

# Journal officiel

## de l'Union européenne

# C 306



Édition  
de langue française

## Communications et informations

54<sup>e</sup> année  
18 octobre 2011

Numéro d'information

Sommaire

Page

### IV Informations

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

#### Commission européenne

2011/C 306/01 Taux de change de l'euro ..... 1

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

2011/C 306/02 Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 1857/2006 de la Commission concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides d'État accordées aux petites et moyennes entreprises actives dans la production de produits agricoles et modifiant le règlement (CE) n° 70/2001 ..... 2

2011/C 306/03 Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries ..... 4

2011/C 306/04 Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries ..... 5

2011/C 306/05 Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries ..... 6

2011/C 306/06 Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries ..... 7

2011/C 306/07 Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries ..... 8

# FR

Prix:  
3 EUR

(suite au verso)

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire ( <i>suite</i> )	Page
2011/C 306/08	Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries .....	9

---

V *Avis*

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

**Commission européenne**

2011/C 306/09	Aide d'État — Irlande — Aide d'État SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Transport aérien — Exonérations de la taxe sur le transport aérien de passagers — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE <sup>(1)</sup> .....	10
2011/C 306/10	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée <sup>(1)</sup> .....	17

AUTRES ACTES

**Commission européenne**

2011/C 306/11	Publication d'une demande en application de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires .....	18
---------------	--	----




---

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

17 octobre 2011

(2011/C 306/01)

## 1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,3776	AUD	dollar australien	1,3406
JPY	yen japonais	106,43	CAD	dollar canadien	1,3955
DKK	couronne danoise	7,4453	HKD	dollar de Hong Kong	10,7124
GBP	livre sterling	0,87400	NZD	dollar néo-zélandais	1,7225
SEK	couronne suédoise	9,1582	SGD	dollar de Singapour	1,7458
CHF	franc suisse	1,2365	KRW	won sud-coréen	1 577,85
ISK	couronne islandaise		ZAR	rand sud-africain	10,8856
NOK	couronne norvégienne	7,7320	CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,7746
BGN	lev bulgare	1,9558	HRK	kuna croate	7,4685
CZK	couronne tchèque	24,762	IDR	rupiah indonésien	12 147,13
HUF	forint hongrois	293,94	MYR	ringgit malais	4,2707
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	59,465
LVL	lats letton	0,7049	RUB	rouble russe	42,4230
PLN	zloty polonais	4,2927	THB	baht thaïlandais	42,182
RON	leu roumain	4,3320	BRL	real brésilien	2,4083
TRY	lire turque	2,5514	MXN	peso mexicain	18,2857
			INR	roupie indienne	67,4400

<sup>(1)</sup> Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

## INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

**Renseignements communiqués par les États membres sur les aides d'État accordées conformément au règlement (CE) n° 1857/2006 de la Commission concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides d'État accordées aux petites et moyennes entreprises actives dans la production de produits agricoles et modifiant le règlement (CE) n° 70/2001**

(2011/C 306/02)

**Aide n°:** SA.33657 (11/XA)

**État membre:** France

**Région:** France

**Intitulé du régime d'aide ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote

**Base juridique:**

- 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

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aide ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** Montant annuel total du budget prévu au titre du régime: 3 EUR (millions)

**Intensité maximale des aides:** 100 %

**Date de la mise en oeuvre:** —

**Durée du régime d'aide ou de l'aide individuelle:** 24 octobre 2011-31 décembre 2015

**Objectif de l'aide:** Assistance technique [article 15 du règlement (CE) n° 1857/2006]

**Secteur(s) concerné(s):** Culture et production animale, chasse et services annexes

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Adresse du site web:**

[http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note\\_detailee\\_Diagnostic-conseil\\_cle838b5c.pdf](http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detailee_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>

**Autres informations:** —

**Aide n°:** SA.33729 (11/XA)

**État membre:** Italie

**Région:** Emilia-Romagna

**Intitulé du régime d'aide ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia

**Base juridique:**

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.

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aide ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** Montant annuel total du budget prévu au titre du régime: 1 EUR (millions)

**Intensité maximale des aides:** 100 %

**Date de la mise en oeuvre:** —

**Durée du régime d'aide ou de l'aide individuelle:** 4 novembre 2011-31 décembre 2013

**Objectif de l'aide:** Maladies végétales — infestations parasitaires [article 10 du règlement (CE) n° 1857/2006]

**Secteur(s) concerné(s):** Agriculture, sylviculture et pêche

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Adresse du site web:**

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

**Autres informations:** —

**Aide n°:** SA.33730 (11/XA)

**État membre:** Italie

**Région:** Basilicata

**Intitulé du régime d'aide ou nom de l'entreprise bénéficiaire de l'aide individuelle:** Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

**Base juridique:**

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

**Dépenses annuelles prévues dans le cadre du régime d'aide ou montant total de l'aide individuelle octroyée à l'entreprise bénéficiaire:** Montant annuel total du budget prévu au titre du régime: 0,30 EUR (millions)

**Intensité maximale des aides:** 39,20 %

**Date de la mise en oeuvre:** —

**Durée du régime d'aide ou de l'aide individuelle:** 13 octobre 2011-31 décembre 2012

**Objectif de l'aide:** Maladies végétales — infestations parasitaires [article 10 du règlement (CE) n° 1857/2006]

**Secteur(s) concerné(s):** Culture de fruits à pépins et à noyau

**Nom et adresse de l'autorité responsable:**

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

**Adresse du site web:**

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

**Autres informations:** —

**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/03)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	5.9.2011
Durée	5.9.2011-31.12.2011
État membre	Portugal
Stock ou groupe de stocks	WHM/ATLANT
Espèce	Makaire blanc ( <i>Tetrapturus albidus</i> )
Zone	Océan Atlantique
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	—

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

---

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/04)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	5.9.2011
Durée	5.9.2011-31.12.2011
État membre	Portugal
Stock ou groupe de stocks	ALF/3X14-
Espèce	Béryx ( <i>Beryx</i> spp.)
Zone	eaux UE et internationales des zones III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII et XIV
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	—

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/05)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	25.6.2011
Durée	25.6.2011-31.12.2011
État membre	Espagne
Stock ou groupe de stocks	BSF/8910-
Espèce	Mostelle de fond ( <i>Phycis blennoides</i> )
Zone	Eaux de l'UE et eaux internationales des zones VIII et IX
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	887271

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

---

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.



**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/06)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	12.7.2011
Durée	12.7.2011-31.12.2011
État membre	Espagne
Stock ou groupe de stocks	BSF/8910-
Espèce	Sabre noir ( <i>Aphanopus carbo</i> )
Zone	Eaux UE et internationales des zones VIII, IX et X
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	887293

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/07)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	13.8.2011
Durée	13.8.2011-31.12.2011
État membre	Belgique
Stock ou groupe de stocks	WHG/08.
Espèce	Merlan ( <i>Merlangius merlangus</i> )
Zone	VIII
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	870462

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

---

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

**Informations communiquées par les États membres concernant la fermeture de pêcheries**

(2011/C 306/08)

Conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche <sup>(1)</sup>, une décision de fermer la pêcherie a été prise telle que décrite dans le tableau ci-après:

Date et heure de la fermeture	13.8.2011
Durée	13.8.2011-31.12.2011
État membre	Belgique
Stock ou groupe de stocks	LEZ/8ABDE.
Espèce	Cardine ( <i>Lepidorhombus</i> spp.)
Zone	VIII a, VIII b, VIII d et VIII e
Type(s) de navires de pêche	—
Numéro de référence	870462

Lien internet vers la décision de l'État membre:

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

---

<sup>(1)</sup> JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

## V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE  
CONCURRENCE

## COMMISSION EUROPÉENNE

## AIDE D'ÉTAT — IRLANDE

**Aide d'État SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Transport aérien — Exonérations de la taxe sur le transport aérien de passagers****Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2011/C 306/09)

Par lettre du 13 juillet 2011, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Irlande sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE concernant la mesure susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur la mesure à l'égard de laquelle la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffes des aides d'État  
1049 Bruxelles  
BELGIQUE

Fax +32 22961242

Ces observations seront communiquées à l'Irlande. L'identité des parties intéressées ayant présenté des observations peut rester confidentielle sur demande écrite et motivée.

## TEXTE DU RÉSUMÉ

Le 30 mars 2009, les autorités irlandaises ont introduit un droit d'accise sur le transport aérien de passagers, à percevoir lors de «chaque départ d'un passager sur un avion depuis un aéroport». Si, au final, la taxe était censée être répercutée sur les passagers au moyen du prix du billet, il incombait aux exploitants de lignes aériennes de prélever et de payer la taxe concernant les passagers décollant sur leurs avions. Dans ce contexte, la définition du terme «passager» dispense les passagers en transit et en correspondance du paiement de la taxe. Au moment de son introduction, elle était perçue sur la base de la distance entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée, au taux de i) 2 EUR dans le cas d'un voyage à partir d'un aéroport vers une destination située à 300 km maximum de l'aéroport de Dublin et ii)

10 EUR dans les autres cas. À la suite d'une procédure d'infraction, un taux unique de 3 EUR est appliqué à toutes les distances depuis le 1<sup>er</sup> mars 2011. Étant donné que le fait générateur de la taxe est le départ d'un passager sur un avion, les vols de fret ainsi que les autres modes de transport ne relèvent pas du champ d'application de la taxe.

Selon la plainte transmise à la Commission, la non-application de la taxe aux passagers en transit et en correspondance ainsi qu'aux vols de fret constitue une aide d'État illégale et incompatible accordée aux compagnies aériennes Aer Lingus et Aer Arann et à l'opérateur aéroportuaire Dublin Airport Authority (DAA), car ces entreprises comptent une part relativement élevée de passagers et de vols correspondant à ces catégories.

En outre, la non-application de la taxe aux services maritimes et au transport ferroviaire équivaudrait à une aide d'État accordée aux exploitants de ces secteurs. Le plaignant évoque également le fait que le montant forfaitaire de la taxe représente une part plus importante du prix tarifaire pour les compagnies à bas coûts que pour les compagnies aériennes traditionnelles. Enfin, il affirme que le taux d'imposition plus faible favorisait Aer Arann étant donné que 50 % des passagers transportés par cette compagnie voyageaient vers des destinations situées à plus de 300 km de l'aéroport de Dublin.

Selon les autorités irlandaises, les vols de fret et les modes de transport autres que le transport aérien ne relèvent pas du champ d'application de la taxe en raison de l'application relativement simple de celle-ci. La politique fiscale n'est pas conçue pour s'adapter à un modèle commercial spécifique. Tout exploitant de services de fret ou de modes de transport autres que le transport aérien serait exclu du champ d'application de la taxe lors de la fourniture de tels services. L'exonération des passagers en transit et en correspondance s'explique par des raisons de neutralité: au final, ce sont les passagers qui supportent le coût de la taxe et ils ne doivent pas être pénalisés par le fait qu'une escale a lieu en Irlande. De plus, les autorités irlandaises laissent entendre que ce montage permet d'éviter une double imposition éventuelle dans les cas où une taxe similaire est perçue à l'aéroport où a commencé le voyage. L'application d'un taux fixe en lieu et place d'un pourcentage du prix du billet s'explique par le fait que la taxe constitue un droit d'accise. Outre les lourdeurs administratives qui en découlent, l'utilisation d'un pourcentage du prix du billet favoriserait un contournement, car les compagnies aériennes s'efforceraient alors de réduire les tarifs tout en augmentant leurs revenus par des frais auxiliaires. En ce qui concerne le taux d'imposition inférieur prévu pour les itinéraires plus courts (applicable jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2011), les autorités irlandaises ont justifié ce taux en expliquant que les prix étaient généralement plus bas pour les destinations plus proches. Elles ont également contesté le fait qu'Aer Arann serait favorisée par le taux plus bas, étant donné que le plaignant était lui aussi présent sur une part importante des itinéraires auxquels le taux plus bas s'appliquait. Les autorités irlandaises ne comprennent donc pas pourquoi l'existence d'un taux inférieur pour des itinéraires plus courts constituerait une aide d'État en faveur d'Aer Arann et d'Aer Lingus.

Pour déterminer si les mesures alléguées constituent une aide d'État, la question principale, en l'espèce, est de savoir si le critère de sélectivité est rempli; autrement dit, si les mesures favorisent certaines entreprises se trouvant dans une situation de droit et de fait comparable à la lumière de l'objectif poursuivi par les mesures en question.

Les modes de transport autres que le transport aérien s'inscrivent dans des systèmes juridique, réglementaire et fiscal différents de ceux du transport aérien. La situation de fait est également différente de celle des exploitants de transport aérien. Par conséquent, dispenser les autres modes de transport du paiement de la taxe n'est pas une mesure sélective.

Étant donné que les exploitants de transport de fret exercent leurs activités dans un secteur différent qui s'adresse à une clientèle différente et que le transport de fret et celui de passagers ne constituent pas des services substituables, ces exploitants ne se trouvent pas dans la même situation de fait que les exploitants de transport aérien de passagers. L'exonération du trafic de fret ne peut donc être considérée comme sélective.

En ce qui concerne la non-application de la taxe aux passagers en transit et en correspondance, elle est inhérente à la logique et à la nature du système fiscal et n'est donc pas sélective. Le but est de percevoir la taxe sur la base de la distance entre l'aéroport de départ et celui d'arrivée. La non-application de la taxe aux passagers en transit et en correspondance est logique, car elle permet de taxer les passagers de manière identique, quel que soit l'itinéraire parcouru (au lieu de les taxer tant pour la première que pour la seconde partie du voyage). En outre, la volonté d'éviter la double imposition justifie l'exonération dont bénéficient les passagers en transit et en correspondance.

Concernant l'utilisation de taux fixes au lieu de pourcentages, il convient de faire observer que les États membres ont le droit de choisir entre des taux fixes et des taux proportionnels. Les droits d'accise tels que la taxe en question sont généralement calculés par unité et ne sont pas, contrairement aux taxes sur les ventes, définis par rapport à la valeur. Par nature, les montants fixes représentent une part plus importante lorsque les prix totaux sont plus bas. Toutefois, la différence entre les prix plus élevés et ceux plus bas n'est pas altérée. Il ne semble donc pas que les compagnies aériennes traditionnelles soient avantagées par rapport aux compagnies à bas coûts. De plus, une taxe qui est proportionnelle au prix du billet pourrait encourager les compagnies à réduire leurs tarifs tout en augmentant, en parallèle, les coûts de transaction ou les frais auxiliaires.

En ce qui concerne les différents taux d'imposition applicables entre le 30 mars 2009 et le 1<sup>er</sup> mars 2011, la Commission a signalé, dans un document de travail de ses services, qu'aucune discrimination ne pouvait être opérée entre les vols nationaux et les vols intra-UE. Selon la pratique décisionnelle de la Commission, une telle différenciation doit être considérée comme sélective en l'absence de tout motif logique. La Cour a également statué clairement en ce sens. L'argument des autorités irlandaises selon lequel les vols à plus longue distance sont plus onéreux et permettent donc d'appliquer un taux plus élevé sans qu'il soit disproportionné par rapport au prix n'est pas valable, car le prix des billets pour des destinations nationales n'est pas nécessairement (pour l'essentiel) inférieur à celui des vols vers d'autres destinations de l'UE. Il semble dès lors qu'un taux d'imposition plus bas apporte un avantage sélectif aux entreprises au sein du système de référence. Étant donné que les autres critères prévus à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont également remplis, la mesure constitue une aide d'État.

En conclusion, pas plus l'exclusion du transport de fret ou des moyens de transport autres que le transport aérien que la non-application de la taxe sur le transport des passagers en transit et en correspondance ne constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. L'utilisation d'un taux fixe par opposition à un pourcentage du prix du billet ne constitue pas non plus une aide d'État. Toutefois, l'application d'un taux national plus bas entre le 30 mars 2009 et le 1<sup>er</sup> mars 2011 semble constituer une aide d'État soulevant des questions quant à la compatibilité avec le marché intérieur.

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, toute aide illégale peut faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

## TEXTE DE LA LETTRE

## «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.

**Notification préalable d'une concentration**  
**(Affaire COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV)**  
**Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée**  
**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**  
(2011/C 306/10)

1. Le 11 octobre 2011, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil <sup>(1)</sup>, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Alstom Holdings (France), appartenant au groupe français Alstom, ainsi que les entreprises Bouygues Immobilier SA («Bouygues Immobilier», France) et Exprim SAS («Exprim», France), deux filiales appartenant au groupe français Bouygues, acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement CE sur les concentrations, le contrôle en commun de l'entreprise Embix SAS («Embix», France) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Alstom Holdings: déteint des participations dans les sociétés du groupe Alstom qui sont actives dans la construction d'équipement et la fourniture de services relatifs au transport ainsi qu'à la production et la transmission d'énergie,
- Bouygues Immobilier: promotion immobilière et fourniture de logements, d'éco-quartiers, de parcs commerciaux et activités d'aménagement urbain,
- Exprim: fourniture de services de gestion d'infrastructures immobilières et de maintenance multi technique,
- Embix: fourniture aux grands parcs tertiaires et éco-quartiers de services de gestion intelligente de l'énergie.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement CE sur les concentrations. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement CE sur les concentrations <sup>(2)</sup>, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopie (+32 22964301), par courrier électronique à l'adresse COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffé des concentrations  
J-70  
1049 Bruxelles  
BELGIQUE

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement CE sur les concentrations»).

<sup>(2)</sup> JO C 56 du 5.3.2005, p. 32 (la «communication sur une procédure simplifiée»).

## AUTRES ACTES

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Publication d'une demande en application de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires**

(2011/C 306/11)

La présente publication confère un droit d'opposition conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil <sup>(1)</sup>. Les déclarations d'opposition doivent parvenir à la Commission dans un délai de six mois à compter de la présente publication.

DOCUMENT UNIQUE

**RÈGLEMENT (CE) N° 510/2006 DU CONSEIL****«VADEHAVSLAM»****N° CE: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009****IGP ( X ) AOP ( )****1. Dénomination:**

«Vadehavslam»

**2. État membre ou pays tiers:**

Danemark

**3. Description du produit agricole ou de la denrée alimentaire:****3.1. Type de produit:**

Classe 1.1. Viandes (et abats) frais

**3.2. Description du produit portant la dénomination visée au point 1:**

«Vadehavslam» (agneau du Vadehav ou mer des Wadden): ce sont des carcasses et des morceaux d'agneaux, nés et élevés dans l'aire géographique délimitée.

Les moutons sont issus de la race Texel ou de croisements de Texel avec d'autres races (autres races: parfois, lorsqu'une agnelle met bas pour la première fois, la race Texel peut être croisée avec des béliers à laine des races Suffolk ou Gotland) qui sont élevées traditionnellement dans des prés salés.

L'objectif de cet élevage a été d'obtenir peu à peu des ovins qui sont non seulement adaptés aux conditions naturelles dans lesquelles ils vivent, mais qui sont aussi capables de donner de gros agneaux bien charnus. Grâce à l'herbe qu'il broute dans les prés salés, ce type d'agneau se différencie des agneaux produits dans d'autres régions du pays.

Exigences de qualité de l'agneau:

Poids à l'abattage: 19-25 kg

Conformation: min 6

Couleur: 3-4

État d'engraissement: 1-2-3

(1) JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

La date d'abattage (âge de l'agneau à l'abattage) dépend du poids de l'animal qui doit être compris entre 19 et 25 kg. L'entreprise chargée de l'abattage doit en outre procéder, dans l'abattoir, à un contrôle visuel de la graisse de la viande. (On utilisait précédemment une notification pour l'agneau, similaire à celle qui est utilisée pour les bovins Danish Crown. Une telle notification pour l'agneau n'est plus utilisée, et c'est la raison pour laquelle l'entreprise en charge de l'abattage doit effectuer un contrôle visuel de la teneur en graisse de la viande, sur place, dans l'abattoir).

### 3.3. Matières premières:

—

### 3.4. Aliments pour animaux (uniquement pour les produits d'origine animale):

Pendant la période hivernale, le régime alimentaire doit être constitué de 50 % au moins d'aliments produits dans la région délimitée. Les agneaux sont alors nourris d'herbe, de maïs, d'ensilage et, pendant la dernière partie de l'hiver, d'affouragement et de foin complété par de l'orge.

Les animaux doivent brouter sur les prés salés et la plaine littorale de la zone géographique délimitée pendant au moins 4 mois et demi par an.

### 3.5. Étapes spécifiques de la production qui doivent avoir lieu dans l'aire géographique délimitée:

— Les agneaux doivent être nés et avoir été élevés dans l'aire géographique délimitée.

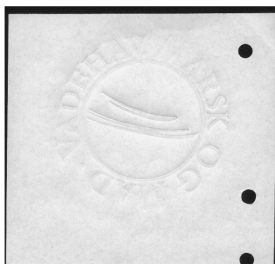
### 3.6. Règles spécifiques applicables au tranchage, râpage, conditionnement, etc.:

—

### 3.7. Règles spécifiques d'étiquetage:

Toutes les bêtes abattues sont estampillées avec le logo «Vadehav, Marsk og Mad».

Le logo est imprimé sur l'emballage du produit final et doit être marqué sur l'animal à des fins de traçabilité.



## 4. Délimitation concise de l'aire géographique:

L'aire géographique délimitée se situe dans la région de la mer des Wadden au sud-ouest du Danemark. Cette région se compose de trois îles: Rømø, Mandø et Fanø, et d'une partie continentale délimitée au sud par la frontière avec l'Allemagne, et au nord par la limite septentrionale du parc national baptisé «Vadehav». À l'est, la région est limitée par la route nationale A11.

## 5. Lien avec l'aire géographique:

### 5.1. Spécificité de l'aire géographique:

La ville de Ribe a été fondée aux environs de l'an 710 comme un centre de commerce; grâce à des fouilles archéologiques, il a été possible de déterminer quels étaient les produits vendus à l'époque sur ce marché. Les moutons et l'agneau figuraient dans cette liste de produits. Ils provenaient des villages voisins des prés salés. On peut donc dire qu'à l'âge du fer déjà les paysans de la région élevaient des moutons et des agneaux.

La production du «Vadehavslam» (l'agneau de la mer des Wadden) est issue de cette longue tradition d'élevage des ovins sur les prés salés. La région subissait, tous les ans, des tempêtes qui inondaient les terres agricoles. La mer se retirait en déposant des limons fertiles, créant ainsi des prairies riches et salées où les animaux broutaient en été et sur lesquelles le fourrage était récolté pour l'hiver.

Dans un article intitulé «Jordbundsundersøgelser i marsken» (recherches sur les sols des prés salés) publié en 1968 dans le journal «Tidsskrift for planteavl» (le magazine des productions végétales), Lorens Hansen étudie des échantillons de terre provenant des prés salés. Il écrit: «La terre des prés salés est naturellement très riche en potassium, ce qui est dû à sa haute teneur en argile et à son mode de formation». Il est rare que l'on mesure la teneur en sodium des terres arables puisqu'elle est généralement très faible et sans importance pour la structure du sol. Dans les prés salés, pourtant, on trouve souvent une très forte teneur en sodium qui provient du sel marin déposé.

Les herbes résistantes des prés salés sont riches et peu adaptées à une culture traditionnelle, mais presque idéale pour le pâturage. Cette végétation halophile est riche sur le plan nutritionnel et, en même temps, résistante à des conditions climatiques variables. C'est, de fait, l'influence salée et rude de la mer des Wadden qui fait de cette région un endroit unique pour le pâturage. Sur le littoral poussent notamment les herbes suivantes:

- l'herbe fine, le petit trèfle blanc spontané, le lotier corniculé, le rhinanthé, la renoncule et l'armérie, qui se plaisent vers l'intérieur le long des digues;
- dans les zones plus basses poussent la limoine, le troglôchin maritime et des herbes dures;
- dans la partie extrême et plus basse du littoral poussent la salicorne et les salsolacées.

#### 5.2. Spécificité du produit:

Les agneaux sont élevés de manière à être capables de vivre dans les conditions naturelles rudes des prés salés et du littoral. L'élevage du «Vadehavslam» a réussi à produire des agneaux grands et charnus avec une viande pauvre en graisse et d'une saveur salée particulière.

#### 5.3. Lien causal entre l'aire géographique et une qualité spécifique, la réputation ou une autre caractéristique du produit:

La rudesse de la nature et des conditions pédologiques particulières exigent beaucoup d'efforts de la part des éleveurs de moutons dans la région de la mer des Wadden («Vadehav»). Ils exploitent leurs connaissances et leur savoir-faire pour produire des agneaux robustes et résistants dans l'environnement qu'offre le littoral de cette mer.

Ces agneaux sont des animaux grands et charnus dont la viande a une saveur salée spéciale due aux conditions particulières de l'élevage dans cette région. Lorsque l'eau de mer inonde les prés, elle dépose du sel et des minéraux sur les terres. Les agneaux paissent sur les prés salés où la teneur élevée de l'herbe en potassium et en sodium influe sur le goût de la viande et apporte au «Vadehavslam» sa qualité particulière et sa saveur salée spécifique.

Le «Vadehavslam» est depuis des années un produit bien connu au Danemark.

Dans les descriptions touristiques de la région de la mer des Wadden et du parc national du Vadehav, la production de l'agneau est citée comme une particularité importante de la région.

#### Référence à la publication du cahier des charges:

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

---



## Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

## Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.**

**Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>**

