

Journal officiel

de l'Union européenne

C 278



Édition
de langue française

Communications et informations

53^e année
15 octobre 2010

Numéro d'information

Sommaire

Page

I Résolutions, recommandations et avis

AVIS

Banque centrale européenne

2010/C 278/01

Avis de la Banque centrale européenne du 5 octobre 2010 sur deux propositions de règlement sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro (CON/2010/72)

1

II Communications

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

Commission européenne

2010/C 278/02

Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

FR

Prix:
3 EUR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(suite au verso)

IV Informations

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

Commission européenne

2010/C 278/03	Taux de change de l'euro	6
2010/C 278/04	Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes émis lors de sa réunion du 15 avril 2010 sur un projet de décision relatif à l'affaire COMP/39.317 — E.ON Gas — Rapporteur: Pologne	7
2010/C 278/05	Rapport final du conseiller-auditeur dans l'affaire COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Résumé de la décision de la Commission du 4 mai 2010 relative à une procédure d'application de l'article 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 54 de l'accord EEE (Affaire COMP/39.317 — E.ON Gas) [notifiée sous le numéro C(2010) 2863 final] ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes rendu lors de sa réunion du 9 juillet 2010 portant sur un projet de décision dans l'affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Rapporteur: Autriche	11
2010/C 278/08	Rapport final du conseiller-auditeur dans l'affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Résumé de la décision de la Commission du 14 juillet 2010 relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE [Affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)] [notifiée sous le numéro C(2010) 4738] ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Nomination du conseiller-auditeur	16

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

2010/C 278/11	Communication de la Commission conformément à l'article 17, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté — Appel d'offres portant sur l'exploitation de services aériens réguliers conformément aux obligations de service public ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE

AVIS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE

du 5 octobre 2010

sur deux propositions de règlement sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro**(CON/2010/72)**

(2010/C 278/01)

Introduction et fondement juridique

Le 6 septembre 2010, la Banque centrale européenne (BCE) a reçu une demande de consultation de la part du Parlement européen portant sur une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro ⁽¹⁾ (ci-après le «règlement proposé»). Le 20 septembre 2010, la BCE a également reçu une demande de consultation de la part du Conseil de l'Union européenne portant sur le règlement proposé. Le 27 septembre 2010, la BCE a reçu une demande de consultation de la part du Conseil de l'Union européenne sur une proposition de règlement du Conseil portant extension du champ d'application du règlement (UE) n° xx/yy du Parlement européen et du Conseil sur le transport transfrontalier professionnel d'euros en espèces par la route entre États membres dans la zone euro ⁽²⁾ (ci-après le «règlement proposé portant extension») (ci-après conjointement dénommés les «règlements proposés»).

La BCE a compétence pour émettre un avis en vertu de l'article 127, paragraphe 4, et de l'article 282, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, étant donné que les règlements proposés contiennent des dispositions portant sur le transport transfrontalier de billets en euros et que le conseil des gouverneurs de la BCE est seul habilité à autoriser l'émission de billets de banque en euros. Conformément à l'article 17.5, première phrase, du règlement intérieur de la Banque centrale européenne, le présent avis a été adopté par le conseil des gouverneurs.

Observations générales

Les règlements proposés maximiseront les avantages de l'accès à distance aux services fiduciaires des banques centrales nationales en permettant aux billets et aux pièces en euros de pouvoir circuler et d'être transportés aussi librement que possible entre les États membres qui ont adopté cette monnaie. Ce point revêt une grande importance étant donné que les billets et les pièces en euros sont les seuls à avoir cours légal dans la zone euro ⁽³⁾.

La notion de cours légal revêt également une importance particulière s'agissant de l'utilisation de «systèmes intelligents de neutralisation des billets», tels que définis par le règlement proposé. En tant qu'autorité seule habilitée à autoriser l'émission de billets de banque en euros ayant cours légal, la BCE observe que les billets en euros «neutralisés» continuent d'avoir cours légal et que ceci a d'ores et déjà été accepté par la Commission ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 final.

⁽²⁾ COM(2010) 376 final.

⁽³⁾ Voir la troisième phrase de l'article 128, paragraphe 1, du traité.

⁽⁴⁾ Recommandation de la Commission du 22 mars 2010 concernant l'étendue et les effets du cours légal des billets de banque et pièces en euros (JO L 83 du 30.3.2010, p. 70).

Quant au règlement proposé portant extension, en ce qui concerne les États membres n'appartenant pas à la zone euro, la BCE soutient la continuation de la pratique établie antérieurement à l'entrée en vigueur du traité ⁽¹⁾. Plus précisément, il convient que toutes les dispositions du règlement proposé soient étendues à ces États membres. Les États membres n'appartenant pas à la zone euro ne peuvent pas être des «États membres d'origine» ou des «États membres d'accueil» au sens du règlement proposé. En outre, ils devraient pouvoir devenir des «États membres traversés»; si tel n'était pas le cas, les États membres de la zone euro auxquels il n'est possible d'accéder que par des routes qui traversent des États membres n'appartenant pas à la zone euro feraient l'objet de discrimination.

L'annexe ci-jointe contient des suggestions de rédaction spécifiques, accompagnées d'une explication, lorsque la BCE recommande de modifier les règlements proposés.

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 5 octobre 2010.

Le président de la BCE

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Voir l'avis CON/2006/35 de la BCE du 5 juillet 2006 sollicité par le Conseil de l'Union européenne sur deux propositions de décision du Conseil relatives au programme d'action en matière d'échanges, d'assistance et de formation, pour la protection de l'euro contre le faux monnayage (programme «Pericles»), (JO C 163 du 14.7.2006, p. 7).

ANNEXE

Suggestions de rédaction

Texte proposé par la Commission	Modifications suggérées par la BCE ⁽¹⁾
Modification 1	
Article 1 ^{er} , point f), du règlement proposé	
«f) Par “État membre traversé”, on entend un État membre participant autre que l'État membre d'origine de l'entreprise, que le véhicule de transport de fonds doit traverser pour se rendre dans le ou les États membres d'accueil ou revenir vers l'État membre d'origine.»	«f) Par “État membre traversé”, on entend un État membre participant autre que l'État membre d'origine de l'entreprise, que le véhicule de transport de fonds doit traverser pour se rendre dans le ou les États membres d'accueil ou revenir vers l'État membre d'origine.»
<i>Explication</i>	
S'il apparaît évident que l'État membre d'origine et l'État membre d'accueil doivent être des États membres participants, il est possible que le véhicule de transport de fonds doive également traverser le territoire d'un État membre non participant afin de se rendre dans l'État membre d'accueil. La Commission ne saurait avoir l'intention d'exclure les États membres participants entourés par des États membres non participants du champ d'application du règlement proposé. La législation de l'État membre traversé doit toujours être respectée, ainsi qu'il est prévu à l'article 6, paragraphe 1, du règlement proposé.	
Modification 2	
Article 2, paragraphes 1 et 2, du règlement proposé	
«1. Les opérations de transport de billets et de pièces en euros réalisées pour le compte de et entre banques centrales, imprimeries de billets de banque et/ou Monnaies d'États membres participants et sous escorte militaire ou policière sont exclues du champ d'application du présent règlement. 2. Les opérations de transport exclusif de pièces en euros réalisées pour le compte de et entre banques centrales ou Monnaies d'États membres participants et sous escorte militaire ou policière, ou sous escorte de personnel de sociétés privées de sécurité à bord de véhicules distincts, sont exclues du champ d'application du présent règlement.»	«1. Les opérations de transport de billets et de pièces en euros qui sont: a) réalisées pour le compte de et entre banques centrales, BCN, ou entre imprimeries de billets de banque et/ou Monnaies d'États membres participants et les BCN concernées; et b) sous escorte militaire ou policière, sont exclues du champ d'application du présent règlement. 2. Les opérations de transport exclusif de pièces en euros qui sont: a) réalisées pour le compte de et entre banques centrales BCN, ou entre Monnaies d'États membres participants et les BCN concernées; et b) sous escorte militaire ou policière, ou sous escorte de personnel de sociétés privées de sécurité à bord de véhicules distincts, sont exclues du champ d'application du présent règlement.»
<i>Explication</i>	
Le terme «BCN» est défini au premier considérant du règlement proposé, mais il n'a pas été employé ici. En outre, les opérations de transport de billets ou de pièces en euros entre une BCN et une imprimerie/Monnaie sont toujours réalisées pour le compte de la BCN qui a commandé les billets ou pièces concernés.	
Modification 3	
Article 1 ^{er} du règlement proposé portant extension	
«Le règlement (UE) xx/yy s'applique au territoire d'un État membre qui n'a pas encore adopté l'euro à partir de la date de la décision du Conseil en vertu de l'article 140, paragraphe 2, du traité visant à mettre fin à la dérogation dont cet État fait l'objet en ce qui concerne sa participation à l'euro.»	«L'application du Le règlement (UE) xx/yy du Conseil s'étend s'applique aux territoire d'un États membres dont la monnaie n'est qui n'a pas encore adopté l'euro. Afin d'éviter toute incertitude, à partir de la date de la décision du Conseil en vertu de l'article 140, paragraphe 2, du traité visant à mettre fin à la dérogation dont est un État membre fait l'objet en ce qui concerne sa participation à l'euro, l'État membre concerné peut également être un “État membre d'accueil” tel que défini dans le règlement (UE) xx/yy du Conseil.»

Texte proposé par la Commission	Modifications suggérées par la BCE ⁽¹⁾
<i>Explication</i>	
<i>S'il apparaît évident que l'État membre d'origine et l'État membre d'accueil doivent être des États membres participants, il est possible, pour des raisons géographiques, que le véhicule de transport de fonds doive également traverser des États membres non participants afin de se rendre dans un État membre d'accueil. La Commission ne saurait avoir l'intention d'exclure les États membres participants entourés par des États membres non participants du champ d'application du règlement proposé.</i>	
<i>Lors de la période comprise entre l'abrogation de la dérogation d'un État membre et l'introduction de l'euro dans cet État membre, il convient que l'État membre adhérent soit autorisé à devenir un «État membre d'accueil».</i>	
⁽¹⁾ Les caractères gras dans le corps du texte indiquent les nouveaux passages suggérés par la BCE. Les caractères barrés dans le corps du texte indiquent les passages que la BCE suggère de supprimer.	

II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/C 278/02)

Le 28 septembre 2010, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b) du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site internet de la DG concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
 - sur le site internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>), qui offre un accès en ligne au droit communautaire, sous le numéro de document 32010M5951.
-

IV

(Informations)

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

COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

14 octobre 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Monnaie			Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,4101	AUD	dollar australien	1,4145
JPY	yen japonais	114,43	CAD	dollar canadien	1,4088
DKK	couronne danoise	7,4571	HKD	dollar de Hong Kong	10,9419
GBP	livre sterling	0,87920	NZD	dollar néo-zélandais	1,8538
SEK	couronne suédoise	9,2340	SGD	dollar de Singapour	1,8248
CHF	franc suisse	1,3386	KRW	won sud-coréen	1 564,26
ISK	couronne islandaise		ZAR	rand sud-africain	9,5642
NOK	couronne norvégienne	8,0695	CNY	yuan ren-min-bi chinois	9,3783
BGN	lev bulgare	1,9558	HRK	kuna croate	7,3275
CZK	couronne tchèque	24,440	IDR	rupiah indonésien	12 574,79
EEK	couronne estonienne	15,6466	MYR	ringgit malais	4,3473
HUF	forint hongrois	273,63	PHP	peso philippin	60,944
LTL	litas lituanien	3,4528	RUB	rouble russe	42,3188
LVL	lats letton	0,7095	THB	baht thaïlandais	42,014
PLN	zloty polonais	3,9077	BRL	real brésilien	2,3213
RON	leu roumain	4,2799	MXN	peso mexicain	17,4022
TRY	lire turque	1,9762	INR	roupie indienne	62,2140

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

**Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes émis lors de sa réunion
du 15 avril 2010 sur un projet de décision relatif à l'affaire COMP/39.317 — E.ON Gas**

Rapporteur: Pologne

(2010/C 278/04)

1. Le comité consultatif partage les préoccupations exprimées par la Commission dans son projet de décision, tel qu'il a été communiqué au comité consultatif le 26 mars 2010 en vertu de l'article 102 du traité et de l'article 54 de l'accord EEE.
 2. Le comité consultatif convient avec la Commission que la procédure peut être conclue au moyen d'une décision prise en application de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003.
 3. Le comité consultatif marque son accord avec la Commission sur le fait que les engagements offerts par E.ON AG sont appropriés, nécessaires et proportionnés.
 4. Le comité consultatif convient avec la Commission qu'à la lumière des engagements offerts par E.ON AG, il n'y a plus lieu pour elle d'agir, sans préjudice des dispositions de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003.
 5. Le comité consultatif recommande la publication de son avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.
-

Rapport final du conseiller-auditeur⁽¹⁾ dans l'affaire COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Le projet de décision présenté à la Commission porte sur un abus présumé de position dominante, au sens de l'article 102 du TFUE, de l'entreprise énergétique allemande E.ON AG et de ses filiales E.ON Ruhrgas AG et E.ON Gastransport GmbH (ci-après dénommées conjointement «E.ON»). Il exprime la crainte qu'E.ON ait pu refuser des réservations à long terme sur son réseau de transport de gaz. L'entreprise s'est réservée une grande partie des capacités d'entrée fermes disponibles sur son réseau de transport. Ce type de pratique peut avoir pour effet de verrouiller l'accès des concurrents désireux de transporter et de vendre du gaz à des clients raccordés au réseau d'E.ON et, partant, de restreindre la concurrence sur les marchés en aval de l'approvisionnement en gaz.

Le 22 décembre 2009, la Commission a ouvert une procédure en vue d'adopter une décision en vertu du chapitre III du règlement (CE) n° 1/2003⁽²⁾ et adopté une évaluation préliminaire au sens de l'article 9, paragraphe 1. Les discussions qui ont suivi avec les services de la Commission ont amené E.ON à présenter des engagements en janvier 2010. En vertu de ces engagements, l'entreprise garantit principalement une libération immédiate substantielle de capacités d'entrée de gaz à haut pouvoir calorifique («gaz de type H») et de gaz à faible pouvoir calorifique («gaz de type B»), ainsi qu'une réduction à long terme de ses réservations de capacités pour les deux réseaux de gaz d'ici au 1^{er} octobre 2015. Dans ce contexte, E.ON a accepté de mettre sur le marché les capacités libérées, d'abord au cours des deux premières années, et ensuite pour la durée restante de l'engagement. En outre, E.ON s'est engagée à libérer une quantité proportionnelle de capacités de sortie contiguës aux points d'entrée où de telles capacités sont insuffisantes et où l'entreprise dispose par ailleurs d'importantes réservations de capacités de sortie.

Le 22 janvier 2010, la Commission a publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 27, paragraphe 4, une communication résumant l'affaire et les engagements et invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de sa publication. Au total, la Commission a reçu 20 réponses de parties intéressées, notamment de concurrents, d'associations de fournisseurs de gaz, de clients et d'autorités nationales de régulation.

La Commission a informé E.ON du résultat de la consultation des acteurs du marché. L'entreprise a réagi aux craintes exprimées et a présenté une nouvelle proposition d'engagements le 24 mars 2010.

La Commission est maintenant parvenue à la conclusion que, compte tenu de ces derniers engagements et sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, il convient de clore la procédure engagée.

E.ON a présenté à la Commission une déclaration attestant qu'elle a bénéficié d'un accès suffisant aux informations qu'elle jugeait nécessaires pour offrir des engagements de nature à répondre aux préoccupations exprimées par cette dernière.

Le conseiller-auditeur n'a été saisi d'aucune question ou demande supplémentaire de la part d'E.ON ou de tiers dans le cadre de la présente affaire.

Compte tenu de ce qui précède, je considère que le droit des parties d'être entendues a été respecté dans la présente affaire.

Bruxelles, le 16 avril 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Conformément aux articles 15 et 16 de la décision 2001/462/CE, CECA de la Commission du 23 mai 2001 relative au mandat des conseillers-auditeurs dans certaines procédures de concurrence — JO L 162 du 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ Tous les articles visés ci-après renvoient au règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil.

Résumé de la décision de la Commission**du 4 mai 2010****relative à une procédure d'application de l'article 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 54 de l'accord EEE****(Affaire COMP/39.317 — E.ON Gas)***[notifiée sous le numéro C(2010) 2863 final]***(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)****(2010/C 278/06)**

Le 4 mai 2010, la Commission a adopté une décision relative à une procédure d'application de l'article 102 du traité TFUE. Conformément aux dispositions de l'article 30 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽¹⁾, la Commission publie ci-après le nom des parties et l'essentiel de la décision, y compris les sanctions infligées, en tenant compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués. Une version non confidentielle de la décision est disponible sur le site internet de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante:

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

- (1) La décision jointe en annexe concerne E.ON AG, en Allemagne, ses filiales E.ON Ruhrgas AG et E.ON Gastransport GmbH, ainsi que les filiales contrôlées par celles-ci (conjointement «E.ON»). L'adoption de la décision rendra contraignants les engagements offerts par E.ON pour remédier aux problèmes de concurrence révélés par l'enquête de la Commission sur les marchés allemands du gaz.
- (2) La Commission craignait qu'en verrouillant l'accès aux capacités d'entrée sur son réseau de transport de gaz, E.ON ait pu abuser de sa position dominante, dans le secteur du transport de gaz, sur son réseau de gaz de type B et sur le marché du gaz de type H de NetConnect Germany au sens de l'article 102 du TFUE.
- (3) E.ON aurait pu y parvenir au moyen de réservations à long terme sur son réseau de transport de gaz qui auraient verrouillé l'accès des concurrents à ce réseau. Elle a réservé une part importante des capacités d'entrée fermes librement attribuables qui sont disponibles sur son réseau de transport de gaz, ce qui, selon l'évaluation préliminaire, aurait pu avoir pour effet d'empêcher les concurrents de transporter du gaz sur le réseau d'E.ON destiné aux clients raccordés à ce réseau. Ce faisant, E.ON aurait pu restreindre la concurrence sur les marchés en aval de la fourniture de gaz.
- (4) E.ON a offert à la Commission des engagements de nature à remédier aux problèmes de concurrence relevés par cette dernière. Au cours d'une première phase, E.ON a proposé de libérer, d'ici octobre 2010, des capacités d'entrée fermes librement attribuables sur son réseau de transport de gaz représentant un volume de 17,8 GWh/h. Au cours d'une seconde phase, E.ON poursuivra la réduction de sa part globale dans les réservations de capacités d'entrée fermes librement attribuables, en la ramenant, d'ici octobre 2015, à 50 % sur le marché du gaz de type H (NetConnect Germany) et à 64 % sur le réseau du gaz de type B. E.ON peut atteindre ces seuils en restituant des capacités au gestionnaire du réseau de transport, en prenant des mesures visant à accroître les capacités sur le réseau ou en établissant des coopérations sur le marché en cause qui augmentent le volume total des capacités disponibles sur le réseau d'E.ON. L'entreprise s'engage à ne pas dépasser ces seuils avant 2025.
- (5) Les engagements finaux sont suffisants pour dissiper les préoccupations exprimées initialement par la Commission, sans être pour autant disproportionnés. Ils constituent une solution *appropriée* aux problèmes de concurrence relevés par la Commission dans son évaluation préliminaire. La réduction de la part de capacités d'entrée fermes librement attribuables d'E.ON et la durée de ces engagements permettront à des concurrents et à de nouveaux fournisseurs d'entrer rapidement et de manière permanente sur les marchés en aval de la fourniture de gaz. Les engagements finaux offerts par E.ON sont aussi *nécessaires*, car il n'existe aucune autre mesure qui pourrait lever les préoccupations exprimées par la Commission aussi efficacement que la libération de capacités proposée. De fait, seule cette mesure est capable de remédier au verrouillage de l'accès aux infrastructures de transport nécessaires. Compte tenu de la part élevée de capacités d'entrée d'E.ON sur les marchés en cause et de la longue durée des réservations, la portée des engagements finaux est également nécessaire. Vu, notamment, le grand nombre de clients raccordés au réseau de transport de gaz d'E.ON et le préjudice important susceptible d'être causé à ces clients, il convient de considérer les engagements finaux comme adéquats et *proportionnés*.
- (6) À la lumière des engagements offerts, il n'y a plus lieu que la Commission agisse et, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003, la procédure engagée en l'espèce doit donc être clôturée.

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

- (7) Le 15 avril 2010, le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes a été consulté et a rendu un avis favorable. Le 16 avril 2010, le conseiller-auditeur a rendu son rapport final.
-

Avis du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes rendu lors de sa réunion du 9 juillet 2010 portant sur un projet de décision dans l'affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Rapporteur: Autriche

(2010/C 278/07)

1. Le comité consultatif partage les préoccupations formulées par la Commission dans son projet de décision au titre de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE, communiqué au comité consultatif le 25 juin 2010.
 2. Le comité consultatif considère, comme la Commission, que la procédure peut être close au moyen d'une décision prise au titre de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1/2003.
 3. Le comité consultatif considère, comme la Commission, que les engagements offerts par British Airways, American Airlines et Iberia sont appropriés, nécessaires et proportionnés.
 4. Le comité consultatif s'accorde avec la Commission pour considérer que, vu les engagements présentés par British Airways, American Airlines et Iberia, il n'y a plus lieu pour la Commission d'agir, sans préjudice des dispositions de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1/2003.
 5. Le comité consultatif demande à la Commission de prendre en compte tous les autres points soulevés pendant la discussion.
 6. Le comité consultatif recommande la publication de son avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.
-

Rapport final du conseiller-auditeur ⁽¹⁾ dans l'affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Contexte

L'affaire concerne British Airways Plc. («BA»), American Airlines Inc. («AA») et Iberia Líneas Aéreas de España SA («IB»), (ci-après conjointement dénommées «les parties»).

En juin 2008, les parties ont annoncé leur intention de constituer une entreprise commune de partage des recettes couvrant l'ensemble de leurs services de transport aérien de passagers sur des liaisons transatlantiques. L'accord prévoit une vaste coopération entre les parties sur ces liaisons, et notamment une coordination de la tarification, des capacités et des horaires, ainsi que le partage des recettes. En ce qui concerne la coopération annoncée, la Commission a ouvert une enquête d'office le 25 juillet 2008. Virgin Atlantic a introduit officiellement une plainte dans le cadre de la présente affaire le 30 janvier 2009.

Le projet de décision présenté à la Commission a trait aux problèmes de concurrence soulevés par l'accord conclu entre BA, AA et IB, conformément à l'article 101 du TFUE.

2. Procédure écrite

La Commission a ouvert une procédure formelle et, sur la base de son enquête, a ensuite adopté une communication des griefs le 29 septembre 2009. Les parties ont pu accéder au dossier et une salle des données a été mise en place afin de leur permettre de consulter toutes les données économétriques utilisées dans la communication des griefs.

Toutes les parties ont demandé une prolongation du délai imparti pour soumettre leurs réponses à la communication des griefs. J'ai accédé à ces demandes et toutes les parties ont soumis leurs réponses en temps voulu le 9 décembre 2009.

Pendant toute la durée de la procédure, j'ai admis quatre tiers intéressés, auxquels une version non-confidentielle de la communication des griefs a été fournie et qui ont été invités par la Commission à faire part de leurs observations.

En l'absence d'une demande, aucune audition n'a été organisée.

Dans leurs réponses, les parties ont contesté le fait que l'accord soulevait des problèmes de concurrence mais elles ont ensuite entamé des discussions avec les services de la Commission concernant d'éventuels engagements en vue de remédier aux problèmes relevés dans la communication des griefs.

La Commission a lancé une consultation informelle des acteurs du marché en ce qui concerne les premiers engagements proposés par les parties le 25 janvier 2010 en envoyant des demandes de renseignements à onze tiers, en l'occurrence dix autres transporteurs aériens et au coordinateur des créneaux de l'aéroport de Londres Heathrow. Les engagements proposés concernaient les six liaisons qui posent encore problème: Londres-Dallas, Londres-Boston, Londres-Miami, Londres-Chicago, Londres-New York et Madrid-Miami. Ces engagements comprennent des mesures correctives portant sur les créneaux, sous la forme de locations sur quatre de ces liaisons, ainsi que des accords spéciaux relatifs aux quotes-parts (accords «d'approvisionnement»), des accords d'interligne («combinabilité tarifaire») et des programmes de fidélisation sur toutes les liaisons. La durée prévue des engagements proposés est de dix ans.

Tous les acteurs du marché destinataires de la consultation informelle ont soumis une réponse, dont la version non-confidentielle a été communiquée aux parties. Le 26 février 2010, BA, AA et IB ont proposé des engagements révisés qui tenaient compte des réponses reçues.

Le 10 mars 2010, la Commission a publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 27, paragraphe 4 ⁽²⁾, une communication résumant l'affaire et les engagements révisés et invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de sa publication. Cinq réponses ont été reçues au total, provenant principalement d'autres transporteurs aériens et d'associations de tourisme.

⁽¹⁾ Conformément aux articles 15 et 16 de la décision 2001/462/CE, CECA de la Commission du 23 mai 2001 relative au mandat des conseillers-auditeurs dans certaines procédures de concurrence — JO L 162 du 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ Tous les articles visés ci-après renvoient au règlement (CE) n° 1/2003.

La Commission a informé les parties des résultats de la consultation des acteurs du marché auxquels elles ont réagi en soumettant de nouveaux engagements.

Conformément à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 773/2004, le 18 mai 2010, la Commission a informé Virgin Atlantic qu'elle était arrivée à la conclusion préliminaire que si les engagements proposés par les parties devaient être rendus obligatoires pour ces dernières conformément à l'article 9, du règlement (CE) n° 1/2003, la poursuite de l'enquête concernant l'infraction présumée ne présenterait pas un intérêt suffisant pour l'UE. Le 15 juin 2010, Virgin Atlantic a fait part d'autres observations.

Le 25 juin 2010, les parties ont à nouveau modifié les engagements proposés précédemment et ont soumis la nouvelle version à la Commission.

La Commission est maintenant parvenue à la conclusion que, compte tenu des engagements finaux et sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, il convient de clore la procédure engagée.

Les parties ont présenté à la Commission une déclaration attestant qu'elles ont bénéficié d'un accès suffisant aux informations qu'elles jugeaient nécessaires pour offrir des engagements de nature à répondre aux préoccupations exprimées par cette dernière.

Le conseiller-auditeur n'a été saisi d'aucune question ou demande supplémentaire de la part des parties ou de tiers dans le cadre de la présente affaire.

Compte tenu de ce qui précède, et du fait qu'une décision quant au rejet éventuel de la plainte n'a pas encore été prise, je considère que le droit des parties d'être entendues a été respecté dans la présente affaire.

Bruxelles, le 12 juillet 2010.

Michael ALBERS

Résumé de la décision de la Commission**du 14 juillet 2010****relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et de l'article 53 de l'accord EEE****[Affaire COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)]**

[notifiée sous le numéro C(2010) 4738]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/C 278/09)

Le 14 juillet 2010, la Commission a adopté une décision relative à une procédure d'application de l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE»). Conformément aux dispositions de l'article 30 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil ⁽¹⁾, la Commission publie ci-après les noms des parties et l'essentiel de la décision, en tenant compte de l'intérêt légitime des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

(1) L'affaire concerne les accords conclus entre British Airways Plc. (ci-après «BA»), American Airlines Inc. (ci-après «AA») et Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (ci-après «IB») en vue de créer une entreprise commune de partage de recettes couvrant l'ensemble de leurs services de transport aérien de passagers sur les liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord (ci-après «les liaisons transatlantiques»). Ces accords prévoient une vaste coopération entre les parties sur les liaisons transatlantiques en ce qui concerne la tarification, les capacités et les horaires, ainsi que le partage des recettes.

1. Problèmes de concurrence recensés à titre préliminaire

(2) Le 8 avril 2009, la Commission a ouvert une procédure contre BA, AA et IB en vertu de l'article 2 du règlement n° 773/2004 ⁽²⁾ en vue d'arrêter une décision conformément au chapitre III du règlement n° 1/2003.

(3) Dans une communication des griefs du 29 septembre 2009, prévue à l'article 27 du règlement (CE) n° 1/2003 et à l'article 10 du règlement (CE) n° 773/2004, la Commission a considéré à titre préliminaire que les accords conclus entre les parties restreindraient la concurrence sur certaines liaisons transatlantiques. Après avoir pris en compte les réponses des parties à la communication des griefs ainsi que d'autres éléments, elle a confirmé les problèmes de concurrence soulevés à titre préliminaire pour six liaisons transatlantiques: Londres-Dallas (marché haut de gamme ⁽³⁾ et marché de base ⁽⁴⁾), Londres-Boston (marché haut de gamme et marché de base), Londres-Miami (marché haut de gamme et marché de base), Londres-Chicago (marché haut de gamme), Londres-New York (marché haut de gamme) et Madrid-Miami (marché haut de gamme).

(4) La Commission a considéré à titre préliminaire qu'une restriction de la concurrence entre les parties sur les liaisons précitées produirait ou serait susceptible de produire des effets anticoncurrentiels. Sur ces liaisons, les parties occupaient une position de force et il existait d'importantes barrières à l'entrée ou à l'expansion, notamment l'absence de créneaux aux heures de pointe aux aéroports de Londres Heathrow et de Londres Gatwick et aux aéroports Newark et JFK de New York, l'avantage conféré aux parties en matière de fréquences, l'accès limité au trafic de transit et la position de force des parties en ce qui concerne les programmes de fidélisation, les contrats conclus avec des entreprises et les activités commerciales. Les accords élimineraient la concurrence entre BA, AA et IB et les concurrents ne seraient pas en mesure d'exercer une telle concurrence sur les liaisons concernées.

(5) En outre, la Commission a conclu à titre préliminaire qu'une restriction de la concurrence entre les parties et des tiers était également susceptible de produire des effets anticoncurrentiels. Dès lors, sur les liaisons Londres-Chicago et Londres-Miami, les accords produiraient ou seraient susceptibles de produire des effets anticoncurrentiels accrus dans la mesure où les parties limiteraient l'accès de leurs concurrents au trafic de transit, qui est essentiel aux activités menées sur ces liaisons transatlantiques.

2. Décision concernant les engagements

(6) BA, AA et IB ont offert des engagements visant à résoudre les problèmes de concurrence recensés par la Commission à titre préliminaire.

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L 123 du 27.4.2004, p. 18.

⁽³⁾ Englobant les services de transport aérien associés à toutes les classes de cabine et de prix, à l'exception de ceux associés à la classe économique avec restrictions (c'est-à-dire au moins les services relevant de la première classe et de la classe affaires).

⁽⁴⁾ Englobant les services de transport aérien associés à la classe économique avec restrictions.

(7) Le 10 mars 2010 a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1/2003, une communication résumant les préoccupations de la Commission et les engagements proposés, et invitant les tiers intéressés à présenter leurs observations sur ces engagements. Le 15 avril 2010, la

Commission a informé les parties des observations formulées par les tiers. Le 12 mai 2010 et, à titre définitif, le 25 juin 2010, les parties ont soumis des engagements modifiés à la lumière de ces observations.

- (8) Par décision du 14 juillet 2010 adoptée en vertu de l'article 9 du règlement (CE) n° 1/2003, la Commission a rendu ces engagements contraignants pour BA, AA et IB. Les principaux engagements peuvent se résumer comme suit.
- (9) Premièrement, les parties ont proposé de mettre à disposition des créneaux à l'aéroport de Londres Heathrow ou de Londres Gatwick — au choix du concurrent — pour permettre aux concurrents d'exploiter jusqu'à 21 fréquences supplémentaires de services directs par semaine sur la liaison Londres-New York, 14 sur la liaison Londres-Boston, 7 sur la liaison Londres-Dallas et 7 sur la liaison Londres-Miami. Sur la liaison Londres-New York, elles ont également proposé de fournir aux concurrents des autorisations d'exploitation à l'aéroport JFK de New York.
- (10) Deuxièmement, les parties ont proposé de conclure des accords de combinabilité tarifaire avec des concurrents sur les liaisons concernées. Ces accords prévoient la possibilité pour les transporteurs intéressés et les voyageurs de proposer un voyage aller-retour comprenant un vol transatlantique sans escale assuré par le transporteur intéressé dans une direction et un vol sans escale assuré par les parties dans l'autre direction.
- (11) Troisièmement, les parties ont proposé de conclure des accords spéciaux relatifs aux quotes-parts avec des concurrents sur les liaisons concernées. Ces accords permettent aux compagnies intéressées d'obtenir auprès des parties des conditions favorables pour le transport de passagers en transit sur des vols des parties couvrant des liaisons court-courriers en Europe et en Amérique du Nord (et un certain nombre d'autres pays) et d'alimenter ainsi leurs propres services transatlantiques sur les liaisons concernées.
- (12) Quatrièmement, les parties ont proposé d'ouvrir leurs programmes de fidélisation sur les liaisons concernées à tout concurrent qui établit ou étend un service sur l'une de ces liaisons et ne dispose pas lui-même d'un programme comparable.
- (13) Cinquièmement, les parties ont proposé de tenir la Commission régulièrement informée de la coopération menée par les parties.
- (14) La décision conclut qu'en égard aux engagements rendus obligatoires pour BA, AA et IB, il n'y a plus lieu que la Commission agisse. Elle est contraignante pour une période de dix ans à compter de la date de son adoption.
- (15) Le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes a émis un avis favorable le 9 juillet 2010. Le 12 juillet 2010, le conseiller-auditeur a rendu son rapport final.
-

Nomination du conseiller-auditeur

(2010/C 278/10)

Le 8 septembre 2010, la Commission a nommé M. Wouter WILS au poste de conseiller-auditeur, conformément à l'article 1^{er} de la décision de la Commission du 23 mai 2001 relative au mandat des conseillers-auditeurs dans certaines procédures de concurrence (JO L 162 du 19.6.2001, p. 21).

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

Communication de la Commission conformément à l'article 17, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté

Appel d'offres portant sur l'exploitation de services aériens réguliers conformément aux obligations de service public

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

(2010/C 278/11)

État membre	France
Liaison concernée	Aurillac-Paris (Orly)
Période de validité du contrat	1 ^{er} juin 2011-31 mai 2015
Date limite de remise des candidatures et des offres	— pour les candidatures (1 ^{ère} étape): 29 novembre 2010, (17h30, heure locale) — pour les offres (2 ^{ème} étape) 10 janvier 2011, (17h30, heure locale)
Adresse à laquelle le texte de l'appel d'offres et l'ensemble des informations et/ou documents pertinents se rapportant à l'appel d'offres et à l'obligation de service public peuvent être obtenus	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tél. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 Courriel: servicetransports@cg15.fr

V

(Avis)

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

COMMISSION EUROPÉENNE

APPEL À PROPOSITIONS — EACEA/32/10

Tempus IV — Réforme de l'enseignement supérieur grâce à la coopération universitaire internationale

(2010/C 278/12)

1. Objectifs et description

La quatrième phase du programme Tempus couvre la période 2007 à 2013.

L'objectif général du programme est de contribuer à faciliter la coopération dans le domaine de l'enseignement supérieur entre les Etats membres de l'Union européenne (UE) et les pays partenaires de son voisinage. Le programme contribuera notamment à promouvoir une convergence volontaire avec les développements au niveau communautaire dans le domaine de l'enseignement supérieur, résultant de la Stratégie Europe 2020 et du Cadre stratégique pour la coopération européenne dans le domaine de l'éducation et de la formation («Éducation et Formation 2020») ainsi que du processus de Bologne.

L'objectif de cet appel à propositions est d'encourager la coopération multilatérale entre les établissements, autorités et organismes de l'enseignement supérieur des États membres et des pays partenaires, en mettant l'accent sur la réforme et la modernisation de l'enseignement supérieur.

L'Agence Éducation, audiovisuel et culture («l'Agence»), agissant par délégation de la Commission européenne («la Commission»), est responsable pour la gestion du présent appel à propositions.

2. Candidats admissibles

Pour être admissibles à l'octroi d'une subvention, les candidats doivent être des personnes morales («entités légales») légalement constituées depuis plus de 5 ans, au sein de l'UE ou dans les pays partenaires Tempus.

Les candidats à des projets conjoints doivent être des établissements d'enseignement supérieur agréés par l'État, publics ou privés, ou des associations, organisations ou réseaux d'établissements d'enseignement supérieur qui se consacrent à la promotion, à l'amélioration et à la réforme de l'enseignement supérieur.

Les candidats à des mesures structurelles doivent être des entités légales correspondant aux spécifications citées ci-dessus pour les projets conjoints ou des organisations nationales ou internationales de recteurs, d'enseignants ou d'étudiants.

Les institutions et les organisations admises à participer en tant que partenaires/co-bénéficiaires au programme Tempus vont des établissements et des organismes de l'enseignement supérieur aux institutions et organisations non universitaires telles que des organisations non gouvernementales, des sociétés, des entreprises et les pouvoirs publics.

Ces institutions et ces organisations doivent être localisées dans les quatre groupes suivants de pays admissibles:

- les 27 États membres de l'Union européenne,
- 4 pays de la région des Balkans occidentaux: l'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie ainsi que le Kosovo ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Sous l'égide des Nations unies, en vertu de la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

- 17 pays des zones du voisinage méridional et oriental de l'Union européenne: l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, le territoire palestinien occupé, la Syrie, la Tunisie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, la Géorgie, la Moldavie, la Fédération de Russie et l'Ukraine;
- 5 républiques d'Asie centrale: le Kazakhstan, le Kirghizstan, le Tadjikistan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan.

3. Activités admissibles et durée

Les deux principaux instruments de coopération dans le cadre du présent appel à propositions Tempus sont:

- les projets conjoints: il s'agit de projets qui privilégient une approche par la base et visent à moderniser et réformer le niveau institutionnel (universitaire). Les projets conjoints s'attachent au transfert de connaissances entre les universités, organismes et institutions de l'UE et des pays partenaires, ainsi qu'entre les entités concernées des pays partenaires, le cas échéant,
- les mesures structurelles: il s'agit de projets qui s'efforcent de contribuer au développement et à la réforme des systèmes d'enseignement supérieur dans les pays partenaires en vue d'améliorer leur qualité et leur pertinence, et d'accroître leur convergence volontaire avec les évolutions en cours au niveau communautaire. Les mesures structurelles concernent des interventions visant à soutenir les réformes structurelles des systèmes d'enseignement supérieur et l'élaboration d'un cadre stratégique au niveau national.

Aux fins du présent appel, des projets nationaux et multi-pays peuvent être financés:

Les projets nationaux doivent observer les priorités nationales qui sont établies dans le cadre d'un dialogue étroit entre les délégations de l'Union européenne et les autorités compétentes des pays partenaires.

- Les propositions de projets nationaux peuvent être présentées par des consortiums d'établissements comprenant:
 - au moins trois établissements d'enseignement supérieur d'un pays partenaire (un seul établissement universitaire est exigé dans le cas du Monténégro et du Kosovo en raison de la petite taille de leur système d'enseignement supérieur),
 - au moins trois établissements d'enseignement supérieur de l'UE, appartenant chacun à un État membre différent de l'UE.

Les projets multi-pays doivent respecter les priorités régionales qui sont basées sur la politique de l'UE en matière de coopération avec les pays des régions partenaires tels qu'identifiés dans les documents stratégiques concernant les pays du voisinage ⁽¹⁾, ceux en phase de préadhésion à l'UE ⁽²⁾ et ceux d'Asie centrale ⁽³⁾. Ces priorités sont communes à tous les pays partenaires d'une région donnée ou concernent une priorité nationale commune à chaque pays partenaire participant.

- Les propositions de projets multi-pays, peuvent être présentées par des consortiums d'établissements comprenant:
 - au moins deux établissements d'enseignement supérieur de chaque pays partenaire participant (au moins deux pays partenaires) impliqué dans la proposition (à l'exception du Kosovo et du Monténégro pour lesquels un établissement d'enseignement supérieur de chacun est requis),
 - au moins trois établissements d'enseignement supérieur appartenant chacun à un État membre différent de l'UE.

Pour les mesures structurelles, une condition supplémentaire est requise: le(s) ministère(s) en charge de l'enseignement supérieur dans le (les) pays partenaire(s) doit (doivent) participer en qualité de partenaire(s).

La durée maximale des projets est de 24 mois ou 36 mois. La période d'admissibilité des coûts débutera le 15 octobre 2011.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1638/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 arrétant des dispositions générales instituant un instrument européen de voisinage et de partenariat; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_fr.pdf Instrument européen de voisinage et de partenariat, IEVP Programme interrégional, Document de stratégie 2007-2013 & Programme indicatif 2007-2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_fr.pdf

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1085/2006 du Conseil du 17 juillet 2006 établissant un instrument d'aide de préadhésion (IAP); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/oj/2006/l_210/l_21020060731fr00820093.pdf Instrument d'aide de préadhésion (IAP), Document indicatif de planification pluriannuelle (DIPP), 2008-2010, multibénéficiaires; DIPP (2008-2010), référence C(2008) 3585 du 17 juillet 2008 http://www.cc.cec.sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_FR_ANNEXE.doc

⁽³⁾ The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership; Conseil de l'UE, 31 mai 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Critères d'attribution

Les candidatures admissibles pour les projets conjoints et les mesures structurelles seront évaluées par des experts externes indépendants selon les critères d'attribution suivants:

- La clarté et la cohérence des objectifs du projet; leur pertinence par rapport aux réformes de l'enseignement supérieur (la Stratégie Europe 2020, le Cadre stratégique pour la coopération européenne dans le domaine de l'éducation et de la formation [«Éducation et Formation 2020»] et le processus de Bologne) dans l'institution ou le système du pays partenaire et l'impact du projet sur ces réformes (25 % de résultat total).
- La qualité du partenariat (qualifications, expertise reconnue et compétences requises pour mener à bien tous les aspects du programme de travail, distribution adéquate des tâches et une communication et une coopération efficaces) (20 % du résultat total).
- La qualité du contenu du projet et la méthodologie appliquée, notamment la pertinence des résultats du projet et des activités associées par rapport au but et aux objectifs spécifiques du projet; la démonstration d'une capacité de planification logique et stable (matrice de cadre logique et plan de travail); les procédures de contrôle, évaluation et gestion de la qualité du projet (indicateurs et critères) (25 % du résultat total).
- La durabilité ou l'impact dans le temps du projet sur les institutions, les groupes cibles et/ou le système d'enseignement supérieur, y compris la dissémination et la valorisation des activités et des résultats du projet (15 % du résultat total).
- Le budget et le rapport coût/bénéfice, notamment la planification des besoins en personnel et le respect des salaires de référence, l'acquisition d'équipements appropriés et l'utilisation pertinente des périodes de mobilité, répartition équitable du budget, faisabilité de l'action avec le budget proposé (15 % du résultat total).

5. Budget et montants des subventions

Le budget indicatif alloué au cofinancement de projets au titre du présent appel s'élève à 48,7 millions d'EUR.

La contribution financière de l'Union européenne ne peut dépasser 90 % du total des coûts admissibles. Un cofinancement d'au moins 10 % du total des coûts admissibles est nécessaire.

La subvention minimale pour les projets conjoints et les mesures structurelles est de 500 000 EUR. La subvention maximale s'élève à 1 500 000 EUR. Dans le cas du Kosovo et du Monténégro, la subvention minimale pour les projets nationaux des deux types est fixée à 300 000 EUR.

6. Dépôt des propositions et délai

Les demandes de subventions doivent être rédigées en anglais, français ou allemand à l'aide du formulaire électronique spécialement conçu, qui sera disponible sur le site web de l'agence: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Les formulaires de candidature électroniques pour les projets conjoints et pour les mesures structurelles dûment complétés doivent être envoyés au plus tard le 15 février 2011, à 12 heures, heure de Bruxelles.

Le dossier de candidature en ligne est considéré comme le document original. Néanmoins, pour assurer une sécurité aux candidats et à l'agence, et afin de soumettre les documents supplémentaires requis, une copie papier intégrale du dossier de candidature en ligne doit être envoyée à l'agence par la poste (voir le guide du candidat) le 15 février 2011 au plus tard (le cachet de la poste faisant foi), à l'adresse suivante:

Agence exécutive Éducation, audiovisuel et culture
Tempus et Coopération bilatérale avec les pays industrialisés
Appel à propositions EACEA/32/10
Bureau: BOUR 2/17
Avenue du Bourget 1
1140 Bruxelles
BELGIQUE

Les candidatures transmises par télécopie ou par courrier électronique ne seront pas acceptées.

7. Autres informations

Les dossiers de candidatures doivent obligatoirement respecter les dispositions contenues dans le guide du candidat — appel à propositions EACEA/32/10 — être soumis à l'aide du formulaire prévu et contenir toutes les annexes nécessaires. Ces documents peuvent être obtenus sur l'internet à l'adresse suivante:

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

Appel à manifestations d'intérêt pour le programme opérationnel ORATE 2013 (ESPON 2013)

(2010/C 278/13)

Dans le contexte du programme ORATE 2013, un appel à manifestations d'intérêt concernant le système KSS (Knowledge Support System) sera publié le 23 novembre 2010.

Veuillez consulter régulièrement le site <http://www.espon.eu> pour vous tenir informé

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

COMMISSION EUROPÉENNE

Notification préalable d'une concentration

(Affaire COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

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

(2010/C 278/14)

1. Le 1^{er} octobre 2010, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, et à la suite d'un renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5 du même règlement, d'un projet de concentration par lequel Alstom Holdings («Alstom», France), Russian Railways («RZD», Russie) et Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited et Mafrido Trading Limited (dénommées ensemble «the Cypriot Companies», Chypre) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement CE sur les concentrations, le contrôle en commun de CJSC Transmashholding («TMH», Russie) par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Alstom: groupe international de sociétés spécialisées dans la production d'équipements et la prestation de services dans les secteurs de la production et de la distribution d'électricité, ainsi que des transports ferroviaires,
- RZD: société publique de chemins de fer et opérateur ferroviaire en Russie et dans certains États de la CEI,
- Cypriot Companies: sociétés d'investissement financier aux activités limitées à la détention indirecte de parts dans TMH,
- TMH: société spécialisée dans la fabrication de locomotives et d'équipements ferroviaires et opérant principalement en Russie et dans certains États de l'EEE.

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 ⁽²⁾, 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.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, à l'adresse suivante:

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

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

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

AUTRES ACTES

COMMISSION EUROPÉENNE

Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

(2010/C 278/15)

Conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission ⁽¹⁾, les demandes de reconnaissance de mentions traditionnelles sont publiées au Journal officiel, série C, afin que les tiers soient informés de l'existence de ces demandes et qu'ils puissent, le cas échéant, s'opposer à la reconnaissance et à la protection des mentions concernées.

PUBLICATION D'UNE DEMANDE DE RECONNAISSANCE D'UNE MENTION TRADITIONNELLE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 33 DU RÈGLEMENT (CE) N° 607/2009 DE LA COMMISSION

Date de réception 22.6.2010

Nombre de pages 18

Langue de la demande Anglais

Numéro de dossier TDT-US-N0023

Demandeur: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Dénomination: SUR LIE

— Mention traditionnelle au sens de l'article 118 *duovicis*, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1234/2007

Langue:

— Article 31, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

Liste des appellations d'origine protégées ou indications géographiques protégées concernées:

— Appellations d'origine protégées

Catégories de produits de la vigne:

— Vin, vin mousseux [annexe XI *ter* du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil]

Définition:

— Procédé de vieillissement du vin sur les lies après la fermentation primaire.

⁽¹⁾ JO L 193 du 24.7.2009, p. 60.

Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

(2010/C 278/16)

Conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission ⁽¹⁾, les demandes de reconnaissance de mentions traditionnelles sont publiées au Journal officiel, série C, afin que les tiers soient informés de l'existence de ces demandes et qu'ils puissent, le cas échéant, s'opposer à la reconnaissance et à la protection des mentions concernées.

PUBLICATION D'UNE DEMANDE DE RECONNAISSANCE D'UNE MENTION TRADITIONNELLE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 33 DU RÈGLEMENT (CE) N° 607/2009 DE LA COMMISSION

Date de réception 22.6.2010

Nombre de pages 16

Langue de la demande Anglais

Numéro de dossier TDT-US-N0024

Demandeur: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Dénomination: TAWNY

— Mention traditionnelle au sens de l'article 118 *duovicies*, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1234/2007

Langue:

— Article 31, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

Liste des appellations d'origine protégées ou indications géographiques protégées concernées:

— Appellations d'origine protégées

Catégories de produits de la vigne:

— Vin de liqueur [annexe XI *ter* du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil]

Définition:

— Le terme «tawny» se rapporte à un type de vins vinés américains vieillis avant d'être mis en bouteilles. Au moment de leur mise en bouteille, ils présentent une robe aux reflets rouges dorés, d'où le terme «tawny». Ces vins doivent présenter les caractéristiques d'un vieillissement dans les règles de l'art, c'est-à-dire avoir perdu le fruité de leur verdeur au profit d'arômes plus complexes. Nombre d'entre eux présentent cependant un caractère frais et fruité bien développé, propre aux vins jeunes. Généralement issus d'assemblages de plusieurs millésimes, ces vins peuvent être vieillis en cuves de chêne et atteignent leur maturité optimale avant la commercialisation. La fortification doit être effectuée à l'aide d'eau de vie de raisins.

⁽¹⁾ JO L 193 du 24.7.2009, p. 60.

Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

(2010/C 278/17)

Conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission ⁽¹⁾, les demandes de reconnaissance de mentions traditionnelles sont publiées au Journal officiel, série C, afin que les tiers soient informés de l'existence de ces demandes et qu'ils puissent, le cas échéant, s'opposer à la reconnaissance et à la protection des mentions concernées.

PUBLICATION D'UNE DEMANDE DE RECONNAISSANCE D'UNE MENTION TRADITIONNELLE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 33 DU RÈGLEMENT (CE) N° 607/2009 DE LA COMMISSION

Date de réception 22.6.2010

Nombre de pages 16

Langue de la demande Anglais

Numéro de dossier TDT-US-N0025

Demandeur: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Dénomination: VINTAGE

— Mention traditionnelle au sens de l'article 118 *duovicies*, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1234/2007

Langue:

— Article 31, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

Liste des appellations d'origine protégées ou indications géographiques protégées concernées:

— Appellations d'origine protégées

Catégories de produits de la vigne:

— Vin, vin de liqueur [annexe XI *ter* du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil]

Définition:

— Le terme «vintage», utilisé seul ou dans une dénomination telle que «Vintage Character», se rapporte à un type de vins américains issus à 85 % d'un millésime unique dont l'année est indiquée sur l'étiquette. Dans le cas des vins vinés américains, ils se caractérisent le plus souvent par une assez longue maturation en bouteille, tout en étant souples et puissants en bouche sous une robe sombre. Ces vins vinés américains sont en général des vins de garde (fûts ou bouteilles). La fortification doit être effectuée à l'aide d'eau de vie de raisins.

⁽¹⁾ JO L 193 du 24.7.2009, p. 60.

Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

(2010/C 278/18)

Conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission ⁽¹⁾, les demandes de reconnaissance de mentions traditionnelles sont publiées au Journal officiel, série C, afin que les tiers soient informés de l'existence de ces demandes et qu'ils puissent, le cas échéant, s'opposer à la reconnaissance et à la protection des mentions concernées.

PUBLICATION D'UNE DEMANDE DE RECONNAISSANCE D'UNE MENTION TRADITIONNELLE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 33 DU RÈGLEMENT (CE) N° 607/2009 DE LA COMMISSION

Date de réception 22.6.2010

Nombre de pages 15

Langue de la demande Anglais

Numéro de dossier TDT-US-N0026

Demandeur: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Dénomination: VINTAGE CHARACTER

— Mention traditionnelle au sens de l'article 118 *duovicies*, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1234/2007

Langue:

— Article 31, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission

Liste des appellations d'origine protégées ou indications géographiques protégées concernées:

— Appellations d'origine protégées

Catégories de produits de la vigne:

— Vin, vin de liqueur [annexe XI *ter* du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil]

Définition:

— Le terme «vintage», utilisé seul ou dans une dénomination telle que «Vintage Character», se rapporte à un type de vins américains issus à 85 % d'un millésime unique dont l'année est indiquée sur l'étiquette. Dans le cas des vins vinés américains, ils se caractérisent le plus souvent par une assez longue maturation en bouteille, tout en étant souples et puissants en bouche sous une robe sombre. Ces vins vinés américains sont en général des vins de garde. La fortification doit être effectuée à l'aide d'eau de vie de raisins.

⁽¹⁾ JO L 193 du 24.7.2009, p. 60.

AIDE D'ÉTAT — RÉPUBLIQUE ITALIENNE**Aide d'État C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/C 278/19)

Par lettre du 20 juillet 2010, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à la République italienne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE à l'égard de 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
Bureau: J-70, 3/225
1049 Bruxelles
BELGIQUE
Fax +32 22961242

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

I. PROCÉDURE

Le 26 mai 2009, les autorités italiennes ont notifié, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le financement public partiel de la construction d'un terminal intermodal (rail-route) dans la province de Trente.

II. DESCRIPTION DE LA MESURE À L'ÉGARD DE LAQUELLE LA COMMISSION OUVRE LA PROCÉDURE

La mesure notifiée porte sur le financement public partiel de la construction d'un terminal intermodal dans la zone industrielle de Lavis, en vue principalement du transport ferroviaire de combustibles liquides. Le principal objectif de la mesure est d'encourager le transport de marchandises par chemin de fer dans la province de Trente en créant un réseau ferroviaire adéquat. La mesure vise également à garantir les avantages environnementaux liés au transfert des poids lourds de la route vers le rail.

Un accord-cadre énonçant les obligations de chaque partie lors de la construction du terminal a été conclu entre la province autonome de Trente, Rete Ferroviaria Italiana SpA, la commune de Lavis, PO Trasporti Srl et Firmin Srl. Les travaux de construction ont commencé en 2003 et le terminal a été mis en service en 2009.

Les autorités italiennes entendent couvrir, au moyen d'un financement public, une partie des coûts d'investissement supportés par Firmin Srl. L'entreprise est active sur le marché de la distribution des produits liquides du pétrole servant de carburant automobile ou de mazout. L'entreprise s'occupe également de l'installation et de la maintenance d'installations et d'équipe-

ments de distribution de carburant pour des tiers et fournit des services d'assistance en vue de l'obtention d'autorisations et de licences.

III. APPRÉCIATION

La Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE en ce qui concerne la mesure notifiée.

À ce jour, les autorités italiennes n'ont avancé aucun argument suffisant pouvant amener à conclure que l'aide en question a un effet d'incitation.

Elles soutiennent que les travaux ont commencé le 29 avril 2003 et que Firmin a présenté la demande de financement du projet avant le début de ces derniers. En outre, les autorités italiennes prétendent qu'au moment où les travaux ont commencé, des discussions sur un éventuel financement public avaient déjà eu lieu entre le bénéficiaire et les pouvoirs publics. Les autorités italiennes mentionnent également que les contrats conclus par le bénéficiaire avec la banque afin de couvrir les coûts d'investissement évoquent la possibilité pour Firmin de percevoir l'aide et régissent la procédure de remboursement du prêt dans le cas où cette aide publique est perçue. Toutefois, étant donné que cette disposition ne donne aucune indication claire quant à l'antériorité de l'engagement de la province à accorder une telle aide et que rien n'indique explicitement que la banque n'aurait pas accordé le prêt en l'absence de l'aide, la Commission considère, à ce stade, que l'affirmation des autorités italiennes selon laquelle l'aide a un effet d'incitation ne peut être jugée convaincante.

De plus, les autorités italiennes n'ont pas fourni suffisamment de renseignements permettant de fixer le montant de l'aide qui sera effectivement accordée à Firmin. À ce stade, la Commission ne peut exclure que les investissements consentis par Rete Ferroviaria Italiana SpA. et la province en vertu de l'accord-cadre contiennent des éléments d'aide en faveur de Firmin. Les autorités italiennes n'ont fourni aucun élément démontrant que le principe de l'investisseur en économie de marché pouvait s'appliquer en l'espèce. En l'absence de tels renseignements, la Commission ne peut apprécier le montant de l'aide et son intensité.

TEXTE DE LA LETTRE

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

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

- a) mettere a disposizione a titolo gratuito per nove anni, rinnovabili, l'area di sua proprietà occorrente, in aggiunta a quella privata, per formare la sede del binario di raccordo;
- b) realizzare gli impianti necessari alla gestione in sicurezza dell'ingresso ed uscita dei treni dalla linea, compresi 400 metri circa di elettrificazione del binario di adduzione al piazzale raccordato.

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

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

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

- b) tre binari tronchi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

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

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

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

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

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

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

4.1.2. Compatibilità dell'aiuto

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

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

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

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

4.1.2.1. Compatibilità basata sull'articolo 93 del TFUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;
- b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

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

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

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

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

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

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

Proporzionalità dell'aiuto

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

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V Avis

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

Commission européenne

2010/C 278/12	Appel à propositions — EACEA/32/10 — Tempus IV — Réforme de l'enseignement supérieur grâce à la coopération universitaire internationale	18
2010/C 278/13	Appel à manifestations d'intérêt pour le programme opérationnel ORATE 2013 (ESPON 2013)	22

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

Commission européenne

2010/C 278/14	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

AUTRES ACTES

Commission européenne

2010/C 278/15	Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission	24
2010/C 278/16	Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission	25
2010/C 278/17	Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission	26
2010/C 278/18	Publication de la demande de reconnaissance d'une mention traditionnelle conformément à l'article 33 du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission	27
2010/C 278/19	Aide d'État — République italienne — Aide d'État C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

Prix d'abonnement 2010 (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 + CD-ROM 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, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions 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 CD-ROM 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*.

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

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

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>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR