja 2001 r. w sprawie zakresu uprawnień funkcjonariuszy ds. przesłuchań w niektórych postępowaniach z zakresu konkurencji (Dz.U. L 162 z 19.6.2001, s. 21).

INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Nota informacyjna Komisji na mocy art. 17 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty

Zaproszenie do składania ofert w zakresie wykonywania regularnych przewozów lotniczych zgodnie z obowiązkiem użyteczności publicznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 278/11)

Państwo członkowskie	Francja
Trasa	Aurillac-Paryż (Orly)
Okres ważności umowy	1 czerwca 2011–31 maja 2015
Termin składania wniosków i ofert	— wnioski (pierwszy etap): 29 listopada 2010 r. (godz. 17.30 czasu lokalnego) — oferty (drugi etap): 10 stycznia 2011 r. (godz. 17.30 czasu lokalnego)
Adres, pod którym udostępnia się tekst zaproszenia do składania ofert oraz wszelkie niezbędne informacje i dokumentację dotyczące przetargu i obowiązku użyteczności publicznej	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Faks +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ADMINISTRACYJNE

KOMISJA EUROPEJSKA

ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA WNIOSKÓW – EACEA/32/10

Tempus IV – Reforma szkolnictwa wyższego poprzez międzynarodową współpracę uniwersytecką
(2010/C 278/12)

1. Cele i opis

Czwarty etap programu Tempus obejmuje lata 2007–2013.

Główny cel programu to ułatwianie współpracy państw członkowskich Unii Europejskiej (UE) oraz sąsiadujących krajów partnerskich w dziedzinie szkolnictwa wyższego. Program będzie przede wszystkim wspierał działania zbieżne z rozwiązaniami UE w dziedzinie szkolnictwa wyższego wynikającą ze strategii Europa 2020, strategicznych ram Europejskiej współpracy w dziedzinie kształcenia i szkolenia (ET 2020) oraz procesu bolońskiego.

Niniejsze Zaproszenie do składania wniosków ma na celu promowanie wielostronnej współpracy między instytucjami, władzami oraz organizacjami działającymi w dziedzinie szkolnictwa wyższego w państwach członkowskich UE i krajach partnerskich, oraz koncentruje się na reformie i modernizacji szkolnictwa wyższego.

Agencja Wykonawcza ds. Edukacji, Kultury i Sektora Audiowizualnego (zwana dalej Agencją) działająca w ramach uprawnień powierzonych przez Komisję Europejską (zwaną dalej Komisją) jest odpowiedzialna za zarządzanie niniejszym Zaproszeniem do składania wniosków.

2. Kwalifikujący się wnioskodawcy

Do otrzymania dotacji kwalifikują się wnioskodawcy posiadający osobowość prawną (osoby prawne), którzy od co najmniej pięciu lat prowadzą zarejestrowaną działalność w UE lub krajach partnerskich programu Tempus.

Wnioskodawcy ubiegający się o dotacje do Projektów wspólnych muszą być uznanymi przez państwo, publicznymi lub prywatnymi instytucjami szkolnictwa wyższego lub stowarzyszeniami, organizacjami lub sieciami skupiającymi takie instytucje, działającymi na rzecz promowania, udoskonalania i reformy szkolnictwa wyższego.

Wnioskodawcy ubiegający się o dotacje do Działań strukturalnych muszą być osobami prawnymi, spełniającymi warunki określone powyżej dla projektów wspólnych, albo krajowymi lub międzynarodowymi organizacjami skupiającymi rektorów, wykładowców lub studentów.

Do instytucji i organizacji, które mogą uczestniczyć w programie Tempus w charakterze partnerów/współ-beneficjentów, należą instytucje i organizacje szkolnictwa wyższego, a także instytucje i organizacje poza-akademickie, jak na przykład organizacje pozarządowe, przedsiębiorstwa, organizacje przemysłowe oraz władze publiczne.

Wymienione instytucje i organizacje muszą mieć siedzibę w kwalifikujących się państwach podzielonych na następujące cztery grupy:

- 27 państw członkowskich Unii Europejskiej,
- 4 państw regionu Bałkanów Zachodnich: Albania, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Serbia, oraz Kosowo ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

- 17 krajów na obszarze sąsiadującym z Unią Europejską od południa i wschodu: Algieria, Egipt, Izrael, Jordania, Liban, Libia, Maroko, okupowane terytorium palestyńskie, Syria, Tunezja, Armenia, Azerbejdżan, Białoruś, Gruzja, Mołdawia, Federacja Rosyjska i Ukraina,
- 5 republik środkowoazjatyckich: Kazachstan, Kirgistan, Tadżykistan, Turkmenistan i Uzbekistan.

3. Kwalifikujące się działania i czas trwania

Istnieją dwa główne instrumenty współpracy objęte niniejszym Zaproszeniem do składania wniosków w ramach programu Tempus:

- projekty wspólne: projekty oparte na podejściu „oddolnym”, mające na celu modernizację oraz reformę na poziomie instytucjonalnym (uniwersyteckim). Zadaniem projektów wspólnych jest przekazywanie wiedzy pomiędzy uniwersytetami, organizacjami i instytucjami z państw UE oraz krajów partnerskich, jak również odpowiednimi jednostkami w krajach partnerskich,
- działania strukturalne: projekty, które mają przyczynić się do rozwoju i reformy systemów szkolnictwa wyższego w krajach partnerskich oraz podniesienia poziomu ich jakości i znaczenia, jak również do zwiększenia dobrowolnej zbieżności z rozwiązaniami UE. Działania strukturalne będą obejmowały akcje mające na celu wsparcie reform strukturalnych w systemach szkolnictwa wyższego oraz rozwój ram strategicznych na poziomie krajowym.

W ramach niniejszego Zaproszenia do składania wniosków dofinansowanie mogą otrzymać projekty krajowe i wielonarodowe.

Projekty krajowe muszą się zgadzać z krajowymi priorytetami, które są ustanawiane w ścisłym porozumieniu między przedstawicielstwami Komisji Europejskiej i odpowiednimi władzami w krajach partnerskich.

- Wnioski dotyczące projektów krajowych muszą być składane przez grupy instytucji obejmujące:
 - co najmniej trzy instytucje szkolnictwa wyższego z kraju partnerskiego (w przypadku Czarnogóry i Kosowa, ze względu na niewielki rozmiar sektora szkolnictwa wyższego, wystarczy jeden uniwersytet),
 - co najmniej trzy instytucje szkolnictwa wyższego z UE, każda z innego państwa członkowskiego.

Projekty wielonarodowe muszą być zgodne z priorytetami regionalnymi, które zostały określone na podstawie unijnej polityki współpracy z regionami krajów partnerskich, wytyczonej w strategicznych dokumentach UE dotyczących krajów sąsiadujących ⁽¹⁾, pomocy przedakcesyjnej ⁽²⁾ i Azji Środkowej ⁽³⁾, oraz są wspólne dla wszystkich krajów partnerskich w określonym regionie lub dotyczą priorytetu krajowego, który jest wspólny dla każdego z uczestniczących krajów partnerskich.

- Wnioski dotyczące projektów wielonarodowych muszą być składane przez grupy instytucji obejmujące:
 - co najmniej dwie instytucje szkolnictwa wyższego z każdego z uczestniczących krajów partnerskich (co najmniej dwa kraje partnerskie) zaangażowanych we wnioski (z wyjątkiem Kosowa i Czarnogóry, w przypadku których wymagana jest jedna instytucja szkolnictwa wyższego z każdego z tych państw),
 - co najmniej trzy instytucje szkolnictwa wyższego z UE, każda z innego państwa członkowskiego UE.

W przypadku działań strukturalnych wymagane jest spełnienie dodatkowego warunku: Ministerstwo(-a) Szkolnictwa (Wyższego) kraju partnerskiego (krajów partnerskich) musi (muszą) być zaangażowane w projekt dotyczący działań strukturalnych w charakterze partnera(-ów).

Maksymalny czas trwania projektów wynosi 24 miesiące lub 36 miesięcy. Przewiduje się, że okres kwalifikowalności kosztów rozpocznie się w dniu 15 października 2011 r.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1638/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. określające przepisy ogólne w sprawie ustanowienia Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_l310_en.pdf Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa, Program Współpracy Międzyregionalnej ENPI, dokument strategiczny na lata 2007–2013 oraz program orientacyjny na lata 2007–2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1085/2006 z dnia 17 lipca 2006 r. ustanawiające instrument pomocy przedakcesyjnej (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA), Wieloletni orientacyjny plan działania na lata 2008–2010, skierowany do wielu beneficjentów (2008–2010), odesłanie C(2008) 3585 z dnia 17 lipca 2008 r. http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ UE i Azja Środkowa. Strategia nowego partnerstwa; Rada UE, dnia 31 maja 2007 r., 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Kryteria oceny

Kwalifikujące się wnioski dotyczące projektów wspólnych i środków strukturalnych zostaną ocenione przez zewnętrznych niezależnych ekspertów zgodnie z poniższymi kryteriami oceny:

- przejrzystość i spójność celów projektu; ich znaczenie dla reform szkolnictwa wyższego (strategia Europa 2020, strategiczne ramy Europejskiej współpracy w dziedzinie kształcenia i szkolenia ET 2020, proces boloński) w instytucji lub systemie kraju partnerskiego oraz wykazanie wpływu projektu na te reformy (25 % oceny),
- jakość partnerstwa (umiejętności, potwierdzona wiedza specjalistyczna i kompetencje niezbędne do zrealizowania wszystkich aspektów programu prac, właściwy podział zadań, efektywna komunikacja i współpraca) (20 % oceny),
- jakość merytoryczna projektu oraz zastosowana metodologia, w tym m.in. trafność wyników projektu i powiązanych działań zgodnych z głównym celem projektu i jego celami szczegółowymi, udowodniona zdolność do logicznego i odpowiedniego planowania (ramy logiczne i plan prac), oczekiwana kontrola jakości, monitorowanie projektu i zarządzanie nim (wskaźniki i poziomy odniesienia) (25 % oceny),
- stabilność lub trwały wpływ projektu na instytucje, grupy docelowe lub system szkolnictwa wyższego, w tym rozpowszechnianie i wykorzystywanie działań i rezultatów projektu (15 % oceny),
- budżet i gospodarność, w tym sporządzanie planów dotyczących zatrudnienia z uwzględnieniem dziennych stawek wynagrodzeń, zakupu odpowiedniego sprzętu, wydajnego wykorzystania okresów mobilności, sprawiedliwego podziału budżetu, wykonalności działań w ramach zaplanowanego budżetu (15 % oceny).

5. Budżet i wysokość dofinansowania

Całkowity budżet przeznaczony na współfinansowanie projektów w ramach niniejszego Zaproszenie do składania wniosków wynosi 48,7 mln EUR.

Wsparcie finansowe ze strony Unii Europejskiej nie może przekroczyć 90 % łącznych kosztów kwalifikowalnych projektu. Wymagane jest współfinansowanie w wysokości co najmniej 10 % łącznych kosztów kwalifikowalnych.

Minimalna wartość dofinansowania zarówno dla projektów wspólnych, jak i działań strukturalnych wyniesie 500 000 EUR. Maksymalna wartość dofinansowania wyniesie 1 500 000 EUR. W przypadku Kosowa i Czarnogóry minimalna wartość dofinansowania dla projektów krajowych wynosi 300 000 EUR.

6. Składanie wniosków i ostateczny termin

Wnioski o dofinansowanie, sporządzone w języku angielskim, francuskim lub niemieckim, należy składać przy wykorzystaniu formularza elektronicznego, specjalnie opracowanego do tego celu, który będzie dostępny na stronie internetowej Agencji: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Należy wypełniony formularz elektroniczny dla projektów wspólnych oraz działań strukturalnych należy przesłać najpóźniej do dnia 15 lutego 2011 r., godz. 12.00 czasu brukselskiego.

Wniosek złożony on-line uznaje się za oryginał wniosku. Jednakże w celu zapewnienia gwarancji zarówno wnioskodawcom, jak i Agencji, oraz przedstawienia dodatkowych wymaganych informacji, należy do dnia 15 lutego 2011 r. (decyduje data stempla pocztowego) za pośrednictwem poczty przesłać Agencji kompletny egzemplarz papierowy złożonego formularza elektronicznego wraz z dokumentami dodatkowymi (zob. wskazówki dotyczące składania wniosków) na następujący adres:

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

Nie będą przyjmowane wnioski wysłane faksem lub pocztą elektroniczną.

7. Dodatkowe informacje

Wnioski muszą odpowiadać warunkom zawartym we wskazówkach dotyczących składania wniosków – Zaproszenie do składania wniosków EACEA/32/10 – oraz być złożone na formularzu przeznaczonym do tego celu i zawierać stosowne załączniki. Dokumenty te są dostępne pod następującym adresem internetowym:

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

Zaproszenie do wyrażenia zainteresowania programem operacyjnym ESPON 2013

(2010/C 278/13)

W dniu 23 listopada 2010 r., w ramach programu ESPON 2013, otwarte zostanie zaproszenie do wyrażenia zainteresowania Systemem Wspierania Wiedzy (Knowledge Support System — KSS).

W celu otrzymania dalszych informacji prosimy o regularne odwiedzanie strony: <http://www.espon.eu>

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

Zgłoszenie zamiaru koncentracji

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

Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 278/14)

1. W dniu 1 października 2010 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾ i po odesłaniu sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5 tego rozporządzenia, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwa Alstom Holdings („Alstom”, Francja), Russian Railways („RZD”, Rosja) oraz Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited i Mafrido Trading Limited (łącznie „Cypriot Companies”, Cypr) przejmują, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem CJSC Transmash holding („TMH”, Rosja) w drodze zakupu akcji.

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:

- w przypadku przedsiębiorstwa Alstom: grupa przedsiębiorstw prowadząca działalność na całym świecie głównie w zakresie produkcji wyposażenia związanego z wytwarzaniem i przesyłem energii elektrycznej oraz transportem kolejowym a także świadczenia usług w tej dziedzinie,
- w przypadku przedsiębiorstwa RZD: rosyjskie przedsiębiorstwo państwowe oraz operator kolejowy w Rosji i w niektórych państwach WNP,
- w przypadku Cypriot Companies: przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie inwestycji finansowych, ograniczoną do pośredniego posiadania akcji przedsiębiorstwa TMH,
- w przypadku przedsiębiorstwa TMH: produkcja lokomotyw oraz wyposażenia kolejowego głównie w Rosji oraz w niektórych państwach WNP.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie uproszczonej procedury stosowanej do niektórych koncentracji na mocy rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw ⁽²⁾, sprawa ta może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.

4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przesyłać do Komisji faksem (+32 22964301), pocztą elektroniczną na adres: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”).

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, s. 32 („obwieszczenie Komisji w sprawie uproszczonej procedury”).

INNE AKTY

KOMISJA EUROPEJSKA

Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

(2010/C 278/15)

Zgodnie z art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009 ⁽¹⁾ wniosek o uznanie określenia tradycyjnego publikuje się w Dzienniku Urzędowym, serii C, w celu powiadomienia osób trzecich o takim wniosku i umożliwienia im zgłoszenia ewentualnego sprzeciwu wobec uznania i ochrony określenia tradycyjnego objętego wnioskiem.

PUBLIKACJA WNIOSKU O UZNANIE OKREŚLENIA TRADYCYJNEGO ZGODNIE Z ART. 33 ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 607/2009

Data otrzymania wniosku 22.6.2010

Liczba stron 18

Język wniosku angielski

Numer ref. TDT-US-N0023

Wnioskodawca: 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

Nazwa: SUR LIE

— Określenie tradycyjne zgodnie z art. 118u ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1234/2007

Język:

— Artykuł 31 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

Wykaz odnośnych chronionych nazw pochodzenia lub chronionych oznaczeń geograficznych:

— Chronione nazwy pochodzenia

Kategorie produktów winiarskich:

— Wino, wino musujące (załącznik XIb do rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007)

Definicja:

— Metoda starzenia wina nad osadem drożdżowym po fermentacji głównej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 193 z 24.7.2009, s. 60.

Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

(2010/C 278/16)

Zgodnie z art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009 ⁽¹⁾ wniosek o uznanie określenia tradycyjnego publikuje się w Dzienniku Urzędowym, serii C, w celu powiadomienia osób trzecich o takim wniosku i umożliwienia im zgłoszenia ewentualnego sprzeciwu wobec uznania i ochrony określenia tradycyjnego objętego wnioskiem.

PUBLIKACJA WNIOSKU O UZNANIE OKREŚLENIA TRADYCYJNEGO ZGODNIE Z ART. 33 ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 607/2009

Data otrzymania wniosku 22.6.2010

Liczba stron 16

Język wniosku angielski

Numer ref. TDT-US-N0024

Wnioskodawca: 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

Nazwa: TAWNY

— Określenie tradycyjne zgodnie z art. 118u ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1234/2007

Język:

— Artykuł 31 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

Wykaz odnośnych chronionych nazw pochodzenia lub chronionych oznaczeń geograficznych:

— Chronione nazwy pochodzenia

Kategorie produktów winiarskich:

— Wino likierowe (załącznik XIb do rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007)

Definicja:

— Określenie „tawny” służy do opisu alkoholizowanego wina z USA poddanego starzeniu przed butelkowaniem. W momencie butelkowania wino ma odcień czerwono-złoty lub złotawobrazowy. Wina powinny odzwierciedlać właściwości charakterystyczne dla ostrożnego starzenia, wykazując raczej cechy „rozwinętego” aniżeli „świeżego” owocu. Jednak wiele z nich posiada cechy świeżych, dobrze rozwiniętych owoców, typowe dla młodszego wina. Wino zazwyczaj jest mieszanką kilku roczników, może ulegać starzeniu w dębowych pojemnikach i osiąga optymalny wiek przed sprzedażą. Wino musi być wzmocnione okowitą z winogron.

⁽¹⁾ Dz.U. L 193 z 24.7.2009, s. 60.

Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

(2010/C 278/17)

Zgodnie z art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009 ⁽¹⁾ wniosek o uznanie określenia tradycyjnego publikuje się w Dzienniku Urzędowym, serii C, w celu powiadomienia osób trzecich o takim wniosku i umożliwienia im zgłoszenia ewentualnego sprzeciwu wobec uznania i ochrony określenia tradycyjnego objętego wnioskiem.

PUBLIKACJA WNIOSKU O UZNANIE OKREŚLENIA TRADYCYJNEGO ZGODNIE Z ART. 33 ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 607/2009

Data otrzymania wniosku 22.6.2010

Liczba stron 16

Język wniosku angielski

Numer ref. TDT-US-N0025

Wnioskodawca: 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

Nazwa: VINTAGE

— Określenie tradycyjne zgodnie z art. 118u ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1234/2007

Język:

— Artykuł 31 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

Wykaz odnośnych chronionych nazw pochodzenia lub chronionych oznaczeń geograficznych:

— Chronione nazwy pochodzenia

Kategorie produktów winiarskich:

— Wino, wino likierowe (załącznik XIb do rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007)

Definicja:

— Określenie „vintage” – ewentualnie w terminie opisowym np. „Vintage Character” – opisuje wino alkoholizowane z USA, wytwarzane w 85 % ze zbiorów z jednego roku, na którego etykiecie widnieje ten rok. W przypadku stosowania tego określenia wobec wina alkoholizowanego z USA wino charakteryzuje się przeważnie stosunkowo długim okresem dojrzewania w butelkach i zazwyczaj ma głęboki kolor, jest w pełni nasycone i niezbyt mocne. Jakość tych win alkoholizowanych z USA przeważnie wzrasta wraz ze starzeniem lub przechowywaniem w piwnicy. Wino musi być wzmocnione okowitą z winogron.

⁽¹⁾ Dz.U. L 193 z 24.7.2009, s. 60.

Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

(2010/C 278/18)

Zgodnie z art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009 ⁽¹⁾ wniosek o uznanie określenia tradycyjnego publikuje się w Dzienniku Urzędowym, serii C, w celu powiadomienia osób trzecich o takim wniosku i umożliwienia im zgłoszenia ewentualnego sprzeciwu wobec uznania i ochrony określenia tradycyjnego objętego wnioskiem.

PUBLIKACJA WNIOSKU O UZNANIE OKREŚLENIA TRADYCYJNEGO ZGODNIE Z ART. 33 ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 607/2009

Data otrzymania wniosku 22.6.2010

Liczba stron 15

Język wniosku angielski

Numer ref. TDT-US-N0026

Wnioskodawca: 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

Nazwa: VINTAGE CHARACTER

— Określenie tradycyjne zgodnie z art. 118u ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1234/2007

Język:

— Artykuł 31 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009

Wykaz odnośnych chronionych nazw pochodzenia lub chronionych oznaczeń geograficznych:

— Chronione nazwy pochodzenia

Kategorie produktów winiarskich:

— Wino, wino likierowe (załącznik XIb do rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007)

Definicja:

— Określenie „vintage” – ewentualnie w terminie opisowym np. „Vintage Character” – opisuje wino alkoholizowane z USA, wytwarzane w 85 % ze zbiorów z jednego roku, na którego etykiecie widnieje ten rok. W przypadku stosowania tego określenia wobec wina alkoholizowanego z USA wino charakteryzuje się przeważnie stosunkowo długim okresem dojrzewania w butelkach i zazwyczaj ma głęboki kolor, jest w pełni nasycone i delikatne. Jakość tych win alkoholizowanych z USA przeważnie wzrasta wraz ze starzeniem lub przechowywaniem w piwnicy. Wino musi być wzmocnione okowitą z winogron.

⁽¹⁾ Dz.U. L 193 z 24.7.2009, s. 60.

POMOC PAŃSTWA – REPUBLIKA WŁOSKA**Pomoc państwa C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 278/19)

Pismem z dnia 20 lipca 2010 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Republikę Włoską o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

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

Uwagi te zostaną przekazane Republice Włoskiej. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I. PROCEDURA

W dniu 26 maja 2009 r. władze włoskie zgłosiły, zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), częściowe dofinansowanie publiczne budowy terminalu intermodalnego (kolejowo-drogowego) w prowincji Trydent.

II. Opis środka, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie

Zgłoszony środek przewiduje częściowe dofinansowanie publiczne budowy intermodalnego terminalu w parku przemysłowym Lavis, przeznaczonego głównie do kolejowego transportu paliw płynnych. Głównym celem środka jest wsparcie kolejowego transportu towarowego w prowincji Trydent poprzez tworzenie odpowiedniej sieci kolejowej. Ponadto poprzez zmianę transportu z drogowego na korzyść kolei środek ma przysłużyć się ochronie środowiska.

W ramowym porozumieniu zawartym między Autonomiczną Prowincją Trydent, Rete Ferroviaria Italiana SpA, gminą miejską Lavis, PO Trasporti Srl i Firmin Srl określono obowiązki każdej ze stron w odniesieniu do budowy terminalu. Prace budowlane rozpoczęły się w 2003 r., a terminal został oddany do eksploatacji w 2009 r.

Władze włoskie zamierzają pokryć ze środków publicznych część kosztów inwestycyjnych poniesionych przez Firmin Srl. Firmin Srl działa na rynku sprzedaży płynnych produktów ropopochodnych stosowanych jako paliwa do pojazdów samochodowych lub jako olej opałowy. Przedsiębiorstwo wykonuje

również usługi instalowania i konserwacji urządzeń do dystrybucji paliw i ich wyposażenia dla osób trzecich oraz usługi w zakresie uzyskiwania zezwoleń i licencji.

III. OCENA

Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do zgłoszonego środka zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE.

Władze włoskie nie przedstawiły jak dotąd wystarczających argumentów, które pozwoliłyby na stwierdzenie, że omawiana pomoc ma charakter zachęty.

Władze włoskie informują, że prace budowlane rozpoczęły się w dniu 29 kwietnia 2003 r. oraz że przedsiębiorstwo Firmin złożyło wniosek o przyznanie dofinansowania projektu przed rozpoczęciem prac. Ponadto władze włoskie podają, że w momencie rozpoczynania prac budowlanych były już prowadzone rozmowy pomiędzy beneficjentem a władzami publicznymi na temat ewentualnego wsparcia ze środków publicznych. Władze włoskie wskazują poza tym na to, że umowy zawarte między beneficjentem a bankiem w celu pokrycia kosztów inwestycyjnych zawierają zapis o ewentualności otrzymania przez Firmin pomocy i regulują procedurę spłaty pożyczki na wypadek otrzymania takiej pomocy publicznej. Niemniej jednak z postanowień tych nie wynika jednoznacznie, że prowincja zobowiązała się z góry do przyznania takiej pomocy, ani nie można z nich jednoznacznie wywnioskować, że bank rzeczywiście nie udzieliłby pożyczki w przypadku, gdyby pomoc nie została przyznana. W związku z tym na obecnym etapie postępowania Komisja uważa, że twierdzenia władz włoskich, iż pomoc wywołuje efekt zachęty, nie można uznać za przekonujące.

Poza tym informacje przedstawione przez władze włoskie nie są wystarczające do tego, by określić wysokość pomocy, jaka faktycznie zostanie udzielona Firmin. Na obecnym etapie Komisja nie może w szczególności wykluczyć, że inwestycje zrealizowane przez Rete Ferroviaria Italiana SpA i samą prowincję zgodnie z porozumieniem ramowym zawierają elementy pomocy państwa na rzecz Firmin. Władze włoskie nie przedstawiły uzasadnienia, że w tym przypadku zastosowanie znalazłaby zasada testu prywatnego inwestora. Bez tych informacji Komisja nie może ocenić wysokości ani intensywności pomocy.

TEKST PISMA

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

1. PROCEDIMENTO

(1) Con notifica elettronica del 26 maggio 2009 le autorità italiane, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), hanno notificato il finanziamento pubblico parziale della costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. La notifica è stata protocollata con il numero N 315/09.

(2) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla misura notificata, precisamente: il 29 giugno 2009, l'11 settembre 2009, il 9 novembre 2009, il 28 gennaio 2010, il 12 marzo 2010 e il 20 maggio 2010. Le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste il 29 luglio 2009, il 15 ottobre 2009, il 15 dicembre 2009, il 24 febbraio 2010, il 23 marzo 2010 e il 29 giugno 2010.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

- a) un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale; e
- b) tre binari tronchi, di cui due attrezzati con alti standard di sicurezza e dedicati allo scarico di prodotti petroliferi. Il terzo binario ferroviario può essere utilizzato per operazioni di carico e scarico di tutte le alte merci.

(5) La Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, il Comune di Lavis, le società PO Trasporti Srl e Firmin Srl (di seguito "il beneficiario" o "Firmin") hanno stipulato un accordo quadro che stabilisce gli obblighi assunti dalle parti per la costruzione del terminal.

(6) Rete Ferroviaria Italiana SpA si impegna a:

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

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

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

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

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

- b) tre binari tronchi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

- (34) La misura notificata riguarda il finanziamento parziale da parte della Provincia delle spese sostenute dal beneficiario per la costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. Inoltre, la Commissione ritiene che gli investimenti realizzati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA, parti contraenti dell'accordo quadro per la costruzione del terminal, possano anch'essi implicare elementi di aiuto.
- (35) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono "incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".
- (36) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare il sostegno finanziario deve:
- a) essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - b) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
 - d) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (37) Risorse statali e imputabilità: poiché la misura notificata prevede la concessione di finanziamenti al beneficiario da parte della Provincia di Trento, la stessa è finanziata direttamente dalle autorità pubbliche. Essa comporta pertanto l'uso di risorse statali ed è imputabile allo Stato. La misura notificata prevede, inoltre, un finanziamento da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA. La Commissione osserva che questa impresa è interamente di proprietà dello Stato Italiano e le sue risorse rappresentano quindi risorse statali. Il fatto che Rete Ferroviaria Italiana SpA abbia firmato l'accordo quadro in concomitanza con le autorità pubbliche indica che l'utilizzo delle sue risorse è imputabile allo Stato.
- (38) Vantaggio economico selettivo: il finanziamento pubblico notificato è destinato ad un'unica impresa ed ha pertanto carattere selettivo. Questo sostegno finanziario dovrebbe coprire una parte dei costi di costruzione del terminal sostenuti dal beneficiario, la cui situazione finanziaria globale risulterà migliorata.
- (39) Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi: allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽⁷⁾. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁽⁸⁾. Nel caso di specie, la misura notificata rafforza la posizione dell'impresa beneficiaria nei confronti di altre imprese che effettuano scambi all'interno dell'Unione.
- (40) Non è necessario che l'impresa beneficiaria stessa partecipi agli scambi interni all'Unione. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto a un'impresa, l'attività sul mercato nazionale può essere mantenuta o incrementata, con la conseguente diminuzione delle possibilità per le imprese con sede in altri Stati membri di penetrare nel mercato di tale Stato membro⁽⁹⁾. Inoltre, il rafforzamento di un'impresa che fino a quel momento non partecipava a scambi all'interno dell'Unione può porla nella condizione di penetrare nel mercato di un altro Stato membro.
- (41) Dato che l'accesso al mercato del trasporto su strada è completamente liberalizzato⁽¹⁰⁾, un finanziamento pubblico che può favorire la ferrovia rispetto alla strada può incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Inoltre, la direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽¹¹⁾, ha liberalizzato il trasporto ferroviario internazionale di merci dal 1° gennaio 2006 e tutti gli altri servizi di trasporto ferroviario di merci dal 1° gennaio 2007. Ne consegue che il regime incide sugli scambi nell'UE e falsa la concorrenza sul mercato interno.
- (42) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, in questa fase la Commissione ritiene che la misura notificata sembra comportare aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, a livello del gestore dell'infrastruttura.
- (43) Inoltre, in base alle informazioni disponibili, la Commissione non può escludere in questa fase che gli investimenti realizzati da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia stessa conformemente all'accordo quadro comportino elementi di aiuto a favore di Firmin. Le autorità italiane non hanno fornito giustificazioni circa l'applicabilità al presente caso del principio dell'investitore in un'economia di mercato.
- ⁽⁷⁾ Cfr. in particolare la causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1980, pag. 2671, punto 11; causa C-53/00, Ferring, Racc. 2001, pag. I-9067, punto 21; causa C-372/97, Italia contro Commissione, Racc. 2004, pag. I-3679, punto 44.
- ⁽⁸⁾ Cfr. la causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest contro Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.
- ⁽⁹⁾ Cfr. a questo riguardo la causa C-310/99, Italia contro Commissione, Racc. 2002, pag. I-2289, punto 84.
- ⁽¹⁰⁾ Regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, GU L 279 del 12.11.1993.
- ⁽¹¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

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

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

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

Proporzionalità dell'aiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ADMINISTRACYJNE

Komisja Europejska

2010/C 278/12	Zaproszenie do składania wniosków – EACEA/32/10 – Tempus IV – Reforma szkolnictwa wyższego poprzez międzynarodową współpracę uniwersytecką	18
2010/C 278/13	Zaproszenie do wyrażenia zainteresowania programem operacyjnym ESPON 2013	22

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja Europejska

2010/C 278/14	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Sprawa, która może kwalifikować się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

INNE AKTY

Komisja Europejska

2010/C 278/15	Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009	24
2010/C 278/16	Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009	25
2010/C 278/17	Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009	26
2010/C 278/18	Publikacja wniosku o uznanie określenia tradycyjnego, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia Komisji (WE) nr 607/2009	27
2010/C 278/19	Pomoc państwa – Republika Włosa – Pomoc państwa C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 TFUE ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

CENY PRENUMERATY w 2010 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL