

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

C 278



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

53. sējums
2010. gada 15. oktobris

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
I	<i>Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi</i>	
	ATZINUMI	
	Eiropas Centrālā banka	
2010/C 278/01	Eiropas Centrālās bankas atzinums (2010. gada 5. oktobris) par priekšlikumiem regulām par euro skaidras naudas profesionāliem pārrobežu autotransporta pārvadājumiem starp euro zonas dalībvalstīm (CON/2010/72)	1
II	<i>Informācija</i>	
	EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI	
	Eiropas Komisija	
2010/C 278/02	Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju (Lieta COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

LV

Cena:
EUR 3

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

(Turpinājums nākamajā lappusē)

IV Paziņojumi

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Eiropas Komisija

2010/C 278/03	Euro maiņas kurss	6
2010/C 278/04	Atzinums, ko sniegusi Padomdevēja komiteja aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos sanāksmē 2010. gada 15. aprīlī par lēmuma projektu lieta COMP/39.317 – <i>E.ON Gas</i> – Ziņotājs: Polija	7
2010/C 278/05	Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums lietā COMP/39.317 – <i>E.ON Gas</i>	8
2010/C 278/06	Komisijas lēmuma kopsavilkums (2010. gada 4. maijs) par procedūru saskaņā Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantu un EEZ līguma 54. pantu (Lieta COMP/39.317 – <i>E.ON Gas</i>) (izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 2863 galīgā redakcija) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Atzinums, ko sniegusi Padomdevēja komiteja aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos savā 2010. gada 9. jūlija sanāksmē attiecībā uz lēmuma projektu lietā COMP/39.596 – <i>British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)</i> – Ziņotājs: Austrija	11
2010/C 278/08	Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums lietā COMP/39.596 – <i>British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)</i>	12
2010/C 278/09	Komisijas lēmuma kopsavilkums (2010. gada 14. jūlijs) par procedūru saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. pantu un EEZ Līguma 53. pantu (Lieta COMP/39.596 – <i>British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)</i>) (izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 4738) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Uzklausīšanas amatpersonas iecelšana	16

DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA

2010/C 278/11	Komisijas paziņojums saskaņā ar 17. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā – Uzaicinājums piedalīties konkursā par regulāro gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām ⁽¹⁾	17
---------------	---	----



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

EIROPAS CENTRĀLĀ BANKA

EIROPAS CENTRĀLĀS BANKAS ATZINUMS

(2010. gada 5. oktobris)

par priekšlikumiem regulām par euro skaidras naudas profesionāliem pārrobežu autotransporta pārvadājumiem starp euro zonas dalībvalstīm

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Ievads un juridiskais pamats

Eiropas Centrālā banka (ECB) 2010. gada 6. septembrī saņēma Eiropas Parlamenta lūgumu sniegt atzinumu par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par euro skaidras naudas profesionāliem pārrobežu autotransporta pārvadājumiem starp euro zonas dalībvalstīm⁽¹⁾ (turpmāk – “ierosinātā regula”). ECB 2010. gada 20. septembrī saņēma arī Eiropas Savienības Padomes lūgumu sniegt atzinumu par ierosināto regulu. ECB 2010. gada 27. septembrī saņēma Eiropas Savienības Padomes lūgumu sniegt atzinumu par priekšlikumu Padomes regulai, ar ko paplašina darbības jomu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. xx/yy par euro skaidras naudas profesionāliem pārrobežu autotransporta pārvadājumiem starp euro zonas dalībvalstīm⁽²⁾ (turpmāk – “paplašinošā ierosinātā regula”, abas kopā turpmāk sauktas par “ierosinātajām regulām”).

ECB kompetence sniegt atzinumu balstās Līguma par Eiropas Savienības darbību 127. panta 4. punktā un 282. panta 5. punktā tādēļ, ka ierosinātajās regulās iekļautas normas par euro banknošu pārrobežu pārvadājumiem, un tādēļ, ka ECB Padomei ir ekskluzīvas tiesības atļaut euro banknošu emisiju. ECB Padome šo atzinumu ir pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Centrālās bankas Reglamenta 17.5. panta pirmo teikumu.

Vispārīgi apsvērumi

Ierosināto regulu pieņemšana ļaus gūt lielāku labumu no attālinātas piekļuves nacionālo centrālo banku skaidras naudas pakalpojumiem, padarot pēc iespējas brīvāku euro banknošu un monētu apriti un pārvadāšanu euro zonas dalībvalstu starpā. Tas ir nozīmīgi tādēļ, ka euro banknotes un monētas ir vienīgais likumīgais maksāšanas līdzeklis euro zonā⁽³⁾.

Likumīga maksāšanas līdzekļa jēdziens ir īpaši nozīmīgs arī attiecībā uz ierosinātajā regulā definēto “Banknošu intelektisko neitralizācijas sistēmu”. Kā iestāde, kam ir ekskluzīvas tiesības atļaut euro banknošu, kas ir likumīgs maksāšanas līdzeklis, emisiju, ECB atzīmē, ka “neitralizētas” euro banknotes saglabā likumīga maksāšanas līdzekļa statusu un ka Komisija to jau ir apstiprinājusi⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 galīgā redakcija.

⁽²⁾ COM(2010) 376 galīgā redakcija.

⁽³⁾ Sk. Līguma 128. panta 1. punkta trešo teikumu.

⁽⁴⁾ Komisijas 2010. gada 22. marta lēmums par euro banknošu un monētu likumīga maksāšanas līdzekļa statusa darbības jomu un sekām (OV L 83, 30.3.2010., 70. lpp).

Attiecībā uz paplašinošo ierosināto regulu, kas attiecas uz ārpus euro zonas dalībvalstīm, ECB atbalsta pirms Līguma stāšanās spēkā īstenotās prakses turpināšanu ⁽¹⁾. Jo īpaši to, ka uz šādām dalībvalstīm jāattiecinā visas ierosinātās regulas normas. Ārpus euro zonas dalībvalstis nevar būt "izcelsmes dalībvalstis" vai "uzņēmējās dalībvalstis" ierosinātās regulas izpratnē. Turklāt jābūt iespējai, ka tās var būt "šķērsotās dalībvalstis", jo pretējā gadījumā nepamatoti tiks diskriminētas euro zonas dalībvalstis, kurām var piekļūt, tikai izmantojot ceļus, kas šķērso ārpus euro zonas dalībvalstis.

Attiecībā uz grozījumiem, kurus ECB iesaka veikt ierosinātajās regulās, konkrēti redakcionāli priekšlikumi kopā ar paskaidrojumiem ir izklāstīti pielikumā.

Frankfurtē pie Mainas, 2010. gada 5. oktobrī

ECB prezidents

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Sk. ECB 2006. gada 5. jūlija Atzinumu CON/2006/35 pēc Eiropas Savienības Padomes lūguma par diviem Padomes lēmumu priekšlikumiem attiecībā uz apmaiņas, atbalsta un mācību programmu euro aizsardzībai pret viltošanu ("Perikla" programmu) (OV C 163, 14.7.2006., 7. lpp).

PIELIKUMS

Redakcionāli priekšlikumi

Komisijas ierosinātais teksts	ECB ierosinātie grozījumi ⁽¹⁾
-------------------------------	--

1. grozījums

Ierosinātās regulas 1. panta f) apakšpunkts

“f) “Šķērsotā dalībvalsts” ir viena vai vairākas iesaistītās dalībvalstis, kas nav uzņēmuma izcelsmes dalībvalstis un kuras ir jāšķērso skaidras naudas pārvadājumu transportlīdzeklim, lai sasniegtu uzņēmēju(-as) dalībvalsti(-is) vai atgrieztos izcelsmes dalībvalstī.”	“f) “Šķērsotā dalībvalsts” ir viena vai vairākas iesaistītās dalībvalstis, kas nav uzņēmuma izcelsmes dalībvalstis un kuras ir jāšķērso skaidras naudas pārvadājumu transportlīdzeklim, lai sasniegtu uzņēmēju(-as) dalībvalsti(-is) vai atgrieztos izcelsmes dalībvalstī.”
---	--

Paskaidrojums

Lai gan ir skaidrs, ka tikai iesaistītā dalībvalsts var būt izcelsmes dalībvalsts vai uzņēmēja dalībvalsts, pastāv iespēja, ka skaidras naudas pārvadājumu transportlīdzeklim, lai tas sasniegtu uzņēmēju dalībvalsti, jāšķērso kādas neiesaistītās dalībvalsts teritorija. Nevar būt, ka Komisijas nolūks ir no ierosinātās regulas piemērošanas jomas izslēgt iesaistītās dalībvalstis, kuras no visām pusēm robežojas ar neiesaistītajām dalībvalstīm.

Vienmēr jāievēro šķērsotās dalībvalsts tiesību akti, kā tas noteikts ierosinātās regulas 6. panta 1. punktā.

2. grozījums

Ierosinātās regulas 2. panta 1. un 2. punkts.

“1. Euro banknošu un monētu pārvadājumi, kurus veic starp iesaistīto dalībvalstu centrālajām bankām, banknošu spiestuvēm un/vai monētu kaltuvēm un to uzdevumā un kurus pavada militārais vai policijas eskorts, nav iekļauti šīs regulas darbības jomā. 2. Euro monētu pārvadājumi, kurus veic starp iesaistīto dalībvalstu centrālajām bankām vai monētu kaltuvēm un to uzdevumā un kurus pavada militārais, policijas vai privātas apsardzes eskorts atsevišķos transportlīdzekļos, nav iekļauti šīs regulas darbības jomā.”	“1. Euro banknošu un monētu pārvadājumi, kurus: a) valsts centrālo banku uzdevumā veic starp iesaistīto dalībvalstu centrālajām bankām, vai starp banknošu spiestuvēm un/vai monētu kaltuvēm un attiecīgajām valsts centrālajām bankām to uzdevumā un kurus b) pavada militārais vai policijas eskorts, nav iekļauti šīs regulas darbības jomā. 2. Euro monētu pārvadājumi, kurus: a) valsts centrālo banku uzdevumā veic starp iesaistīto dalībvalstu centrālajām bankām, vai starp monētu kaltuvēm un attiecīgajām valsts centrālajām bankām to uzdevumā un kurus b) pavada militārais, policijas vai privātas apsardzes eskorts atsevišķos transportlīdzekļos, nav iekļauti šīs regulas darbības jomā.”
---	--

Paskaidrojums

Termins valsts centrālā banka ir iekļauts ierosinātās regulas 1. apsvērumā, taču tas nav lietots šeit. Turklāt euro banknošu vai monētu pārvadājumi starp VCB spiestuvēm/kaltuvēm vienmēr tiek veikti tās VCB uzdevumā, kura pasūtījusi attiecīgās banknotes vai monētas.

3. grozījums

Paplašinošās ierosinātās regulas 1. pants

“Padomes Regulu (EK) Nr. xx/yy piemēro tās dalībvalsts teritorijā, kura vēl nav ieviesusi euro, no dienas, kad Padome saskaņā ar Līguma 140. panta 2. punktu pieņem lēmumu par dalībvalsts izņēmuma statusa atcelšanu attiecībā uz tās dalību euro zonā.”	“Padomes Regulas (EK) Nr. xx/yy piemērošanu paplašina attiecībā uz tās dalībvalstīm teritorijā, kurai valūta vēl nav ieviesta euro. Lai novērstu neskaidrības, no dienas, kad Padome saskaņā ar Līguma 140. panta 2. punktu pieņem lēmumu par dalībvalsts izņēmuma statusa atcelšanu attiecībā uz tās dalību euro zonā, attiecīgā dalībvalsts var būt arī “uzņēmēja dalībvalsts”, kas definēta Regulā (EK) xx/yy.”
---	---

Komisijas ierosinātais teksts	ECB ierosinātie grozījumi ⁽¹⁾
-------------------------------	--

Paskaidrojums

Lai gan ir skaidrs, ka tikai iesaistītā dalībvalsts var būt izcelsmes dalībvalsts vai uzņēmēja dalībvalsts, no ģeogrāfijas viedokļa pastāv iespēja, ka skaidras naudas pārvadājumu transportlīdzeklim, lai tas sasniegtu uzņēmēju dalībvalsti, jāšķērso neiesaistītās dalībvalstis. Nevar būt, ka Komisijas nolūks ir no ierosinātās regulas piemērošanas jomas izslēgt iesaistītās dalībvalstis, kuras no visām pusēm robežojas ar neiesaistītajām dalībvalstīm.

Laikā no dalībvalsts izņēmuma statusa atcelšanas līdz euro ieviešanai šajā dalībvalstī, šādai dalībvalstij jāatļauj kļūt par "uzņēmēju dalībvalsti".

⁽¹⁾ Teksts tektnrakstā ir tā daļa, kuru ECB ierosina iekļaut kā jaunu tekstu. Nosvītrotais teksts ir tā daļa, kuru ECB ierosina svītrot.

II

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju**(Lieta COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2010/C 278/02)

Komisija 2010. gada 28. septembrī nolēma neiebilst pret iepriekš minēto paziņoto koncentrāciju un atzīt to par saderīgu ar kopējo tirgu. Šis lēmums pamatots ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Pilns lēmuma teksts ir pieejams tikai angļu valodā, un to publicēs pēc tam, kad no teksta būs izņemta visa komercnoslēpumus saturošā informācija. Lēmums būs pieejams:

- Komisijas konkurences tīmekļa vietnes uzņēmumu apvienošanas sadaļā (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šajā tīmekļa vietnē ir pieejamas dažādas individuālo apvienošanās lēmumu meklēšanas iespējas, tostarp meklēšana pēc sabiedrības nosaukuma, lietas numura, datuma un nozaru kodiem,
 - elektroniskā veidā *EUR-Lex* tīmekļa vietnē (<http://eur-lex.europa.eu/lv/index.htm>) ar dokumenta numuru 32010M5951. *EUR-Lex* piedāvā tiešsaistes piekļuvi Eiropas Kopienų tiesību aktiem.
-

IV

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾**2010. gada 14. oktobris**

(2010/C 278/03)

1 euro =

Valūta		Maiņas kurss	Valūta		Maiņas kurss
USD	ASV dolārs	1,4101	AUD	Austrālijas dolārs	1,4145
JPY	Japānas jena	114,43	CAD	Kanādas dolārs	1,4088
DKK	Dānijas krona	7,4571	HKD	Hongkongas dolārs	10,9419
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,87920	NZD	Jaunzēlandes dolārs	1,8538
SEK	Zviedrijas krona	9,2340	SGD	Singapūras dolārs	1,8248
CHF	Šveices franks	1,3386	KRW	Dienvīdkorejas vona	1 564,26
ISK	Islandes krona		ZAR	Dienvīdāfrikas rands	9,5642
NOK	Norvēģijas krona	8,0695	CNY	Ķīnas juaņa renminbi	9,3783
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	HRK	Horvātijas kuna	7,3275
CZK	Čehijas krona	24,440	IDR	Indonēzijas rūpija	12 574,79
EEK	Igaunijas krona	15,6466	MYR	Malaizijas ringits	4,3473
HUF	Ungārijas forints	273,63	PHP	Filipīnu peso	60,944
LTL	Lietuvas lits	3,4528	RUB	Krievijas rublis	42,3188
LVL	Latvijas lats	0,7095	THB	Taizemes bāts	42,014
PLN	Polijas zlots	3,9077	BRL	Brazīlijas reāls	2,3213
RON	Rumānijas leja	4,2799	MXN	Meksikas peso	17,4022
TRY	Turcijas lira	1,9762	INR	Indijas rūpija	62,2140

⁽¹⁾ Datu avots: atsaucies maiņas kursu publicējusi ECB.

Atzinums, ko sniegusi Padomdevēja komiteja aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos sanāksmē 2010. gada 15. aprīlī par lēmuma projektu lieta COMP/39.317 – E.ON Gas

Ziņotājs: Polija

(2010/C 278/04)

1. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijas bažām, kuras tā pauda savā lēmuma projektā, kas Padomdevējas komitejai iesniegts 2010. gada 26. martā saskaņā ar EK līguma 102. pantu un EEZ līguma 54. pantu.
 2. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka izmeklēšanu var izbeigt, pieņemot lēmumu saskaņā ar 9. panta 1. punktu Regulā (EK) Nr. 1/2003.
 3. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka E.ON AG piedāvātās saistības ir piemērotas, vajadzīgas un proporcionālas.
 4. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka, ņemot vērā E.ON AG piedāvātās saistības un neskarot 9. panta 2. punktu Regulā (EK) Nr. 1/2003, Komisijas rīcībai vairs nav pamata.
 5. Padomdevēja komiteja iesaka publicēt savu atzinumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
-

Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums ⁽¹⁾ lietā COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Komisijai iesniegtais lēmuma projekts attiecas uz dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu saskaņā ar LESD 101. pantu, ko iespējams veicis Vācijas enerģētikas uzņēmums E.ON, tā meitasuzņēmumi E.ON Ruhrgas AG un E.ON Gastransport GmbH (kopā dēvēti "E.ON"). Tajā paustas bažas, ka E.ON varētu būt atteicis ilgtermiņa rezervācijas E.ON gāzes pārvades sistēmā. Minētais uzņēmums sev rezervēja lielu daļu neatslēdzamās ieejas jaudas savā gāzes sadales tīklā. Šāda prakse var radīt to konkurentu bloķēšanu, kas piegādā un pārdod gāzi E.ON tīklam pieslēgtiem patērētājiem, tādējādi ierobežojot konkurenci pakārtotajā gāzes piegādes tirgū.

Komisija sāka lietas izskatīšanu, lai pieņemtu lēmumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1/2003 ⁽²⁾ III nodaļu un 2009. gada 22. decembrī tā pieņēma sākotnēju vērtējumu saskaņā ar 9. panta 1. punktu. Pēc apspriešanās ar Komisijas dienestiem E.ON 2010. gada janvārī iesniedza saistības. Saskaņā ar šīm saistībām E.ON pirmkārt, nekavējoties atbrīvo lielu daļu ieejas jaudas gan augstas siltumspējas gāzei (H gāze), gan zemas siltumspējas gāzei (L gāze), un vēlākais līdz 2015. gada 1. oktobrim ilgtermiņā tas samazina savas jaudas rezervāciju abiem gāzes tīkliem. Tādējādi E.ON ir piekritis pārdot atbrīvoto jaudu sākumā pirmajiem diviem gadiem un vēlāk visam atlikušajam saistību laikam. Turklāt E.ON ir apņēmis atbrīvot proporcionālu daudzumu blakus izejas jaudu tajos ieejas punktos, kuros šādas jaudas pietrūkst un kuros tai pat laikā tas atbrīvo ievērojamas izejas jaudas rezerves.

Saskaņā ar 27. panta 4. punktu Komisija 2010. gada 22. janvārī publicēja Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī paziņojumu, kurā apkopotas minētās bažas un saistības, aicinot ieinteresētās trešās personas viena mēneša laikā no paziņojuma publicēšanas iesniegt novērojumus saistībā ar minēto paziņojumu. Kopā no ieinteresētajām personām, proti – konkurentiem, gāzes piegādātāju apvienībām, patērētājiem, kā arī valsts regulatīvajām iestādēm – tika saņemtas 20 atbildes.

Komisija par tirgus pārbaudes rezultātiem informēja E.ON. Minētais uzņēmums reaģēja uz izteiktajām bažām un 2010. gada 24. martā iesniedz pārskatītu saistību priekšlikumu.

Patlaban Komisija ir secinājusi, ka, ievērojot pēdējās saistības un neskarot 9. panta 2. punktu, lietas izskatīšana ir jāizbeidz.

E.ON ir paziņojis Komisijai, ka tas ir saņēmis pietiekošu piekļuvi informācijai, kas tiek uzskatīta par vajadzīgu, lai ierosinātu saistības Komisijas pausto bažu novēršanai.

Ne E.ON, ne kāda cita trešā persona nav iesniegusi Uzklausīšanas amatpersonai papildu jautājumus vai apsverumus saistībā ar šo lietu.

Ņemot vērā iepriekšminēto, es uzskatu, ka šajā lietā ir ievērotas tiesības tikt uzklausi.

Briselē, 2010. gada 16. aprīlī

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Ievērojot 15. un 16. pantu Komisijas 2001. gada 23. maija Lēmumā 2001/462/EK, EOTK par uzklausīšanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci – OV L 162, 19.6.2001., 21. lpp.

⁽²⁾ 2 Turpmāk visi minētie panti attiecas uz Regulu (EK) Nr. 1/2003.

Komisijas lēmuma kopsavilkums**(2010. gada 4. maijs)****par procedūru saskaņā Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. pantu un EEZ līguma 54. pantu****(lieta COMP/39.317 – E.ON Gas)**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 2863 galīgā redakcija)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2010/C 278/06)

Komisija 2010. gada 4. maijā pieņēma lēmumu par izmeklēšanas procedūru saskaņā ar LESD līguma 102. pantu. Atbilstoši Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 ⁽¹⁾ 30. panta noteikumiem Komisija ar šo publicē pušu nosaukumus un lēmuma galveno saturu, tostarp visus uzliktos sodus, ņemot vērā uzņēmumu likumīgās intereses to komercnoslēpumu aizsargāšanā. Lēmuma nekonfidenciāla versija ir pieejama Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē šādā adresē:

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

- (1) Pievienotais lēmums attiecas uz E.ON AG, Vācija, tā meitas-uzņēmumiem E.ON Ruhrgas AG un E.ON Gastransport GmbH, kā arī uz to kontrolētajiem meitasuzņēmumiem (kopā "E.ON"). Ar šo lēmumu E.ON piedāvātās saistības konkurences problēmu risināšanai, ko Komisija ir konstatējusi savās pārbaudēs Vācijas gāzes tirgū, kļūst par saistošām.
- (2) Komisijai ir bažas, ka saskaņā ar LESD 101. pantu, E.ON, bloķējot pieeju savai gāzes sadales tīkla ieejas jaudai, varētu būt ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli gāzes piegādes tirgos savā L gāzes tīklā un H gāzes tirgus zonā NetConnect Germany.
- (3) To varēja panākt ilgtermiņā rezervējot E.ON gāzes pārvades tīklu, un tādējādi bloķējot konkurentu piekļuvi šim tīklam. E.ON rezervēja lielu daļu neatslēdzamās, brīvi sadalāmās ieejas jaudas savā gāzes tīklā, kas saskaņā ar sākotnējo vērtējumu, iespējams, neļāva konkurentiem transportēt gāzi E.ON tīklā un tādējādi piegādāt patērētājiem, kas pieslēgti šim tīklam. Šādā veidā E.ON varētu būt ierobežojis konkurenci pakārtotajos gāzes piegādes tirgos.
- (4) E.ON, lai kļiedētu Komisijas bažas par konkurenci, piedāvāja tai saistības. Pirmajā kārtā E.ON ierosina atbrīvot sava gāzes pārvades tīkla neatslēdzamo, brīvi sadalāmo jaudu līdz 2010. gada oktobrim; kopējais atbrīvotās jaudas apjoms būtu 17,8 GWh/h. Otrajā kārtā E.ON ierosināja turpmāk līdz 50 % samazināt savu neatslēdzamās, brīvi sadalāmās ieejas jaudas rezervācijas kopējo apjomu attiecīgajā H gāzes tirgus zonā (NetConnect Germany), līdz 50 % un L gāzes tīklā līdz 64 % līdz 2015. gada oktobrim. E.ON šīs robežvērtības var panākt, atdodot jaudu pārvades sistēmas operatoram, veicot attiecīgā tīkla jaudas palielināšanas pasākumus vai sadarbojoties šajā tirgus zonā, tādējādi palielinot E.ON attiecīgā tīkla jaudas kopējo apjomu. E.ON apņemas ievērot šīs robežvērtības līdz 2025. gadam.
- (5) Galīgās saistības ir pietiekamas, lai kļiedētu Komisijas sākotnējās bažas, un tās nav nesamērīgas. Galīgās saistības ir atbilstīgs risinājums Komisijas sākotnējā vērtējumā konstatētajām konkurences problēmām. Samazinot neatslēdzamās un brīvi sadalāmās ieejas jaudas E.ON daļu, kā arī šo saistību ilgums, nodrošinās to, ka konkurenti un jaunie piegādātāji varēs ātri un ilgtspējīgi darboties pakārtotajos gāzes piegādes tirgos. E.ON piedāvātās galīgās saistības ir arī nepieciešamas, jo nav citu pasākumu, kas būtu vienlīdz efektīvi minētai jaudas atbrīvošanai, lai kļiedētu Komisijas paustās bažas. Patiesībā piekļuves bloķēšanu nepieciešamajai transporta infrastruktūrai var risināt vienīgi, atbrīvojot transporta jaudu. Ievērojot E.ON lielo ieejas jaudas tirgus daļu konkrētajos tirgos, kā arī rezervēšanas ilglaicīgumu, galīgās saistības ir vajadzīgas piedāvātajā apmērā. Jo īpaši, ievērojot lielo patērētāju skaitu, kas pieslēgti E.ON gāzes pārvades tīklam un ievērojamo potenciālo kaitējumu šiem patērētājiem, galīgās saistības ir jāuzskata par atbilstošām un samērīgām.
- (6) Ņemot vērā ierosinātās saistības, Komisijas rīcībai vairs nav pamata un lietas izskatīšana ir jāizbeidz, neskarot Regulas (EK) Nr. 1/2003 9. panta 2. punktu.

⁽¹⁾ OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.

- (7) 2010. gada 15. aprīlī notika apspriede ar Padomdevēja komiteju aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos un tā sniedza labvēlīgu atzinumu. Uzklaušīšanas amatpersona 2010. gada 16. aprīlī iesniedza savu galīgo ziņojumu.
-

Atzinums, ko sniegusi Padomdevēja komiteja aizliegtu vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos savā 2010. gada 9. jūlija sanāksmē attiecībā uz lēmuma projektu lietā COMP/39.596 – *British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)*

Ziņotājs: Austrija

(2010/C 278/07)

1. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijas bažām, kuras tā puda savā lēmuma projektā, kas Padomdevējai komitejai iesniegts 2010. gada 25. jūnijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu.
2. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka izmeklēšanu var izbeigt, pieņemot lēmumu saskaņā ar 9. panta 1. punktu Regulā (EK) Nr. 1/2003.
3. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka *British Airways*, *American Airlines* un *Iberia* piedāvātās saistības ir piemērotas, vajadzīgas un proporcionālas.
4. Padomdevēja komiteja piekrīt Komisijai, ka, ņemot vērā *British Airways*, *American Airlines* un *Iberia* piedāvātās saistības un neskarot Regulas (EK) Nr. 1/2003 9. panta 2. punktu, Komisijas rīcībai vairs nav pamata.
5. Padomdevēja komiteja lūdz Komisiju ņemt vērā visus pārējos aspektus, kas izvirzīti šajā apspriešanās.
6. Padomdevēja komiteja iesaka publicēt tās atzinumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Uzklausīšanas amatpersonas nobeiguma ziņojums ⁽¹⁾ lietā COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Pamatojums

Lietā attiecas uz uzņēmumiem *British Airways Plc.* ("BA"), *American Airlines Inc.* ("AA") un *Iberia Líneas Aéreas de España, SA* ("IB") (turpmāk visi kopā "Puses").

Puses 2008. gada jūnijā paziņoja par savu nodomu izveidot ieņēmumu sadalei paredzētu kopuzņēmumu, kas veic visus pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus transatlantiskajos maršrutos. Nolīgumā paredzēta plaša sadarbība starp pusēm minētajos maršrutos, kas ietver cenu noteikšanu, ietilpības un lidojumu saraksta koordinēšanu, kā arī ienākumu sadali. Komisija 2008. gada 25. jūlijā uzsāka *ex-officio* izmeklēšanu attiecībā uz paziņoto sadarbību. *Virgin Atlantic* šajā lietā iesniedza oficiālu sūdzību 2009. gada 30. janvārī.

Komisijai iesniegtais lēmuma projekts attiecas uz bažām par konkurenci saskaņā ar LESD 101. pantu, kuru pamatā ir BA, AA un IB noslēgtais nolīgums.

2. Rakstiskā procedūra

Komisija uzsāka oficiālu procedūru un, pamatojoties uz tās izmeklēšanas rezultātiem, 2009. gada 29. septembrī pieņēma iebildumu izklāstu. Pusēm sniedza pieeju dokumentiem, kā arī tika izveidota datu telpa, lai sniegtu iespēju apskatīt visus iebildumu izklāstā izmantotos ekonometriskos datus.

Visas puses pieprasīja pagarināt termiņu, kurā tām jāiesniedz savi komentāri par iebildumu izklāstu. Es minēto termiņu pagarināju, un visas puses iesniedza savus komentārus laikus – līdz 2009. gada 9. decembrim.

Visas procedūras gaitā es uzklausīju četras ieinteresētās trešās personas, kurām bija pieejama nekonfidenciāla iebildumu izklāsta versija un kuras Komisija bija aicinājusi iesniegt savus komentārus.

Uzklausīšana netika organizēta, jo nebija saņemts pieprasījums.

Savās atbildēs puses apstrīdēja to, ka nolīgums radīja bažas konkurences jomā, bet pēc tam uzsāka apspriedes ar Komisijas dienestu pārstāvjiem par iespējamajām saistībām, lai risinātu iebildumu izklāstā norādītās problēmas.

Komisija 2010. gada 25. janvārī veica neoficiālu tirgus izpēti par pušu ierosinātajām pirmajām saistībām, nosūtot informācijas pieprasījumus 11 trešām personām, tas ir, desmit citiem aviopārvadātājiem un Londonas Hītrovas lidostas laika nišu koordinatoram. Ierosinātās saistības attiecās uz sešiem atlikušajiem maršrutiem, kas izraisa bažas, tas ir, Londona–Dalasa, Londona–Bostona, Londona–Maiami, Londona–Čikāga, Londona–Ņujorka un Madride–Maiami. Minētās saistības ietver laika nišu atbrīvojumu, izīrējot tos četros no minētajiem maršrutiem, kā arī īpašu *pro-rata* nolīgumu ("piegādes" nolīgumi), starplīniju nolīgumu (tarifu apvienošana) noslēgšanu un pastāvīgo pasažieru programmas visos maršrutos. Plānots, ka ierosināto saistību ilgums būs desmit gadi.

Visi neoficiālajā tirgus izpētē iesaistītie adresāti iesniedza atbildes, un puses saņēma to nekonfidenciālas versijas. Ņemot vērā saņemtās atbildes, BA, AA un IB piedāvāja pārskatītas saistības 2010. gada 26. februārī.

Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2010. gada 10. martā publicēja paziņojumu saskaņā ar 27. panta 4. punktu ⁽²⁾, tajā apkopojot bažas un pārskatītās saistības, vienlaikus aicinot ieinteresētās trešās personas iesniegt apsvērumus par šo paziņojumu viena mēneša laikā pēc tā publicēšanas. Kopumā tika saņemtas piecas atbildes galvenokārt no citiem aviopārvadātājiem un tūrisma asociācijām.

⁽¹⁾ Saskaņā ar 15. un 16. pantu Komisijas 2001. gada 23. maija Lēmumā 2001/462/EK, EOTK par uzklausīšanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci – OV L 162, 19.6.2001., 21. lpp.

⁽²⁾ Turpmāk visi minētie panti attiecas uz Regulu (EK) Nr. 1/2003.

Komisija paziņoja pusēm tirgus izpētes rezultātus, par kuriem attiecīgi puses iesniedza turpmākas atsauksmes.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 773/2004 7. panta 1. punktu Komisija 2010. gada 18. maijā paziņoja *Virgin Atlantic* savu provizorisko secinājumu, ka gadījumā, ja pušu piedāvātās saistības noteiktu par saistošām saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1/2003 9. pantu, Eiropas Savienība nebūtu pietiekami ieinteresēta turpmāk veikt izmeklēšanu par iespējamo pārkāpumu. 2010. gada 15. jūnijā *Virgin Atlantic* iesniedza papildu piezīmes.

2010. gada 25. jūnijā puses iepriekš ierosinātajās saistībās ieviesa papildu izmaiņas un iesniedza tās Komisijai.

Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka, ņemot vērā galīgās saistības un neskarot 9. panta 2. punktu, lietas izskatīšana ir jāizbeidz.

Puses ir paziņojušas Komisijai, ka katra no tām ir saņēmusi pietiekamu piekļuvi informācijai, kuru tās uzskatīja par vajadzīgu saistību ierosināšanai, lai novērstu Komisijas paustās bažas.

Puses un trešās personas uzklausišanas amatpersonai nav iesniegušas papildu jautājumus vai iesniegumus saistībā ar šo lietu.

Ņemot vērā iepriekš minēto un to, ka lēmums par sūdzības pieņemšanu vai noraidīšanu vēl nav pieņemts, es uzskatu, ka ieinteresēto personu tiesības tikt uzklausiņām šajā lietā ir ievērotas.

Briselē, 2010. gada 12. jūlijā

Michael ALBERS

Komisijas lēmuma kopsavilkums**(2010. gada 14. jūlijs)****par procedūru saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. pantu un EEZ Līguma 53. pantu****(Lieta COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 4738)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2010/C 278/09)

Komisija 2010. gada 14. jūlijā pieņēma lēmumu par procedūru saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LES") 101. pantu. Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 ⁽¹⁾ 30. pantu Komisija ar šo publicē pušu vārdus un lēmuma galveno saturu, ievērojot uzņēmumu likumīgās intereses profesionālo noslēpumu aizsardzībā.

(1) Lieta attiecas uz nolīgumiem starp British Airways Plc. (turpmāk tekstā "BA"), American Airlines Inc. (turpmāk tekstā "AA") un Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (turpmāk tekstā "IB"), lai izveidotu ieņēmumu sadalei paredzētu kopuzņēmumu, kas veic visus līdzšinējos pasažieru pārvadājumus maršrutos starp Eiropu un Ziemeļameriku (turpmāk tekstā "transatlantiskie maršruti"). Šie nolīgumi nodrošina plašu sadarbību starp pusēm transatlantiskajos maršrutos, kas ietver cenu noteikšanu, ietilpību un lidojumu saraksta koordinēšanu, kā arī ieņēmumu sadali.

1. Sākotnējās bažas par konkurenci

(2) Komisija 2009. gada 8. aprīlī uzsāka procedūru pret BA, AA un IB saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 773/2004 ⁽²⁾ 2. pantu, lai pieņemtu lēmumu atbilstoši Regulas (EK) Nr. 1/2003 III nodaļai.

(3) Komisija 2009. gada 29. septembrī pieņēma iebildumu izklāstu, kā tas minēts Regulas (EK) Nr. 1/2003 27. pantā un Regulas (EK) Nr. 773/2004 10. pantā, un pauda sākotnējo viedokli, ka pušu nolīgumi ierobežotu konkurenci konkrētos transatlantiskajos maršrutos. Ņemot vērā pušu atbildes uz iebildumu izklāstu un citus jaunus elementus, Komisijai joprojām bija bažas par konkurenci attiecībā uz sešiem transatlantiskajiem maršrutiem: Londona–Dalasa (pārvadājumi augstākajā klasē ⁽³⁾ un pamata klasē ⁽⁴⁾), Londona–Bostona (pārvadājumi augstākajā klasē un pamata klasē), Londona–Maiami (pārvadājumi augstākajā klasē un pamata klasē), Londona–Čikāga (pārvadājumi augstākajā klasē), Londona–Ņujorka (pārvadājumi augstākajā klasē) un Madride–Maiami (pārvadājumi augstākajā klasē).

(4) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka pušu veikta konkurences ierobežošana iepriekš minētajos maršrutos radītu reālu vai iespējamu pret konkurenci vērstu ietekmi. Šajos maršrutos pušu pozīcijas bija īpaši spēcīgas, turklāt pastāvēja lieli šķēršļi ienākšanai tirgū vai darbības paplašināšanai, piemēram, laika nišu trūkums maksimālās noslodzes laikā Londonas Hitrovas/Getvikas un Ņujorkas/JFK lidostās, pušu lidojumu biežuma priekšrocības, ierobežota piekļuve lidojumiem ar pārsēšanos un pušu stiprās pozīcijas, pateicoties pastāvīgo pasažieru programmām (turpmāk tekstā "PPP"), korporatīvajiem līgumiem un mārketingam. Ar šiem nolīgumiem tiktu novērsta konkurence starp BA, AA un IB, ko konkurenti attiecīgajos maršrutos nespētu atkārtoti ieviest.

(5) Turklāt Komisija sākotnēji secināja, ka pret konkurenci vērsto ietekmi, iespējams, radītu arī konkurences ierobežošana starp pusēm un trešām personām. Līdz ar to Londonas–Čikāgas un Londonas–Maiami maršrutos šie nolīgumi radītu turpmāku reālu vai iespējamu pret konkurenci vērstu ietekmi, ja puses ierobežotu savu konkurentu piekļuvi lidojumiem ar pārsēšanos, kas ir ļoti svarīgi šajos transatlantiskajos maršrutos.

2. Lēmums par saistībām

(6) BA, AA un IB piedāvāja saistības, lai kļiedētu Komisijas sākotnējās bažas par konkurenci.

(7) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1/2003 27. panta 4. punktu Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī 2010. gada 10. martā tika publicēts paziņojums, kurā sniegts Komisijas apsvērumu un ierosināto saistību kopsavilkums, kā arī aicinājums ieinteresētajām trešām personām iesniegt novērojumu par minētajām saistībām. Komisija 2010. gada 15. aprīlī informēja puses par trešo personu sniegtajiem

⁽¹⁾ OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 123, 27.4.2004., 18. lpp.

⁽³⁾ Ietverot pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus visās lidojumu un tarifu klasēs, izņemot lidojumus ekonomiskajā klasē ar ierobežojumiem (t. i., vismaz pirmās un biznesa klases pakalpojumus).

⁽⁴⁾ Ietverot pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus ekonomiskajā klasē ar ierobežojumiem.

- novērojumiem. Puses 2010. gada 12. maijā un 2010. gada 25. jūnijā iesniedza grozītās saistības, kas pārskatītas, ņemot vērā trešo personu novērojumus.
- (8) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1/2003 9. pantu Komisija ar 2010. gada 14. jūlija lēmumu padarīja šīs saistības par saistošām uzņēmumiem BA, AA un IB. Svarīgāko saistību kopsavilkums ir šāds.
- (9) Pirmkārt, puses ierosināja pēc konkurentu izvēles atbrīvot laika nišas Londonas Hitrovas vai Londonas Getvikas lidostā, lai tie papildus varētu veikt līdz 21 bezpārsēšanās lidojumam nedēļā maršrutā Londona–Ņujorka, 14 lidojumiem maršrutā Londona–Bostona, 7 lidojumiem Londona–Dalasa un 7 lidojumiem Londona–Maiami. Londonas–Ņujorkas maršrutā puses konkurentam piedāvāja atbilstošu darbības atļauju JFK lidostā Ņujorkā.
- (10) Otrkārt, puses piedāvāja ar konkurentiem noslēgt nolīgumus par iespēju apvienot tarifus attiecīgajos maršrutos. Šie nolīgumi ļautu ieinteresētajiem pārvadātājiem un ceļojumu aģentūrām piedāvāt braucienus turp un atpakaļ, kas ietver ieinteresētā pārvadātāja veiktus transatlantiskos lidojumus bez pārsēšanās un pušu veiktus atpakaļ lidojumus bez pārsēšanās.
- (11) Treškārt, puses piedāvāja ar konkurentiem noslēgt īpašus nolīgumus par ienākumu sadali attiecīgajos maršrutos. Šie nolīgumi ieinteresētajiem pārvadātājiem ļautu no pusēm iegūt izdevīgus nosacījumus, lai pārvadātu pasažierus, kuri veic pārsēšanos pušu nodrošinātajos lidojumos tuvajos maršrutos Eiropā un Ziemeļamerikā (un atsevišķās citās valstīs), tādējādi sekmējot šo pārvadātāju transatlantiskos pakalpojumus attiecīgajos maršrutos.
- (12) Ceturtkārt, puses ierosināja attiecīgajos maršrutos savas PPP piedāvāt konkurentiem, kuri ievieš vai paplašina pakalpojumus šajos maršrutos un kuriem nav līdzvērtīgu PPP.
- (13) Piektkārt, puses piedāvāja regulāri ziņot Komisijai par pušu sadarbību.
- (14) Lēmumā konstatēts, ka, ņemot vērā to, ka BA, AA un IB ir saistošas uzliktās saistības, Komisijas rīcībai vairs nav pamata. Šis lēmums ir saistošs desmit gadus no tā pieņemšanas dienas.
- (15) Padomdevēja komiteja aizliegta vienošanos un dominējoša stāvokļa jautājumos 2010. gada 9. jūlijā sniedza labvēlīgu atzinumu. Uzklaušīšanas amatpersona 2010. gada 12. jūlijā sagatavoja savu galīgo ziņojumu.
-

Uzklausīšanas amatpersonas iecelšana

(2010/C 278/10)

Komisija 2010. gada 8. septembrī iecēla *Wouter WILS* kungu par uzklausīšanas amatpersonu saskaņā ar 1. pantu Komisijas 2001. gada 23. maija lēmumā par uzklausīšanas amatpersonu darba uzdevumiem dažos tiesas procesos par konkurenci (OV L 162, 19.6.2001., 21. lpp.).

DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA

Komisijas paziņojums saskaņā ar 17. panta 5. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā

Uzaicinājums piedalīties konkursā par regulāro gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/C 278/11)

Dalībvalsts	Francija
Attiecīgais maršruts	Aurillac–Paris (Orly)
Līguma darbības periods	2011. gada 1. jūnijs–2015. gada 31. maijs
Pieteikumu un piedāvājumu iesniegšanas termiņš	— pieteikumiem (1. posms): 2010. gada 29. novembris plkst. 17.30 (pēc vietējā laika) — piedāvājumiem (2. posms): 2011. gada 10. janvāris plkst. 17.30 (pēc vietējā laika)
Adrese, kurā var saņemt konkursa uzaicinājuma tekstu un visu attiecīgo informāciju un/vai dokumentus, kas saistīti ar atklāto konkursu un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tel. +33 0471462249 Fakss +33 0471465982 E-pasts: servicetransports@cg15.fr

V

(Atzinumi)

ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

EIROPAS KOMISIJA

AICINĀJUMS IESNIEGT PRIEKŠLIKUMUS – EACEA/32/10

Tempus IV – Augstākās izglītības reforma, izmantojot universitāšu starptautisko sadarbību

(2010/C 278/12)

1. Mērķi un apraksts

Programmas “Tempus” ceturtais posms aptver laikposmu no 2007. līdz 2013. gadam.

Programmas vispārējais mērķis ir sekmēt sadarbību augstākās izglītības jomā Eiropas Savienības dalībvalstīs un apkārtējās partnervalstīs. Programma īpaši veicinās brīvprātīgu konvergenci ar tiem sasniegumiem augstākās izglītības jomā ES, kas izriet no stratēģijas Eiropa 2020, Stratēģiskās ietvarprogrammas Eiropas sadarbībai izglītībā (ET 2020) un Boloņas procesa.

Šā aicinājuma iesniegt priekšlikumus mērķis ir sekmēt daudzpusīgu sadarbību starp ES dalībvalstu un partnervalstu augstākās izglītības iestādēm, valsts iestādēm un organizācijām, pievēršoties augstākās izglītības reformēšanai un modernizācijai.

Izglītības, audiovizuālās jomas un kultūras izpildaģentūra (turpmāk tekstā – “Aģentūra”), kas darbojas saskaņā ar Eiropas Komisijas deleģētajām pilnvarām (turpmāk tekstā – “Komisija”), ir atbildīga par šā aicinājuma iesniegt priekšlikumus pārvaldību.

2. Pretendenti, kam ir tiesības piedalīties programmā

Lai pieteikumu iesniedzējiem būtu tiesības saņemt subsīdiju, tiem ir jābūt juridiskām personām (turpmāk tekstā – “juridiskas personas”), kas pirms vairāk nekā pieciem gadiem likumīgi reģistrētas Eiropas Savienībā vai programmas “Tempus” partnervalstīs.

Pieteikumu iesniedzējiem kopīgo projektu sadaļā ir jābūt valsts atzītām valsts vai privātām augstākās izglītības iestādēm vai augstākās izglītības iestāžu asociācijām, organizācijām vai tīkliem, kuru mērķis ir veicināt, uzlabot vai reformēt augstāko izglītību.

Pieteikumu iesniedzējiem strukturālo pasākumu sadaļā ir jābūt juridiskām personām, kā minēts iepriekš attiecībā uz kopīgajiem projektiem, vai valsts vai starptautiskām rektoru, pasniedzēju vai studentu organizācijām.

Iestādes un organizācijas, kas var piedalīties “Tempus” programmā kā partneri vai līdzsaņēmēji, var būt gan augstākās izglītības iestādes un organizācijas, gan neakadēmiskas iestādes un organizācijas, piemēram, nevalstiskās organizācijas, uzņēmēj sabiedrības, nozares uzņēmumi un valsts un pašvaldību iestādes.

Šīm iestādēm un organizācijām ir jābūt reģistrētām kādā no šīm četrām tiesīgo valstu grupām:

— Eiropas Savienības 27 dalībvalstis,

— Rietumbalkānu reģiona četras valstis: Albānija, Bosnija un Hercegovina, Melnkalne, Serbija, kā arī Kosova ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ ANO aizbildnībā saskaņā ar ANO Drošības padomes 1999. gada 10. jūnija rezolūciju Nr. 1244.

- 17 Eiropas Savienības kaimiņvalstis dienvidu un austrumu reģionā: Alžīrija, Ēģipte, Izraēla, Jordānija, Libāna, Lībija, Maroka, okupētā Palestīnas teritorija, Sīrija, Tunisija, Armēnija, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Gruzija, Moldova, Krievijas Federācija un Ukraina,
- Vidusāzijas piecas republikas: Kazahstāna, Kirgizstāna, Tadžikistāna, Turkmenistāna un Uzbekistāna.

3. Prasībām atbilstīgie pasākumi un ilgums

Divi galvenie sadarbības instrumenti, kas attiecas uz šo "Tempus" aicinājumu iesniegt priekšlikumus, ir šādi:

- kopīgie projekti: projekti ar augšupvērstu pieeju, kuru mērķis ir modernizācija un reformu ieviešana institucionālā (universitāšu) līmenī. Kopīgo projektu mērķis ir zināšanu nodošana starp ES un partnervalstu universitātēm, organizācijām un iestādēm, kā arī vajadzības gadījumā starp partnervalstu iestādēm;
- strukturālie pasākumi: projekti, kuru mērķis ir sekmēt augstākās izglītības sistēmu attīstību un reformu ieviešanu partnervalstīs, kā arī veicināt to kvalitāti un atbilstīgumu un palielināt brīvprātīgu konvergenci ar attīstības tendencēm Eiropas Savienībā. Strukturālie pasākumi attieksies uz darbībām, kas paredzētas augstākās izglītības sistēmu strukturālo reformu atbalstam un stratēģiskā pamata izstrādei valsts līmenī.

Saskaņā ar šo aicinājumu ir iespējams finansēt valstu un daudzvalstu projektus.

Valstu projektiem ir jāatbilst valsts prioritātēm, kas noteiktas ciešā dialogā starp Eiropas Savienības delegācijām un attiecīgām partnervalstu iestādēm.

- Valstu projektu priekšlikumi ir jāiesniedz iestāžu grupām, kuras veido:
 - vismaz trīs partnervalsts augstākās izglītības iestādes (Melnkalnes un Kosovas gadījumā pietiks ar vienu universitāti augstākās izglītības jomas nelielā apmēra dēļ),
 - vismaz trīs Eiropas Savienības augstākās izglītības iestādes, katra no citas ES dalībvalsts.

Daudzvalstu projektiem ir jāatbilst reģionu prioritātēm, kas balstītas uz ES sadarbības politiku ar partnervalstu reģioniem, kā noteikts ES stratēģiskajos dokumentos par kaimiņvalstīm ⁽¹⁾ – gan tajos, kas attiecas uz pirmsiestāšanās ES ⁽²⁾, gan tajos, kas attiecas uz Vidusāziju ⁽³⁾, un ir kopīgi visām partnervalstīm konkrētajā reģionā vai attiecas uz valsts prioritāti, kas ir kopīga visām partnervalstīm, kuras piedalās programmā.

- Daudzvalstu projektu priekšlikumi ir jāiesniedz iestāžu grupām, kuras veido:
 - vismaz divas augstākās izglītības iestādes no katras priekšlikumā iesaistītās partnervalsts (vismaz divas partnervalstis), bet izņēmums ir Kosova un Melnkalne, kurās prasības paredz vienu augstākās izglītības iestādi no katras šīs valsts),
 - vismaz trīs augstākās izglītības iestādes, katra no citas ES dalībvalsts.

Attiecībā uz strukturālajiem pasākumiem ir jāizpilda papildu nosacījums: strukturālo pasākumu projektā kā partnerim ir jāiesaistās partnervalsts(-u) augstākās izglītības ministrijai(-ām).

Maksimālais projektu ilgums ir 24 mēneši vai 36 mēneši. Paredzams, ka izmaksu atbilstības laikposms sāksies 2011. gada 15. oktobrī.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1638/2006 (2006. gada 24. oktobris), ar ko paredz vispārējos noteikumus Eiropas kaimiņattiecību un partnerības instrumenta izveidošanai; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf Eiropas kaimiņattiecību un partnerības instruments, ENPI Starpreģionu programma, Stratēģijas dokuments 2007.–2013. gadam un Indikatīvā programma 2007.–2010. gadam; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Padomes Regula (EK) Nr. 1085/2006 (2006. gada 17. jūlijs), ar ko izveido Pirmspievienošanās palīdzības instrumentu (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf; Pirmspievienošanās palīdzības instruments (IPA), Daudzgaļu indikatīvais plānošanas dokuments (MIPD) 2008.-2010. gadam, Vairāku atbalsta saņēmēju programma; MIPD (2008-2010), 2008. gada 17. jūlija atsauce Nr. C(2008) 3585: http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ ES un Vidusāzija: jaunu partnerattiecību stratēģija. Eiropas Savienības Padome, 2007. gada 31. maijs, 10113/07; http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Piešķiršanas kritēriji

Kopīgo projektu un strukturālo pasākumu prasībām atbilstošos pieteikumus novērtēs ārēji neatkarīgi eksperti saskaņā ar šādiem piešķiršanas kritērijiem:

- projekta mērķu skaidrība un saskaņotība; to atbilstība augstākās izglītības reformu gaitai (stratēģijai Eiropa 2020, Stratēģiskās ietvarprogrammas Eiropas sadarbībai izglītībā (ET 2020) un Boloņas procesam) partnervalsts iestādē vai sistēmā un projekta ietekmes uz šīm reformām pamatotība (25 % no kopējā punktu skaita),
- partnerības kvalitāte: prasmes, atzīta kompetence un zināšanas, kas nepieciešamas visu darba programmas aspektu īstenošanai, atbilstoša uzdevumu sadale, efektīva komunikācija un sadarbība (20 % no kopējā punktu skaita),
- projekta satura kvalitāte un izmantotā metodoloģija, cita starpā projekta rezultātu un saistīto darbību atbilstība saskaņā ar projekta mērķi un konkrētajiem uzdevumiem, pamatota loģiskās un saprātīgās plānošanas spēja (loģiskās struktūras matrice un darba plāns), paredzētā kvalitātes kontrole, projekta uzraudzība un vadība (rādītāji un standarti) (25 % no kopējā punktu skaita),
- projekta ilgtspēja vai ilgstoša ietekme uz iestādēm, mērķa grupām un/vai augstākās izglītības sistēmu, tostarp pasākumu un projekta rezultātu izplatīšana un izmantošana (15 % no kopējā punktu skaita),
- budžets un rentabilitāte, tostarp arī personāla plānošanā, proti, dienas atalgojuma likmes, nepieciešamā inventāra iegāde, mobilitātes laikposmu efektīva izmantošana, taisnīga budžeta sadalīšana, darbību atbilstība noteiktajam budžetam (15 % no kopējā punktu skaita).

5. Budžeta un subsīdiju apmērs

Indikatīvais budžets, kas paredzēts projektu līdzfinansēšanai saskaņā ar šo aicinājumu iesniegt priekšlikumus, ir EUR 48,7 miljoni.

Eiropas Savienības finansiālais atbalsts nevar pārsniegt 90 % kopējo attaisnoto izmaksu. Ir nepieciešams līdzfinansējums vismaz 10 % apmērā no kopējām attaisnotajām izmaksām.

Minimālā subsīdija gan kopīgajiem projektiem, gan strukturālajiem pasākumiem būs EUR 500 000. Maksimālā subsīdija būs EUR 1 500 000. Valstu projektiem Kosovas un Melnkalnes gadījumā minimālā subsīdija abiem projektu veidiem ir noteikta EUR 300 000 apmērā.

6. Priekšlikumu iesniegšana un termiņš

Subsīdiju pieteikumi ir jāsaņem angļu, franču vai vācu valodā, izmantojot e-veidlapu, kas īpaši izstrādāta šim nolūkam un kas būs pieejama Aģentūras tīmekļa vietnē: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Atbilstoši aizpildītas elektroniskās pieteikumu veidlapas attiecībā uz kopīgajiem projektiem un strukturālajiem pasākumiem ir jānosūta līdz 2011. gada 15. februārim, plkst. 12.00 pēc Briseles laika (Centrālā Eiropas laika).

Šis pieteikums tiešsaistē ir uzskatāms par galveno eksemplāru. Tomēr, lai nodrošinātu aizsardzību gan pieteikumu iesniedzējiem, gan Aģentūrai un lai sniegtu nepieciešamo papildu informāciju, pilns iesniegtās e-veidlapas eksemplārs "papīra" formātā kopā ar papildu dokumentiem (skat. "Pieteikšanās vadlīnijas") ir jānosūta Aģentūrai pa pastu līdz 2011. gada 15. februārim (pasta zīmoga datums) uz šādu adresi:

*Education, Audiovisual and Culture Executive Agency
Tempus & Bilateral Cooperation with Industrialised Countries
Call for Proposal EACEA/32/10
Office: BOUR 2/17
Avenue du Bourget 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË*

Pieteikumi, kas nosūtīti pa faksu vai e-pastu, netiks pieņemti.

7. Papildu informācija

Pieteikumos jāievēro Pieteikšanās vadlīnijās (Aicinājumā iesniegt priekšlikumus EACEA/32/10) noteiktās prasības; tie ir jāiesniedz, izmantojot šim nolūkam izstrādātās pieteikumu veidlapas, un tiem jāpievieno atbilstoši pielikumi. Minētos dokumentus var atrast šādā tīmekļa adresē:

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

Uzaicinājums paust ieinteresētību dalībai ESPON 2013 (Eiropas Telpiskās plānošanas novērošanas tīkls) darbības programmā

(2010/C 278/13)

Saskaņā ar ESPON 2013 programmu 2010. gada 23. novembrī tiks publiskots uzaicinājums paust ieinteresētību par dalību ekspertu grupā (*Knowledge Support System*).

Lai iegūtu papildu informāciju, regulāri apmeklējiet <http://www.espon.eu>

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

EIROPAS KOMISIJA

Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju

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

Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/C 278/14)

1. Komisija 2010. gada 1. oktobrī saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot 4. pantu Padomes Regulā Nr. 139/2004⁽¹⁾, un pēc lietas nodošanas izskatīšanai atbilstoši šīs regulas 4. panta 5. punktam uzņēmumi *Alstom Holdings* ("Alstom", Francija), *Russian Railways* ("RZD", Krievija) un *Ammonis Trading Limited*, *Latorio Holdings Limited* un *Mafrido Trading Limited* (kopā "the Cypriot Companies", Kipra) Apvienotās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē iegūst kopīgu kontroli pār uzņēmumu *CJSC Transmashholding* ("TMH", Krievija), iegādājoties akcijas.

2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:

- *Alstom*: uzņēmumu grupa, kas darbojas visā pasaulē, galvenokārt iekārtu ražošanas un pakalpojumu sniegšanas jomā elektroenerģijas ražošanai, elektroenerģijas pārvadei un dzelzceļa transportam,
- *RZD*: valstij piederošs dzelzceļa uzņēmums un dzelzceļa operators Krievijā un dažās NVS valstīs,
- *the Cypriot Companies*: finanšu ieguldījumu sabiedrības, kuru vienīgā darbība ir netieša TMH akciju turēšana,
- *TMH*: lokomotīvu un dzelzceļa iekārtu ražošana, darbojas galvenokārt Krievijā un dažās EEZ valstīs.

3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas EK Apvienotās regulas darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts. Ievērojot Komisijas paziņojumu par vienkāršotu procedūru noteiktu koncentrācijas procesu izskatīšanai saskaņā ar EK Apvienotās regulu⁽²⁾, jānorāda, ka šī lieta ir nododama izskatīšanai atbilstoši paziņojumā paredzētajai procedūrai.

4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus novērojumus par ierosināto darbību.

Novērojumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienas pēc šīs publikācijas datuma. Novērojumus Komisijai var nosūtīt pa faksu (+32 22964301), pa e-pastu uz adresi COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu vai pa pastu ar atsauces numuru COMP/M.5879 – *Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH* uz šādu adresi:

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

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp. ("EK Apvienotās regula").

⁽²⁾ OV C 56, 5.3.2005., 32. lpp. ("Paziņojums par vienkāršotu procedūru").

CITI TIESĪBU AKTI

EIROPAS KOMISIJA

Pieteikuma publikācija tradicionālā apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā

(2010/C 278/15)

Atbilstīgi Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 ⁽¹⁾ 33. pantam pieteikumus tradicionālā apzīmējuma atzīšanai publicē *Oficiālā Vēstneša* C sērijā, lai informētu trešās personas par attiecīgo pieteikumu un tādējādi dotu tām iespēju iebilst pret pieteikumā minētā tradicionālā apzīmējuma atzīšanu un aizsardzību.

PIETEIKUMA PUBLIKĀCIJA TRADICIONĀLĀ APZĪMĒJUMA ATZĪŠANAI Saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. PANTU

Saņemšanas datums 22.6.2010.

Lappušu skaits 18

Valoda, kurā pieteikums iesniegts angļu

Lietas numurs TDT-US-N0023

Pieteikuma iesniedzējs:

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

Nosaukums: SUR LIE

— Tradicionāls apzīmējums atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1234/2007 118.u panta 1. punkta b) apakšpunktam

Valoda:

— Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 31. panta 1. punkta b) apakšpunkts

Attiecīgo aizsargātu cilmes vietas nosaukumu vai ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu saraksts:

— Aizsargāts cilmes vietas nosaukums

Vīnkopības produktu kategorijas:

— Vīns, dzirkstošais vīns (Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 XIb pielikums)

Definīcija:

— Vīna nogatavināšanas paņēmiens, kad to lej uz nogulsnēm pēc pirmās fermentācijas.

⁽¹⁾ OV L 193, 24.7.2009., 60. lpp.

**Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK)
Nr. 607/2009 33. pantā**

(2010/C 278/16)

Atbilstīgi Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 ⁽¹⁾ 33. pantam pieteikumus tradicionāla apzīmējuma atzīšanai publicē *Oficiālā Vēstneša* C sērijā, lai informētu trešās personas par attiecīgo pieteikumu un tādējādi dotu tām iespēju iebilst pret pieteikumā minētā tradicionālā apzīmējuma atzīšanu un aizsardzību.

**PIETEIKUMA PUBLIKĀCIJA TRADICIONĀLĀ APZĪMĒJUMA ATZĪŠANAI Saskaņā ar Komisijas
Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. PANTU**

Saņemšanas datums 22.6.2010.

Lappušu skaits 16

Valoda, kurā pieteikums iesniegts angļu

Lietas numurs TDT-US-N0024

Pieteikuma iesniedzējs: *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

Nosaukums: TAWNY

— Tradicionāls apzīmējums atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1234/2007 118.u panta 1. punkta b) apakšpunktam

Valoda:

— Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 31. panta 1. punkta b) apakšpunkts

Attiecīgo aizsargātu cilmes vietas nosaukumu vai ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu saraksts:

— Aizsargāts cilmes vietas nosaukums

Vīnkopības produktu kategorijas:

— Deserta vīns (Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 Xib pielikums)

Definīcija:

— Tawny raksturo to ASV stiprināto vīnu veidu, kas nogatavināts pirms iepildīšanas pudelē. Pildot vīnu pudelēs, tam ir sarkanīgi zeltaina vai tawny (dzeltenī brūna) nokrāsa. Vīniem jābūt rūpīgas nogatavināšanas radītajām īpašībām, ar "nogatavojušos", nevis "svaigu" augļu iezīmēm. Tomēr daudziem vīniem vērojamas svaigas, labi nogatavojušos "augļu" īpašības, kas piemīt jaunākam vīnam. Parasti sajauc vairāku vīnogu ražas gadu vīnu, tas var būt nogatavināts ozolkoka tvertnēs un optimālo gatavību tas sasniedz pirms pārdošanas. Stiprinājumam jābūt no vīnogu spirta.

⁽¹⁾ OV L 193, 24.7.2009., 60. lpp.

Pieteikuma publikācija tradicionālā apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā

(2010/C 278/17)

Atbilstīgi Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 ⁽¹⁾ 33. pantam pieteikumus tradicionālā apzīmējuma atzīšanai publicē *Oficiālā Vēstneša* C sērijā, lai informētu trešās personas par attiecīgo pieteikumu un tādējādi dotu tām iespēju iebilst pret pieteikumā minētā tradicionālā apzīmējuma atzīšanu un aizsardzību.

PIETEIKUMA PUBLIKĀCIJA TRADICIONĀLĀ APZĪMĒJUMA ATZĪŠANAI SASKAŅĀ AR KOMISIJAS REGULAS (EK) Nr. 607/2009 33. PANTU

Saņemšanas datums 22.6.2010.

Lappušu skaits 16

Valoda, kurā pieteikums iesniegts angļu

Lietas numurs TDT-US-N0025

Pieteikuma iesniedzējs:

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

Nosaukums: VINTAGE

— Tradicionāls apzīmējums atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1234/2007 118.u panta 1. punkta b) apakšpunktam

Valoda:

— Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 31. panta 1. punkta b) apakšpunkts

Attiecīgo aizsargātu cilmes vietas nosaukumu vai ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu saraksts:

— Aizsargāts cilmes vietas nosaukums

Vīnkopības produktu kategorijas:

— Vīns, deserta vīns (Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 Xīb pielikums)

Definīcija:

— Tikai "Vintage" vai arī aprakstošais apzīmējums "Vintage Character" raksturo to ASV vīnu, kura ražošanā izmanto 85 % viena vīnogu ražas gada vīnogas, un šis vīnogu ražas gads ir norādīts uz etiķetes. Attiecībā uz ASV stiprināto vīnu tam parasti raksturīgs arī diezgan ilgs nogatavināšanas process pudelēs, stipra garša, tumša krāsa, ar sabalansētām sastāvdaļām. Minētajiem stiprinātajiem ASV vīniem parasti arī piemīt īpašība, ka to kvalitāte uzlabojas nogatavināšanas procesā vai tos uzglabājot pagrabā. Stiprinājumam jābūt no vīnogu spirta.

⁽¹⁾ OV L 193, 24.7.2009., 60. lpp.

Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā

(2010/C 278/18)

Atbilstīgi Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantam ⁽¹⁾ pieteikumus tradicionāla apzīmējuma atzīšanai publicē *Oficiālā Vēstneša* C sērijā, lai informētu trešās personas par attiecīgo pieteikumu un tādējādi dotu tām iespēju iebilst pret pieteikumā minētā tradicionālā apzīmējuma atzīšanu un aizsardzību.

PIETEIKUMA PUBLIKĀCIJA TRADICIONĀLĀ APZĪMĒJUMA ATZĪŠANAI SASKAŅĀ AR KOMISIJAS REGULAS (EK) Nr. 607/2009 33. PANTU

Saņemšanas datums 22.6.2010.

Lappušu skaits 15

Valoda, kurā pieteikums iesniegts angļu

Lietas numurs TDT-US-N0026

Pieteikuma iesniedzējs: *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

Nosaukums: VINTAGE CHARACTER

— Tradicionāls apzīmējums atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1234/2007 118.u panta 1. punkta b) apakšpunktam

Valoda:

— Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 31. panta 1. punkta b) apakšpunkts

Attiecīgo aizsargātu cilmes vietas nosaukumu vai ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu saraksts:

— Aizsargāts cilmes vietas nosaukums

Vīnkopības produktu kategorijas:

— Vīns, desertu vīns (Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 XIb pielikums)

Definīcija:

— Tikai *Vintage* vai arī aprakstošais apzīmējums *Vintage Character* raksturo to ASV vīnu, kura ražošanā izmanto 85 % viena vīnogu ražas gada vīnogas, un šis vīnogu ražas gads ir norādīts uz etiķetes. Attiecībā uz ASV stiprināto vīnu tam parasti raksturīgs arī diezgan ilgs nogatavināšanas process pudelēs, stipra garša, tumša krāsa, ar sabalansētām sastāvdaļām. Minētajiem stiprinātajiem ASV vīniem parasti arī piemīt īpašība, ka to kvalitāte uzlabojas nogatavināšanas procesā vai tos uzglabājot pagrabā. Stiprinājumam jābūt no vīnogu spirta.

⁽¹⁾ OV L 193, 24.7.2009., 60. lpp.

VALSTS ATBALSTS – ITĀLIJAS REPUBLIKA**Valsts atbalsts C 17/10 (ex N 315/09) – *Firmin Srl*****Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2010/C 278/19)

Ar 2010. gada 20. jūlija vēstuli, kas autentiskajā valodā pievienota šim kopsavilkumam, Komisija paziņoja Itālijas Republikai lēmumu uzsākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz iepriekš minētajiem pasākumiem.

Piezīmes par pasākumu, attiecībā uz kuru Komisija sāk procedūru, ieinteresētās personas var iesniegt viena mēneša laikā no šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas dienas, nosūtot tās uz šādu adresi:

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

Šīs piezīmes paziņos Itālijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz piezīmes, var rakstveidā pieprasīt, lai tās identitāte netiktu atklāta, norādot šāda pieprasījuma iemeslus.

I. PROCEDŪRA

Itālijas iestādes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LESD) 108. panta 3. punktu 2009. gada 26. maijā paziņoja par daļēju publisku finansējumu vairākveidu satiksmes (dzelzceļa-autoceļa) termināļa celtniecību Trento provincē.

II. PASĀKUMA, ATTIECĪBĀ UZ KURU KOMISIJA SĀK PROCEDŪRU, APRAKSTS

Paziņotais pasākums attiecas uz daļēju publisku finansējumu vairākveidu satiksmes termināļa celtniecībai *Lavis* rūpniecības rajonā, galvenokārt lai pa dzelzceļu varētu transportēt šķidro degvielu. Pasākuma galvenais mērķis ir veicināt dzelzceļa kravu pārvadājumus Trento provincē, radot šim nolūkam atbilstošu dzelzceļa tīklu. Turklāt pasākuma mērķis ir arī kalpot videi, novirzot kravu transportu no autoceļiem uz dzelzceļu.

Starp Trento autonomo provinci, *Rete Ferroviaria Italiana SpA*, *Lavis* municipalitāti, *PO Trasporti Srl* un *Firmin Srl* tika noslēgts pamatlīgums, kurā paredzētas katra dalībnieka saistības termināļa celtniecībā. Celtniecības darbi sākās 2003. gadā un tos pabeidza 2009. gadā.

Itālijas iestādes ar publisko finansējumu grasās segt daļu uzņēmuma *Firmin Srl* ieguldījumu izmaksu. Šis uzņēmums darbojas šķidro degvielu (transportlīdzekļu degviela vai šķidrāis kurināmais) izplatīšanas tirgū. Uzņēmums arī uzstāda un veic apkopi

degvielas izplatīšanas iekārtas un aparāturu trešām personām un piedāvā palīdzības pakalpojumus licenču un atļauju saņemšanai.

III. NOVĒRTĒJUMS

Attiecībā uz paziņoto pasākumu Komisija ir izlēmusi sākt formālas izmeklēšanas procedūru atbilstīgi LESD 108. panta 2. punktam.

Līdz šim Itālijas iestādes nav sniegušas pietiekamus argumentus, kas ļautu secināt, ka minētajam atbalstam ir stimulējoša ietekme.

Itālijas iestādes paziņoja, ka darbi sākās 2003. gada 29. aprīlī un ka *Firmin* iesniedza pieteikumu par projekta finansēšanu pirms darbu sākšanas. Turklāt Itālijas iestādes paziņoja, ka, laikā, kad sākās darbi, starp saņēmēju un publiskām iestādēm jau bija sākušās pārrunas par iespējamu publisku finansējumu. Itālijas iestādes vēl bez tam minēja, ka bankas un saņēmēja noslēgtajos līgumos par ieguldījumu izmaksu segšanu ir minēts, ka *Firmin*, iespējams, saņems atbalstu un tādā gadījumā kredīta atmaksas procedūra tiks pielāgota. Tomēr, tā kā šis nosacījums skaidri nepauž provinces iepriekšēju apņemšanos piešķirt šādu atbalstu, ne arī to, ka banka šāda atbalsta nepiešķiršanas gadījumā nebūtu piešķirusi kredītu, šajā posmā Komisija uzskata, ka Itālijas iestāžu apgalvojums par to, ka šim atbalstam ir stimulējoša ietekme, nevar tikt uzskatīts par pamatotu.

Turklāt Itālijas iestādes nav sniegušas pietiekamu informāciju, lai varētu noteikt, cik liels atbalsts patiešām tiks piešķirts *Firmin*. Īpaši Komisija šobrīd nevar izslēgt to, ka *Rete Ferroviaria Italiana SpA* un pašas provinces veiktie ieguldījumi saskaņā ar pamatlīgumu neietver atbalsta elementus *Firmin*. Itālijas iestādes nav pierādījušas, ka šajā gadījumā ir ievērots tirgus ekonomikas ieguldītāja princips. Iztrūkstot šādai informācijai, Komisija nevar novērtēt atbalsta lielumu un tā intensitāti.

VĒSTULES TEKSTS

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) tre binari tronchi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

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

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

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

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

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

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

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

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

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'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/s-trada) 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 Atzinumi

ADMINISTRATĪVAS PROCEDŪRAS

Eiropas Komisija

2010/C 278/12	Aicinājums iesniegt priekšlikumus – EACEA/32/10 – <i>Tempus IV</i> – Augstākās izglītības reforma, izmantojot universitāšu starptautisko sadarbību	18
2010/C 278/13	Uzaicinājums paust ieinteresētību dalībai ESPON 2013 (Eiropas Telpiskās plānošanas novērošanas tīkls) darbības programmā	22

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Eiropas Komisija

2010/C 278/14	Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta COMP/M.5879 – <i>Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH</i>) – Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

CITI TIESĪBU AKTI

Eiropas Komisija

2010/C 278/15	Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā	24
2010/C 278/16	Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā	25
2010/C 278/17	Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā	26
2010/C 278/18	Pieteikuma publikācija tradicionāla apzīmējuma atzīšanai, kā paredzēts Komisijas Regulas (EK) Nr. 607/2009 33. pantā	27
2010/C 278/19	Valsts atbalsts – Itālijas Republika – Valsts atbalsts C 17/10 (ex N 315/09) – <i>Firmin Srl</i> – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

Abonementa cenas 2010. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, papīra formātā + CD-ROM, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, CD-ROM, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
<i>ES Oficiālā Vēstneša</i> pielikums (S sērija) – <i>Publiskā iepirkuma līgumu konkursi</i> , CD-ROM, divi izdevumi nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , C sērija – <i>Konkursi</i>	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu CD-ROM formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

CD-ROM formāts 2010. gada laikā tiks aizstāts ar DVD formātu.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV