



<u>Oznámení č.</u>	<u>Obsah</u>	<u>Strana</u>
IV <i>Informace</i>		
INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE		
<b>Evropská komise</b>		
2011/C 306/01	Směnné kurzy vůči euru .....	1
INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ		
2011/C 306/02	Informace sdělené členskými státy o státních podporách poskytovaných podle nařízení Komise (ES) č. 1857/2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na státní podporu pro malé a střední podniky působící v produkci zemědělských produktů a o změně nařízení (ES) č. 70/2001 .....	2
2011/C 306/03	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	4
2011/C 306/04	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	5
2011/C 306/05	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	6
2011/C 306/06	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	7
2011/C 306/07	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	8

<u>Oznámení č.</u>	Obsah (pokračování)	Strana
2011/C 306/08	Informace členských států o ukončení rybolovu .....	9

---

V Oznámení

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

**Evropská komise**

2011/C 306/09	Státní podpora – Irsko – Státní podpora SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) – Letecká doprava – Výjimky z daně za cestující v letecké dopravě – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU <sup>(1)</sup> .....	10
2011/C 306/10	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc COMP/M.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV) – Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem <sup>(1)</sup> .....	17

JINÉ AKTY

**Evropská komise**

2011/C 306/11	Zveřejnění žádosti podle čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin .....	18
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP

## IV

(Informace)

## INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

## EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru <sup>(1)</sup>

17. října 2011

(2011/C 306/01)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,3776	AUD australský dolar	1,3406
JPY japonský jen	106,43	CAD kanadský dolar	1,3955
DKK dánská koruna	7,4453	HKD hongkongský dolar	10,7124
GBP britská libra	0,87400	NZD novozélandský dolar	1,7225
SEK švédská koruna	9,1582	SGD singapurský dolar	1,7458
CHF švýcarský frank	1,2365	KRW jihokorejský won	1 577,85
ISK islandská koruna		ZAR jihoafrický rand	10,8856
NOK norská koruna	7,7320	CNY čínský juan	8,7746
BGN bulharský lev	1,9558	HRK chorvatská kuna	7,4685
CZK česká koruna	24,762	IDR indonéská rupie	12 147,13
HUF maďarský forint	293,94	MYR malajsijský ringgit	4,2707
LTL litevský litas	3,4528	PHP filipínské peso	59,465
LVL lotyšský latas	0,7049	RUB ruský rubl	42,4230
PLN polský zlotý	4,2927	THB thajský baht	42,182
RON rumunský lei	4,3320	BRL brazilský real	2,4083
TRY turecká lira	2,5514	MXN mexické peso	18,2857
		INR indická rupie	67,4400

<sup>(1)</sup> Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

## INFORMACE ČLENSKÝCH STÁTŮ

**Informace sdělené členskými státy o státních podporách poskytovaných podle nařízení Komise (ES) č. 1857/2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na státní podporu pro malé a střední podniky působící v produkci zemědělských produktů a o změně nařízení (ES) č. 70/2001**

(2011/C 306/02)

**Pomoc č.:** SA.33657 (11/XA)**Členský stát:** Francie**Region:** France

**Název režimu podpory nebo název podniku, který je příjemcem jednotlivé podpory:** Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote

**Právní základ:**

- arrêté du préfet de la région Centre, coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, du 18 novembre 2009, portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (cf. disposition 10 A)
- plan de lutte contre les algues vertes du 5 février 2010
- projets de délibération du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

**Roční výdaje plánované v rámci režimu nebo celková částka jednotlivé podpory poskytnuté podniku:** Celková roční částka rozpočtu plánovaného v rámci režimu: 3 EUR (v milionech)

**Maximální míra podpory:** 100 %**Datum uskutečnění:** —

**Doba trvání režimu podpory nebo poskytování jednotlivé podpory:** 24. října 2011–31. prosince 2015

**Cíl podpory:** Technická pomoc (článek 15 nařízení (ES) č. 1857/2006)

**Dotčené/á odvětví:** Rostlinná a živočišná výroba, myslivost a související činnosti

**Název a adresa orgánu poskytujícího podporu:**

M. le préfet de la région Bretagne, MM. les présidents du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

le préfet de la région Bretagne  
3 avenue de la Préfecture  
35026 Rennes Cedex 9  
FRANCE

le président du Conseil régional de Bretagne  
5-9 rue Martenot  
35000 Rennes  
FRANCE

le directeur de l'agence de l'eau Loire-Bretagne  
avenue Buffon, BP 6339  
45063 Orleans Cedex 2  
FRANCE

**Adresa internetových stránek:**

[http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note\\_detaillee\\_Diagnostic-conseil\\_cle838b5c.pdf](http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detaillee_Diagnostic-conseil_cle838b5c.pdf)

<http://www.bretagne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/L-eau/Plan-de-lutte-contre-les-algues-vertes>

**Další informace:** —**Pomoc č.:** SA.33729 (11/XA)**Členský stát:** Itálie**Region:** Emilia-Romagna

**Název režimu podpory nebo název podniku, který je příjemcem jednotlivé podpory:** Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia

**Právní základ:**

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

Legge Regionale n. 6 del 23 luglio 2010,

Legge Regionale n. 3 del 20 gennaio 2004,

Decreto Legislativo n. 214 del 19 agosto 2005,

Decreto Ministeriale 28 luglio 2009,

Decreto Ministeriale 7 febbraio 2011.

**Roční výdaje plánované v rámci režimu nebo celková částka jednotlivé podpory poskytnuté podniku:** Celková roční částka rozpočtu plánovaného v rámci režimu: 1 EUR (v milionech)

**Maximální míra podpory:** 100 %

**Datum uskutečnění:** —

**Doba trvání režimu podpory nebo poskytování jednotlivé podpory:** 4. listopadu 2011–31. prosince 2013

**Cíl podpory:** Choroby rostlin – napadení škůdci (článek 10 nařízení (ES) č. 1857/2006)

**Dotčené/á odvětví:** Zemědělství, lesnictví a rybářství

**Název a adresa orgánu poskytujícího podporu:**

Regione Emilia-Romagna  
Direzione Generale Agricoltura, economia ittica, attività faunistico-venato  
Viale della Fiera 8  
40127 Bologna BO  
ITALIA

**Adresa internetových stránek:**

<http://www.ermesagricoltura.it/Servizio-fitosanitario/Finanziamenti/Finanziamenti-batteriosi-dell-actinidia-PSA/Normativa-di-base/Deliberazione-n.-1275-del-5-09-20112>

**Další informace:** —

**Pomoc č.:** SA.33730 (11/XA)

**Členský stát:** Itálie

**Region:** Basilicata

**Název režimu podpory nebo název podniku, který je příjemcem jednotlivé podpory:** Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

**Právní základ:**

Legge 1 luglio 1997, n. 206 Norme in favore delle produzioni agricole danneggiate da organismi nocivi;

Decreto del ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali del 28 luglio 2009 recante lotta obbligatoria per il controllo del virus Plum pox virus (PPV), agente della «Vaiolatura delle drupacee» (Sharka).

Delibera di Giunta Regionale n. 643 del 4 maggio 2011

**Roční výdaje plánované v rámci režimu nebo celková částka jednotlivé podpory poskytnuté podniku:** Celková roční částka rozpočtu plánovaného v rámci režimu: 0,30 EUR (v milionech)

**Maximální míra podpory:** 39,20 %

**Datum uskutečnění:** —

**Doba trvání režimu podpory nebo poskytování jednotlivé podpory:** 13. října 2011–31. prosince 2012

**Cíl podpory:** Choroby rostlin – napadení škůdci (článek 10 nařízení (ES) č. 1857/2006)

**Dotčené/á odvětví:** Pěstování jádrového a peckového ovoce

**Název a adresa orgánu poskytujícího podporu:**

Regione Basilicata  
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale, Economia Montana  
Via Vincenzo Verrastro  
85100 Potenza PZ  
ITALIA

**Adresa internetových stránek:**

[http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT\\_FILE\\_554194.pdf](http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_554194.pdf)

**Další informace:** —

**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/03)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	5.9.2011
Doba trvání	5.9.2011–31.12.2011
Členský stát	Portugalsko
Populace nebo skupina populací	WHM/ATLANT
Druh	Marlín bělavý ( <i>Tetrapturus albidus</i> )
Oblast	Atlantský oceán
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	—

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/04)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	5.9.2011
Doba trvání	5.9.2011–31.12.2011
Členský stát	Portugalsko
Populace nebo skupina populací	ALF/3X14-
Druh	Pilonoši ( <i>Beryx</i> spp.)
Oblast	Vody EU a mezinárodní vody oblastí III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII a XIV
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	—

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

(1) Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/05)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	25.6.2011
Doba trvání	25.6.2011–31.12.2011
Členský stát	Španělsko
Populace nebo skupina populací	BSF/8910-
Druh	Mníkovec velkooký ( <i>Phycis blennoides</i> )
Oblast	Vody EU a mezinárodní vody oblastí VIII a IX
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	887271

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.



**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/06)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	12.7.2011
Doba trvání	12.7.2011–31.12.2011
Členský stát	Španělsko
Populace nebo skupina populací	BSF/8910-
Druh	Tkaničnice tmavá ( <i>Aphanopus carbo</i> )
Oblast	Vody EU a mezinárodní vody oblastí VIII, IX a X
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	887293

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/07)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	13.8.2011
Doba trvání	13.8.2011–31.12.2011
Členský stát	Belgie
Populace nebo skupina populací	WHG/08.
Druh	Treska bezvousá ( <i>Merlangius merlangus</i> )
Oblast	VIII
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	870462

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Informace členských států o ukončení rybolovu**

(2011/C 306/08)

V souladu s čl. 35 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 1224/2009 ze dne 20. listopadu 2009 o zavedení kontrolního režimu Společenství k zajištění dodržování pravidel společné rybářské politiky <sup>(1)</sup> bylo přijato rozhodnutí o ukončení rybolovu, jak je uvedeno v této tabulce:

Datum a čas ukončení	13.8.2011
Doba trvání	13.8.2011–31.12.2011
Členský stát	Belgie
Populace nebo skupina populací	LEZ/8ABDE.
Druh	Pakambala ( <i>Lepidorhombus</i> spp.)
Oblast	VIIIa, VIIIb, VIIIc a VIId
Druh(y) rybářského plavidla	—
Referenční číslo	870462

Odkaz na internetovou adresu s rozhodnutím členského státu:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 1.

## V

(Oznámení)

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

## EVROPSKÁ KOMISE

## STÁTNÍ PODPORA – IRSKO

Státní podpora SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) – Letecká doprava – Výjimky z daně za cestující v letecké dopravě

Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU

(Text s významem pro EHP)

(2011/C 306/09)

Dopisem ze dne 13. července 2011, uvedeným v závazném jazykovém znění na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Irsku své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU ve věci výše uvedeného opatření.

Zúčastněné strany mohou zaslat připomínky k opatření, kvůli němuž Komise řízení zahajuje, do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Připomínky budou sděleny Irsku. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

## SHRNUTÍ

Od 30. března 2009 irské orgány zavedly spotřební daň na osobní leteckou dopravu, která měla být vyměřena u „každého cestujícího odlétajícího z letiště“. I když daň měla být v konečném důsledku přenesena na cestující v ceně letenky, byli to provozovatelé leteckých služeb, kdo byli odpovědní za výběr a platbu daně za cestující odlétající příslušnými letadly. Do definice „cestujícího“ v této souvislosti s touto daní nespádají transferoví a tranzitní cestující. V době svého zavedení byla tato daň vypočítávána podle vzdálenosti mezi letištěm, kde byla cesta zahájena a kde končila, v sazbě i) 2 EUR v případě cesty z letiště do místa určení nacházejícího se maximálně 300 km od letiště v Dublinu a ii) 10 EUR v ostatních případech. V návaznosti na řízení o nesplnění povinnosti se počínaje

1. březnem 2011 vztahuje na všechny destinace jednotná sazba 3 EUR. Vzhledem k tomu, že zdanitelným plněním je odlet cestujícího letadlem, nepodléhají této dani nákladní lety a jiné způsoby dopravy.

Podle stížnosti, která byla Komisi doručena, představuje neuplatnění daně na transferové a tranzitní cestující a na nákladní lety neoprávněnou a neslučitelnou státní podporu poskytnutou provozovateli leteckých služeb Aer Lingus a Aer Arann a provozovateli leteckých služeb Dublin Airport Authority (DAA) vzhledem k tomu, že tito cestující a lety představují

u těchto podniků relativně vysoký podíl. Neuplatnění daně na námořní služby a železniční dopravu navíc údajně představuje státní podporu poskytovanou provozovatelům v těchto odvětvích. Stěžovatel rovněž upozorňoval na to, že pevná výše daně představuje vyšší podíl ceny u letenky nízkonákladových přepravců než tradičních leteckých společností. Stěžovatel rovněž tvrdí, že nižší sazba daně zvýhodnila společnost Aer Arann, neboť 50 % cestujících, které tato letecká společnost přepravuje, cestuje do destinací nacházejících se více než 300 km od letiště v Dublinu.

Podle irských orgánů nákladní lety a jiné způsoby dopravy nepodléhají této dani vzhledem k jejímu relativně jednoduchému uplatnění. Daňová politika nemá podléhat žádnému konkrétnímu jednotlivému obchodnímu modelu. Každý provozovatel nákladní dopravy nebo jiných způsobů dopravy než letecké nepodléhá této dani za poskytování těchto služeb. Vynětí transferové a tranzitní dopravy z působnosti daně vychází z důvodů neutrality: v konečném důsledku to byli cestující, kteří nesli náklady spojené s touto daní, a tito by neměli být penalizováni z toho důvodu, že letadlo má mezi-  
přistání v Irsku. Irské orgány navíc naznačují, že tento systém brání dvojímu zdanění v případech, kdy je vybírána podobná daň na letišti, kde let začíná. Pevná daňová sazba namísto sazby poměrné k ceně letenky vyplývá ze skutečnosti, že jde o spotřební daň. Vedle zvýšení administrativní zátěže by použití procentuální sazby z ceny letenky mohlo vytvářet prostor k obcházení, neboť letecké společnosti by se pak snažily snižovat ceny letenek a přitom zvyšovat příjmy prostřednictvím přidružených poplatků. Pokud jde o nižší daňovou sazbu u kratších letů (platnou do 1. března 2011), irské orgány objasnily, že vycházela ze skutečnosti, že ceny jsou u bližších destinací obvykle nižší. Rovněž zpochybnily, že by byla nižší sazbou zvýhodněna společnost Aer Arann, neboť stěžovatel rovněž působil na podstatné části tras, na které se vztahovala nižší sazba. Irským orgánům proto není jasné, jak by skutečnost, že u kratších tras je sazba nižší, mohla představovat státní podporu poskytnutou společností Aer Arann a Aer Lingus.

Při určování, zda údajná opatření představují státní podporu, je v tomto případě hlavním problémem stanovit, zda je splněno kritérium selektivity, tj. zda opatření zvýhodňují určité podniky, které jsou v právní a faktické situaci, která je srovnatelná, pokud jde o cíl dotyčných opatření.

Jiné způsoby dopravy spadají do odlišného právního, regulačního a daňového systému než letecká doprava. Rovněž jsou v odlišné faktické situaci než provozovatelé letecké dopravy. Proto vynětí jiných způsobů dopravy z působnosti daně není selektivní.

Vzhledem k tomu, že provozovatelé nákladní přepravy působí v jiném odvětví s jiným druhem zákazníků a nákladní přeprava a přeprava cestujících nejsou vzájemně nahraditelné, tito provozovatelé nejsou ve stejné faktické situaci jako provozovatelé letecké přepravy cestujících. Vynětí nákladní dopravy z daně tedy nelze považovat za selektivní.

Pokud jde o neuplatnění daně u transferových a tranzitních cestujících, jde o logiku a povahu daňového systému, a není tedy selektivní. Cílem je vybírat daň na základě vzdálenosti mezi destinací, kde let započal a kde byl ukončen. Neuplatnění daně u transferových a tranzitních cestujících je logické, neboť důsledkem je, že cestující podléhají dani stejným způsobem bez ohledu na svou trasu (namísto aby podléhali zdanění jak u prvního, tak u druhého úseku letu). Navíc zabránění dvojího zdanění je důvodem, proč transferová a tranzitní cestující dani nepodléhají.

Pokud jde o použití pevných sazeb daně namísto procentuálních, je třeba uvést, že členské státy si mají právo vybrat mezi pevnými a poměrnými sazbami. Spotřební daň jako je tato se obvykle vyjadřují k jednotce, a tedy nikoli v poměru k hodnotě jako u daně z prodeje. Svou povahou představují pevné částky vyšší podíl k nižším celkovým cenám. Rozdíl mezi vyšší a nižší cenou však zůstává zachován. Proto se nezdá, že by tradiční letecké společnosti byly v porovnání s nízkonákladovými přepravci zvýhodněny. Navíc daň, která je poměrná k ceně letenky může pobízet společnosti ke snížení ceny letenek a zároveň ke zvyšování transakčních nebo přidružených nákladů.

Pokud jde o rozdílné daňové sazby platné od 30. března 2009 do 1. března 2011, Komise zdůraznila ve svém pracovním dokumentu, že k diskriminaci mezi vnitrostátními lety a lety v rámci Společenství nedochází. Podle rozhodovací praxe Komise by se takové rozlišování mělo považovat za selektivní, pokud k tomu není žádný logický důvod. To rovněž jasně stanovil i Soudní dvůr. Argument irských orgánů, že lety na dlouhé vzdálenosti již nejsou dražší a že vyšší poplatek by tedy mohl být vybírán, aniž by byl nepřiměřený v poměru k ceně, neplatí, protože cena letenek u vnitrostátních destinací nemusí být (v zásadě) nutně nižší než u letů do jiných destinací v EU. Proto se zdá, že nižší daňová sazba představuje v referenčního systému pro podniky selektivní zvýhodnění. Vzhledem k tomu, že také ostatní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou splněna, opatření představuje státní podporu.

Lze tedy učinit závěr, že ani vynětí nákladní přepravy a jiných druhů dopravy než letecké dopravy, ani neuplatnění daně na přepravu transferových a tranzitních cestujících nepředstavuje státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Uplatnění pevné sazby a nikoli sazby vyjádřené procentuálně k ceně letenky rovněž neznamená, že jde o státní podporu. Zdá se však, že státní podporu představuje uplatnění nižší vnitrostátní sazby od 30. března 2009 do 1. března 2011 a existují pochybnosti o slučitelnosti s vnitřním trhem.

V souladu s článkem 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 může být od příjemce požadováno navrácení veškeré protiprávní podpory.

## ZNĚNÍ DOPISU

## „1. PROCEDURE

- (1) By letter of 21 July 2009, registered at the Commission the following day under number CP 231/2009, the Commission received a complaint from an airline operator regarding alleged unlawful and illegal State aid measures, which were in place in Ireland.
- (2) By letter of 28 July 2009, the Commission forwarded the complaint to the Irish authorities and asked for their position on the claims brought forward therein.
- (3) By letter of 26 August 2009, the Irish authorities asked for an extension of the deadline to reply, which the Commission accepted in letter of 3 September 2009.
- (4) On 15 October 2009, the Irish authorities responded to the letter of the Commission. Their reply was registered at the Commission on the same day.
- (5) Since the alleged aid had been implemented without prior notification to the Commission, the case was registered as a non-notified measure, 11/NN.

## 2. DESCRIPTION OF THE ALLEGED AID

## 2.1. The Irish Air Travel Tax

- (6) As of 30 March 2009, the Irish authorities introduced an excise duty on air passenger transport. The national legal basis for the tax is Section 55 of the Finance (No 2) Act 2008, which introduces an excise duty referred to as the “air travel tax” which the airlines operators are liable to pay in respect of “every departure of a passenger on an aircraft from an airport” located in Ireland. While the tax *in fine* is intended to be passed on to the passengers via the ticket price, it is thus the airline operators that are liable to pay the tax.
- (7) At the time of the introduction of the tax, it was levied on the basis of the distance between the airport where the journey began and the airport where the journey ended, at the rate of (i) EUR 2 in the case of a journey from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport; and (ii) EUR 10 in any other case.
- (8) Following an investigation by the Commission regarding a possible infringement of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community<sup>(1)</sup> and the Treaty provisions on free provision of services, the rates were changed as of 1 March 2011 so that a single tax rate of EUR 3 is applicable to all departures, regardless of the distance travelled.

- (9) In the legal basis, a passenger is defined as a person other than a member of the crew of the aircraft travelling on an aircraft, but the definition explicitly excludes transfer and transit passengers. A *transfer passenger* is defined as a passenger who arrives on a flight to an airport and who departs from the airport on a further flight, other than to the airport where the passenger’s journey originated, where both flights are part of a single booking and where the length of time between the scheduled time of arrival of the flight to the airport and the scheduled time of departure of the flight from that airport is maximum six hours. A *transit passenger* is a passenger who is on board an aircraft which lands at an airport in the course of its journey and who continues his or her journey on that aircraft. This means effectively that transfer and transit passengers fall outside of the scope of the tax.

Examples: New York–Shannon– Dublin	Tax payable: EUR 0
New York–Dublin	Tax payable: EUR 0
Dublin–Shannon– New York	Tax payable: EUR 10
Dublin–New York	Tax payable: EUR 10

- (10) Since the taxable event is the departure of a *passenger on an aircraft*, cargo flights and other modes of transport fall outside of the scope of the tax.

## 2.2. Alleged illegal and unlawful State aid

- (11) First, the complainant argues that the non-application of the tax to cargo transport results in State aid to cargo operator Aer Lingus and to Dublin Airport Authority (DAA), which manages, operates and develops Dublin, Cork and Shannon airports, and manages domestic and international airport retail and airport investment.
- (12) Second, the complainant claims that the non-application of the tax to maritime services and rail transport results in State aid to operators in these sectors.
- (13) Third, it is claimed that the non-application of the tax to transfer and transit passengers and cargo flights constituted illegal and incompatible State aid granted to DAA and to Air Lingus and Air Arann, since these undertakings have a relatively high proportion of such passengers and flights.
- (14) Fourth, according to the complaint, the use of fixed tax rates (as opposed to the use of a tax that is proportional to the ticket price) imposes a proportionally heavier charge on low fare passengers and discriminate against the business models used by low-cost carriers, which are based on small margins and high numbers of passengers in order to maximise revenues from ancillary services. Therefore, low-cost carriers cannot pass the full cost of the tax on to their passengers.

<sup>(1)</sup> OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

(15) Fifth, the complainant claims that the differentiated tax rates favour Aer Arann since 50 % of the passengers carried by that airline travel to destinations located at less than 300 km from Dublin airport.

(16) The complainant estimates that the aid provided to DAA, Aer Lingus and Aer Arann stemming from the exemptions of cargo traffic, transfer and transit passengers and the lower tax rate for shorter flights in total amounts to at least EUR 50 million per year.

### 2.3. The opinion of the Irish authorities

(17) According to the Irish authorities, the use of a fixed tax rate instead of a proportion of the ticket price stems from the fact that the tax is an excise duty and, as such, a fixed amount. Apart from being administratively burdensome, using a percentage of the ticket price would open up for circumvention since airlines would then strive to reduce fares while raising revenues via ancillary fees (credit card handling, online check-in, baggage handling, charging for sports equipment carried, etc.).

(18) As to the lower tax rate for shorter routes, the Irish authorities explained that it was based on the fact that the prices are normally lower for closer destinations. They pointed out that there is only one domestic route on which the complainant and Aer Arann compete. On that route, close to 40 % of the flights are operated by the complainant. For routes abroad benefiting from the lower rate (western UK), the complainant operates more than 40 % of the scheduled flights, while Aer Arann and Aer Lingus have smaller shares. Therefore, the Irish authorities do not see how the fact that there is a lower rate for shorter routes would constitute State aid to Aer Arann and Aer Lingus.

(19) With respect to the non-imposition of the tax on cargo flights and other modes of transport than air transport, the Irish authorities argue that this is due to the relatively simple application of the tax. Taxation policy is not designed to fit with any particular individual business model. Any operator of cargo service or other modes of transport than air transport would fall outside of the scope of the tax for the provision of such services.

(20) As to the non-application of the tax on transfer and transit passengers, the Irish authorities state that the fact that any first leg of an overall journey is not subject to the tax ensures that the passenger is not punished because a route includes a stopover in order to get to the final destination. The Irish authorities furthermore indicate that other countries with air passenger taxes, such as the United Kingdom, normally exclude transfer and transit passengers from the scope of the tax.

(21) Therefore, in the opinion of the Irish authorities, the tax and its non-applicability in respect of cargo transport and other means of transport than air transport and of certain categories of passengers does not amount to aid within the meaning of Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter the "TFEU").

Neither do the use of a fixed tax rate and the differentiated tax rates in force between 30 March 2009 and 1 March 2011.

## 3. ASSESSMENT

### 3.1. Existence of aid under Article 107(1) of the TFEU

(22) By virtue of Article 107(1) of the TFEU, "any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the internal market".

(23) In order to be caught by Article 107(1) of the TFEU, a measure must thus be selective<sup>(1)</sup>. The Court has held that that Article requires assessment of whether, under a particular legal regime, a national measure is such as to favour "certain undertakings or the production of certain goods" in comparison with others which, in the light of the objective pursued by that regime, are in a comparable factual and legal situation<sup>(2)</sup>.

(24) The selective advantage may derive from an exception to the tax provisions of a legislative, regulatory or administrative nature or from a discretionary practice on the part of the tax authorities. However, the selective nature of a measure may be justified by "the nature or general scheme of the system"<sup>(3)</sup>. The Commission must therefore examine whether such exemptions are justified by the nature or the general principles of the tax system in the Member State. If that is the case, the measure is not considered to be aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU.

(25) According to established case-law<sup>(4)</sup>, a fiscal measure is selective if it constitutes a departure from the normal application of the general tax framework. First, the Commission therefore has to identify the relevant tax system of reference.

(26) As regards taxation, the Commission notes that, in principle, the definition of the system of taxation falls within the exclusive competence of the Member States.

<sup>(1)</sup> See Case C-66/02 (*Italy v Commission*) [2005] ECR I-10901, paragraph 94.

<sup>(2)</sup> See, for example, Cases C-143/99 (*Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*) [2001] ECR I-8365, paragraph 41; C-308/01 (*GIL Insurance and Others*) [2004] ECR I-4777, paragraph 68; and C-172/03 (*Heiser*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; C-88/03 (*Portugal*) [2006] ECR I-7115, paragraph 54; C-172/03 (*Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; and C-169/08 (*Presidente del Consiglio dei Ministri v Regione Sardegna*) [2009] ECR I-10821, paragraph 61.

<sup>(3)</sup> See, for example, Case 173/73 (*Italy v Commission*) [1974] ECR 709, as well as point 13 et seq. of Commission Notice on the application of the State aid rules to measures relating to direct business taxation (OJ C 384, 10.12.1998, p. 3).

<sup>(4)</sup> See, for example, the judgments in the mentioned Case C-88/2003 (*Portugal*), paragraph 56, and in Case C-487/08 P (*British Aggregates*) [2008] ECR I-10505, paragraphs 81-83.

In designing its taxation system, the Irish authorities chose, on the one hand, to define the taxable event of the air travel tax as the departure of a passenger from an airport situated in Ireland. The taxation legislation at hand aims at regulating the payment of duties on passengers departing on a plane from an airport located in Ireland. In the case at hand, the Commission considers the system of reference to be the taxation of air passengers departing from an airport situated in Ireland.

- (27) The objective of the system of reference is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget.
- (28) First, *other modes of transport* than air transport fall outside of the reference system. Different legal, regulatory and taxation systems apply to different modes of transport. For example, aviation fuel is exempted from fuel taxation<sup>(1)</sup> and, as from 1 January 2012, the aviation sector will, contrary to some other modes of transport, be included in the EU Emission Trading Scheme<sup>(2)</sup>. It is therefore impossible to identify one single reference tax system that would apply to all modes of transport. Differences in the legal (regulatory) and factual situations of operators of various modes of transport can also justify the application of different tax systems (e.g. security and safety regulations are different, traffic management systems are different and the support for and need for infrastructure varies). Therefore, the Commission finds that other modes of transport than air transport are not to be included in the reference system for the air passenger taxes subject to assessment. The air travel tax can thus not be considered to provide the maritime and rail sectors with a selective advantage.
- (29) With respect to *cargo operations*, the Commission notes that some legislative systems cover both air passenger and cargo transport<sup>(3)</sup>, while other systems are separate for the two types of transport<sup>(4)</sup>. However, cargo traffic is a different business with a very different customer base. Also, from the view of the final consumer, the service provided by cargo operators is not substitutable to the one provided by operators in the passenger air transport market. Since cargo operators are not in the same factual

situation as operators in the air passenger transport market, the fact that they are excluded from the scope of the reference system cannot be considered to provide them with a selective advantage.

- (30) On the contrary, *transfer and transit passengers* are passengers departing from an Irish airport and thus would appear to be part of the reference system. The non-application of the taxes on such passengers constitutes a derogation from that system. In accordance with the selectivity analysis set out by the Court, it must however be determined whether the exemption derives directly from the basic or guiding principles of the tax system in the Member State. In this context, the Irish authorities referred to reasons of neutrality from the perspective of the passenger, who cannot always determine itself the route to its final destination. That would also be the reason why countries with similar taxes normally exclude such passengers.
- (31) In this regard the Commission recalls that when it examined the possible establishment of a European flight tax in 2005, the Commission services provided some guidance about the feasibility of such taxes. In a 2005 staff working paper<sup>(5)</sup>, the Commission pointed out the specific attention required by the issue of passengers in transit and of connecting flights. The Commission recommended the exclusion of transfer and transit passengers for tax neutrality reasons. Moreover, an exclusion of such passengers would avoid the risk of double taxation in the event that the airport of departure, situated in another Member State, levies a similar tax. The non-imposition of the tax on transfer and transit passengers allows different systems of air ticket taxes to coexist in the absence of tax harmonisation.
- (32) The objective and structure of the travel tax system is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget. If the tax was to be levied on transfer and transit passengers, the airline operator may have to pay the tax twice for a journey with a stopover. It therefore seems that the non-application of the tax on transfer and transit passengers, which results in passengers being taxed the same way independently of the route travelled, falls within the nature and logic of the relevant tax systems. In addition, the avoidance of double taxation justifies that transfer and transit passengers are not covered by the tax. Consequently, the Commission finds that the non-imposition of the tax on transport of transfer and transit passengers is in the nature and logic of the system and is, thus, not selective.
- (33) With respect to the use of *fixed tax rates* instead of a percentage of the ticket price, it should be noted that the Member States, as part of their exclusive competence in designing their tax systems, are entitled to choose between fixed and proportional rates. By nature, fixed

<sup>(1)</sup> For example, Article 14(b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (OJ L 283, 31.10.2003, p. 51) sets out that Member States shall exempt energy products supplied for use as fuel for air navigation other than private pleasure-flying from taxation.

<sup>(2)</sup> See Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (OJ L 8, 13.1.2009, p. 3).

<sup>(3)</sup> For example, as mentioned, the EU Emission Trading Scheme will as from 2012 apply to the entire aviation industry.

<sup>(4)</sup> For example, while cargo transport is covered by VAT, this is not the case for passenger transport (see, for example, Article 371 (Annex X, Part B, point 10) of Council Directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system for value added tax (OJ L 347, 11.12.2006, p. 1), and Article 2(1)(c) of the same Directive according to which VAT should be levied on cargo transport).

<sup>(5)</sup> Commission staff working document, 1.9.2005, SEC(2005) 1067.



amounts represent a higher part of lower total prices. However, the difference between higher and lower prices is left untouched. The Commission therefore thinks that traditional airlines do not have an advantage in comparison with low-cost carriers. Moreover, as mentioned by the Irish authorities, proportional taxes could encourage companies to reduce fares and at the same time increase transaction or ancillary costs in order to circumvent the tax. Therefore, the Commission does not consider the use of fixed tax rates *per se* to be selective.

- (34) As regards the period between 30 March 2009 and 1 March 2011, the Commission observes that the air travel tax system provided for two *different rates*: one general or normal rate applicable to nearly all flights and a reduced rate for journeys from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport. The Commission finds the normal rate to constitute part of the reference system, while the reduced rate, that is applicable to a well delimited category of flights, appears to be an exception from the reference system. The reduced rate does not seem to be justified on the basis of the distance between the beginning and the final destination of the journey. First, it is not applicable on the basis of the actual length of the journey, but on the basis of the distance between Dublin airport and the destination. Second, the structure and objective nature of the tax does not appear to be related to the distance of the journey, but with the fact of departing from an Irish airport. The connection with the fiscal authority, the taxable event and the externalities for the Irish society of passengers departing from an Irish airport is precisely the same regardless of the destination of the flight. Airline operators are also in the same legal and factual situation with regard to this objective. Moreover, the tax system is not characterised by an articulated differentiation in the tax level in relation to the flights distance, but it fixes only two rates: one for very short distance flights from Dublin airport and the other for all other flights. This criterion favours flights within Ireland and to certain western parts of the United Kingdom and, consequently, it discriminates between national and intra-Community flights. As pointed out in the mentioned Staff working paper, that several rates could be introduced, but that no discrimination could be made between national and intra-Community flights<sup>(1)</sup>. Such differentiation should be considered as selective if it is not within the nature or general scheme of the system. This has also been set out by the Court<sup>(2)</sup>, which has stated that “since airport taxes directly and automatically influence the price of the journey, differences in the taxes to be paid by passengers will automatically be reflected in the transport cost, and thus, [...], access to domestic flights will be favoured over access to intra-Community flights”. In the case at hand, the Irish authorities argued that longer distance flights are more expensive and a higher charge could thus be raised without being disproportional in relation to the price. The Commission finds that the price of tickets to domestic destinations is not necessarily lower than the ones of flights to other EU

destinations. The lower tax rate does therefore not appear to be justified by the nature or the general scheme of the air travel tax and is therefore a selective measure.

- (35) The fact that the Irish authorities allowed a lower tax rate than the normal one to be applied results in a loss of tax revenue for the State and is therefore financed from State resources. Since such relief is decided upon by the national authorities, it is imputable to the State. The airline operators benefiting from the lower rate are undertakings that compete on markets that are open for competition and the reduced rate therefore distorts or threatens to distort competition on the internal market and is likely to affect trade between Member States.
- (36) Since all criteria in Article 107(1) of the TFEU seem to be fulfilled, the measure appears to constitute State aid to airline operators that have operated the routes benefiting from the reduced rate. It seems moreover that those routes are essentially operated by Irish air carriers (Air Lingus, Air Arann and Ryanair). Therefore, the Commission has to verify whether the reduced rate has been a means for the Irish authorities to provide an advantage to national air carriers compared to other EU operators.
- (37) Consequently, the Commission does not consider that the exclusion of cargo traffic and of transport of transfer and transit passengers from the scope of the tax results in State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. Neither is the use of fixed tax rates caught by that Article.
- (38) On the contrary, it appears that the lower tax rates applied in the case of a journey from an Irish airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport between 30 March 2009 and 1 March 2011 constitute State aid to air carriers operating the routes that have benefited from that lower rate.

### 3.2. Compatibility of the aid with the TFEU

- (39) According to Article 107(3)(c) of the TFEU, aid may be considered to be compatible with the internal market if it aims at facilitating the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest. The aid does not appear to fall within the scope of any guidelines for compatibility of State aid issued by the Commission in this context. As it appears to constitute an operating aid that discriminates between flights within the EU, it cannot be considered to be compatible directly under Article 107(3)(c) of the TFEU. Therefore, the Commission has doubts as to the compatibility of the aid under that Article.
- (40) The aid in question does not either fall within any other exemption specified in Article 107(2) or 107(3) of the TFEU.

<sup>(1)</sup> Commission staff working paper, 1.9.2005, SEC(2005) 1067, p. 5.

<sup>(2)</sup> See, for example, Cases C-92/01 (*Georgios Stylianakis v Elliniko Dimosio*) [2003] ECR I-1291, paragraph 28; and C-70/99 *Commission v Portugal* [2001] ECR I-4845, paragraph 20.

(41) Consequently, the Commission has, at this stage, doubts as to the compatibility of the aid measure with the TFEU and in accordance with Article 4(4) of Regulation (EC) No 659/1999 <sup>(1)</sup> the Commission has decided to open the formal investigation procedure, thereby inviting Ireland to submit its comments.

#### 4. DECISION

(42) The Commission has decided that the non-application of the air travel tax on cargo flights and other means of transport than air transport, as well as on transfer and transit passengers does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. The Commission find that the use of a fixed rate as opposed to a proportion of the ticket price does not fall within the scope of that Article. However, the Commission finds that the use of a lower rate over the period 30 March 2009 to 1 March 2011 for flights within 300 km from Dublin airport seems to constitute State aid to the air carriers that have operated the routes benefiting from it and, at this stage, it finds no basis for compatibility thereof.

(43) In light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU, requests Ireland to submit its comments and to provide all information that may help to assess the measure, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to all recipients of the aid immediately.

(44) The Commission warns Ireland that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.“

---

<sup>(1)</sup> OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

**Předběžné oznámení o spojení podniků****(Věc COMP/M.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV)****Věc, která může být posouzena zjednodušeným postupem****(Text s významem pro EHP)**

(2011/C 306/10)

1. Komise dne 11. října 2011 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004<sup>(1)</sup>, kterým podnik Alstom Holdings (Francie), patřící do francouzské skupiny Alstom, a podniky Bouygues Immobilier SA („Bouygues Immobilier“, Francie) a Exprimm SAS („Exprimm“, Francie), dvě dceřiné společnosti patřící do francouzské skupiny Bouygues, získávají ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení ES o spojování společnou kontrolu nad podnikem Embix SAS („Embix“, Francie) nákupem akcií v nově založené společnosti vytvářející společný podnik.
2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:
  - podniku Alstom Holdings: držení podílů ve společnostech skupiny Alstom, které působí v oblasti výroby vybavení a poskytování služeb v odvětví dopravy a v oblasti výroby a rozvodů energie,
  - podniku Bouygues Immobilier: developerská činnost a rozvoj ubytovacích kapacit, ekologických čtvrtí, obchodních zón a aktivita v oblasti městské výstavby,
  - podniku Exprimm: poskytování služeb v oblasti správy nemovité infrastruktury a technické správy,
  - podniku Embix: poskytování služeb inteligentního řízení energie velkým průmyslovým zónám a ekologickým čtvrtím.
3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) o spojování. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno. V souladu se sdělením Komise o zjednodušeném postupu ohledně některých spojování podle nařízení (ES) o spojování<sup>(2)</sup> je třeba uvést, že tato věc může být posouzena podle postupu stanoveného sdělením.
4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí předložily své případné připomínky k navrhované transakci.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (+32 22964301), e-mailem na adresu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu či poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské Komise:

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

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1 („nařízení ES o spojování“).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 56, 5.3.2005, s. 32 („sdělení o zjednodušeném postupu“).

## JINÉ AKTY

## EVROPSKÁ KOMISE

**Zveřejnění žádosti podle čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin**

(2011/C 306/11)

Tímto zveřejněním se přiznává právo podat proti žádosti námitku podle článku 7 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 <sup>(1)</sup>. Komise musí obdržet prohlášení o námitce do šesti měsíců po tomto zveřejnění.

JEDNOTNÝ DOKUMENT

**NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 510/2006****„VADEHAVSLAM“****č. ES: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009****CHZO ( X ) CHOP ( )****1. Název:**

„Vadehavslam“

**2. Členský stát nebo třetí země:**

Dánsko

**3. Popis zemědělského produktu nebo potraviny:****3.1 Druh výrobku:**

Třída 1.1 Čerstvé maso (a droby)

**3.2 Popis produktu, k němuž se vztahuje název uvedený v bodě 1:**

„Vadehavslam“ jsou jatečně upravená těla a kusy jehňat narozených a chovaných v uvedené zeměpisné oblasti.

Ovce jsou plemene Texel nebo jeho kříženci (s jinými plemeny: má-li bahnice již jedno jehně, připouští se někdy k beranům plemene Suffolk nebo gotlandského plemene), kteří se tradičně na slaných lukách chovali.

Cílem dlouhodobého křížení ovcí je získat takové plemeno, které je nejen dobře přizpůsobené svému biotopu, ale které zároveň dává velká a osvalená jehňata. Tato skutečnost spolu s tím, že se jehňata pasou na slaných lukách, odlišuje jehňata z této oblasti od těch, jež se chovají v jiných částech země.

Požadavky na jakost jehňat:

Jateční hmotnost: 19–25 kg

Zmasilost: min. 6

Barva: 3–4

Protučnělost: 1–2–3

(1) Úř. věst. L 93, 31.3.2006, s. 12.

Jateční věk jehňat (věk v okamžiku porážky) závisí na jejich váze – ta musí činit 19 až 25 kg. Subjekt odpovědný za porážku navíc musí na jatkách provést vizuální kontrolu protučnělosti. (U jehňat se původně používalo oznámení, podobně jako oznámení společnosti Danish Crown v případě hovězího dobytka. Pro jehňata se však již toto oznámení nepoužívá, proto tedy na jatkách musí subjekt zodpovědný za porážku provést vizuální kontrolu protučnělosti.)

### 3.3 Suroviny:

—

### 3.4 Krmivo (pouze u produktů živočišného původu):

V zimě musí být nejméně polovina krmiva vyprodukována ve vymezené oblasti. Během zimních měsíců se jehňata krmí trávou, kukuřicí a siláží a v poslední fázi výkrmu pak senem s ječmenem.

Zvířata se musí pást na slaných lukách a na pobřežních pláních ve vymezené zeměpisné oblasti alespoň 4,5 měsíce v roce.

### 3.5 Specifické kroky při produkci, které se musí uskutečnit v označené zeměpisné oblasti:

— Zvířata musí být narozena a chována v uvedené zeměpisné oblasti.

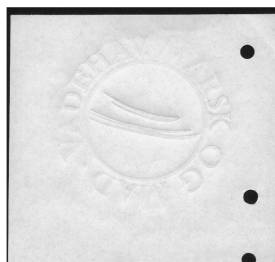
### 3.6 Zvláštní pravidla pro krájení, strouhání, balení atd.:

—

### 3.7 Zvláštní pravidla pro označování:

Všechna poražená zvířata jsou označena logem „Vadehav Marsk og Mad“.

Logo musí být uvedeno na obalu konečného výrobku a vyraženo na těle poraženého zvířete tak, aby se zaručila možnost zpětného vysledování.



## 4. Stručné vymezení zeměpisné oblasti:

Zeměpisná oblast se nachází v oblasti mělčinového (wattového) moře (Vadehavsregion) v jihozápadním Dánsku. Do této oblasti patří tři ostrovy Romø, Mandø a Fanø, jakož i pevninská část – na jihu oblast mělčinového moře hraničí s Německem. Severní hranice této oblasti je totožná se severní hranicí Národního parku wattové moře (Nationalpark Vadehavets). Na východě je oblast ohraničena dálnicí A11.

## 5. Souvislost se zeměpisnou oblastí:

### 5.1 Specifičnost zeměpisné oblasti:

Město Ribe bylo založeno okolo roku 710 jako obchodní místo. Archeologické vykopávky odhalily zbytky zboží, jež se zde prodávalo. Mezi produkty, s nimiž se na trhu obchodovalo od samých počátků, patřilo i skopové a jehněčí. Ovce a jehňata pocházela z vesnic, jež se nacházely na slaných lukách podél mělčinového moře, což svědčí o tom, že místní obyvatelé museli ovce a jehňata chovat již v době železné.

Produkce masa „Vadehavslam“ (jehněčí od mělčinového moře) vychází z velmi staré tradice chovu ovcí a jehňat na slaných lukách. Obdělávaná půda se každoročně při bouřích zaplavovala mořskou vodou. Když mořská voda opadla, zůstalo po ní úrodné bahno, které bujně zarůstalo trávou – na takto vzniklých slaniskách se pak v létě pásal dobytek a získávalo se na nich krmivo na zimu.

V dánském časopise o rostlinné výrobě (*Tidsskrift for planteavl*) vyšel v roce 1968 článek o průzkumech půdy slaných luk (*Jordbundsundersøgelser i marsken*), v němž se jeho autor Lorens Hansen zabývá půdními vzorky pouze ze slaných luk. V článku se uvádí, že půda slaných luk je přirozeně velmi bohatá na draslík, což je dáno způsobem jejich vzniku a tím, že obsahují vysoký podíl jílu. V běžné orné půdě se obsah sodíku určuje pouze zřídka, protože bývá velmi nízký a strukturu půdy neovlivňuje. Naopak v půdě slaných luk bývá obsah sodíku velmi vysoký, protože když tyto louky vznikaly, usadila se v půdě sůl.

Odolné druhy trav, jimž se na slaných loukách daří, jsou sice výživné, ale příliš se nehodí pro konvenční zemědělství – jako pastviny jsou však naopak téměř ideální. Všechny místní odolné druhy trav jsou bohaté na živiny a jsou schopné přestát různé druhy počasí. Pastviny v této oblasti jsou jedinečné právě díky drsnému, slanému vlivu mělčinového moře. Na pobřežních pláních lze narazit zejména na tyto rostliny a trávy:

- podél hrází se daří jemné trávě, drobnému jeteli plazivému ze samovýsevu, šírovníku, kokrheli, pryskyřníku a trávniče;
- níže pak roste limonka obecná, bařička přímořská a některé druhy hrubých trav a
- v nejvzdálenější/nejnižší části výběžku roste zblochanec a slanorožec.

## 5.2 Specifičnost produktu:

Zvířata jsou chována tak, aby byla schopna žít v drsném prostředí slaných luk a na pobřežních pláních. Díky pečlivému chovu jsou jehňata velká, dobře osvalená a jejich maso je libové. Jehněčí maso „Vadehavslam“ se vyznačuje charakteristickou slanou chutí.

## 5.3 Příčinná souvislost mezi zeměpisnou oblastí a specifickou jakostí, pověstí nebo jinou vlastností produktu:

Pro zemědělce, kteří v oblasti mělčinového moře jehňata chovají, jsou tamní drsné prostředí a zvláštní podmínky chovu velmi náročné. Díky zvláštním podmínkám, které oblast wattového moře nabízí, ale i díky znalostem a zkušenostem místních chovatelů, je možno produkovat silná a houževnatá jehňata.

Jehňata jsou velká a osvalená. Maso se vyznačuje slanou chutí, za kterou vděčí jedinečným podmínkám pro růst trávy v dané oblasti. Když půdu zaplaví mořská voda, ukládá se do ní sůl a minerální látky. Na slaných lukách pak vyrostou tráva s vysokým obsahem draslíku a sodíku, jehňata ji spásají, a to příznivě ovlivňuje chuť jejich masa a dodává jehněčímu „Vadehavslam“ jeho jedinečnou jakost a charakteristickou slanou chuť.

Jehněčí maso „Vadehavslam“ je již po celou řadu let produktem, který je proslulý po celém Dánsku.

Turistické brožurky o wattovém moři a o národním parku Vadehavet uvádějí produkci masa „Vadehavslam“ jako důležitou charakteristiku této oblasti.

## Odkaz na zveřejnění specifikace:

[http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25\\_PDF\\_word\\_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning\\_af\\_foedeverer/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf](http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25_PDF_word_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning_af_foedeverer/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf)



## CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

## Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_cs.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm)

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

