

Официален вестник

на Европейския съюз

C 278



Издание
на български език

Информация и известия

Година 53
15 октомври 2010 г.

Известие №	Съдържание	Страница
	I Резолуции, препоръки и становища	
	СТАНОВИЩА	
	Европейска централна банка	
2010/C 278/01	Становище на Европейската централна банка от 5 октомври 2010 година относно две предложения за регламенти относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната (CON/2010/72)	1
	II Съобщения	
	СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	
	Европейска комисия	
2010/C 278/02	Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление (Дело COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

BG

Цена:
3 EUR

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

(Продължава на вътрешната корица)

IV Информация

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Европейска комисия

2010/C 278/03	Обменен курс на еврото	6
2010/C 278/04	Становище на Консултативния комитет по ограничителни практики и господстващо положение от неговото заседание от 15 април 2010 г. относно проекторешение, свързано с дело COMP/39.317 — E.ON Gas — Докладчик: Полша	7
2010/C 278/05	Окончателен доклад на служителя по изслушването по дело COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Резюме на решение на Комисията от 4 май 2010 година относно производство по член 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз и член 54 от Споразумението за ЕИП (Дело COMP/39.317 — E.ON Gas) (нотифицирано под номер C(2010) 2863 окончателен) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Становище на Консултативния комитет по ограничителни споразумения и господстващо положение от негово заседание от 9 юли 2010 г. относно проекторешение по дело COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Докладчик: Австрия	11
2010/C 278/08	Окончателен доклад на служителя по изслушването по дело COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Резюме на решение на Комисията от 14 юли 2010 година относно производство по член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз и член 53 от Споразумението за ЕИП (Дело COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) (нотифицирано под номер C(2010) 4738) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Назначаване на служителя по изслушването	16

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

2010/C 278/11	Съобщение на Комисията съгласно член 17, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността — Покана за участие в търг за обслужване на редовни въздушни линии съгласно задълженията за предоставяне на обществена услуга ⁽¹⁾	17
---------------	--	----

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

(Продължава на задната вътрешна корица)

I

(Резолюции, препоръки и становища)

СТАНОВИЩА

ЕВРОПЕЙСКА ЦЕНТРАЛНА БАНКА

СТАНОВИЩЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАНКА

от 5 октомври 2010 година

относно две предложения за регламенти относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Въведение и правно основание

На 6 септември 2010 г., Европейската централна банка (ЕЦБ) получи искане от Европейския парламент за становище относно предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната⁽¹⁾ (наричан по-долу „предложеният регламент“). На 20 септември 2010 г., ЕЦБ получи също искане от Съвета на Европейския съюз за становище относно предложението за регламент. На 27 септември 2010 г., Европейската централна банка (ЕЦБ) получи искане от Съвета на Европейския съюз за становище относно предложението за регламент на Съвета за разширяване на обхвата на Регламент (ЕС) № xx/yy на Европейския парламент и на Съвета относно специализираното трансгранично транспортиране на евро в брой по шосе между държавите-членки в еврозоната⁽²⁾ (наричан по-долу „предложение за разширяване на регламента“) (наричани по-долу заедно „предложените регламенти“).

ЕЦБ е компетентна да даде становище на основание член 127, параграф 4 и член 282, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз, тъй като предложените регламенти съдържат разпоредби относно трансгранично транспортиране на евробанкноти и тъй като Управителният съвет на ЕЦБ има изключителното право да разрешава емитирането на евробанкноти. Управителният съвет прие настоящото становище съгласно изречение първо на член 17.5 от Процедурния правилник на Европейската централна банка.

Общи забележки

Предложените регламенти ще максимизират ползите от достъпа от разстояние до свързаните с пари в брой услуги на националните централни банки като направят доколкото е възможно свободно обращение и транспортирането на евробанкноти и монети между държавите-членки в еврозоната. Това е важно, тъй като единствено евробанкнотите и евромонетите имат статут на законно платежно средство в рамките на еврозоната⁽³⁾.

Понятието за законно платежно средство е също от изключително значение за използването на „интелигентни системи за неутрализиране на банкноти“, съгласно определението в предложението за регламент. В качеството си на институция, имаща изключителното право да разрешава емитирането на евробанкноти като законно платежно средство, ЕЦБ отбелязва, че „неутрализираните“ евробанкноти запазват статута си на законно платежно средство и че Комисията приема това⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 окончателен.

⁽²⁾ COM(2010) 376 окончателен.

⁽³⁾ Виж третото изречение на член 128, параграф 1 от Договора.

⁽⁴⁾ Препоръка на Комисията от 22 март 2010 г. относно обхвата и действието на евробанкнотите и евромонетите като законно платежно средство (ОВ L 83, 30.3.2010 г., стр. 70).

По отношение на предложението за разширяване на регламента спрямо държави-членки, извън еврозоната, ЕЦБ подкрепя продължаването на вече установената практика отпреди влизането на Договора в сила ⁽¹⁾. По-специално, всички разпоредби на предложения регламент следва да важат за такива държави-членки. Държавите-членки, извън еврозоната, не могат да бъдат „държави-членки на произход“ и „получаващи държави-членки“ по смисъла на предложения регламент. Освен това те следва да могат да станат „държави-членки, които се прекосяват“; ако това не бъде допуснато, държавите-членки в еврозоната, които могат да бъдат достигнати само по шосета, преминаващи през държави-членки, извън еврозоната, биха били неоснователно дискриминарни.

В случаите, когато ЕЦБ препоръчва изменения на предложените регламенти, в приложението са представени отделните предложения за изменения, придружени от обяснителен текст.

Съставено във Франкфурт на Майн на 5 октомври 2010 година.

Председател на ЕЦБ
Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Виж Становище CON/2006/35 на ЕЦБ от 5 юли 2006 г. по искане на Съвета на Европейския съюз относно две предложения за решения на Съвета за създаване на програма за обмен, помощ и обучение за защита на еврото срещу фалшифициране (програма „Перикъл“), (ОВ С 163, 14.7.2006 г., стр. 7).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Предложения за изменения

Текст, предложен от Комисията	Изменения, предложени от ЕЦБ ⁽¹⁾
Изменение 1	
Член 1, буква е) от предложениния регламент	
„е) „държава-членка, която се прекосява“ означава една или няколко участващи държави-членки, които са различни от държавата-членка на произход на дружеството и които трябва да бъдат прекосени от превозното средство за транспортиране на пари в брой, за да може то да достигне получаващата държава-членка или получаващите държави-членки или да се завърне в държавата-членка на произход;“	„е) „държава-членка, която се прекосява“ означава една или няколко участващи държави-членки, които са различни от държавата-членка на произход на дружеството и които трябва да бъдат прекосени от превозното средство за транспортиране на пари в брой, за да може то да достигне получаващата държава-членка или получаващите държави-членки или да се завърне в държавата-членка на произход;“

Обяснение

Макар да е ясно, че държавата-членка на произход и получаващата държава-членка трябва да бъдат участващи държави-членки, е възможно да се наложи на превозното средство за транспортиране на пари в брой да прекоси територията на неучастваща държава-членка, за да стигне до получаващата държава-членка. Комисията едва ли има намерение да изключи участващите държави-членки, граничещи единствено с неучастващи държави-членки, от обхвата на прилагане на предложениния регламент. Законодателството на държавата-членка, която се прекосява, трябва винаги да се съблюдава, както е предвидено в член 6, параграф 1 от предложениния регламент.

Изменение 2

Член 2, параграфи 1 и 2 от предложениния регламент

„1. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането на евро банкноти и монети, което се извършва за сметка на и между централните банки, печатниците за банкноти и/или монетните дворове на участващите държави-членки и за което е предвиден военен или полицейски ескорт.	„1. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането на евро банкноти и монети:
2. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането изцяло на евро монети, което се извършва за сметка на и между централните банки или монетните дворове на участващите държави-членки и за което е предвиден военен или полицейски ескорт или такъв се осигурява от частен персонал за охрана в специализирани превозни средства.“	а) което се извършва за сметка на и между централните банки , НЦБ или между печатниците за банкноти и/или монетните дворове на участващите държави-членки и съответните НЦБ; и б) за което е предвиден военен или полицейски ескорт.
	2. В обхвата на настоящия регламент не влиза транспортирането изцяло на евро монети:
	а) което се извършва за сметка на и между централните банки НЦБ или между монетните дворове на участващите държави-членки и съответните НЦБ; и б) за което е предвиден военен или полицейски ескорт или такъв се осигурява от частен персонал за охрана в специализирани превозни средства.“

Обяснение

Терминът „НЦБ“ е дефиниран в съображение 1 от предложениния регламент, но не се използва в текста тук. Освен това, транспортирането на евробанкноти или монети между НЦБ и печатница на банкноти/монетен двор се извършва винаги за сметка на НЦБ, която е поръчала съответните банкноти или монети.

Изменение 3

Член 1 от предложението за разширяване на регламента

„Регламент (ЕС) хх/уу се прилага на територията на държава-членка, която все още не е приела еврото, от датата на решението на Съвета за отмяна на съответната й дерогация от участие в еврозоната, взето в съответствие с член 140, параграф 2 от Договора.“	„ Прилагането на Регламент (ЕС) хх/уу се разширява и спрямо прилага на територията на държава-членка, чието парична единица която все още не е приела еврото. За да се избегне всяко съмнение , от датата на решението на Съвета за отмяна на съответната и дерогация на държава-членка от участие в еврозоната, взето в съответствие с член 140, параграф 2 от Договора, съответната държава-членка може да бъде също и „получаваща държава-членка“ съгласно определението в Регламент (ЕС) хх/уу на Съвета. “
---	---

Текст, предложен от Комисията	Изменения, предложени от ЕЦБ ⁽¹⁾
Обяснение	
Макар да е ясно, че държавата-членка на произход и получаващата държава-членка трябва да бъдат участващи държави-членки, от географска гледна точка е възможно да се наложи на превозното средство за транспортиране на пари в брой да прекоси неучастващи държави-членки, за да стигне до получаващата държава-членка. Едва ли с намерението на Комисията се цели да се изключат участващите държави-членки, които граничат единствено с неучастващи държави-членки, от обхвата на прилагане на предложения регламент. За срока от отмяната на дерогацията на държава-членка до въвеждането на еврото в тази държава-членка, на тази присъединяваща се държава-членка следва да се разреши да стане „получаваща държава-членка“.	
⁽¹⁾ Удебеленият шрифт се отнася за нов текст, който ЕЦБ предлага да бъде добавен. Зачертаването в текста се отнася за текст, който ЕЦБ предлага да бъде заличен.	

II

(Съобщения)

СЪОБЩЕНИЯ НА ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Непротивопоставяне на концентрация, за която е постъпило уведомление

(Дело COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/02)

На 28 септември 2010 година Комисията реши да не се противопоставя на горепосочената концентрация, за която е постъпило уведомление и да я обяви за съвместима с общия пазар. Решението се основава на член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета. Пълният текст на решението е достъпен единствено на Английски език и ще се публикува, след като бъдат премахнати всички професионални тайни, които могат да се съдържат в него. Той ще бъде достъпен:

- в раздела за сливанията на уебсайта на Комисията, свързан с конкуренцията (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Този уебсайт предоставя различни средства за подпомагане на достъпа до решения за отделни сливания, включително показатели за търсене по дружество, по номер на делото, по дата и по отрасъл,
 - в електронен формат на уебсайта EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) под номер на документа 32010M5951. EUR-Lex предоставя онлайн достъп до европейското право.
-

IV

(Информация)

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ИНСТИТУЦИИТЕ, ОРГАНИТЕ, СЛУЖБИТЕ И АГЕНЦИИТЕ
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Обменен курс на еврото ⁽¹⁾

14 октомври 2010 година

(2010/C 278/03)

1 евро =

Валута		Обменен курс	Валута		Обменен курс
USD	щатски долар	1,4101	AUD	австралийски долар	1,4145
JPY	японска йена	114,43	CAD	канадски долар	1,4088
DKK	датска крона	7,4571	HKD	хонконгски долар	10,9419
GBP	лира стерлинг	0,87920	NZD	новозеландски долар	1,8538
SEK	шведска крона	9,2340	SGD	сингапурски долар	1,8248
CHF	швейцарски франк	1,3386	KRW	южнокорейски вон	1 564,26
ISK	исландска крона		ZAR	южноафрикански ранд	9,5642
NOK	норвежка крона	8,0695	CNY	китайски юан рен-мин-би	9,3783
BGN	български лев	1,9558	HRK	хърватска куна	7,3275
CZK	чешка крона	24,440	IDR	индонезийска рупия	12 574,79
EEK	естонска крона	15,6466	MYR	малайзийски рингит	4,3473
HUF	унгарски форинт	273,63	PHP	филипинско песо	60,944
LTL	литовски лит	3,4528	RUB	руска рубла	42,3188
LVL	латвийски лат	0,7095	THB	тайландски бат	42,014
PLN	полска злота	3,9077	BRL	бразилски реал	2,3213
RON	румънска лея	4,2799	MXN	мексиканско песо	17,4022
TRY	турска лира	1,9762	INR	индийска рупия	62,2140

⁽¹⁾ Източник: референтен обменен курс, публикуван от Европейската централна банка.

Становище на Консултативния комитет по ограничителни практики и господстващо положение от неговото заседание от 15 април 2010 г. относно проекторешение, свързано с дело COMP/39.317 — E.ON Gas

Докладчик: Полша

(2010/C 278/04)

1. Консултативният комитет споделя опасенията на Комисията, изразени в проекта ѝ на решение, както беше изпратен на Консултативния комитет на 26 март 2010 г. съгласно член 102 от Договора и член 54 от Споразумението за ЕИП.
 2. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че производството може да приключи с решение съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1/2003.
 3. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че ангажиментите, предложени от E.ON AG, са подходящи, необходими и съразмерни с целта.
 4. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че в контекста на ангажиментите, предложени от E.ON AG, вече не съществуват основания за действия от страна на Комисията, без да се засяга член 9, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1/2003.
 5. Консултативният комитет препоръчва публикуването на становището му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
-

Окончателен доклад на служителя по изслушването ⁽¹⁾ по дело COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Проекторешението, представено на Комисията, е свързано с предполагаемата злоупотреба с господстващо положение съгласно член 102 от ДФЕС на германското енергийно дружество E.ON AG и неговите дъщерни предприятия E.ON Ruhrgas AG и E.ON Gastransport GmbH (по-нататък наричани общо „E.ON“). То изразява опасенията, че E.ON може да е отказал дългосрочно резервиране на своята газопреносна мрежа. Предприятието е запазило за себе си големи части от наличния твърд капацитет за достъп до своята газопреносна мрежа. Тези практики могат да доведат до отстраняване на конкурентите, които се опитват да транспортират и продават газ на клиенти, свързани с мрежата на E.ON, като по този начин предизвикат ограничаване на конкуренцията на пазарите за снабдяване с газ надолу по веригата.

На 22 декември 2009 г. Комисията откри производство с цел приемане на решение по глава III от Регламент (ЕО) № 1/2003 ⁽²⁾ и прие предварителна оценка, както е посочено в член 9, параграф 1. След обсъждания със службите на Комисията на през януари 2010 г. E.ON пое определени ангажименти. Съгласно тези ангажименти на първо място E.ON гарантира незабавно значително освобождаване на капацитети за достъп както за висококалоричен газ („H-gas“), така и за нискокалоричен газ („L-gas“), както и дългосрочно намаление на резервирането на капацитети в своите две газопреносни мрежи, като се започне най-късно на 1 октомври 2015 г. Във връзка с това, E.ON прие да продаде освободените капацитети първоначално за първите две години и след това за останалия срок на ангажимента. В допълнение към това E.ON пое ангажимента да освободи пропорционално количество съседни капацитети за изход във входните точки, където съществува недостиг на такива капацитети и където то разполага в същото време със значителни резервирани капацитети за изход.

На 22 януари 2010 г. Комисията публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз* съгласно член 27, параграф 4, в което са обобщени опасенията и ангажиментите, и заинтересованите трети страни се приканват да изпратят забележки по това известие в рамките на един месец след публикуването му. Общо 20 отговора бяха получени от заинтересованите страни, по-специално от конкуренти, от асоциации на доставчици на газ и от клиенти, както и от национални регулатори.

Комисията уведоми E.ON за резултата от пазарния тест. Предприятието реагира на изразената загриженост и предаде преразгледано предложение с ангажименти на 24 март 2010 г.

Комисията достигна до извода, че с оглед на последните ангажименти, и без да се засяга член 9, параграф 2, производството следва да бъде прекратено.

E.ON декларира пред Комисията, че е получило достатъчен достъп до информацията, която е считало за необходима, за да предложи ангажименти, с които да отговори на съмненията, изразени от Комисията.

Служителят по изслушването не е получил допълнителни запитвания или документи във връзка с настоящия случай от E.ON или от друга трета страна.

В контекста на горепосоченото считам, че в това дело правото на изслушване бе спазено.

Брюксел, 16 април 2010 година.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Съгласно членове 15 и 16 от Решение 2001/462/ЕО, ЕОВС на Комисията от 23 май 2001 г. относно мандата на служителите по изслушването в някои производства по конкуренция — ОВ L 162, 19.6.2001 г., стр. 21.

⁽²⁾ Всички цитирани по-долу членове са от Регламент (ЕО) № 1/2003.

Резюме на решение на Комисията**от 4 май 2010 година****относно производство по член 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз и член 54 от Споразумението за ЕИП****(Дело COMP/39.317 — E.ON Gas)**

(нотифицирано под номер C(2010) 2863 окончателен)

(само текстът на немски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/06)

На 4 май 2010 г. Комисията прие решение относно производство по член 102 от ДФЕС. В съответствие с разпоредбите на член 30 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета ⁽¹⁾ с настоящото Комисията публикува наименованията на страните и основното съдържание на решението, включително наложените санкции, взетайки предвид законния интерес на предприятията относно опазването на търговските и/или тайни. Неповерителна версия на решението може да бъде намерена на уебсайта на Генерална дирекция „Конкуренция“ на следния адрес:

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

- (1) Приложеното решение се отнася до E.ON AG, Германия, неговите дъщерни предприятия E.ON Ruhrgas AG и E.ON Gastransport GmbH, както и до дъщерните предприятия, контролирани от тях (заедно „E.ON“). Приемането на решението ще направи задължителни ангажиментите, които е поел E.ON с цел да разреши проблемите, свързани с конкуренцията, и които произтичат от разследвания на Комисията на германските пазари на газ.
- (2) Комисията е загрижена, че чрез предотвратяване навлизането на капацитети за достъп в своята газопреносна мрежа, E.ON може да е злоупотребило със своето господстващо положение на пазарите за пренос на газ в своята мрежа за нискокалоричен газ (L-газ) и тази за висококалоричен (H-газ) в своята пазарна област NetConnect Germany, съгласно член 102 от ДФЕС.
- (3) Това може да е постигнато посредством дългосрочно резервиране на газопреносната система на E.ON, което е отстранило конкурентите от тази мрежа. Предприятието E.ON е резервирало в газопреносната си мрежа големи части от наличните твърди и свободни капацитети за достъп, което според предварителната оценка може да води до отстраняване на конкуренти, опитващи се да пренасят и продават газ на клиенти, свързани с мрежата на E.ON. E.ON следователно може да е предизвикало ограничаване на конкуренцията на пазарите за снабдяване с газ надолу по веригата.
- (4) E.ON пое ангажименти, за да отговори на съмненията на Комисията относно конкуренцията. Като първа стъпка E.ON предложи да освободи преди октомври 2010 г. капацитета за достъп до газопреносната си мрежа, който е едновременно твърд и свободен, обхващащ капацитет с обем от 17,8 GWh/h. Като втора стъпка E.ON предложи да намали преди октомври 2015 г. с 50 % общия си дял в резервирането на капацитета за достъп до газопреносната си мрежа, който е едновременно твърд и свободен, в пазарната област за висококалоричен газ (H-газ) NetConnect Germany и с 64 % общия си дял относно мрежата за нискокалоричен газ (L-газ). E.ON може да достигне тези прагове, като върне капацитети на оператора на преносната система, като вземе мерки за увеличаване на капацитета в съответната мрежа или чрез започване на сътрудничество в пазарната област, чрез което се увеличава общият обем на капацитетите в съответната мрежа на E.ON. E.ON се ангажира да не превишава тези прагове до 2025 г.
- (5) Последните ангажименти са достатъчни, за да бъдат отстранени първоначалните опасения на Комисията, като не са непропорционални. Последните ангажименти са подходящи, за да бъдат отстранени опасенията на Комисията относно конкуренцията, които са изразени в предварителната оценка. Намалението на дяловете на E.ON в капацитета за достъп до газопреносната си мрежа, който е едновременно твърд и свободен, и продължителността на тези ангажименти ще гарантира, че конкурентите и новите доставчици ще могат бързо и постоянно да станат активни на пазарите за снабдяване с газ надолу по веригата. Последните ангажименти, предложени от E.ON, са също така необходими, тъй като не съществуват алтернативни мерки, които да премахнат опасенията, изразени от Комисията, които биха били ефективни като предложеното освобождаване на капацитета. В действителност отстраняването от достъп до необходимата транспортна инфраструктура може да бъде поправено само чрез освобождаване на транспортен капацитет. Последните ангажименти са с оглед на високия пазарен дял на E.ON от капацитет за достъп на съответните пазари и на дългата продължителност на резервирането, която е също необходима в техния обхват. Не на последно място, като се има предвид големият брой клиенти, свързани с газопреносната мрежа на E.ON, и значителната потенциална вреда за тези клиенти, последните ангажименти трябва да бъдат разглеждани като адекватни и пропорционални.
- (6) С оглед на предложените ангажименти вече не съществуват основания за действия от страна на Комисията и затова, без да се засягат разпоредбите на член 9, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1/2003, това дело следва да бъде закрито.

⁽¹⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1.

- (7) Консултативният комитет по ограничителни практики и господстващо положение беше консултиран и излезе с положително становище на 15 април 2010 г. На 16 април 2010 г. служителят по изслушването представи своя окончателен доклад.
-

Становище на Консултативния комитет по ограничителни споразумения и господстващо положение от негово заседание от 9 юли 2010 г. относно проекторешение по дело COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Докладчик: Австрия

(2010/C 278/07)

1. Консултативният комитет споделя тревогите на Комисията, изразени в проекторешението ѝ, изпратено на Консултативния комитет на 25 юни 2010 г. съгласно член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“) и член 53 от Споразумението за ЕИП.
 2. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че производството може да приключи с решение съгласно член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1/2003.
 3. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че ангажиментите, предложени от British Airways, American Airlines и Iberia, са подходящи, необходими и съразмерни с целта.
 4. Консултативният комитет е съгласен с Комисията, че в контекста на ангажиментите, предложени от British Airways, American Airlines и Iberia, вече не съществуват основания за действия от страна на Комисията, без да се засяга член 9, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1/2003.
 5. Консултативният комитет иска Комисията да вземе предвид всеки друг въпрос, повдигнат по време на обсъждането.
 6. Консултативният комитет препоръчва публикуването на становището си в *Официален вестник на Европейския съюз*.
-

Окончателен доклад на служителя по изслушването⁽¹⁾ по дело COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/С 278/08)

1. История на досието

Случаят засяга British Airways Plc. („BA“), American Airlines Inc. („AA“) и Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB“), (по-нататък наричани общо „страните“).

През юни 2008 г. страните оповестиха намерението си да създадат съвместно предприятие с разпределение на приходите, чиято дейност да обединява всички услуги на страните в областта на пътническия въздушен транспорт по трансатлантически маршрути. В споразумението се предвижда широкообхватно сътрудничество между страните по тези маршрути, включващо ценообразуване, координиране на капацитета и разписанията, както и разпределяне на приходите. На 25 юли 2008 г. Комисията започна служебно разследване на оповестеното сътрудничество. Virgin Atlantic подаде официална жалба по това дело на 30 януари 2009 г.

Проекторешението, представено на Комисията, е свързано с опасения за конкуренцията във връзка с член 101 от ДФЕС, породени от споразумението между BA, AA и IB.

2. Писмена процедура

Комисията откри официална процедура и впоследствие, въз основа на проведеното от нея разследване, на 29 септември 2009 г. прие изложение на възраженията („IB“). На страните бе предоставен достъп до досието и до помещение за информация, за да могат да консултират всички иконометрични данни, използвани в IB.

Всички страни поискаха удължаване на крайния срок за предоставяне на отговори на IB. Аз уважих тези искания и всички страни предоставиха своевременно своите отговори на 9 декември 2009 г.

По време на процедурата приех четири заинтересовани трети страни, на които бе предоставена неупотребителна версия на IB и които бяха поканени от Комисията да представят своите коментари.

Устно изслушване не бе организирано поради липсата на съответно искане.

В отговорите си страните оспориха твърдението, че споразумението поражда опасения за конкуренцията, но впоследствие взеха участие в обсъждане със службите на Комисията относно възможни ангажменти за преодоляване на опасенията, изразени в IB.

Комисията започна неформална консултация на участниците на пазара относно първите ангажменти, предложени от страните на 25 януари 2010 г., като изпрати искания за предоставяне на информация до 11 трети страни — 10 други въздушни превозвачи и координатора на слотове на летище London Heathrow. Предложените ангажменти се отнасят за шестте останали маршрута, които дават основание за опасения, а именно Лондон—Далас, Лондон—Бостън, Лондон—Маями, Лондон—Чикаго, Лондон—Ню-Йорк и Мадрид—Маями. Тези ангажменти включват мерки по отношение на слотовете под формата на лизинг за четири от тези маршрути, както и специални разпределителни споразумения („споразумения за попълване“), интерлайн споразумения („съвместяване на тарифите“) и програми за редовни пътници („ПРП“) по всички маршрути. Планира се предложените ангажменти да се прилагат в продължение на 10 години.

Всички адресати на неофициалната консултация на участниците на пазара представиха отговори, неупотребителните версии на които бяха предоставени на страните. С оглед на получените отговори, на 26 февруари 2010 г. BA, AA и IB предложиха изменени ангажменти.

На 10 март 2010 г. Комисията публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз* съгласно член 27, параграф 4⁽²⁾, в което са обобщени опасенията и изменените ангажменти, и заинтересуваните трети страни се приканват да изпратят забележки по това известие в рамките на един месец след публикуването му. Бяха получени общо пет отговора главно от други въздушни превозвачи и асоциации в областта на пътуванията.

⁽¹⁾ Съгласно членове 15 и 16 от Решение 2001/462/ЕО, ЕОВС на Комисията от 23 май 2001 г. относно мандата на служителя по изслушването в някои производства по конкуренция — ОВ L 162, 19.6.2001 г., стр. 21.

⁽²⁾ Всички цитирани по-долу членове са от Регламент (ЕО) № 1/2003.

Комисията уведоми страните за резултата от консултацията на участниците на пазара, с оглед на който впоследствие страните представиха допълнителни ангажменти.

В съответствие с член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 773/2004 на 18 май 2010 г. Комисията уведоми Virgin Atlantic за своето предварително становище, според което ако ангажиментите, предложени от страните, бъдат направени задължителни за тях в съответствие с член 9 от Регламент (ЕО) № 1/2003, не би бил налице достатъчен интерес от страна на Европейския съюз за провеждане на по-нататъшно разследване на предполагаемото нарушение. На 15 юни 2010 г. Virgin Atlantic представи допълнителни коментари.

На 25 юни 2010 г. страните добавиха нова промяна в предложените и представени преди това на Комисията ангажменти.

Комисията достигна до извода, че с оглед на последните ангажменти без да се засяга член 9, параграф 2, производството следва да бъде прекратено.

Страните декларираха пред Комисията, че всяка от тях е получила достатъчен достъп до информацията, която е считала за необходима, за да предложи ангажменти, с които да отговори на опасенията, изразени от Комисията.

Служителят по изслушването не е получил допълнителни запитвания или документи във връзка с настоящия случай от страните или от друга трета страна.

С оглед на горепосоченото и имайки предвид, че решението дали жалбата да бъде приета или отхвърлена все още не е взето, смятам, че в настоящия случай правото на изслушване е спазено.

Брюксел, 12 юли 2010 година.

Michael ALBERS

Резюме на решение на Комисията**от 14 юли 2010 година****относно производство по член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз и член 53 от Споразумението за ЕИП****(ДЕЛО COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))**

(нотифицирано под номер C(2010) 4738)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/09)

На 14 юли 2010 г. Комисията прие решение относно производство по член 101 от Договора за функционирането на ЕС („ДФЕС“). Съгласно разпоредбите на член 30 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета ⁽¹⁾ с настоящото Комисията публикува и лепената на страните и основното съдържание на решението, като взе предвид законния интерес на предприятията при защитата на техните търговски тайни.

(1) Делото се отнася до споразумения между British Airways Plc. („BA“), American Airlines Inc. („AA“) и Iberia Líneas Aéreas de España S.A. („IB“) за създаване на съвместно предприятие с разпределение на приходите, чиято дейност да обединява всички техни услуги в областта на пътническият въздушен транспорт по маршрути между Европа и Северна Америка (по-нататък наричани „трансатлантически маршрути“). В споразуменията се предвижда активно сътрудничество между страните по трансатлантическите маршрути, което включва ценообразуване, координиране на капацитета и разписанията, както и разпределяне на приходите.

1. Предварителни съображения, свързани с конкуренцията

(2) На 8 април 2009 г. Комисията започна производство срещу BA, AA и IB в съответствие с член 2 от Регламент (ЕО) № 773/2004 ⁽²⁾ с оглед приемане на решение съгласно глава III от Регламент (ЕО) № 1/2003.

(3) В изложение на възраженията от 29 септември 2009 г., посочено в член 27 от Регламент (ЕО) № 1/2003 и член 10 от Регламент (ЕО) № 773/2004, Комисията изложи предварителното си становище, че споразуменията между страните биха ограничили конкуренцията по някои конкретни трансатлантически маршрути. След като взе предвид отговора на страните на изложението на възраженията и други нови елементи, Комисията отново изрази своите предварителни съображения, свързани с конкуренцията, по отношение на шест трансатлантически маршрута: Лондон—Далас (пазар на луксозни ⁽³⁾ и стандартни ⁽⁴⁾ услуги), Лондон—Бостън (луксозни и стандартни услуги), Лондон—Маями (луксозни и стандартни услуги), Лондон—Чикаго (луксозни услуги), Лондон—Ню Йорк (луксозни услуги) и Мадрид—Маями (луксозни услуги).

(4) Комисията направи временното заключение, че реалните или потенциални антиконкурентни ефекти биха се появили поради ограничаване на конкуренцията между страните по посочените по-горе маршрути. По тези маршрути позицията на страните е особено силна и съществуват високи бариери за навлизане или експанзия, по-специално липсата на слотове в натоварените часове на летища Лондон Хийтроу/Гетуик и Ню Йорк Нюарк/Кенеди, предимството на страните от честотата на полетите им, достъпа им до свързващи полети и преимуществата на страните вследствие на програмите им за редовни пътници, корпоративните договори и маркетинга. Споразуменията биха премахнали конкуренцията между BA, AA и IB, която няма да може да бъде заместена от техните конкуренти по въпросните маршрути.

(5) В допълнение, Комисията направи временното заключение, че антиконкурентните ефекти могат да възникнат и поради ограничаване на конкуренцията между страните и трети страни. Така по маршрутите Лондон—Чикаго и Лондон—Маями споразуменията биха довели до по-нататъшни реални или потенциални антиконкурентни ефекти поради това, че страните ограничават достъпа на своите конкуренти до свързващи полети, което е от главно значение за осъществяването на полети по тези трансатлантически маршрути.

2. Решение за поемане на ангажимент

(6) За да отговорят на предварителните опасения на Комисията относно конкуренцията, BA, AA и IB предложиха ангажименти.

(7) На 10 март 2010 г. бе публикувано известие в Официален вестник на Европейския съюз в съответствие с член 27, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1/2003, в което се прави резюме на опасенията на Комисията и на предложените ангажименти и се приканват трети страни да представят своите мнения относно ангажиментите. На 15 април 2010 г. Комисията уведоми страните за

⁽¹⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 123, 27.4.2004 г., стр. 18.

⁽³⁾ Включително услугите за въздушен превоз на пътници за всички групи полети и тарифи, с изключение на услугите в ограничената икономическа класа (т.е. най-малко услугите за първа и бизнес класа).

⁽⁴⁾ Включително услуги за въздушен превоз на пътници в ограничената икономическа класа.

мненията, изпратени от трети страни. На 12 май 2010 г. и на 25 юни 2010 г. страните представиха изменените ангажменти, преразгледани с оглед на мненията, получени от трети страни.

- (8) С решение от 14 юли 2010 г. в съответствие с член 9 от Регламент (ЕО) № 1/2003 Комисията направи тези ангажменти обвързващи за ВА, АА и ІВ. Главните ангажменти могат да бъдат обобщени, както следва:
- (9) Първо, страните предложиха да осигурят наличието на слотове на летище Хийтроу или Гетуик в Лондон (по избор на конкурентите), за да позволят на конкурентите да извършват още до 21 допълнителни полета без междинно кацане седмично по линията Лондон—Ню Йорк, 14 по линията Лондон—Бостън, 7 по линията Лондон—Далас и 7 по линията Лондон—Маями. По маршрута Лондон—Ню Йорк страните предложиха също да осигурят на конкурента съответните експлоатационни разрешения за летище „Кенеди“ в Ню Йорк.
- (10) Второ, страните предложиха да влизат в споразумения за съвместяване на тарифите с конкуренти по въпросните дестинации. В тези споразумения се предвижда възможността за заинтересованите превозвачи и пътнически агенции да предлагат двупосочни пътувания, включващи директен трансатлантически полет, предоставен от заинтересования превозвач, и директен полет в другата посока, предоставен от страните.

- (11) Трето, страните предложиха да влизат в специални разпределителни споразумения с конкуренти по въпросните дестинации. Тези споразумения позволяват на заинтересованите превозвачи да получат изгодни условия от страните да превозват пътници с междинно кацане на полети на страните по кратки маршрути в Европа и Северна Америка (и избрани други държави) с цел попълване на техните собствени трансатлантически услуги по въпросните маршрути.
- (12) Четвърто, страните предложиха да открият своите програми за редовни пътници за въпросните маршрути за конкурент, който стартира или разширява своите услуги по маршрута, ако такъв конкурент не разполага с подобна програма.
- (13) Пето, страните предложиха редовно да докладват на Комисията за сътрудничеството между страните.
- (14) С решението се установява, че предвид ангажиментите, направени задължителни за ВА, АА и ІВ, вече не съществуват основания за действия от страна на Комисията. Решението обвързва страните за общ срок от десет години от датата на приемане.
- (15) Консултативният комитет по ограничителни практики и господстващо положение излезе с положително становище на 9 юли 2010 г. На 12 юли 2010 г. служителят по изслушването представи своя окончателен доклад.

Назначаване на служителя по изслушването

(2010/C 278/10)

На 8 септември 2010 г. Комисията назначи г-н Wouter WILS на длъжността служител по изслушването в съответствие с член 1 от решението на Комисията от 23 май 2001 г. относно мандата на служителите по изслушването в някои производства по конкуренция (ОВ L 162, 19.6.2001 г., стр. 21).

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Съобщение на Комисията съгласно член 17, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността

Покана за участие в търг за обслужване на редовни въздушни линии съгласно задълженията за предоставяне на обществена услуга

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/11)

Държава-членка	Франция
Маршрут	Aurillac—Paris (Orly)
Период на действие на договора	1 юни 2011 г.—31 май 2015 г.
Срок за подаване на заявленията и офертите	— за заявленията (първи етап): 29 ноември 2010 г., (17:30 ч., местно време) — за офертите (2-ри етап): 10 януари 2011 г., (17:30 ч., местно време)
Адрес, на който могат да бъдат получени текстът на поканата за участие в търга и съответната информация и/или документация, свързани с публичния търг и със задължението за предоставяне на обществена услуга	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Г-ца Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 Електронна поща: servicetransports@cg15.fr

V

(Становища)

АДМИНИСТРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

ПОКАНА ЗА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯ — EACEA/32/10

Темпус IV — Реформа във висшето образование посредством международно университетско сътрудничество

(2010/C 278/12)

1. Цели и описание

Четвъртата фаза на програма Темпус обхваща периода 2007—2013 г.

Общата цел на програмата е да допринесе за улесняване на сътрудничеството в областта на висшето образование сред държавите-членки на Европейския съюз (ЕС) и съседните държави партньорки. По-специално програмата ще спомогне за насърчаване на доброволното сближаване с достиженията на ЕС в областта на висшето образование, произтичащи от Стратегията „Европа 2020“, Стратегическата рамка за европейско сътрудничество в областта на образованието и обучението (ECET 2020) и Болонския процес.

Целта на настоящата покана за представяне на предложения е да насърчи многостранното сътрудничество между висшите учебни заведения, органите и организациите в държавите-членки на ЕС и държавите партньорки, като вниманието е насочено към реформата и модернизацията на висшето образование.

За управлението на настоящата покана за представяне на предложения отговаря Изпълнителната агенция за образование, аудиовизия и култура („Агенцията“), действаща съгласно правомощията, предоставени от Европейската комисия („Комисията“).

2. Допустими кандидати

До получаване на безвъзмездни средства се допускат кандидати юридически лица („правни субекти“), учредени съгласно изискванията на законите преди повече от 5 години в държави-членки на ЕС или в държави партньорки по програмата Темпус.

Кандидатите за Съвместни проекти трябва да бъдат признати от държавата публични или частни висши учебни заведения или асоциации, организации или мрежи от висши учебни заведения, занимаващи се с подпомагане, подобряване и реформа на висшето образование.

Кандидатите за Структурни мерки трябва да бъдат правни субекти, както е посочено по-горе, по отношение на съвместните проекти или национални или международни организации на ректори, преподаватели или студенти.

Участващите като партньори/съвместни бенефициери по програма Темпус институции и организации могат да бъдат както висши учебни заведения и организации, така и неакадемични институции и организации, например неправителствени организации, дружества, индустрии и публични органи.

Седалището на тези институции и организации трябва да е в някоя от следните четири групи допустими държави:

- 27-те държави-членки на Европейския съюз,
- 4-те държави от района на Западните Балкани: Албания, Босна и Херцеговина, Черна гора, Сърбия, както и Косово ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Под егидата на Организацията на обединените нации, съгласно Резолюция № 1244 на Съвета за сигурност на ООН от 10 юни 1999 г.

- 17-те държави от съседните южни и източни райони на Европейския съюз: Алжир, Египет, Израел, Йордания, Ливан, Либия, Мароко, окупираната палестинска територия, Сирия, Тунис, Армения, Азербайджан, Беларус, Грузия, Молдова, Руската федерация и Украйна,
- 5-те републики от Централна Азия: Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

3. Допустими дейности и продължителност

Двата основни инструмента за сътрудничество по настоящата покана за представяне на предложения по програма Темпус са:

- съвместни проекти: проекти на основата на „възходящ подход“, насочени към модернизиране и реформа на институционално (университетско) равнище. Цел на съвместните проекти е обменът на знания между университети, организации и институции от ЕС и държавите партньорки, а също така и между учреждения в държавите партньорки при необходимост.
- структурни мерки: проекти, насочени към съдействие за развитие и реформа на системите за висше образование в държавите партньорки, както и към подобряване на качеството и значението им, и към по-голямо доброволно сближаване с достиженията на ЕС. Структурните мерки засягат посреднически дейности в подкрепа на структурните реформи в системите за висше образование, както и разработването на стратегическа рамка на национално равнище.

Според настоящата покана могат да бъдат финансирани национални проекти, както и проекти с участие на няколко държави:

Проектите на национално равнище трябва да отговарят на националните приоритети, установени в тесен диалог между делегациите на Европейския съюз и съответните органи в държавите партньорки.

- За национални проекти предложенията трябва да бъдат представени от групи институции, които включват:
 - най-малко три висши учебни заведения от държава партньорка (когато предложението е от Черна гора и Косово, е достатъчен един университет поради малкия мащаб на сектора за висше образование);
 - най-малко три висши учебни заведения от ЕС, като всяко от тях е от различна държава-членка на ЕС.

Проектите с участие на няколко държави трябва да бъдат съобразени с регионалните приоритети, определени въз основа на политиката на ЕС за сътрудничество с районите на държавите партньорки, установена в неговите стратегически документи относно съседните държави ⁽¹⁾, държавите в процес на предприєдиняване към ЕС ⁽²⁾, както и държавите от Централна Азия ⁽³⁾, които са общи за всички държави партньорки в даден район или са насочени към национален приоритет, общ за всички участващи държави партньорки.

- За проекти с участие на няколко държави предложенията трябва да бъдат представяни от групи от институции, които включват:
 - най-малко две висши учебни заведения от всяка от участващите държави партньорки (минимум две държави партньорки), включени в предложението (с изключение на Косово и Черна гора, за които изискването е за едно висше учебно заведение от всяка държава).
 - най-малко три висши учебни заведения, като всяко от тях е от различна държава-членка на ЕС.

За структурните мерки се изисква допълнително условие: министерството/ата, отговарящо/и за висшето образование в държавата/ите партньорка/и, трябва да участва/т като партньор/и в проект за структурни мерки.

Максималната продължителност на проектите е 24 месеца или 36 месеца. Периодът на допустимост на разходите се очаква да започне на 15 октомври 2011 г.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1638/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за определяне на общи разпоредби относно установяване на Европейски инструмент за съседство и партньорство; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf Европейски инструмент за съседство и партньорство, Междурегионална програма за ЕИСП, Стратегически документ за периода 2007—2013 г. и предварителна програма за периода 2007—2010 г.; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприєдинителна помощ (ИПП); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Инструмент за предприєдинителна помощ (ИПП), Документ за многогодишно индикативно планиране (ДМИП) за периода 2008—2010 г., няколко бенефициери; ДМИП (2008—2010 г.), референтен номер C(2008) 3585 от 17 юли 2008 г. http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ ЕС и Централна Азия: Стратегия за ново партньорство; Съвет на Европейския съюз, 31 май 2007 г., 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Критерии за възлагане

Допустимите кандидатури за съвместни проекти и за структурни мерки се оценяват от външни независими експерти по следните критерии за възлагане:

- яснота и съгласуваност на целите на проекта; тяхната значимост за реформите във висшето образование (Стратегията „Европа 2020“, Стратегическата рамка за европейско сътрудничество в областта на образованието и обучението (ЕСЕТ 2020) и Болонския процес) в институцията или системата на държавата партньорка и доказване на въздействието на проекта върху тези реформи (25 % от общия резултат),
- качество на партньорството (умения, признат експертен опит и необходими компетенции за осъществяване на всички аспекти на работната програма, подходящо разпределение на задачите, ефективна комуникация и сътрудничество (20 % от общия резултат),
- качество на съдържанието на проекта и прилаганата методология, включваща (но не само) съответствие на резултатите от проекта и свързаните дейности с целта на проекта и конкретните цели, доказан капацитет за логично и разумно планиране (логическа рамкова матрица и работен план), очакван контрол на качеството, наблюдение и управление на проекта (показатели и ориентири) (25 % от общия резултат),
- устойчивост или трайно въздействие на проекта върху институциите, целевите групи и/или системата за висше образование, включително разпространение и използване на дейностите и резултатите от проекта (15 % от общия резултат),
- бюджет и ефективност на разходите, включително планиране на персонала при спазване на равнищата на дневното възнаграждение, закупуване на подходящо оборудване, ефективно използване на периодите на мобилност, справедливо разпределение на бюджета, изгънливост на проекта в рамките на определения бюджет (15 % от общия резултат).

5. Бюджет и размер на безвъзмездните средства

Предвиденият бюджет, предназначен за съфинансирането на проекти по настоящата покана, е в размер на 48,7 млн. EUR.

Финансовото участие от страна на Европейския съюз не може да надвишава 90 % от общата сума на допустимите разходи. Изисква се съфинансиране от най-малко 10 % от общата сума на допустимите разходи.

Минималният размер на безвъзмездните средства както за съвместните проекти, така и за структурните мерки възлиза на 500 000 EUR. Максималният размер на безвъзмездните средства възлиза на 1 500 000 EUR. За национални проекти за Косово и Черна гора минималният размер на безвъзмездните средства и за двата вида проекти е определен на 300 000 EUR.

6. Представяне на предложения и краен срок

Заявленията за безвъзмездни средства трябва да бъдат съставени на английски, френски или немски език, като се използва изготвеният специално за тази цел електронен формуляр, който ще бъде предоставен на уебсайта на Агенцията: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Надлежно попълнените електронни формуляри за заявление за съвместни проекти и за структурни мерки трябва да бъдат изпратени не по-късно от 15 февруари 2011 г., 12,00 ч. брюкселско време.

Подадените през интернет заявления се считат за основен екземпляр. Въпреки това, като гаранция както за кандидатите, така и за Агенцията, и с цел предоставяне на изискваната допълнителна информация до 15 февруари 2011 г. (дата на пощенското клеймо) по пощата трябва да бъде изпратен пълният вариант на електронния формуляр на хартиен носител, придружен от допълнителни документи (вж. насоки за кандидатите (Указанията за подаване на заявления) на следния адрес:

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

Не се приемат заявления, изпратени по факс или електронна поща.

7. Допълнителна информация

Заявленията за кандидатстване трябва да отговарят на условията от Указанията за подаване на заявления — покана за представяне на предложения EACEA/32/10, да бъдат подадени на предвидения за целта формуляр и да съдържат съответните приложения. Посочените документи могат да бъдат намерени на следния адрес в интернет:

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

Покана за изразяване на интерес за оперативна програма ESPON 2013

(2010/C 278/13)

В рамките на програма ESPON 2013 на 23 ноември 2010 г. ще бъде публикувана покана за изразяване на интерес във връзка със системата KSS (Knowledge Support System).

Моля, посещавайте редовно уебстраница: <http://www.espon.eu> за допълнителна информация.

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА
НА КОНКУРЕНЦИЯТА

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Предварително уведомление за концентрация

(Дело COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/ТМН)

Дело кандидат за опростена процедура

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/14)

1. На 1 октомври 2010 година Комисията получи уведомление за планирана концентрация в съответствие с член 4 и вследствие на препращане съгласно член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽¹⁾, чрез която предприятия Alstom Holdings („Alstom“, Франция), Russian Railways („RZD“, Русия) и Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited и Mafrido Trading Limited (заедно наречени „the Cypriot Companies“, Кипър) придобиват по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламента за сливанията съвместен контрол над предприятие CJSC Transmashholding („ТМН“, Русия) посредством покупка на дялове/акции.

2. Търговските дейности на въпросните предприятия са:

- за предприятие Alstom: група от дружества, която развива дейност по целия свят най-вече в производството на оборудване и предоставяне на услуги за производството и преноса на електроенергия, както и за железопътния транспорт,
- за предприятие RZD: държавна железопътна компания и железопътен оператор в Русия и в някои държави от ОНД,
- за предприятията от групата „the Cypriot Companies“: финансови инвестиционни дружества, чиято дейност е ограничена до непрякото притежаване на акции в ТМН,
- за предприятие ТМН: произвежда локомотиви и железопътна техника и развива дейност предимно в Русия и в някои държави от ЕИП.

3. След предварително проучване Комисията констатира, че операцията, за която е уведомена, би могла да попадне в обхвата на Регламента на ЕО за сливанията. Въпреки това Комисията си запазва правото на окончателно решение по тази точка. В съответствие с известието на Комисията относно опростената процедура за разглеждане на определени концентрации по Регламента на ЕО за сливанията ⁽²⁾, следва да се отбележи, че това дело би могло да бъде разгледано по процедурата, посочена в известието.

4. Комисията приканва заинтересованите трети страни да представят евентуалните си забележки по планираната операция.

Забележките трябва да бъдат получени от Комисията не по-късно от 10 дни след датата на настоящата публикация. Забележки могат да се изпращат до Комисията по факс (+32 22964301), по електронна поща на адрес: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu или по пощата с позоваване на COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/ТМН, на следния адрес:

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

⁽¹⁾ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1 („Регламент на ЕО за сливанията“).

⁽²⁾ ОВ C 56, 5.3.2005 г., стр. 32 („Известие за опростена процедура“).

ДРУГИ АКТОВЕ

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

(2010/С 278/15)

Съгласно член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията ⁽¹⁾ заявлението за признаване на традиционно наименование се публикува в серия С на Официален вестник с цел да се уведомят за неговото съществуване трети страни, които евентуално биха възразили срещу признаването и защитата на традиционното наименование, за което е подадено заявлението.

ПУБЛИКУВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА ТРАДИЦИОННО НАИМЕНОВАНИЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 33 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 607/2009 НА КОМИСИЯТА

Дата на получаване 22.6.2010 г.

Брой страници 18

Език на заявлението Английски

Номер на досието TDT-US-N0023

Заявител: 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

Наименование: SUR LIE

— Традиционно наименование съгласно член 118ф, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1234/2007

Език:

— Член 31, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

Списък на съответните защитени наименования за произход или географски указания:

— Защитени наименования за произход

Категории лозаро-винарски продукти:

— Вино, пенливо вино (приложение XIб от Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета)

Определение:

— Виното отлежава върху утайката след първичната ферментация.

⁽¹⁾ ОВ L 193, 24.7.2009 г., стр. 60.

Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

(2010/С 278/16)

Съгласно член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията ⁽¹⁾ заявлението за признаване на традиционно наименование се публикува в серия С на Официален вестник с цел да се уведомят за неговото съществуване трети страни, които евентуално биха възразили срещу признаването и защитата на традиционното наименование, за което е подадено заявлението.

ПУБЛИКУВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА ТРАДИЦИОННО НАИМЕНОВАНИЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 33 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 607/2009 НА КОМИСИЯТА

Дата на получаване 22.6.2010 г.

Брой страници 16

Език на заявлението Английски

Номер на досието TDT-US-N0024

Заявител: 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

Наименование: TAWNY

— Традиционно наименование съгласно член 118ф, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1234/2007

Език:

— Член 31, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

Списък на съответните защитени наименования за произход или географски указания:

— Защитени наименования за произход

Категории лозаро-винарски продукти:

— Ликьорно вино (приложение ХІВ от Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета)

Определение:

— „Tawny“ е вид подсилено вино от САЩ, което е отлежало преди бутилиране. В момента на бутилиране виното е със златисто-червен или жълтеникаво кафяв нюанс. Вината трябва да имат характеристики на умерено отлежаване, с нотки по-скоро на зрял плод, отколкото на пресен плод. Въпреки това, много от тези вина имат добре изявиени характеристики на пресни плодове, характерни за по-младите вина. Виното обикновено е смес от няколко реколти, може да отлежава в дъбови бурета и да достигне оптимално отлежаване преди продажба. Подсилването с алкохол трябва да става с гроздова ракия.

⁽¹⁾ ОВ L 193, 24.7.2009 г., стр. 60.

Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

(2010/C 278/17)

Съгласно член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията ⁽¹⁾ заявлението за признаване на традиционно наименование се публикува в серия С на Официален вестник с цел да се уведомят за неговото съществуване трети страни, които евентуално биха възразили срещу признаването и защитата на традиционното наименование, за което е подадено заявлението.

ПУБЛИКУВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА ТРАДИЦИОННО НАИМЕНОВАНИЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 33 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 607/2009 НА КОМИСИЯТА

Дата на получаване 22.6.2010 г.

Брой страници 16

Език на заявлението Английски

Номер на досието TDT-US-N0025

Заявител: 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

Наименование: VINTAGE

— Традиционно наименование съгласно член 118ф, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1234/2007

Език:

— Член 31, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

Списък на съответните защитени наименования за произход или географски указания:

— Защитени наименования за произход

Категории лозаро-винарски продукти:

— Вино, ликьорно вино (приложение XIб от Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета)

Определение:

— „Vintage“, самостоятелно или под формата на описателен израз като „Vintage Character“, описва вид вино от САЩ, произведено с 85 % грозде от една реколта, като годината на реколтата е посочена върху етикета. Когато се отнася за подсилено вино от САЩ, виното обикновено се характеризира с относително дълги периоди на отлежаване в бутилка и обикновено притежава наситен цвят и плътен и нетръпчив вкус. Тези подсилени вина от САЩ се отличават и със способността да подобряват качествата си след отлежаване или съхранение в изба. Подсилването с алкохол трябва да става с гроздова ракия.

⁽¹⁾ ОВ L 193, 24.7.2009 г., стр. 60.

Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

(2010/С 278/18)

Съгласно член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията ⁽¹⁾ заявлението за признаване на традиционно наименование се публикува в серия С на Официален вестник с цел да се уведомят за неговото съществуване трети страни, които евентуално биха възразили срещу признаването и защитата на традиционното наименование, за което е подадено заявлението.

ПУБЛИКУВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА ТРАДИЦИОННО НАИМЕНОВАНИЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 33 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 607/2009 НА КОМИСИЯТА

Дата на получаване 22.6.2010 г.

Брой страници 15

Език на заявлението Английски

Номер на досието TDT-US-N0026

Заявител: 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

Наименование: VINTAGE CHARACTER

— Традиционно наименование съгласно член 118ф, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1234/2007

Език:

— Член 31, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията

Списък на съответните защитени наименования за произход или географски указания:

— Защитени наименования за произход

Категории лозаро-винарски продукти:

— Вино, ликьорно вино (приложение XIб от Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета)

Определение:

— „Vintage“, самостоятелно или под формата на описателен израз като „Vintage Character“, описва вид вино от САЩ, произведено с 85 % грозде от една реколта, като годината на реколтата е посочена върху етикета. Когато се отнася за подсилено вино от САЩ, виното обикновено се характеризира с относително дълги периоди на отлежаване в бутилка и обикновено притежава наситен цвят и плътен и нетръпчив вкус. Тези подсилени вина от САЩ се отличават и със способността да подобряват качествата си след отлежаване или съхранение в изба. Подсилването с алкохол трябва да става с гроздова ракия.

⁽¹⁾ ОВ L 193, 24.7.2009 г., стр. 60.

ДЪРЖАВНА ПОМОЩ — ИТАЛИАНСКА РЕПУБЛИКА**Държавна помощ C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС**

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 278/19)

С писмо от 20 юли 2010 г., възпроизведено на автентичния език на страниците след настоящото резюме, Комисията уведоми Италианската република за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, относно посочените по-горе мерки.

Заинтересованите страни могат да представят мненията си относно мярката, по отношение на която Комисията открива процедурата, в срок от един месец от датата на публикуване на настоящото резюме и на писмото, което следва, на адрес:

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

Мненията ще бъдат предадени на Италианската република. Запазването в тайна на самоличността на заинтересованата страна, която представя мнението, може да бъде поискано писмено, като се посочат причините за това искане.

I. ПРОЦЕДУРА

На 26 май 2009 г. в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) италианските власти подадоха уведомление относно частично публично финансиране за строителството на интермодален терминал (жп транспорт—сухопътен транспорт) в провинция Trento.

II. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА, ПО ОТНОШЕНИЕ НА КОЯТО КОМИСИЯТА ОТКРИВА ПРОЦЕДУРАТА

Мярката, за която бе направено уведомление, се отнася до частично публично финансиране за строителството на интермодален терминал в промишлената зона Lavis, предназначен предимно за железопътен превоз на течни горива. Основната цел на мярката е насърчаването на железопътния товарен транспорт в провинция Trento чрез създаването на подходяща железопътна мрежа. Мярката има за цел също така да се създадат екологични ползи, като се прехвърлят товарните платформи от сухопътен към железопътен транспорт.

Беше сключено рамково споразумение между автономна провинция Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, община Lavis, PO Trasporti Srl и Firmin Srl, с което се установяват задълженията на всяка от страните при строителството на терминала. Строителните дейности започнаха през 2003 г., а терминалът беше пуснат в експлоатация през 2009 г.

Италианските власти възнамеряват да покрият посредством публично финансиране част от инвестиционните разходи, направени от Firmin Srl. Дружеството извършва дейност на пазара за дистрибуция на течни нефтени продукти за употреба като автомобилни горива или горива за отопление. Освен това дружеството извършва монтаж и поддръжка на съоръжения и

оборудване за дистрибуцията на горива за трети лица и предоставя помощни услуги за получаването на разрешения и лицензии.

III. ОЦЕНКА

Комисията взе решение за откриване на официалната процедура по разследване съгласно член 108, параграф 2 по отношение на мярката, за която беше уведомена.

Досега италианските власти не са предоставили достатъчно доказателства, които да доведат до заключението, че въпросната помощ има стимулиращ ефект.

Италианските власти твърдят, че строежът е започнал на 29 април 2003 г. и че дружеството Firmin е подало заявление за финансиране на проекта преди началото на каквито и да било строителни дейности. Освен това италианските власти твърдят, че към момента на започване на строежа вече е имало обсъждания за потенциално публично финансиране между бенефициера и публичните органи. Италианските власти посочват също така, че в договорите за покриване на инвестиционните разходи, сключени от бенефициера с банката, се споменава възможността дружеството Firmin да получи помощта и се установява процедура за изплащане на заема в случай, че бъдат получени публичните средства. Тъй като обаче в тази разпоредба не се посочва ясно вече поетият от провинцията ангажимент да отпусне такава помощ, нито има изрична разпоредба, която предполага, че банката е нямало да предостави на практика заема при отсъствието на помощ, на този етап Комисията счита, че твърдението на италианските власти, според което помощта има стимулиращ ефект, не може да бъде прието за убедително.

Освен това италианските власти не са предоставили достатъчно информация, за да се определи стойността на помощта, която действително ще бъде отпусната на дружеството Firmin. По-специално, на настоящия етап Комисията не може да изключи вероятността в инвестициите, направени от Rete Ferroviaria Italiana SpA и от самата провинция съгласно рамковото споразумение, да има и елемент на помощ за дружеството Firmin. Италианските власти не предоставиха доказателства за това, че принципът на инвеститора в условията на пазарната икономика е приложим в този случай. При липсата на такава информация Комисията не може да прецени размера на помощта и нейния интензитет.

ТЕКСТ НА ПИСМОТО

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

- (34) La misura notificata riguarda il finanziamento parziale da parte della Provincia delle spese sostenute dal beneficiario per la costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. Inoltre, la Commissione ritiene che gli investimenti realizzati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA, parti contraenti dell'accordo quadro per la costruzione del terminal, possano anch'essi implicare elementi di aiuto.
- (35) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, sono "incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".
- (36) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate 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 Становища

АДМИНИСТРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Европейска комисия

2010/C 278/12	Покана за представяне на предложения — EACEA/32/10 — Темпус IV — Реформа във висшето образование посредством международно университетско сътрудничество	18
2010/C 278/13	Покана за изразяване на интерес за оперативна програма ESPON 2013	22

ПРОЦЕДУРИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКАТА В ОБЛАСТТА НА КОНКУРЕНЦИЯТА

Европейска комисия

2010/C 278/14	Предварително уведомление за концентрация (Дело COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/ТМН) — Дело кандидат за опростена процедура ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

ДРУГИ АКТОВЕ

Европейска комисия

2010/C 278/15	Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията	24
2010/C 278/16	Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията	25
2010/C 278/17	Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията	26
2010/C 278/18	Публикуване на заявление за признаване на традиционно наименование съгласно предвиденото в член 33 от Регламент (ЕО) № 607/2009 на Комисията	27
2010/C 278/19	Държавна помощ — Италианска република — Държавна помощ С 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2010 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на CD-ROM	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на CD-ROM (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), CD-ROM, две издания на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в един общ многоезиков CD-ROM.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

През 2010 г. CD-ROM форматът ще бъде заменен с DVD формат.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG