

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 278



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 53

15 octombrie 2010

Numărul informării

Cuprins

Pagina

I Rezoluții, recomandări și avize

AVIZE

Banca Centrală Europeană

2010/C 278/01

Avizul Băncii Centrale Europene din 5 octombrie 2010 cu privire la două propuneri de regulament privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro (CON/2010/72)

1

II Comunicări

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2010/C 278/02

Non-opoziție la o concentrare notificată (Cazul COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

RO

Preț:
3 EUR⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

IV Informări

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2010/C 278/03	Rata de schimb a monedei euro	6
2010/C 278/04	Avizul Comitetului consultativ în materie de practici restrictive și poziții dominante adoptat în cadrul reuniunii din 15 aprilie 2010 referitor la un proiect de decizie privind cazul COMP/39.317 – E.ON Gas – Raportor: Polonia	7
2010/C 278/05	Raport final al consilierului-auditor în Cazul COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Rezumatul Deciziei Comisiei din 4 mai 2010 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 54 din Acordul privind SEE (Cazul COMP/39.317 – E.ON Gas) [notificat cu numărul C(2010) 2863 final] ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Avizul Comitetului consultativ privind practicile restrictive și pozițiile dominante adoptat în cadrul reuniunii din 9 iulie 2010 referitor la un proiect de decizie privind cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Raportor: Austria	11
2010/C 278/08	Raportul final al consilierului-auditor în cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Rezumatul Deciziei Comisiei din 14 iulie 2010 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din Acordul privind SEE [Cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)] [notificată cu numărul C(2010) 4738] ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Numirea consilierului-auditor	16

INFORMĂRI PROVENIND DE LA STATELE MEMBRE

2010/C 278/11	Comunicarea Comisiei în temeiul articolului 17 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind norme comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate – Invitație de participare la procedura de ofertare pentru operarea de servicii aeriene regulate în conformitate cu obligația de serviciu public ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

I

(Rezoluții, recomandări și avize)

AVIZE

BANCA CENTRALĂ EUROPEANĂ

AVIZUL BĂNCII CENTRALE EUROPENE

din 5 octombrie 2010

cu privire la două propuneri de regulament privind transportul rutier transfrontalier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro**(CON/2010/72)**

(2010/C 278/01)

Introducere și teme juridic

La 6 septembrie 2010, Banca Centrală Europeană (BCE) a primit din partea Parlamentului European o solicitare de emitere a unui aviz cu privire la o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind transportul transfrontalier rutier profesionist de monede și bancnote în euro între statele membre din zona euro ⁽¹⁾ (denumit în continuare „regulament propus”). La 20 septembrie 2010, BCE a primit și din partea Consiliului Uniunii Europene o solicitare de emitere a unui aviz cu privire la aceeași propunere de regulament. La 27 septembrie 2010, BCE a primit din partea Consiliului Uniunii Europene o solicitare de emitere a unui aviz cu privire la o propunere de regulament al Consiliului privind extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului (UE) nr. xx/yy al Parlamentului European și al Consiliului privind transportul transfrontalier rutier profesionist de numerar în euro între statele membre din zona euro ⁽²⁾ (denumit în continuare „regulamentul de extindere propus”) (denumite colectiv în continuare „regulamamente propuse”).

Competența BCE de a emite un aviz se întemeiază pe articolul 127 alineatul (4) și articolul 282 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, întrucât regulamentele propuse cuprind dispoziții privind transportul transfrontalier de bancnote în euro și Consiliul guvernatorilor BCE este singurul abilitat să autorizeze emisiunea de bancnote în euro. În conformitate cu articolul 17.5 prima teză din Regulamentul de procedură al Băncii Centrale Europene, Consiliul guvernatorilor adoptă prezentul aviz.

Observații cu caracter general

Regulamentele propuse vor maximiza beneficiile accesului de la distanță la serviciile de numerar ale băncilor centrale naționale prin asigurarea unei libertăți cât mai extinse pentru circulația și transportul de bancnote și monede în euro între statele membre din zona euro. Acest fapt prezintă importanță întrucât doar bancnotele și monedele în euro au statutul de mijloc legal de plată în cadrul zonei euro ⁽³⁾.

Noțiunea de mijloc legal de plată prezintă o importanță deosebită și în ceea ce privește utilizarea „Sistemelor inteligente de neutralizare a bancnotelor” (*Intelligent Banknote Neutralisation Systems*), astfel cum sunt definite în regulamentul propus. În calitatea sa de singură autoritate abilitată să autorizeze emisiunea de bancnote în euro cu statut de mijloc legal de plată, BCE subliniază că bancnotele în euro „neutralizate” își păstrează statutul de mijloc legal de plată și că acest fapt a fost deja acceptat de către Comisie ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 final.

⁽²⁾ COM(2010) 376 final.

⁽³⁾ A se vedea articolul 128 alineatul (1) a treia teză din Tratat.

⁽⁴⁾ Recomandarea Comisiei din 22 martie 2010 privind domeniul de aplicare și efectele statutului de mijloc legal de plată al bancnotelor și monedelor euro (JO L 83, 30.3.2010, p. 70).

În ceea ce privește regulamentul de extindere propus privind statele membre care nu fac parte din zona euro, BCE susține continuarea practicii deja consacrate înainte de intrarea în vigoare a Tratatului ⁽¹⁾. Mai specific, toate dispozițiile regulamentului propus ar trebui extinse la aceste state membre. Statele membre care nu fac parte din zona euro nu pot fi „state membre de origine” sau „state membre gazdă” în sensul prevăzut în regulamentul propus. De asemenea, acestea ar trebui să fie eligibile pentru a deveni „state membre traversate”; în cazul în care acest lucru nu ar fi posibil, statele membre din zona euro către care accesul este posibil numai pe căi rutiere care traversează state membre care nu fac parte din zona euro ar fi discriminate în mod incorect.

În cazul în care BCE recomandă modificarea regulamentelor propuse, propunerile de redactare specifice însoțite de o explicație în acest sens se regăsesc în anexă.

Adoptat la Frankfurt pe Main, 5 octombrie 2010.

Președintele BCE
Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ A se vedea Avizul BCE CON/2006/35 din 5 iulie 2006 la solicitarea Consiliului Uniunii Europene cu privire la două propuneri de decizie ale Consiliului cu privire la programul de schimb, asistență și formare pentru protecția euro împotriva contrafacerii (programul „Pericle”) (JO C 163, 14.7.2006, p. 7).

ANEXĂ

Propuneri de redactare

Textul propus de Comisie	Modificările propuse de BCE ⁽¹⁾
Modificarea 1	
Articolul 1 litera (f) din regulamentul propus	
„(f) «Stat membru traversat» înseamnă unul sau mai multe state membre participante, în afara statului membru de origine al societății, care trebuie traversate de vehiculul de transport de fonduri pentru a ajunge în statul sau statele membre gazdă sau pentru a se întoarce în statul membru de origine.”	„(f) «Stat membru traversat» înseamnă unul sau mai multe state membre participante, în afara statului diferit(e) de statul membru de origine al societății, care trebuie traversate (e) de vehiculul de transport de fonduri numerar pentru a ajunge în statul sau statele membre gazdă sau pentru a se întoarce în statul membru de origine.”

Explicație

Deși este clar că statul membru de origine și statul membru gazdă trebuie să fie state membre participante, este posibil ca vehiculul de transport de numerar să trebuiască să traverseze teritoriul unui stat membru neparticipant pentru a ajunge într-un stat membru gazdă. Comisia nu poate avea intenția de a exclude din sfera de aplicare a regulamentului propus statele membre participante care sunt înconjurate de state membre neparticipante.

Legislația statului membru traversat trebuie întotdeauna respectată, astfel cum este prevăzut în articolul 6 alineatul (1) din regulamentul propus.

Modificarea 2

Articolul 2 alineatele (1) și (2) din regulamentul propus

„1. Transportul de bancnote și monede în euro care se desfășoară între băncile centrale, imprimeriile de bancnote și/sau monetăriile din statele membre participante și în contul acestora și sunt escortate de armată sau de poliție nu intră sub incidența prezentului regulament. 2. Transportul exclusiv de monede în euro care se desfășoară între băncile centrale sau monetăriile din statele membre participante și în contul acestora și sunt escortate de armată sau de poliție sau de personal privat de securitate în vehicule separate nu intră sub incidența prezentului regulament.”	„1. Transportul de bancnote și monede în euro care: (a) se desfășoară între și în contul băncile centrale BCN, băncile centrale BCN, sau între imprimeriile de bancnote și/sau monetăriile din statele membre participante și BCN relevante în contul acestora; și (b) sunt escortate de armată sau de poliție, nu intră sub incidența prezentului regulament. 2. Numai Transportul exclusiv de monede în euro care: (a) se desfășoară între și în contul băncile centrale BCN, băncile centrale BCN, sau între monetăriile din statele membre participante și BCN relevante; și (b) sunt escortate de armată sau de poliție sau de personal privat de securitate în vehicule separate, nu intră sub incidența prezentului regulament.”
--	---

Explicație

Termenul „BCN” este definit în considerentul 1 al regulamentului propus, dar nu a fost folosit în cadrul acestuia. În plus, transportul de bancnote și monede în euro între o BCN și o imprimerie/monetărie este întotdeauna realizat în contul unei BCN care a comandat bancnotele sau monedele respective.

Modificarea 3

Articolul 1 din regulamentul de extindere propus

„Regulamentul (UE) xx/yy se aplică teritoriului unui stat membru care nu a adoptat încă moneda euro de la data deciziei Consiliului în conformitate cu articolul 140 alineatul (2) din tratat de a abroga derogarea referitoare la participarea statului respectiv la zona euro.”	„ Aplicarea Regulamentului (UE) xx/yy al Consiliului se extinde aplică în cazul teritoriului unui stat membru care nu a adoptat încă la statele membre a căror monedă nu este euro. Pentru evitarea oricărei îndoieli, de la data deciziei Consiliului adoptate în conformitate cu articolul 140 alineatul (2) din tratat de a abroga derogarea acordată unui stat membru de la referitoare la participarea statului respectiv la zona euro, statul membru respectiv poate fi și «un stat membru gazdă» astfel cum este definit în Regulamentul (UE) xx/yy.”
---	--

Textul propus de Comisie	Modificările propuse de BCE ⁽¹⁾
<i>Explicație</i>	
Deși este clar că statul membru de origine și statul membru gazdă trebuie să fie state membre participante, este posibil din punct de vedere geografic ca vehiculul de transport de numerar să trebuiască să traverseze și teritoriul unui stat membru neparticipant pentru a ajunge într-un stat membru gazdă. Comisia nu poate avea intenția de a exclude statele membre participante care sunt înconjurate de state membre neparticipante din sfera de aplicare a regulamentului propus. Pentru perioada de timp dintre abrogarea derogării acordate unui stat membru și introducerea euro în acel stat membru, statul membru aderent respectiv ar trebui să primească permisiunea de a deveni un „stat membru gazdă”.	
⁽¹⁾ Scrisul cu caractere albine în cuprinsul textului indică unde BCE propune inserarea unui text nou. Pasajele tăiate din cuprinsul textului indică unde BCE propune eliminarea textului.	

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2010/C 278/02)

La data de 28 septembrie 2010, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
 - în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32010M5951. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.
-

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

14 octombrie 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb
USD dolar american	1,4101	AUD dolar australian	1,4145
JPY yen japonez	114,43	CAD dolar canadian	1,4088
DKK coroana daneză	7,4571	HKD dolar Hong Kong	10,9419
GBP lira sterlină	0,87920	NZD dolar neozeelandez	1,8538
SEK coroana suedeză	9,2340	SGD dolar Singapore	1,8248
CHF franc elvețian	1,3386	KRW won sud-coreean	1 564,26
ISK coroana islandeză		ZAR rand sud-african	9,5642
NOK coroana norvegiană	8,0695	CNY yuan renminbi chinezesc	9,3783
BGN leva bulgărească	1,9558	HRK kuna croată	7,3275
CZK coroana cehă	24,440	IDR rupia indoneziană	12 574,79
EEK coroana estoniană	15,6466	MYR ringgit Malaiezia	4,3473
HUF forint maghiar	273,63	PHP peso Filipine	60,944
LTL litas lituanian	3,4528	RUB rubla rusească	42,3188
LVL lats leton	0,7095	THB baht thailandez	42,014
PLN zlot polonez	3,9077	BRL real brazilian	2,3213
RON leu românesc nou	4,2799	MXN peso mexican	17,4022
TRY lira turcească	1,9762	INR rupie indiană	62,2140

(¹) Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

Avizul Comitetului consultativ în materie de practici restrictive și poziții dominante adoptat în cadrul reuniunii din 15 aprilie 2010 referitor la un proiect de decizie privind cazul COMP/39.317 – E.ON Gas

Raportor: Polonia

(2010/C 278/04)

1. Comitetul consultativ împărtășește îngrijorările Comisiei exprimate în proiectul său de decizie, astfel cum a fost comunicat Comitetului consultativ la 26 martie 2010 în temeiul articolului 102 din tratat și al articolului 54 din Acordul privind SEE.
 2. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia procedura poate fi finalizată printr-o decizie, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
 3. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia angajamentele prezentate de E.ON AG sunt adecvate, necesare și proporționale.
 4. Comitetul consultativ împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia, având în vedere angajamentele prezentate de E.ON AG, nu se mai justifică o acțiune a Comisiei în acest sens, fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
 5. Comitetul consultativ recomandă publicarea avizului său în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
-

Raport final al consilierului-auditor ⁽¹⁾ în Cazul COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Proiectul de decizie prezentat Comisiei se referă la un presupus abuz de poziție dominantă în temeiul articolului 102 din TFUE din partea societății germane E.ON, activă în domeniul energiei, și a filialelor acesteia, E.ON Ruhrgas AG și E.ON Gastransport GmbH (denumite împreună în continuare „E.ON”). În proiect se exprimă preocuparea că este posibil ca E.ON să fi refuzat rezervări pe termen lung efectuate în sistemul E.ON de transport al gazelor. Întreprinderea și-a rezervat tranșe mari din capacitățile de intrare ferme disponibile în rețeaua sa de transport al gazelor. Aceste practici pot conduce la blocarea concurenților care încearcă să transporte și să vândă gaze clienților racordați la rețeaua E.ON, restrângând astfel concurența pe piețele de furnizare a gazelor din aval.

Comisia a deschis procedura în vederea luării unei decizii în temeiul capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 ⁽²⁾ și a adoptat o evaluare prealabilă, conform articolului 9 alineatul (1), la 22 decembrie 2009. Discuțiile ulterioare cu serviciile Comisiei au condus la propunerea de angajamente de către E.ON în ianuarie 2010. În temeiul acestor angajamente, E.ON garantează, în principal, o cedare semnificativă imediată a capacităților de intrare atât pentru gazele cu valoare calorică ridicată („gaze H”), cât și pentru gazele cu valoare calorică scăzută („gaze L”), precum și o reducere pe termen lung a rezervărilor sale de capacitate pentru ambele rețele de gaze până cel târziu la 1 octombrie 2015. În acest sens, E.ON a acceptat comercializarea capacităților cedate, inițial pentru primii doi ani și ulterior pentru restul perioadei de angajament. Mai mult, E.ON s-a angajat să cedeze o cantitate proporțională de capacități de ieșire adiacente la punctele de intrare în care nu există suficiente astfel de capacități și pentru care dispune, în același timp, de rezerve semnificative de capacitate de ieșire.

La 22 ianuarie 2010, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* o comunicare în conformitate cu articolul 27 alineatul (4), care rezumă preocupările și angajamentele și invită totodată părțile terțe interesate să transmită observații cu privire la această notificare în termen de o lună de la publicarea acesteia. S-au primit în total 20 de răspunsuri de la părțile interesate, în special de la concurenți, asociații de furnizori de gaze și clienți, precum și de la autoritățile naționale de reglementare.

Comisia a informat E.ON cu privire la rezultatul testului de piață. Întreprinderea a răspuns preocupărilor exprimate și a înaintat o propunere revizuită a angajamentelor la 24 martie 2010.

Comisia a ajuns la concluzia că, având în vedere angajamentele modificate și fără a se aduce atingere prevederilor articolului 9 alineatul (2), procedura ar trebui să se încheie.

E.ON a comunicat Comisiei că a primit acces suficient la informațiile pe care le-a considerat necesare în vederea asumării angajamentelor pentru a putea răspunde preocupărilor exprimate de Comisie.

E.ON sau părțile terțe nu au adresat solicitări suplimentare consilierului-auditor în ceea ce privește prezentul caz.

Având în vedere cele prezentate mai sus, consider că, în acest caz, dreptul la audiere a fost respectat.

Bruxelles, 16 aprilie 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ În temeiul articolelor 15 și 16 din Decizia 2001/462/CE, CECO a Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței – JO L 162, 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ În continuare, toate articolele la care se face referire fac parte din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.

Rezumatul Deciziei Comisiei**din 4 mai 2010****privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 54 din Acordul privind SEE****(Cazul COMP/39.317 – E.ON Gas)***[notificat cu numărul C(2010) 2863 final]***(Numai textul în limba germană este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)****(2010/C 278/06)**

La 4 mai 2010, Comisia a adoptat o decizie privind o procedură în temeiul articolului 102 din TFUE. În conformitate cu dispozițiile articolului 30 din Regulamentul (CE) nr.1/2003 al Consiliului ⁽¹⁾, Comisia publică în prezenta numele părților și conținutul principal al deciziei, inclusiv eventualele sancțiuni impuse, luând în considerare interesul legitim al întreprinderilor de a-și proteja secretele comerciale. O versiune neconfidențială a deciziei este disponibilă pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență, la adresa:

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

- (1) Decizia anexată vizează E.ON AG, Germania, și filialele acesteia, E.ON Ruhrgas AG și E.ON Gastransport GmbH, precum și filialele controlate de acestea din urmă (denumite împreună „E.ON”). Adoptarea deciziei va face obligatorii din punct de vedere juridic angajamentele luate de E.ON în vederea soluționării problemelor de concurență puse în evidență de investigațiile Comisiei privind piețele gazului din Germania.
- (2) Comisia și-a exprimat preocuparea în legătură cu faptul că, prin blocarea accesului la capacitățile de intrare în rețeaua sa de transport al gazelor, este posibil ca E.ON să fi abuzat de poziția sa dominantă în sectorul transportului de gaze în rețeaua sa de gaze de tip L și în rețeaua de gaze de tip H a NetConnect Germany, în temeiul articolului 102 TFUE.
- (3) Este posibil ca E.ON să fi realizat acest lucru prin intermediul unor rezervări pe termen lung efectuate în rețeaua sa de transport al gazelor, care au blocat accesul concurenților la rețea. E.ON a rezervat tranșe mari din capacitățile de intrare ferme și care pot fi distribuite liber, disponibile în rețeaua sa de transport al gazelor, ceea ce, conform evaluării preliminare, se poate să fi împiedicat concurenței să transporte gaze în rețeaua E.ON și către clienții racordați la această rețea. Prin urmare, este posibil ca E.ON să fi restrâns concurența pe piețele de furnizare a gazelor din aval.
- (4) E.ON și-a luat angajamente față de Comisie pentru a răspunde preocupărilor acesteia legate de concurență. Într-o primă etapă, E.ON a propus să cedeze, până în octombrie 2010, capacități de intrare ferme, care pot fi distribuite liber, cu un volum de 17,8 GWh/h, în rețeaua sa de transport al gazelor. Într-o a doua etapă, E.ON își va reduce și mai mult partea sa generală din rezervările capacităților de intrare ferme care pot fi distribuite liber în piața relevantă de gaze H (NetConnect Germany) la 50 %, până în octombrie 2015 și, în cazul rețelei de gaze L, la 64 % până în octombrie 2015. E.ON ar putea atinge aceste praguri returnând capacități operatorului rețelei de transport, prin măsuri de sporire a capacității în rețeaua respectivă sau intrând în cooperări pe piață care să sporească volumul total de capacități în rețeaua corespunzătoare a E.ON. E.ON se angajează să nu depășească aceste praguri până în 2025.
- (5) Angajamentele finale sunt suficiente, fără a fi disproporționate, pentru a înlătura preocupările inițiale ale Comisiei. Angajamentele finale sunt adecvate pentru a înlătura preocupările Comisiei legate de concurență exprimate în evaluarea preliminară. Reducerea părților de capacități de intrare ferme și care pot fi distribuite liber disponibile ale E.ON și durata acestor angajamente vor permite concurenților și noilor furnizori să devină, rapid și în mod permanent, activi pe piețele de furnizare a gazelor din aval. Angajamentele finale luate de E.ON sunt și necesare, deoarece nu există măsuri alternative care să poată înlătura preocupările exprimate de Comisie și să fie la fel de eficace ca cedarea de capacități propusă. De fapt, numai prin această măsură se poate soluționa blocarea accesului la infrastructurile de transport necesare. Având în vedere cota de piață importantă de capacități de intrare deținută de E.ON pe piețele relevante și durata lungă a rezervărilor, domeniul de aplicare al angajamentelor finale este, de asemenea, necesar. De asemenea, având în vedere numărul mare de clienți racordați la rețeaua E.ON de transport al gazelor și prejudiciul considerabil care poate fi adus acestor clienți, angajamentele finale trebuie considerate adecvate și proporționale.
- (6) Având în vedere angajamentele asumate, nu se mai justifică o acțiune a Comisiei în acest sens și procedura ar trebui încheiată, fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.

⁽¹⁾ JO L 1, 4.1.2003, p. 1.

- (7) La 15 aprilie 2010, a fost consultat Comitetul consultativ privind practicile restrictive și pozițiile dominante, care a emis un aviz favorabil. La 16 aprilie 2010, consilierul-auditor și-a prezentat raportul final.
-

Avizul Comitetului consultativ privind practicile restrictive și pozițiile dominante adoptat în cadrul reuniunii din 9 iulie 2010 referitor la un proiect de decizie privind cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Raportor: Austria

(2010/C 278/07)

1. Comitetul consultativ este de acord cu preocupările Comisiei exprimate în proiectul său de decizie, astfel cum a fost comunicat Comitetului consultativ la 25 iunie 2010 în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) și al articolului 53 din Acordul privind SEE.
 2. Comitetul consultativ este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia procedura poate fi încheiată printr-o decizie, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
 3. Comitetul consultativ este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia angajamentele asumate de British Airways, American Airlines și Iberia sunt adecvate, necesare și proporționale.
 4. Comitetul consultativ este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia, având în vedere angajamentele prezentate de British Airways, American Airlines și Iberia, nu se mai justifică o acțiune a Comisiei în acest sens, fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
 5. Comitetul consultativ invită Comisia să ia în considerare toate celelalte aspecte menționate pe parcursul discuțiilor.
 6. Comitetul consultativ recomandă publicarea avizului său în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
-

Raportul final al consilierului-auditor⁽¹⁾ în cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Istoricul dosarului

Cazul se referă la British Airways Plc. („BA”), American Airlines Inc. („AA”) și Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB”) (denumite împreună în continuare „părțile”).

În iunie 2008, părțile au anunțat că intenționează să creeze o întreprindere comună în vederea împărțirii veniturilor, care să includă toate serviciile de transport aerian de pasageri furnizate de acestea pe rutele transatlantice. Acordul prevede o cooperare extinsă între părți în ceea ce privește aceste rute, care include stabilirea prețurilor, coordonarea capacităților și a orarelor, precum și împărțirea veniturilor. La 25 iulie 2008, Comisia a inițiat din oficiu o investigație privind forma de cooperare anunțată. La 30 ianuarie 2009, Virgin Atlantic a introdus o plângere oficială în legătură cu acest caz.

Proiectul de decizie prezentat de Comisie se referă la preocupările în materie de concurență pe care le-a ridicat acordul dintre BA, AA și IB, în temeiul articolului 101 din TFUE.

2. Procedura scrisă

Comisia a inițiat procedura oficială și, pe baza propriei investigații, a adoptat ulterior o comunicare privind obiecțiunile („CO”), la 29 septembrie 2009. Părților li s-a permis accesul la dosar și le-a fost pusă la dispoziție o cameră de date pentru a le permite să vizualizeze toate datele econometrice utilizate în CO.

Toate părțile au solicitat o prelungire a termenului în care trebuiau să își prezinte răspunsurile la CO. Am dat curs acestor solicitări și toate părțile și-au trimis răspunsurile la timp, la 9 decembrie 2009.

Pe parcursul întregii durate a procedurilor, am admis patru părți terțe interesate, cărora li s-a furnizat o versiune neconfidențială a CO și pe care Comisia le-a invitat să-și prezinte observațiile.

Nu a fost organizată nicio audiere, deoarece acest lucru nu a fost solicitat.

În răspunsurile date, părțile au contestat faptul că acordul ridică preocupări în materie de concurență, însă, ulterior, s-au angajat în discuții cu serviciile Comisiei cu privire la posibile angajamente care ar putea răspunde preocupărilor menționate în CO.

Comisia a lansat un test informal de piață referitor la primele angajamente propuse de părți la 25 ianuarie 2010. Aceasta a transmis solicitări de informații către 11 părți interesate, mai precis zece alți transportatori aerieni și coordonatorul sloturilor orare de la aeroportul Heathrow din Londra. Angajamentele propuse se refereau la șase rute care puneau în continuare probleme, și anume Londra-Dallas, Londra-Boston, Londra-Miami, Londra-Chicago, Londra-New York și Madrid-Miami. Printre angajamente se numără măsuri de remediere privind sloturile orare, sub formă de leasing pentru patru dintre rutele menționate, precum și acorduri speciale de împărțire proporțională a încasărilor (acorduri de „alimentare”), acorduri interlinie („de combinare a tarifelor”) și programe de fidelitate („FFP”) pe toate rutele. Durata prevăzută pentru angajamentele propuse este de zece ani.

Toți destinatarii testului informal de piață au trimis răspunsuri, iar părțile au primit versiuni neconfidențiale ale acestora. La 26 februarie 2010, BA, AA și IB au prezentat angajamente revizuite care ținau cont de răspunsurile primite.

La 10 martie 2010, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* o comunicare în conformitate cu articolul 27 alineatul (4) ⁽²⁾, care rezumă preocupările și angajamentele revizuite și invită totodată părțile terțe interesate să transmită observații cu privire la această comunicare în termen de o lună de la publicarea acesteia. S-au primit în total cinci răspunsuri, în principal de la alți transportatori aerieni și de la alte asociații turistice.

⁽¹⁾ În temeiul articolelor 15 și 16 din Decizia 2001/462/CE, CECO a Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței – JO L 162, 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ În continuare, toate articolele la care se face referire fac parte din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.

Comisia a transmis părților rezultatul testului de piață, la care părțile au transmis observații suplimentare.

În temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 773/2004, la 18 mai 2010 Comisia a informat Virgin Atlantic că a considerat, cu titlu preliminar, că în cazul în care angajamentele oferite de părți vor deveni obligatorii pentru acestea în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, continuarea investigării încălcării presupuse nu ar mai prezenta un nivel suficient de interes pentru Uniunea Europeană. La 15 iunie 2010, Virgin Atlantic a prezentat observații suplimentare.

La 25 iunie 2010, părțile au modificat din nou angajamentele propuse anterior și le-au transmis Comisiei.

Comisia a ajuns în prezent la concluzia că, având în vedere angajamentele finale și fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (2), procedura ar trebui să se încheie.

Părțile au comunicat Comisiei că au primit fiecare acces suficient la informațiile pe care le-au considerat necesare pentru a propune angajamente cu scopul de a răspunde preocupărilor exprimate de Comisie.

Părțile și terții nu au adresat solicitări suplimentare consilierului-auditor în ceea ce privește prezentul caz.

Având în vedere cele prezentate mai sus și ținând cont de faptul că decizia de a respinge sau nu plângerea nu a fost încă luată, consider că, în acest caz, dreptul la audiere a fost respectat.

Bruxelles, 12 iulie 2010.

Michael ALBERS

Rezumatul Deciziei Comisiei**din 14 iulie 2010****privind o procedură inițiată în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 53 din Acordul privind SEE****[Cazul COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)]***[notificată cu numărul C(2010) 4738]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)****(2010/C 278/09)**

La data de 14 iulie 2010, Comisia a adoptat o decizie privind o procedură în temeiul articolului 101 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”). În conformitate cu dispozițiile articolului 30 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului ⁽¹⁾, Comisia publică în continuare numele părților și elementele esențiale ale deciziei, ținând seama de interesul legitim al întreprinderilor de a-și proteja secretele comerciale.

- (1) Cazul are ca obiect acordurile dintre British Airways Plc. (denumită în continuare „BA”), American Airlines Inc. (denumită în continuare „AA”) și Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (denumită în continuare „IB”) pentru crearea unei întreprinderi comune în vederea împărțirii veniturilor, care să includă toate serviciile de transport aerian de pasageri furnizate de acestea pe rutele dintre Europa și America de Nord (denumite în continuare „rute transatlantice”). Acordurile prevăd o cooperare extinsă între părți în ceea ce privește rutele transatlantice, care include stabilirea prețurilor, coordonarea capacităților și a orarelor, precum și împărțirea veniturilor.

1. Preocupări preliminare legate de concurență

- (2) La 8 aprilie 2009, în temeiul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 773/2004 ⁽²⁾, Comisia a inițiat procedura împotriva BA, AA și IB, în scopul adoptării unei decizii în temeiul capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1/2003.
- (3) Într-o comunicare privind obiecțiunile din 29 septembrie 2009, astfel cum este prevăzut la articolul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 și la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 773/2004, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că acordurile părților au ca efect restrângerea concurenței pe rutele transatlantice. Ca urmare a evaluării răspunsului părților la comunicarea privind obiecțiunile și a unor alte elemente noi, Comisia și-a menținut preocupările preliminare legate de concurență în ceea ce privește 6 rute transatlantice: Londra–Dallas [piețe de servicii premium ⁽³⁾ și de bază ⁽⁴⁾], Londra–Boston (piețe de servicii premium și de bază), Londra–Miami (piețe de

servicii premium și de bază), Londra–Chicago (piețe de servicii premium), Londra–New York (piețe de servicii premium) și Madrid–Miami (piețe de servicii premium).

- (4) Comisia a considerat cu titlu provizoriu că efectele anti-concurențiale reale sau potențiale apar din cauza restrângerii concurenței dintre părți pe rutele menționate mai sus. Pe aceste rute, poziția părților era foarte puternică și existau obstacole serioase la intrare sau în calea dezvoltării, în special, absența unor sloturi orare pentru orele de vârf la aeroporturile Heathrow/Gatwick din Londra și Newark/JFK din New York, avantajul părților în ceea ce privește frecvența zborurilor, accesul limitat la zborurile de conexiune și poziția dominantă a părților în ceea ce privește programele de fidelitate (denumite în continuare „FFP”), contracte societare și marketing. Acordurile elimină concurența dintre BA, AA și IB, acest lucru neputând fi realizat de concurenții acestora pe rutele în cauză.

- (5) În plus, Comisia a considerat cu titlu provizoriu, că ar fi fost probabil să apară efecte anticoncurențiale din cauza restrângerilor de concurență dintre părți și terți. De aceea, pe rutele Londra–Chicago și Londra–Miami, acordurile produc în continuare efecte anticoncurențiale reale sau potențiale prin faptul că părțile restrâng accesul concurenților la zborurile de conexiune, care prezintă o importanță majoră pentru operarea acestor rute transatlantice.

2. Decizie privind asumarea angajamentelor

- (6) BA, AA și IB au propus anumite angajamente ca răspuns la preocupările preliminare ale Comisiei legate de concurență.
- (7) La 10 martie 2010, în temeiul articolului 27 aliniatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, s-a publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* o comunicare care sintetizează preocupările Comisiei și angajamentele propuse și care

⁽¹⁾ JO L 1, 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L 123, 27.4.2004, p. 18.

⁽³⁾ Cuprinzând serviciile de transport aerian de pasageri în toate clasele de cabină și de preț, cu excepția serviciilor la clasa economic cu restricții (adică cel puțin serviciile de la clasa întâi și de la clasa Business).

⁽⁴⁾ Cuprinzând serviciile de transport aerian de pasageri la clasa economic cu restricții.

invită terții să își prezinte observațiile cu privire la aceste angajamente. La 15 aprilie 2010, Comisia a informat părțile cu privire la observațiile formulate de terți. La 12 mai 2010, și în cele din urmă, la 25 iunie 2010, părțile au transmis observații modificate, revizuite în baza observațiilor primite de la terți.

- (8) Prin decizia din 14 iulie 2010, în temeiul articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003, Comisia a impus asumarea acestor angajamente de către BA, AA și IB. Principalele angajamente pot fi sintetizate după cum urmează:
- (9) În primul rând, părțile au propus să elibereze sloturi orare în oricare din aeroporturile Heathrow sau Gatwick din Londra – la alegerea concurentului – pentru a permite concurenților să opereze până la 21 de frecvențe suplimentare directe pe săptămână pe ruta Londra–New York, 14 pe ruta Londra–Boston, 7 pe ruta Londra–Dallas și 7 pe ruta Londra–Miami. Pe ruta Londra–New York, părțile au propus, de asemenea, să pună la dispoziția concurenților autorizații de operare corespunzătoare pentru aeroportul JFK din New York.
- (10) În al doilea rând, părțile au propus să încheie cu concurenții acorduri de combinare a tarifelor pe rutele în cauză. Aceste acorduri prevăd posibilitatea, pentru transportatorii și agenții de voiaj interesați, de a oferi o călătorie de întoarcere care include un serviciu de transport transatlantic direct furnizat de transportatorul interesat respectiv și un serviciu de transport direct la dus furnizat de părți.
- (11) În al treilea rând, părțile au propus să încheie cu concurenții acorduri speciale de împărțire proporțională a încasărilor pe rutele în cauză. Aceste acorduri permit transportatorilor interesați să obțină condiții favorabile de la părți pentru transportul pasagerilor în tranzit pe zborurile operate de părți pe rute scurte în Europa și în America de Nord (și alte țări selectate) în vederea „alimentării” propriilor servicii de transport transatlantic pe rutele în cauză.
- (12) În al patrulea rând, părțile au propus să își pună la dispoziție programele de fidelitate pe rutele în cauză unui concurent care lansează sau extinde un serviciu pe una din rute și nu dispune de un program propriu de fidelitate comparabil.
- (13) În al cincilea rând, părțile au propus să transmită periodic Comisiei informații privind cooperarea dintre părți.
- (14) Având în vedere angajamentele obligatorii impuse BA, AA și IB, decizia constată că nu se mai justifică o acțiune a Comisiei în acest sens. Decizia este obligatorie pentru o perioadă totală de zece ani de la data adoptării acesteia.
- (15) Comitetul consultativ privind practicile restrictive și pozițiile dominante a emis un aviz favorabil la 9 iulie 2010. La 12 iulie 2010, consilierul-auditor și-a prezentat raportul final.
-

Numirea consilierului-auditor

(2010/C 278/10)

La 8 septembrie 2010, Comisia l-a numit pe domnul Wouter WILS în funcția de consilier-auditor, în conformitate cu articolul 1 din decizia Comisiei din 23 mai 2001 privind mandatul consilierilor-auditori în anumite proceduri în domeniul concurenței (JO L 162, 19.6.2001, p. 21).

INFORMĂRI PROVENIND DE LA STATELE MEMBRE

Comunicarea Comisiei în temeiul articolului 17 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate

Invitație de participare la procedura de ofertare pentru operarea de servicii aeriene regulate în conformitate cu obligația de serviciu public

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/C 278/11)

Stat membru	Franța
Ruta vizată	Aurillac-Paris (Orly)
Perioada de valabilitate a contractului	1 iunie 2011-31 mai 2015
Data limită de depunere a candidaturilor și a ofertelor	— pentru candidaturi (etapa I): 29 noiembrie 2010 (17:30, ora locală) — pentru oferte (etapa II): 10 ianuarie 2011 (17:30, ora locală)
Adresa de la care se pot obține textul invitației de participare la procedura de ofertare, precum și toate informațiile și/sau documentele relevante referitoare la procedura publică de ofertare și la obligația de serviciu public	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Anunțuri)

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

COMISIA EUROPEANĂ

CERERE DE PROPUNERI – EACEA/32/10

Tempus IV – Reforma învățământului superior prin cooperare universitară internațională

(2010/C 278/12)

1. Obiective și descriere

Cea de a patra etapă a programului Tempus acoperă perioada 2007-2013.

Programul va avea drept obiectiv general contribuția la facilitarea cooperării în domeniul învățământului superior între statele membre ale Uniunii Europene (UE) și țările partenere din vecinătate. Programul va contribui în special la promovarea unei convergențe voluntare cu evoluțiile comunitare în domeniul învățământului superior, care decurg din Strategia Europa 2020, din Cadrul strategic pentru cooperarea europeană în domeniul educației și formării profesionale (ET 2020) și din procesul de la Bologna.

Scopul acestei cereri de propuneri este promovarea cooperării multilaterale între instituțiile de învățământ superior, autoritățile și organizațiile statelor membre ale UE și țărilor partenere și se concentrează asupra reformei și modernizării învățământului superior.

Agenția Executivă pentru Educație, Audiovizual și Cultură („Agenția”), acționând cu puteri delegate de Comisia Europeană („Comisia”), răspunde de gestionarea acestei cereri de propuneri.

2. Candidați eligibili

Pentru a fi eligibili pentru acordarea subvenției, candidații trebuie să fie persoane juridice („entități juridice”) stabilite în mod legal de peste 5 ani în Uniunea Europeană sau în țările partenere Tempus.

Candidații pentru Proiectele comune trebuie să fie instituții de învățământ superior publice sau private, recunoscute de către stat sau asociații, organizații sau rețele de instituții de învățământ superior dedicate promovării, optimizării și reformei învățământului superior.

Candidații pentru Măsurile structurale trebuie să fie entități juridice precum se stipulează mai sus în cazul proiectelor comune, organizații naționale sau internaționale ale rectorilor, profesorilor sau studenților.

Instituțiile și organizațiile care pot participa în calitate de parteneri/cobeneficiari la programul Tempus variază de la instituții și organizații de învățământ superior până la instituții și organizații neacademice, cum ar fi organizații guvernamentale, societăți, industrii și autorități publice.

Aceste instituții și organizații trebuie să-și aibă sediul în următoarele patru grupe de țări eligibile:

- cele 27 de state membre ale Uniunii Europene;
- 4 țări din regiunea Balcanilor de Vest: Albania, Bosnia și Herțegovina, Muntenegru, Serbia, precum și Kosovo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Sub auspiciile Națiunilor Unite, în conformitate cu Rezoluția nr. 1244 adoptată de Consiliul de Securitate al ONU la 10 iunie 1999.

- 17 țări din zona de vecinătate sudică și estică a Uniunii Europene: Algeria, Egipt, Israel, Iordania, Liban, Libia, Maroc, teritoriul palestinian ocupat, Siria, Tunisia, Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova, Federația Rusă și Ucraina;
- 5 republici din Asia Centrală: Kazahstan, Kârgâzstan, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan.

3. Activități eligibile și durată

Cele două instrumente principale de cooperare prin intermediul prezentei cereri de propuneri Tempus sunt:

- proiecte comune: proiecte cu o abordare „de jos în sus”, având drept scop modernizarea și reforma la nivel instituțional (universitar). Proiectele comune au drept scop transferul de cunoștințe între universități, organizații și instituții din UE și din țările partenere, precum și între entități din țări partenere, după caz;
- măsuri structurale: proiecte care sunt destinate să contribuie la dezvoltarea și reforma sistemelor de învățământ superior din țările partenere, să îmbunătățească gradul lor de calitate și relevanță și să crească convergența voluntară cu evoluțiile comunitare. Măsurile structurale vizează intervenții destinate să sprijine reforma structurală a sistemelor de învățământ superior și dezvoltarea cadrului strategic la nivel național.

În baza acestei cereri, pot fi finanțate proiecte naționale și multinaționale:

Proiectele naționale trebuie să respecte prioritățile naționale care sunt stabilite printr-un dialog strâns între delegațiile Uniunii Europene și autoritățile competente din țările partenere.

- Pentru proiectele naționale, propunerile trebuie trimise de grupuri de instituții care includ:
 - cel puțin trei instituții de învățământ superior dintr-o țară parteneră (în cazul statelor Muntenegru și Kosovo, din cauza dimensiunilor reduse ale sectorului de învățământ superior, o singură universitate este suficientă);
 - cel puțin trei instituții de învățământ superior din UE, fiecare dintr-un stat membru UE diferit.

Proiectele multinaționale trebuie să respecte prioritățile regionale care se bazează pe politica comunitară de cooperare cu regiunile din țările partenere, astfel cum sunt identificate în documentele sale strategice privind țările vecine ⁽¹⁾, cele pentru preaderarea la UE ⁽²⁾ și cele din Asia Centrală ⁽³⁾ și sunt comune pentru toate țările partenere dintr-o regiune specifică sau abordează o prioritate națională care este comună fiecărei țări partenere participante.

- Pentru proiectele multinaționale, propunerile trebuie trimise de grupări de instituții care presupun:
 - cel puțin două instituții de învățământ superior, din fiecare țară parteneră participantă (minimum două țări partenere) implicată în propunere (cu excepția statelor Kosovo și Muntenegru în cazul cărora cerința prevede o instituție de învățământ superior din fiecare stat);
 - cel puțin trei instituții de învățământ superior, fiecare dintr-un stat membru UE diferit.

Pentru măsurile structurale se impune o condiție suplimentară: ministerul (ministerele) responsabil(e) pentru învățământul superior din țara (țările) parteneră (partenere) trebuie să fie implicat(e) în calitate de partener/parteneri.

Durata maximă a proiectelor este de 24 sau 36 de luni. Se estimează că perioada eligibilității costurilor va începe la 15 octombrie 2011.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1638/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 2006 de stabilire a dispozițiilor generale privind instituirea unui instrument european de vecinătate și de parteneriat (http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_l310_en.pdf); Instrumentul european de vecinătate și de parteneriat, Programul interregional IEPV, Documentele de strategie 2007-2013 și Programul orientativ 2007-2010 (http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1085/2006 al Consiliului din 17 iulie 2006 de instituire a unui instrument de asistență pentru preaderare (IAP) (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf). Instrumentul de asistență pentru preaderare (IAP), Documentul orientativ de planificare multianuală (DIPM), 2008-2010, Multibeneficiar; DIPM (2008-2010), referință C(2008) 3585 din 17 iulie 2008 (http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc).

⁽³⁾ UE și Asia Centrală: Strategia pentru un nou parteneriat; Consiliul UE, 31 mai 2007, 10113/07 (http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf).

4. Criterii de acordare

Cererile eligibile pentru proiectele comune și măsurile structurale vor fi evaluate de experți independenți externi în conformitate cu următoarele criterii de acordare:

- claritatea și coerența obiectivelor proiectului; relevanța acestora pentru reformele din învățământul superior [Strategia Europa 2020, Cadrul strategic pentru cooperarea europeană în domeniul educației și formării profesionale (ET 2020) și procesul de la Bologna] din cadrul instituției sau sistemului de învățământ superior din țara parteneră și demonstrarea impactului proiectului asupra acestor reforme (25 % din punctajul total);
- calitatea parteneriatului (abilitățile, expertiza recunoscută și competențele necesare pentru îndeplinirea tuturor aspectelor programului de lucru, distribuirea adecvată a sarcinilor, comunicarea și cooperarea eficientă) (20 % din punctajul total);
- calitatea conținutului proiectului și metodologia aplicată inclusiv, printre altele, relevanța rezultatelor proiectelor și a activităților conexe în conformitate cu scopul proiectului și obiectivele specifice, capacitatea de planificare logică și solidă demonstrată (matrița-cadru logică și planul de lucru), controlul anticipat al calității, monitorizarea și gestionarea proiectului (indicatori și repere) (25 % din punctajul total);
- durabilitatea sau impactul durabil al proiectului asupra instituțiilor, grupurilor-țintă și/sau a sistemului de învățământ superior, inclusiv răspândirea și exploatarea rezultatelor activităților și proiectelor (15 % din punctajul total);
- bugetul și eficiența din punctul de vedere al costurilor, inclusiv planificarea personalului în așa fel încât să se respecte ratele salariale zilnice, achiziționarea echipamentelor adecvate, utilizarea eficientă a perioadelor de mobilitate, distribuția echilibrată a bugetului, fezabilitatea acțiunii cu bugetul definit (15 % din punctajul total).

5. Bugetul și sumele acordate

Bugetul estimativ alocat cofinanțării proiectelor în baza prezentei cereri de propuneri se ridică la 48,7 milioane EUR.

Contribuția financiară a Uniunii Europene nu poate depăși 90 % din totalul costurilor eligibile. Este necesară o cofinanțare de minimum 10 % din totalul costurilor eligibile.

Subvenția minimă pentru ansamblul proiectelor comune și măsurilor structurale va fi de 500 000 EUR. Subvenția maximă se va ridica la 1 500 000 EUR. Pentru proiectele naționale, în cazul statelor Kosovo și Muntenegru subvenția minimă pentru ambele tipuri de proiecte este stabilită la 300 000 EUR.

6. Depunerea candidaturilor și termenul-limită

Cererile de subvenție trebuie redactate în engleză, franceză sau germană, utilizându-se formularul electronic conceput special în acest scop, care va fi disponibil pe site-ul web al agenției: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Formularele electronice de cerere pentru proiectele comune și pentru măsurile structurale completate în mod corespunzător trebuie trimise cel târziu la 15 februarie 2011, 12.00, ora Bruxelles-ului (OEC).

Această cerere transmisă online este considerată exemplarul original. Cu toate acestea, ca element de siguranță atât pentru candidați, cât și pentru Agenție, precum și pentru depunerea informațiilor suplimentare necesare, un exemplar complet imprimat al formularului electronic transmis împreună cu documentele suplimentare (a se vedea Ghidul candidatului) trebuie transmis prin poșta Agenției până la 15 februarie 2011 (data poștei) la următoarea adresă:

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

Cererile trimise prin fax sau e-mail nu vor fi acceptate.

7. Informații suplimentare

Candidaturile trebuie să respecte cerințele definite în Ghidul candidatului – Cererea de propuneri EACEA/32/10, să fie prezentate prin intermediul formularului de cerere pus la dispoziție în acest scop și să conțină anexele relevante. Documentele menționate sunt disponibile la următoarea adresă de internet:

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

Cerere de exprimare a interesului pentru Programul operațional ESPON 2013

(2010/C 278/13)

În cadrul Programului ESPON 2013, o cerere de exprimare a interesului pentru *Knowledge Support System* (KSS) (Sistemul de sprijin al cunoștințelor) va fi lansată la 23 noiembrie 2010.

Pentru informații suplimentare vă rugăm să consultați în mod regulat pagina: <http://www.espon.eu>

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

Notificare prealabilă a unei concentrări

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

Caz care poate face obiectul procedurii simplificate

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/C 278/14)

1. La data de 1 octombrie 2010, Comisia a primit o notificare a unei concentrări propuse în temeiul articolului 4 și ca urmare a unei cereri motivate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, prin care Alstom Holdings („Alstom”, Franța), Russian Railways („RZD”, Rusia) și Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited și Mafrido Trading Limited (denumite împreună „întreprinderile cipriote”, Cipru) dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra CJSC Transmashholding („TMH”, Rusia), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii Alstom: grup internațional de companii având activități în special în producția de echipamente și furnizarea de servicii în sectorul producerii și transportului de energie electrică, precum și în sectorul transportului feroviar;
- în cazul întreprinderii RZD: companie feroviară deținută de stat și operator feroviar în Rusia și în anumite state ale CSI;
- în cazul întreprinderilor cipriote: societăți de investiții financiare ale căror activități se limitează la deținerea indirectă de acțiuni în TMH;
- în cazul întreprinderii TMH: producție de locomotive și echipament feroviar, cu activități în principal în Rusia și câteva state ale SEE.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului (CE) privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de tratare a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) privind concentrările economice ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în Comunicare.

4. Comisia invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisie în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei prin fax (+32 22964301), prin e-mail la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu sau prin poștă, cu numărul de referință COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, la următoarea adresă:

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

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 [„Regulamentul (CE) privind concentrările economice”].

⁽²⁾ JO C 56, 5.3.2005, p. 32 [„Comunicarea privind o procedură simplificată”].

ALTE ACTE

COMISIA EUROPEANĂ

Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

(2010/C 278/15)

Conform articolului 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei ⁽¹⁾, o cerere de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale se publică în Jurnalul Oficial, seria C, în scopul informării părților terțe de existența unei astfel de cereri, pentru ca acestea să se poată opune recunoașterii și protejării mențiunii tradiționale care face obiectul respectivei cereri.

PUBLICAREA UNEI CERERI DE RECUNOAȘTERE A UNEI MENȚIUNI TRADIȚIONALE ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 33 DIN REGULAMENTUL (CE) NR. 607/2009 AL COMISIEI

Data primirii 22.6.2010

Număr de pagini 18

Limba de redactare a cererii engleză

Numărul dosarului TDT-US-N0023

Solicitant:

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

Denumirea: SUR LIE

— Mențiune tradițională în sensul articolului 118u alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007

Limba:

— Articolul 31 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

Lista denumirilor de origine protejate sau a indicațiilor geografice protejate în cauză:

— Denumiri de origine protejate

Categoriile de produse vitivinicole:

— Vin, vin spumant [anexa XIb la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului]

Definiție:

— Metodă de învechire a vinului pe drojdii după fermentația primară

⁽¹⁾ JO L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

(2010/C 278/16)

Conform articolului 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei ⁽¹⁾, o cerere de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale se publică în Jurnalul Oficial, seria C, în scopul informării părților terțe de existența unei astfel de cereri, pentru ca acestea să se poată opune recunoașterii și protejării mențiunii tradiționale care face obiectul respectivei cereri.

PUBLICAREA UNEI CERERI DE RECUNOAȘTERE A UNEI MENȚIUNI TRADIȚIONALE ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 33 DIN REGULAMENTUL (CE) NR. 607/2009 AL COMISIEI

Data primirii 22.6.2010

Număr de pagini 16

Limba de redactare a cererii engleză

Numărul dosarului TDT-US-N0024

Solicitant: 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

Denumirea: TAWNY

— Mențiune tradițională în sensul articolului 118u alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007

Limba:

— Articolul 31 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

Lista denumirilor de origine protejate sau a indicațiilor geografice protejate în cauză:

— Denumiri de origine protejate

Categoriile de produse vitivinicole:

— Vin licoros [anexa XIb din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului]

Definiție:

— „Tawny” descrie un tip de vin alcoolizat din SUA care este învechit înainte de îmbuteliere. În momentul îmbutelierii, vinul are culoarea roșu-auriu sau o nuanță arămie („tawny”). Vinurile trebuie să reflecte caracteristicile unui proces de învechire condus cu atenție, prezentând mai curând arome mature decât arome de fructe proaspete. Cu toate acestea, numeroase vinuri prezintă un caracter proaspăt și fructat bine dezvoltat, tipic vinurilor tinere. De obicei, vinul provine dintr-un amestec de recolte, poate fi învechit în butoaie din lemn de stejar și ajunge la gradul optim de învechire înainte de comercializare. Alcoolizarea se realizează cu alcool din struguri.

⁽¹⁾ JO L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

(2010/C 278/17)

Conform articolului 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei ⁽¹⁾, o cerere de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale se publică în Jurnalul Oficial, seria C, în scopul informării părților terțe de existența unei astfel de cereri, pentru ca acestea să se poată opune recunoașterii și protejării mențiunii tradiționale care face obiectul respectivei cereri.

PUBLICAREA UNEI CERERI DE RECUNOAȘTERE A UNEI MENȚIUNI TRADIȚIONALE ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 33 DIN REGULAMENTUL (CE) NR. 607/2009 AL COMISIEI

Data primirii 22.6.2010

Număr de pagini 16

Limba de redactare a cererii engleză

Numărul dosarului TDT-US-N0025

Solicitant:

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

Denumirea: VINTAGE

— Mențiune tradițională în sensul articolului 118u alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007

Limba:

— Articolul 31 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

Lista denumirilor de origine protejate sau a indicațiilor geografice protejate în cauză:

— Denumiri de origine protejate

Categoriile de produse vitivinicole:

— Vin, vin licoros [anexa XIb din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului]

Definiție:

— Termenul „Vintage”, folosit singur sau într-o sintagmă descriptivă precum „Vintage Character”, descrie un tip de vin din SUA care este produs în proporție de 85 % din strugurii unui singur an de recoltă și prezintă pe etichetă anul de recoltă respectiv. Când se referă la un vin alcoolizat din SUA, vinul se caracterizează de obicei prin perioade relativ mari de maturare în sticlă, are o culoare intensă și este corpolent și suplu. În general, aceste vinuri alcoolizate din SUA se caracterizează, de asemenea, prin capacitatea de a se îmbunătăți în timpul învechirii sau al stocării în crame. Alcoolizarea se realizează cu alcool din struguri.

⁽¹⁾ JO L 193, 24.7.2009, p. 60.

Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

(2010/C 278/18)

Conform articolului 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei ⁽¹⁾, o cerere de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale se publică în Jurnalul Oficial, seria C, în scopul informării părților terțe de existența unei astfel de cereri, pentru ca acestea să se poată opune recunoașterii și protejării mențiunii tradiționale care face obiectul respectivei cereri.

PUBLICAREA UNEI CERERI DE RECUNOAȘTERE A UNEI MENȚIUNI TRADIȚIONALE ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 33 DIN REGULAMENTUL (CE) NR. 607/2009 AL COMISIEI

Data primirii 22.6.2010

Număr de pagini 15

Limba de redactare a cererii engleză

Numărul dosarului TDT-US-N0026

Solicitant: 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

Denumirea: VINTAGE CHARACTER

— Mențiune tradițională în sensul articolului 118u alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007

Limba:

— Articolul 31 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei

Lista denumirilor de origine protejate sau a indicațiilor geografice protejate în cauză:

— Denumiri de origine protejate

Categoriile de produse vitivinicole:

— Vin, vin licoros [anexa XIb din Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului]

Definiție:

— Termenul „Vintage”, folosit singur sau într-o sintagmă descriptivă precum „Vintage Character”, descrie un tip de vin din SUA care este produs în proporție de 85 % din strugurii unui singur an de recoltă și prezintă pe etichetă anul de recoltă respectiv. Când se referă la un vin alcoolizat din SUA, vinul se caracterizează de obicei prin perioade relativ mari de maturare în sticlă, are o culoare intensă și este corpolent și suplu. În general, aceste vinuri alcoolizate din SUA se caracterizează, de asemenea, prin capacitatea de a se îmbunătăți în timpul învechirii sau al stocării în crame. Alcoolizarea se realizează cu alcool din struguri.

⁽¹⁾ JO L 193, 24.7.2009, p. 60.

AJUTOR DE STAT – REPUBLICA ITALIANĂ**Ajutor de stat C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl****Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2010/C 278/19)

Prin scrisoarea din data de 20 iulie 2010, reproducă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Comisia a comunicat Republicii Italiene decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE cu privire la măsura menționată anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile privind măsura pentru care Comisia inițiază procedura în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii de mai jos, la adresa:

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

Aceste observații vor fi comunicate Republicii Italiene. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

I. PROCEDURĂ

La data de 26 mai 2009, autoritățile italiene au notificat, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), finanțarea parțială din fonduri publice a construcției unui terminal intermodal (feroviar-rutier) în provincia Trento.

II. DESCRIEREA MĂSURII CU PRIVIRE LA CARE COMISIA INIȚIAZĂ PROCEDURA

Măsura notificată se referă la finanțarea parțială din fonduri publice a construcției unui terminal intermodal în zona industrială Lavis, destinat în principal transportului pe cale ferată a combustibililor lichizi. Obiectivul principal al măsurii este încurajarea transportului de mărfuri pe calea ferată în provincia Trento prin crearea unei rețele feroviare adecvate. De asemenea, măsura are ca obiectiv obținerea beneficiilor de mediu care derivă din transferul transportului de mărfuri de pe calea rutieră pe calea ferată.

S-a încheiat un acord-cadru între provincia autonomă Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Municipalitatea Lavis, PO Trasporti Srl și Firmin Srl, în care erau prevăzute obligațiile fiecărei părți pentru construcția terminalului. Lucrările de construcții au început în 2003 și terminalul a devenit operațional în 2009.

Autoritățile italiene doresc să acopere prin finanțare publică o parte a costurilor de investiții suportate de Firmin Srl. Societatea desfășoară activitate pe piața distribuției de produse petroliere lichide utilizate drept combustibil pentru autovehicule sau pentru încălzire. De asemenea, societatea instalează și asigură

întreținerea unităților și echipamentelor de distribuție a combustibilului pentru părți terțe și oferă servicii de asistență pentru obținerea autorizațiilor și licențelor.

III. EVALUARE

Comisia a decis să inițieze procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește măsura notificată.

Până în prezent, autoritățile italiene nu au prezentat suficiente argumente din care să rezulte că ajutorul în cauză are un efect stimulat.

Autoritățile italiene susțin că lucrările au început la 29 aprilie 2003 și că Firmin a depus cererea pentru finanțarea proiectului anterior începerii lucrărilor. Mai mult, autoritățile italiene susțin că, la momentul începerii lucrărilor, discuțiile privind potențiala finanțare publică avuseseră deja loc între beneficiar și autoritățile publice. Autoritățile italiene menționează, de asemenea, că în contractele încheiate de beneficiar cu banca pentru a acoperi costurile investiției se menționează posibilitatea ca Firmin să primească ajutorul și se reglementează procedura de rambursare a împrumutului în cazul în care se primește acest sprijin public. Cu toate acestea, dat fiind că această dispoziție nu prevede nicio indicație clară asupra angajamentului *ex ante* al provinciei de acordare a unui astfel de ajutor, nici dispoziția explicită din care rezultă că, în fapt, banca nu ar fi acordat împrumutul în lipsa ajutorului, în acest stadiu Comisia consideră că afirmația autorităților italiene potrivit căreia ajutorul are un efect stimulat nu poate fi considerată ca fiind convingătoare.

Mai mult, autoritățile italiene nu au furnizat suficiente informații pentru a stabili suma ajutorului care va fi acordat în fapt societății Firmin. În special, Comisia nu poate exclude în această etapă că investițiile efectuate de Rete Ferroviaria Italiana SpA și de provincie conform acordului-cadru includ elemente de ajutor în favoarea Firmin. Autoritățile italiene nu au prezentat argumente în sensul că principiul investitorului în economia de piață s-ar aplica în acest caz. În lipsa acestor informații, Comisia nu poate evalua valoarea și intensitatea ajutorului.

TEXTUL SCRISORII

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

b) tre binari tronchi, di cui due attrezzati con alti standard di sicurezza e dedicati allo scarico di prodotti petroliferi. Il terzo binario ferroviario può essere utilizzato per operazioni di carico e scarico di tutte le altre merci.

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

- (6) Rete Ferroviaria Italiana SpA si impegna a:

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

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

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

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

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

b) tre binari tronchi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

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

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

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

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

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

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

4.1.2. Compatibilità dell'aiuto

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

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

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

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

4.1.2.1. Compatibilità basata sull'articolo 93 del TFUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

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

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

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

Proporzionalità dell'aiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

misura contraria al comune interesse" possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V Anunțuri

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

Comisia Europeană

2010/C 278/12	Cerere de propuneri – EACEA/32/10 – Tempus IV – Reforma învățământului superior prin cooperare universitară internațională	18
2010/C 278/13	Cerere de exprimare a interesului pentru Programul operațional ESPON 2013	22

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2010/C 278/14	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

ALTE ACTE

Comisia Europeană

2010/C 278/15	Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei	24
2010/C 278/16	Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei	25
2010/C 278/17	Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei	26
2010/C 278/18	Publicarea unei cereri de recunoaștere a unei mențiuni tradiționale în conformitate cu articolul 33 din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei	27
2010/C 278/19	Ajutor de stat – Republica Italiană – Ajutor de stat C 17/10 (ex N 315/09) – Firmin Srl – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO