

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 278



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

53e jaargang
15 oktober 2010

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Resoluties, aanbevelingen en adviezen</i>	
	ADVIEZEN	
	Europese Centrale Bank	
2010/C 278/01	Advies van de Europese Centrale Bank van 5 oktober 2010 inzake twee voorstellen voor verordeningen betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van het eurogebied (CON/2010/72)	1
	II <i>Mededelingen</i>	
	MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE	
	Europese Commissie	
2010/C 278/02	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾	5

NL

Prijs:
3 EUR

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

(Vervolg z.o.z.)

IV Informatie

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2010/C 278/03	Wisselkoersen van de euro	6
2010/C 278/04	Advies van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en machtsposities uitgebracht op zijn bijeenkomst van 15 april 2010 betreffende een ontwerpbesluit in Zaak COMP/39.317 — E.ON Gas — Rapporteur: Polen	7
2010/C 278/05	Eindverslag van de raadadviseur-auditeur in zaak COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Samenvatting van het besluit van de Commissie van 4 mei 2010 inzake een procedure op grond van artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 54 van de EER-Overeenkomst (Zaak COMP/39.317 — E.ON Gas) (<i>Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 2863 definitief</i>) ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Advies van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en machtsposities op zijn bijeenkomst van 9 juli 2010 betreffende een ontwerpbesluit in zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Rapporteur: Oostenrijk	11
2010/C 278/08	Eindverslag van de raadadviseur-auditeur in zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Samenvatting van het besluit van de Commissie van 14 juli 2010 betreffende een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 53 van de EER-Overeenkomst (Zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) (<i>Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 4738</i>) ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Benoeming raadadviseur-auditeur	16

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN

2010/C 278/11	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 17, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap — Uitnodiging tot het indienen van offertes voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten overeenkomstig openbaredienstverplichtingen ⁽¹⁾	17
---------------	--	----



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

(Vervolg op blz. 3 van de omslag)

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

EUROPESE CENTRALE BANK

ADVIES VAN DE EUROPESE CENTRALE BANK

van 5 oktober 2010

inzake twee voorstellen voor verordeningen betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van het eurogebied**(CON/2010/72)**

(2010/C 278/01)

Inleiding en rechtsgrondslag

Op 6 september 2010 ontving de Europese Centrale Bank (ECB) een verzoek van het Europees Parlement en de Raad om een advies inzake een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van het eurogebied ⁽¹⁾ (hierna de „ontwerpverordening”). Op 20 september 2010 ontving de ECB ook een verzoek van de Raad van de Europese Unie om een advies betreffende de ontwerpverordening. Op 27 september ontving de ECB een verzoek van de Raad van de Europese Unie om een advies inzake een voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. xx/yy van het Europees Parlement en de Raad betreffende professioneel grensoverschrijdend transport van eurocontanten over de weg tussen lidstaten van het eurogebied ⁽²⁾ (hierna de „ontwerpuitbreidingsverordening”) (hierna tezamen aangeduid als de „ontwerpverordeningen”).

De bevoegdheid van de ECB om een advies uit te brengen is gebaseerd op artikel 127, lid 4, en artikel 282, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, aangezien de ontwerpverordeningen bepalingen bevatten betreffende het grensoverschrijdend transport van eurobankbiljetten en de Raad van bestuur van de ECB het alleenrecht heeft machtiging te geven tot uitgifte van eurobankbiljetten. Overeenkomstig de eerste volzin van artikel 17.5 van het Reglement van orde van de Europese Centrale Bank heeft de Raad van bestuur dit advies goedgekeurd.

Algemene opmerkingen

Door de ontwerpverordeningen zullen de voordelen van toegang op afstand tot cashdiensten van nationale centrale banken ten volle worden benut door het in omloop brengen en vervoeren van eurobankbiljetten en -muntstukken tussen lidstaten van het eurogebied zo vrij mogelijk te maken. Dit is belangrijk omdat binnen het eurogebied alleen eurobankbiljetten en -muntstukken de status van wettig betaalmiddel hebben ⁽³⁾.

Het begrip wettig betaalmiddel is ook van bijzonder belang met betrekking tot het gebruik van „intelligente systemen voor de neutralisatie van bankbiljetten”, zoals gedefinieerd door de ontwerpverordening. Als de autoriteit met het alleenrecht machtiging te geven tot uitgifte van eurobankbiljetten met de status van wettig betaalmiddel, merkt de ECB op dat „geneutraliseerde” eurobankbiljetten hun status van wettig betaalmiddel behouden en dat dit al door de Commissie is geaccepteerd ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 definitief.

⁽²⁾ COM(2010) 376 definitief.

⁽³⁾ Derde volzin van artikel 128, lid 1 van het Verdrag.

⁽⁴⁾ Aanbeveling van de Commissie van 22 maart 2010 betreffende de draagwijdte en de gevolgen van de hoedanigheid van wettig betaalmiddel van eurobankbiljetten en -munten (PB L 83 van 30.3.2010, blz. 70).

Wat betreft de ontwerpuitbreidingsverordening betreffende lidstaten buiten het eurogebied, is de ECB een voorstander van het voortzetten van de reeds vóór het in werking treden van het Verdrag gevestigde praktijk ⁽¹⁾. Met name dienen alle bepalingen van de ontwerpverordening te worden uitgebreid tot dergelijke lidstaten. Lidstaten buiten het eurogebied kunnen geen „lidstaten van herkomst” of „lidstaten van ontvangst” zijn in de betekenis van de ontwerpverordening. Ze dienen bovendien in aanmerking te komen om „lidstaten van doorvoer” te worden; indien dit niet het geval is, zouden lidstaten van het eurogebied die alleen bereikbaar zijn via wegen die door lidstaten buiten het eurogebied lopen, ten onrechte worden gediscrimineerd.

Indien de ECB wijzigingen in de ontwerpverordeningen aanbeveelt, worden daartoe specifiek onderbouwde formuleringsvoorstellen in de bijlage opgenomen.

Gedaan te Frankfurt am Main, 5 oktober 2010.

De president van de ECB

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Zie ECB-Advies CON/2006/35 van 5 juli 2006 op verzoek van de Raad van de Europese Unie inzake een voorstel voor twee besluiten van de Raad met betrekking tot het actieprogramma inzake uitwisselingen, bijstand en opleiding voor de bescherming van de euro tegen valsemunterij (programma „Pericles”) (PB C 163 van 14.7.2006, blz. 7).

BIJLAGE

Formuleringsvoorstellen

Door de Commissie voorgestelde tekst	Door de ECB voorgestelde wijzigingen ⁽¹⁾
Wijziging 1	
Artikel 1, onder f) van de ontwerpverordening	
„f) Lidstaat van doorvoer: een of meer andere deelnemende lidstaten dan de lidstaat van herkomst van het bedrijf waardoor het geldtransportvoertuig moet passeren om de lidsta(a)t(en) van ontvangst te bereiken of terug te keren naar de lidstaat van herkomst.”	„f) Lidstaat van doorvoer: een of meer andere deelnemende lidstaten dan de lidstaat van herkomst van het bedrijf waardoor het geldtransportvoertuig moet passeren om de lidsta(a)t(en) van ontvangst te bereiken of terug te keren naar de lidstaat van herkomst.”

Uitleg

Terwijl duidelijk is dat de lidstaat van herkomst en de lidstaat van ontvangst deelnemende lidstaten moeten zijn, is het mogelijk dat een geldtransportvoertuig ook het grondgebied van een niet-deelnemende lidstaat moet passeren om een lidstaat van ontvangst te bereiken. Het kan niet de bedoeling van de Commissie zijn om deelnemende lidstaten die omringd zijn door niet-deelnemende lidstaten, uit te sluiten van het toepassingsgebied van de ontwerpverordening. De wetgeving van de lidstaat van doorvoer moet altijd worden gerespecteerd, zoals bepaald in artikel 6, lid 1 van de ontwerpverordening.

Wijziging 2

Artikel 2, lid 1 en 2 van de ontwerpverordening.

„1. Transporten van eurobankbiljetten en -muntstukken die worden uitgevoerd voor rekening van en tussen centrale banken, bankbiljettendrukkerijen en/of munthuizen van deelnemende lidstaten en die begeleid worden door het leger of de politie, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.	„1. Transporten van eurobankbiljetten en -muntstukken die:
2. Transporten van uitsluitend euromuntstukken die uitgevoerd worden voor rekening van en tussen centrale banken of munthuizen van deelnemende lidstaten en die begeleid worden door het leger of de politie of door particuliere bewakingsagenten in aparte voertuigen, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.”	a) worden uitgevoerd voor rekening van en tussen centrale banken, NCB's, of tussen bankbiljettendrukkerijen en/of munthuizen van deelnemende lidstaten en de des-betreffende NCB's; en b) die begeleid worden door het leger of de politie, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening. 2. Transporten van uitsluitend euromuntstukken die: a) worden uitgevoerd voor rekening van en tussen centrale banken, NCB's, of tussen bankbiljettendrukkerijen en/of munthuizen van deelnemende lidstaten en de des-betreffende NCB's; en b) die begeleid worden door het leger of de politie of door particuliere bewakingsagenten in aparte voertuigen, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening.”

Uitleg

De term „NCB” is gedefinieerd in overweging 1 van de ontwerpverordening, maar wordt hier niet gebruikt. Bovendien wordt het vervoer van eurobankbiljetten of -muntstukken tussen een NCB en een drukkerij/munthuis altijd uitgevoerd voor rekening van de NCB die de betreffende bankbiljetten of muntstukken heeft besteld.

Wijziging 3

Artikel 1 van de de ontwerpuitbreidingsverordening

„Verordening (EU) xx/yy van de Raad is van toepassing op het grondgebied van een lidstaat die de euro nog niet heeft ingevoerd, met ingang van de datum waarop de Raad overeenkomstig artikel 140, lid 2 van het Verdrag besluit om de derogatie van een lidstaat in verband met diens deelname aan de euro in te trekken.”	„De toepassing van Verordening (EU) xx/yy van de Raad wordt uitgebreid is van toepassing op het grondgebied van een tot lidstaten die de euro niet als munteenheid hebben nog niet heeft ingevoerd. Om twijfel uit te sluiten, kan met ingang van de datum waarop de Raad overeenkomstig artikel 140, lid 2 van het Verdrag besluit om de derogatie van van een lidstaat in verband met diens deelname aan de euro in te trekken, de betreffende lidstaat ook een „lidstaat van ontvangst” zijn zoals gedefinieerd in Verordening (EU) xx/yy van de Raad.”
---	--

Door de Commissie voorgestelde tekst	Door de ECB voorgestelde wijzigingen ⁽¹⁾
Uitleg	
Terwijl duidelijk is dat de lidstaat van herkomst en de lidstaat van ontvangst deelnemende lidstaten moeten zijn, is het geografisch mogelijk dat een geldtransportvoertuig ook het grondgebied van een niet-deelnemende lidstaat moet passeren om een lidstaat van ontvangst te bereiken. Het kan niet de bedoeling van de Commissie zijn om deelnemende lidstaten die omringd zijn door niet-deelnemende lidstaten, uit te sluiten van het toepassingsgebied van de ontwerpverordening. Gedurende de periode tussen de intrekking van de derogatie van een lidstaat en de invoering van de euro in die lidstaat, dient het een toetredende lidstaat te worden toegestaan een „lidstaat van ontvangst” te worden.	
⁽¹⁾ De vetgedrukte tekst geeft aan waar de ECB voorstelt nieuwe tekst toe te voegen. Doorhaling betreft tekst die de ECB voorstelt te schrappen.	

II

*(Mededelingen)*MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN
DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2010/C 278/02)

Op 28 september 2010 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website Concurrentie van de Commissie, afdeling fusies (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende hulpmiddelen om individuele concentratiebeschikkingen op te zoeken, onder meer op: naam van de onderneming, nummer van de zaak, datum en sector,
 - in elektronische vorm op de EUR-Lex-website (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) onder documentnummer 32010M5951. EUR-Lex biedt online-toegang tot de communautaire wetgeving.
-

IV

(Informatie)

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN
INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

14 oktober 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Munteenheid		Koers	Munteenheid		Koers
USD	US-dollar	1,4101	AUD	Australische dollar	1,4145
JPY	Japanse yen	114,43	CAD	Canadese dollar	1,4088
DKK	Deense kroon	7,4571	HKD	Hongkongse dollar	10,9419
GBP	Pond sterling	0,87920	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,8538
SEK	Zweedse kroon	9,2340	SGD	Singaporese dollar	1,8248
CHF	Zwitserse frank	1,3386	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 564,26
ISK	IJslandse kroon		ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	9,5642
NOK	Noorse kroon	8,0695	CNY	Chinese yuan renminbi	9,3783
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	HRK	Kroatische kuna	7,3275
CZK	Tsjechische koruna	24,440	IDR	Indonesische roepia	12 574,79
EEK	Estlandse kroon	15,6466	MYR	Maleisische ringgit	4,3473
HUF	Hongaarse forint	273,63	PHP	Filipijnse peso	60,944
LTL	Litouwse litas	3,4528	RUB	Russische roebel	42,3188
LVL	Letlandse lat	0,7095	THB	Thaise baht	42,014
PLN	Poolse zloty	3,9077	BRL	Braziliaanse real	2,3213
RON	Roemeense leu	4,2799	MXN	Mexicaanse peso	17,4022
TRY	Turkse lira	1,9762	INR	Indiase roepie	62,2140

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

**Advies van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en machtsposities uitgebracht op zijn
bijeenkomst van 15 april 2010 betreffende een ontwerpbesluit in Zaak COMP/39.317 — E.ON Gas**

Rapporteur: Polen

(2010/C 278/04)

1. Het Adviescomité deelt de bezwaren van de Commissie zoals geformuleerd in haar ontwerpbesluit dat op 26 maart 2010 werd meegedeeld aan het Adviescomité op grond van artikel 102 van het EG-Verdrag en artikel 54 van de EER-Overeenkomst.
 2. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de procedure kan worden beëindigd door middel van een besluit op grond van artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1/2003.
 3. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de door E.ON AG voorgestelde verbintenissen passend, noodzakelijk en evenredig zijn.
 4. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat, in het licht van de door E.ON AG gedane verbintenissen, er niet langer gronden voor een optreden van de Commissie bestaan, onverminderd artikel 9, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1/2003.
 5. Het Adviescomité beveelt aan dat zijn advies in het Publicatieblad van de *Europese Unie* wordt bekendgemaakt.
-

Eindverslag van de raadadviseur-auditeur ⁽¹⁾ in zaak COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Het ontwerpbesluit dat aan de Commissie werd voorgelegd heeft betrekking op het vermeende misbruik van een machtspositie op grond van artikel 102 VWEU door de Duitse energieonderneming E.ON AG en haar dochterondernemingen E.ON Ruhrgas AG en E.ON Gastransport GmbH (hierna tezamen „E.ON” genoemd). In het ontwerpbesluit wordt de bezorgdheid geuit dat E.ON mogelijk langetermijnreserveringen op haar gastransportsysteem heeft geweigerd. De onderneming reserveerde grote delen van de beschikbare vrije ingangscapaciteit op haar eigen gastransportnet voor zichzelf. Dit kan ertoe leiden dat concurrenten die trachten gas te vervoeren en te verkopen aan afnemers die aangesloten zijn op het net van E.ON worden uitgesloten en daardoor de mededinging op de downstreammarkten voor de levering van gas wordt beperkt.

De Commissie leidde de procedure in om op grond van hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 1/2003 ⁽²⁾ een beschikking te geven en gaf op 22 december 2009 een voorlopige beoordeling in de zin van artikel 9, lid 1. Na besprekingen met de diensten van de Commissie diende E.ON in januari 2010 toezeggingen in. Volgens deze toezeggingen garandeert E.ON in de eerste plaats een onmiddellijke omvangrijke vrijgave van ingangscapaciteit zowel voor gas met een hoge verbrandingswaarde („H-gas”) als voor gas met een lage verbrandingswaarde („L-gas”), evenals een vermindering op lange termijn van haar capaciteitsreserveringen voor beide gasnetwerken vanaf uiterlijk 1 oktober 2015. In verband hiermee heeft E.ON ermee ingestemd de vrijgegeven capaciteit aanvankelijk voor de eerste twee jaar en vervolgens voor de overige duur van de toezegging op de markt te brengen. Verder heeft E.ON toegezegd een evenredig volume aangrenzende uitgangscapaciteit aan de toegangspunten vrij te geven wanneer er een tekort aan dergelijke capaciteit ontstaat en wanneer zij tegelijkertijd over aanzienlijke reserveringen van uitgangscapaciteit beschikt.

Op 22 januari 2010 heeft de Commissie een bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie* gepubliceerd in de zin van artikel 27, lid 4, waarin zij een samenvatting geeft van de bezwaren en toezeggingen en belanghebbende derden uitnodigt hun opmerkingen over deze aanmelding te maken binnen een maand na de publicatie ervan. Er werden in totaal van 20 belanghebbenden antwoorden ontvangen, met name van concurrenten, verenigingen van gasleveranciers en consumenten evenals van nationale toezichthouders.

De Commissie heeft E.ON in kennis gesteld van het resultaat van het marktonderzoek. De onderneming heeft op de naar voren gebrachte bezwaren gereageerd en op 24 maart 2010 een herzien voorstel voor toezeggingen ingediend.

De Commissie is thans tot de conclusie gekomen dat, in het licht van genoemde toezeggingen en onverminderd artikel 9, lid 2, de procedure dient te worden beëindigd.

E.ON heeft aan de Commissie verklaard dat zij voldoende toegang heeft gekregen tot de informatie die zij noodzakelijk achtte om toezeggingen in te dienen ten einde aan de bezwaren van de Commissie tegemoet te komen.

De raadadviseur-auditeur heeft geen bijkomende vragen of opmerkingen betreffende deze zaak ontvangen van de partijen of van derden.

Gelet op het voorgaande ben ik van oordeel dat het recht om gehoord te worden in deze zaak in acht is genomen.

Brussel, 16 april 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Opgesteld overeenkomstig de artikelen 15 en 16 van Besluit 2001/462/EG, EGKS van 23 mei 2001 betreffende het mandaat van de raadadviseur-auditeur in bepaalde mededingingsprocedures — PB L 162 van 19.6.2001, blz. 21.

⁽²⁾ In de overige tekst zijn alle aangehaalde artikelen afkomstig uit Verordening (EG) nr. 1/2003.

Samenvatting van het besluit van de Commissie**van 4 mei 2010****inzake een procedure op grond van artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 54 van de EER-Overeenkomst****(Zaak COMP/39.317 — E.ON Gas)***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 2863 definitief)***(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2010/C 278/06)

Op 4 mei 2010 heeft de Commissie een besluit vastgesteld met betrekking tot een procedure op grond van artikel 10 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie („VWEU”). Overeenkomstig artikel 30 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad ⁽¹⁾ publiceert de Commissie hierbij de namen van de partijen en de belangrijkste punten van het besluit, waaronder de opgelegde sancties, rekening houdend met het rechtmatige belang van de ondernemingen bij de bescherming van hun bedrijfsgeheimen. Een niet-vertrouwelijke versie van de tekst van het besluit is te vinden op de website van Directoraat-generaal Concurrentie op het volgende adres:

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

- (1) Het aangehechte besluit heeft betrekking op de onderneming E.ON AG, Duitsland, haar dochterondernemingen E.ON Ruhrgas AG en E.ON Gastransport GmbH alsook op de dochterondernemingen die onder zeggenschap van deze ondernemingen staan (hierna tezamen „E.ON” genoemd). Het besluit verleent een verbindend karakter aan de toezeggingen die E.ON heeft gedaan om de bezwaren weg te nemen die naar aanleiding van een door de Commissie ingesteld onderzoek naar de Duitse gasmarkten waren gerezzen.
- (2) De Commissie vreesde dat E.ON, door de toegang tot de ingangscapaciteit op haar gastransportnet af te schermen, wellicht misbruik had gemaakt van haar machtspositie in de zin van artikel 102 VWEU op de gastransportmarkten binnen haar L-Gasnet en het Duitse NetConnect-netwerk.
- (3) Dit was mogelijk gebeurd door middel van langetermijnreserveringen van capaciteit op het transportnet van E.ON, waardoor concurrenten van toegang tot dat netwerk werden uitgesloten. E.ON heeft grote delen van de vaste en vrij toewijsbare ingangscapaciteit op haar gastransportnet voor zichzelf gereserveerd, hetgeen volgens de voorlopige beoordeling kan leiden tot de uitsluiting van concurrenten die trachten gas te vervoeren en te verkopen aan afnemers die aangesloten zijn op het net van E.ON, en daarmee de mededinging op de downstreammarkten voor de levering van gas kan beperken.
- (4) E.ON heeft de Commissie toezeggingen gedaan om aan haar mededingingsbezwaren tegemoet te komen. In een eerste fase stelde E.ON voor tegen oktober 2010 vaste en vrij toewijsbare ingangscapaciteit op haar gastransportnet vrij te geven met een capaciteitsvolume van 17,8 GWh/h. In een tweede fase zal E.ON tegen oktober 2015 haar totale aandeel in de reservering van vaste en vrij toewijsbare ingangscapaciteit op het H-gasmarktsegment (Netconnect Duitsland) met 50 % reduceren, en zal zij haar reserveringsaandeel van het L-gasnetwerk verminderen tot 64 %. E.ON kan deze drempels halen door capaciteit terug te geven aan de transportnetbeheerder, door maatregelen tot uitbreiding van de capaciteit op het net of door samenwerkingsverbanden per marktsegment op te zetten die het totale volume van de capaciteit op het net van E.ON vergroten. E.ON verbindt zich ertoe deze drempels tot 2025 niet te overschrijden.
- (5) De definitieve toezeggingen volstaan om de aanvankelijke bezwaren van de Commissie weg te nemen, zonder onevenredig te zijn. De definitieve toezeggingen zijn *passend* om de door de Commissie in haar voorlopige beoordeling geuite bezwaren weg te nemen. De vermindering van E.ON's aandeel van vaste en vrij toewijsbare ingangscapaciteit en de duur van deze toezeggingen zal het voor concurrenten en nieuwe leveranciers mogelijk maken snel en duurzaam actief te worden op de downstreammarkten voor gaslevering. De definitieve toezeggingen zijn tevens *noodzakelijk* omdat er geen andere maatregelen zijn om de door de Commissie geuite bezwaren weg te nemen die even doeltreffend zijn als de voorgestelde vrijgave van capaciteit. In feite kan de weigering van toegang tot de noodzakelijke vervoersinfrastructuur slechts worden verholpen door een vrijgave van transportcapaciteit. De definitieve toezeggingen zijn, gezien E.ON's grote marktaandeel van de ingangscapaciteit op de betrokken markten en gezien de lange looptijd van de reserveringen, ook noodzakelijk wat de reikwijdte betreft. En niet het minst moeten de definitieve toezeggingen, gezien het grote aantal afnemers dat aangesloten is op E.ON's gastransportnet en de aanzienlijke potentiële schade voor deze afnemers, worden beschouwd als passend en *evenredig*.
- (6) In het licht van de voorgestelde toezeggingen wordt in het besluit vastgesteld dat er voor de Commissie geen reden tot optreden meer is en dat de procedure in deze zaak zou moeten worden beëindigd onverminderd artikel 9, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1/2003.

⁽¹⁾ PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.

- (7) Op 15 april 2010 werd het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities geraadpleegd; dit comité bracht een gunstig advies uit. Op 16 april 2010 heeft de raadadviseur-auditeur zijn eindverslag ingediend.
-

Advies van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en machtsposities op zijn bijeenkomst van 9 juli 2010 betreffende een ontwerpbesluit in zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Rapporteur: Oostenrijk

(2010/C 278/07)

1. Het Adviescomité deelt de bezwaren van de Commissie zoals die in haar ontwerpbesluit zijn geformuleerd en op 25 juni 2010 zijn meegedeeld aan het Adviescomité op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en artikel 53 van de EER-Overeenkomst.
 2. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de procedure kan worden beëindigd door middel van een besluit op grond van artikel 9, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1/2003.
 3. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat de door British Airways, American Airlines en Iberia gedane toezeggingen passend, noodzakelijk en evenredig zijn.
 4. Het Adviescomité is het met de Commissie eens dat er, in het licht van de door British Airways, American Airlines en Iberia gedane toezeggingen, niet langer gronden voor een optreden van de Commissie bestaan, onverminderd artikel 9, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1/2003.
 5. Het Adviescomité verzoekt de Commissie rekening te houden met alle overige opmerkingen die tijdens de discussie zijn gemaakt.
 6. Het Adviescomité beveelt aan dat zijn advies in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt.
-

Eindverslag van de raadadviseur-auditeur⁽¹⁾ in zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Achtergrond

De zaak betreft British Airways Plc. („BA”), American Airlines Inc. („AA”) en Iberia Líneas Aéreas de España, SA („IB”), (hierna gezamenlijk „de partijen” genoemd).

In juni 2008 hebben de partijen het voornemen te kennen gegeven een gemeenschappelijke onderneming met omzetting op te richten voor al hun diensten in verband met passagiersvervoer op trans-Atlantische vliegroutes. De overeenkomst voorziet in uitgebreide samenwerking tussen de partijen op deze routes, onder meer wat prijsstelling, capaciteit, dienstregelingen en omzetting betreft. Met betrekking tot de aangekondigde samenwerking heeft de Commissie op 25 juli 2008 van ambtswege een onderzoek ingesteld. Op 30 januari 2009 heeft Virgin Atlantic een formele klacht ingediend.

Het aan de Commissie voorgelegde ontwerp-besluit betreft mededingingsbezwaren die de overeenkomst tussen BA, AA en IB uit het oogpunt van artikel 101 VWEU doet rijzen.

2. Schriftelijke procedure

De Commissie heeft een formele procedure ingeleid en vervolgens op grond van haar onderzoek op 29 september 2009 een mededeling van punten van bezwaar goedgekeurd. De partijen hebben toegang gekregen tot het dossier en er werd een dataroom geïnstalleerd om hen in de gelegenheid te stellen alle in de mededeling van punten van bezwaar gebruikte econometrische gegevens in te zien.

Alle partijen hebben verzocht om een verlenging van de termijn waarbinnen zij hun antwoorden op de mededeling van punten van bezwaar moeten indienen. Ik heb deze verzoeken ingewilligd en alle partijen hebben hun antwoorden ingediend op 9 december 2009.

Gedurende de loop van de procedure heb ik vier belanghebbende derden toegelaten, die een niet-vertrouwelijke versie van de mededeling van punten van bezwaar hebben ontvangen en door de Commissie werden uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken.

Omdat er niet om is verzocht, is geen hoorzitting georganiseerd.

In hun antwoorden ontkenden de partijen dat de overeenkomst aanleiding zou geven tot mededingingsproblemen, maar nadien zijn zij met de diensten van de Commissie in gesprek gegaan over toezeggingen die zij zouden kunnen doen om de in de mededeling van punten van bezwaar genoemde bezwaren te overnemen.

De Commissie heeft op 25 januari 2010 de eerste door de partijen voorgestelde toezeggingen aan een informele markttoets onderworpen door aan elf derden — namelijk tien andere luchtvaartmaatschappijen en de slot-coördinator op Londen Heathrow — een verzoek om inlichtingen toe te zenden. De voorgestelde toezeggingen hadden betrekking op de zes routes waarover bezorgdheid bleef bestaan, namelijk Londen–Dallas, Londen–Boston, Londen–Miami, Londen–Chicago, Londen–New York en Madrid–Miami. Deze toezeggingen hielden onder meer verband met oplossingen voor slot-problemen, in de vorm van verhuring van slots op vier van deze routes, alsmede pro-rata-overeenkomsten („feed”-overeenkomsten), interlining-overeenkomsten („fare combinability”) en frequent-flyer-programma's („FFP's”) op alle routes. Het is de bedoeling dat de voorgestelde toezeggingen voor tien jaar gelden.

Alle partijen die in het kader van de informele markttoets werden bevraagd, hebben een antwoord ingediend, waarvan de partijen een niet-vertrouwelijke versie hebben ontvangen. Naar aanleiding van de ingekomen antwoorden hebben BA, AA en IB op 26 februari 2010 aangepaste toezeggingen overgelegd.

Op 10 maart 2010 heeft de Commissie op grond van artikel 27, lid 4⁽²⁾, in het *Publicatieblad van de Europese Unie* een bericht bekendgemaakt waarin zij de bezwaren en de aangepaste toezeggingen samenvatte en belanghebbenden verzocht binnen een maand na de bekendmaking van de kennisgeving hierover hun opmerkingen te maken. In totaal kwamen vijf antwoorden binnen, in hoofdzaak van andere luchtvaartmaatschappijen en reisorganisaties.

⁽¹⁾ Opgesteld overeenkomstig de artikelen 15 en 16 van Besluit 2001/462/EG, EGKS van de Commissie van 23 mei 2001 betreffende het mandaat van de raadadviseur-auditeur in bepaalde mededelingsprocedures (PB L 162 van 19.6.2001, blz. 21).

⁽²⁾ Alle artikelen die nog worden aangehaald, zijn artikelen van Verordening (EG) nr. 1/2003.

De Commissie heeft de partijen in kennis gesteld van het resultaat van de markttoets, waarna de partijen nogmaals nieuwe toezeggingen deden.

Overeenkomstig artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 773/2004 heeft de Commissie Virgin Atlantic op 18 mei 2010 meegedeeld dat zij voorlopig het standpunt inneemt dat, mits de gedane toezeggingen conform artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1/2003 verbindend worden verklaard, er geen voldoende zwaarwegend belang van de Europese Unie is om de mogelijke inbreuk verder te onderzoeken. Op 15 juni 2010 heeft Virgin Atlantic aanvullende opmerkingen overgelegd.

Op 25 juni 2010 hebben de partijen nog een wijziging aangebracht in de eerder gedane toezeggingen en deze aan de Commissie overgelegd.

De Commissie is thans tot de conclusie gekomen dat, gelet op de uiteindelijke toezeggingen en onverminderd artikel 9, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1/2003 de procedure beëindigd dient te worden.

De partijen hebben aan de Commissie verklaard dat zij elk in voldoende mate toegang hebben gehad tot de gegevens die zij noodzakelijk achtten voor het doen van toezeggingen om aan de bezorgdheden tegemoet te komen die de Commissie te kennen had gegeven.

De raadadviseur-auditeur heeft geen bijkomende vragen of opmerkingen betreffende deze zaak ontvangen van de partijen of van derden.

Gelet op het vorenstaande en in het besef dat het besluit over het al dan niet afwijzen van de klacht nog moet worden genomen, ben ik van oordeel dat het recht om gehoord te worden in deze zaak in acht is genomen.

Gedaan te Brussel, 12 juli 2010.

Michael ALBERS

Samenvatting van het besluit van de Commissie**van 14 juli 2010****betreffende een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 53 van de EER-Overeenkomst****(Zaak COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 4738)***(Alleen de tekst in de Engelse taal is authentiek)****(Voor de EER relevante tekst)****(2010/C 278/09)**

Op 14 juli 2010 heeft de Commissie een besluit aangenomen betreffende een procedure op grond van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 30 van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad ⁽¹⁾ publiceert de Commissie hierbij de namen van de partijen en de belangrijkste punten van het besluit, gelet op het rechtmatige belang van ondernemingen bij de bescherming van hun zakengeheimen.

(1) De zaak betreft overeenkomsten tussen British Airways Plc. (hierna „BA” genoemd), American Airlines Inc. (hierna „AA” genoemd) en Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (hierna „IB” genoemd), waarbij zij een gemeenschappelijke onderneming met omzetsdeling oprichten waarin al hun luchtvervoerdiensten voor passagiers op routes tussen Europa en Noord-Amerika omvat (hierna „trans-Atlantische routes” genoemd) worden ondergebracht. De overeenkomsten voorzien in uitgebreide samenwerking tussen de partijen op de trans-Atlantische routes, onder meer wat prijsstelling, capaciteit, dienstregeling en omzetsdeling betreft.

1. Voorlopige bezwaren uit mededingingsoogpunt

(2) Op 8 april 2009 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 2 van Verordening (EG) nr. 773/2004 ⁽²⁾ een procedure ingeleid tegen BA, AA en IB, met het oog op de vaststelling van een besluit overeenkomstig hoofdstuk III van Verordening (EG) nr. 1/2003.

(3) In een mededeling van punten van bezwaar van 29 september 2009, in de zin van artikel 27 van Verordening (EG) nr. 1/2003 en artikel 10 van Verordening (EG) nr. 773/2004, luidde het voorlopige standpunt van de Commissie dat de overeenkomsten tussen de partijen de mededinging op specifieke trans-Atlantische routes zouden beperken. Na rekening te hebben gehouden met de antwoorden van de partijen op de mededeling van punten van bezwaar en andere nieuwe elementen, handhaafde de Commissie haar voorlopige bezwaren uit mededingingsoogpunt voor zes trans-Atlantische routes: Londen–Dallas (premiummarkt ⁽³⁾ en non-premiummarkt ⁽⁴⁾), Londen–Boston (premiummarkt en non-premiummarkt), Londen–Miami (premiummarkt en non-premiummarkt), Londen–Chicago (premiummarkt), Londen–New York (premiummarkt) en Madrid–Miami (premiummarkt).

(4) Volgens de voorlopige beoordeling van de Commissie zou de beperking van de mededinging tussen de partijen op de bovengenoemde routes werkelijke of mogelijke concurrentieverstorende effecten hebben. Op deze routes was de positie van de partijen bijzonder sterk en waren er significante belemmeringen voor toegang of uitbreiding, met name het gebrek aan slots tijdens de piekuren op de luchthavens Londen Heathrow, Londen Gatwick, New York Newark en New York JFK, het frequentievoordeel dat de partijen genieten, de beperkte toegang tot aansluitende vluchten en de sterkte van de partijen op het gebied van frequent-flyerprogramma's (FFP's), contracten met bedrijven en marketing. De overeenkomsten zouden de mededinging tussen BA, AA en IB opheffen en op de betrokken routes zouden de concurrenten geen soortgelijke concurrentiedruk kunnen uitoefenen.

(5) Daarnaast concludeerde de Commissie voorlopig dat ook de mededinging tussen de partijen en derden zou kunnen worden beperkt. Op de routes Londen–Chicago en Londen–Miami zouden de overeenkomsten verdere werkelijke of mogelijke concurrentieverstorende effecten hebben, doordat de partijen de toegang van hun concurrenten tot aansluitende vluchten zouden beperken, wat van cruciaal belang is voor diensten op dit soort trans-Atlantische routes.

2. Besluit met verbintenissen

(6) BA, AA en IB boden toezeggingen aan om de voorlopige bezwaren uit mededingingsoogpunt van de Commissie uit de weg te ruimen.

(7) Op 10 maart 2010 werd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* overeenkomstig artikel 27, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1/2003 een bericht bekendgemaakt waarin de bezwaren van de Commissie en de aangeboden toezeggingen werden samengevat en derde partijen werden uitgenodigd hun opmerkingen over de aangeboden toezeggingen te maken. Op 15 april 2010 deelde de Commissie de partijen de opmerkingen van derde partijen mee. Op 12 mei 2010 en uiteindelijk op 25 juni 2010 boden de

⁽¹⁾ PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 123 van 27.4.2004, blz. 18.

⁽³⁾ Omvat de luchtvervoerdiensten voor passagiers in alle tariefklassen met uitzondering van „restricted economy” (dat wil zeggen ten minste de diensten in „first class” en „business class”).

⁽⁴⁾ Omvat de luchtvervoerdiensten voor passagiers in „restricted economy”.

- partijen gewijzigde toezeggingen aan, die waren herzien in het licht van de opmerkingen die van derde partijen waren ontvangen.
- (8) Bij besluit van 14 juli 2010 heeft de Commissie deze verbintenissen overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1/2003 verbindend verklaard voor BA, AA en IB. De belangrijkste verbintenissen kunnen als volgt worden samengevat.
- (9) Ten eerste boden de partijen aan om op de luchthavens Londen Heathrow of Londen Gatwick, naar keuze van de concurrentie, slots beschikbaar te stellen, zodat de concurrenten 21 extra non-stopfrequenties per week op Londen-New York, 14 op Londen-Boston, 7 op Londen-Dallas en 7 op Londen-Miami kunnen exploiteren. Op de route Londen-New York boden de partijen ook aan om de concurrentie overeenkomende exploitatievergunningen te verstrekken op de luchthaven New York JFK.
- (10) Ten tweede boden de partijen aan om op de betrokken routes met de concurrenten „fare combinability”-overeenkomsten te sluiten. Dankzij deze overeenkomsten kunnen belangstellende maatschappijen en reisagenten een heen- en terugvlucht aanbieden, bestaande uit een trans-Atlantische non-stopdienst die door de belangstellende maatschappij in de ene richting wordt geëxploiteerd en een non-stopdienst door de partijen in de andere richting.
- (11) Ten derde boden de partijen aan om op de betrokken routes met de concurrenten specifieke pro-rata-overeenkomsten te sluiten. Op grond van deze overeenkomsten kunnen belangstellende maatschappijen van de partijen gunstige voorwaarden verkrijgen om overstappassagiers te vervoeren op vluchten van de partijen op korte-afstandsroutes in Europa en Noord-Amerika (en welbepaalde andere landen) teneinde hun eigen trans-Atlantische diensten op de betrokken routes aan te vullen.
- (12) Ten vierde boden de partijen aan om hun FFP's op de betrokken routes open te stellen voor een concurrent die op de route een dienst start of uitbreidt en geen vergelijkbaar eigen FFP heeft.
- (13) Ten vijfde boden de partijen aan om de Commissie geregeld gegevens te verstrekken over de samenwerking tussen de partijen.
- (14) Gelet op deze toezeggingen, die voor BA, AA en IB verbindend zijn verklaard, bestaan er niet langer gronden voor maatregelen van de Commissie. Dit besluit heeft een geldigheidsduur van tien jaar na de datum van goedkeuring.
- (15) Het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities heeft op 9 juli 2010 een gunstig advies uitgebracht. Op 12 juli 2010 heeft de raadadviseur-auditeur zijn eindverslag opgesteld.
-

Benoeming raadadviseur-auditeur

(2010/C 278/10)

Op 8 september 2010 heeft de Commissie de heer Wouter WILS benoemd als raadadviseur-auditeur, overeenkomstig artikel 1 van het besluit van de Commissie van 23 mei 2001 betreffende het mandaat van de raadadviseur-auditeur in bepaalde mededingingsprocedures (PB L 162 van 19.6.2001, blz. 21).

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN

Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 17, lid 5, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap

Uitnodiging tot het indienen van offertes voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten overeenkomstig openbaredienstverplichtingen

(Voor de EER relevante tekst)

(2010/C 278/11)

Lidstaat	Frankrijk
Betrokken route	Aurillac-Paris (Orly)
Geldigheidsduur van het contract	1 juni 2011-31 mei 2015
Uiterste datum voor de indiening van de inschrijvingen en de offertes	— voor de inschrijvingen (1e fase): 29 november 2010, (17u30, plaatselijke tijd) — voor de offertes (2e fase) 10 januari 2011, (17u30, plaatselijke tijd)
Adres waar de tekst van de aanbesteding en alle relevante informatie en/of documentatie met betrekking tot de openbare aanbesteding en de openbaredienstverplichting kunnen worden verkregen	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 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Adviezen)

BESTUURLIJKE PROCEDURES

EUROPESE COMMISSIE

OPROEP TOT HET INDIENEN VAN VOORSTELLEN — EACEA/32/10

Tempus IV — Hervorming van het hoger onderwijs door internationale samenwerking tussen universiteiten

(2010/C 278/12)

1. Doelstellingen en beschrijving

De vierde fase van het Tempus-programma beslaat de periode van 2007 tot en met 2013.

De algemene doelstelling van het programma is de samenwerking op het gebied van hoger onderwijs tussen de lidstaten van de Europese Unie (EU) en de partnerlanden in het omliggende gebied te helpen vergemakkelijken. Het programma zal meer bepaald bijdragen tot het stimuleren van een vrijwillige convergentie met de EU-ontwikkelingen op het gebied van hoger onderwijs, die voortvloeien uit de Europa 2020-strategie, het Strategisch Kader voor Europese Samenwerking op het gebied van Onderwijs en Opleiding (ET 2020) en het Bologna-proces.

Deze oproep tot het indienen van voorstellen heeft tot doel multilaterale samenwerking tussen instellingen, autoriteiten en organisaties voor hoger onderwijs in de EU-lidstaten en partnerlanden aan te moedigen. Het is gericht op de hervorming en de modernisering van het hoger onderwijs.

Het Uitvoerend Agentschap Onderwijs, Audiovisuele Media en Cultuur („het Agentschap”), handelend op basis van door de Europese Commissie („de Commissie”) gedelegeerde bevoegdheden, is belast met het beheer van deze oproep tot het indienen van voorstellen.

2. In aanmerking komende aanvragers

Om voor toekenning van een subsidie in aanmerking te komen, moeten aanvragers rechtspersonen zijn die meer dan vijf jaar geleden in de EU of de Tempus-partnerlanden formeel zijn opgericht.

Aanvragers voor Gezamenlijke projecten moeten van staatswege erkende, openbare of particuliere instellingen voor hoger onderwijs zijn of verenigingen, organisaties dan wel netwerken van instellingen voor hoger onderwijs gericht op de bevordering, verbetering en hervorming van het hoger onderwijs.

Aanvragers voor Structurele maatregelen moeten rechtspersonen zijn zoals hierboven voor gezamenlijke projecten bepaald, of nationale dan wel internationale rectoren-, docenten- of studentenorganisaties.

Als partners/medebegunstigden kunnen instellingen en organisaties aan het Tempus-programma deelnemen, gaande van hogeronderwijsinstellingen en -organisaties tot niet-academische instellingen en organisaties zoals niet-gouvernementele organisaties, bedrijven en overheden.

Deze instellingen en organisaties moeten in de volgende vier groepen van in aanmerking komende landen gevestigd zijn:

— de 27 lidstaten van de Europese Unie;

— vier landen van de Westelijke Balkan: Albanië, Bosnië-Herzegovina, Montenegro, Servië en Kosovo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Onder auspiciën van de Verenigde Naties, krachtens Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999.

- zeventien buurlanden ten zuiden en ten oosten van de Europese Unie: Algerije, Egypte, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, de bezette Palestijnse gebieden, Syrië, Tunesië, Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië, de Russische Federatie en Oekraïne;
- vijf Centraal-Aziatische Republieken: Kazachstan, Kirgizië, Tadzjikistan, Turkmenistan en Oezbekistan.

3. In aanmerking komende activiteiten en duur

Deze oproep tot het indienen van oproepen in het kader van Tempus betreft hoofdzakelijk twee instrumenten voor samenwerking:

- Gezamenlijke projecten: projecten met een „bottom-up”-aanpak, bedoeld om modernisering en hervorming op institutioneel (universitair) niveau tot stand te brengen. Gezamenlijke projecten zijn gericht op de overdracht van kennis, zowel tussen universiteiten, organisaties en instellingen van de EU en van de partnerlanden, als tussen entiteiten van partnerlanden waar relevant.
- Structurele maatregelen: projecten die trachten een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling en hervorming van de hogeronderwijsstelsels in de partnerlanden, de kwaliteit en relevantie van deze stelsels te verhogen en ook de vrijwillige convergentie van de hogeronderwijsstelsels met die van de EU te verbeteren. Structurele maatregelen zijn gericht op het steunen van de structurele hervorming van hogeronderwijsstelsels en op de strategische kaderontwikkeling op nationaal niveau.

In het kader van deze oproep kunnen nationale projecten en meerlandenprojecten worden gefinancierd:

De nationale projecten moeten beantwoorden aan nationale prioriteiten die worden vastgesteld in nauwe samenspraak tussen de delegaties van de Europese Unie en de bevoegde instanties in de partnerlanden.

- In het geval van nationale projecten moeten de voorstellen worden ingediend door consortia van instellingen bestaande uit:
 - ten minste drie instellingen voor hoger onderwijs uit een partnerland (vanwege de geringe omvang van het plaatselijke hoger onderwijs, volstaat in het geval van Montenegro en Kosovo één universiteit);
 - ten minste drie instellingen voor hoger onderwijs uit de EU, elk uit een andere EU-lidstaat.

Meerlandenprojecten moeten voldoen aan regionale prioriteiten die berusten op het EU-beleid voor regionale samenwerking van partnerlanden zoals bepaald in haar strategische documenten inzake de buurlanden ⁽¹⁾, de landen in de EU-pretoetredingsfase ⁽²⁾ en de landen van Centraal-Azië ⁽³⁾, en die alle partnerlanden in een specifieke regio gemeen hebben of die betrekking hebben op een nationale prioriteit die alle deelnemende partnerlanden gemeen hebben.

- In het geval van meerlandenprojecten moeten de voorstellen worden ingediend door consortia van instellingen bestaande uit:
 - ten minste twee instellingen voor hoger onderwijs uit alle deelnemende partnerlanden (minimaal twee partnerlanden) die bij het voorstel betrokken zijn (met uitzondering van Kosovo en Montenegro, waarvoor slechts één instelling voor hoger onderwijs per land vereist is).
 - ten minste drie instellingen voor hoger onderwijs, elk uit een andere EU-lidstaat.

In het geval van structurele maatregelen geldt er een aanvullende voorwaarde: het ministerie verantwoordelijk voor (Hoger) Onderwijs in het/de partnerland(en) moet als partner betrokken zijn.

De looptijd van de projecten bedraagt maximaal 24 of 36 maanden. De subsidiabele periode gaat naar verwachting op 15 oktober 2011 in.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1638/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 houdende algemene bepalingen tot invoering van een Europees nabuurschaps- en partnerschapsinstrument; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_nl.pdf — *European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI)*, met interregionaal programma, beleid 2007-2013 en indicatief programma 2007-2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 1085/2006 van de Raad van 17 juli 2006 tot invoering van een instrument voor pretoetredingssteun (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/nl/oj/2006/l_210/l_21020060731nl00820093.pdf — Instrument for Pre-accession Assistance (IPA), Multi-annual Indicative Planning Document (MIPD), 2008-2010, Multi-beneficiary; MIPD (2008-2010) (*indicatief meerjarenplan*), C(2008) 3585 van 17 juli 2008; http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership, Raad van de Europese Unie, 31 mei 2007, 10113/07; http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrAsia_EN-RU.pdf

4. Toekenningscriteria

Subsidiabele aanvragen voor gezamenlijke projecten en structurele maatregelen worden beoordeeld door onafhankelijke externe deskundigen op basis van de volgende toekenningscriteria:

- De helderheid en samenhang van de projectdoelstellingen; hun relevantie voor hervormingen in het hoger onderwijs (Europa 2020-Agenda, het Strategisch Kader voor Europese Samenwerking op het gebied van Onderwijs en Opleiding (ET 2020) en het Bologna-proces) bij de instelling of in het stelsel van het partnerland, en de aantoonbare impact van het project op deze hervormingen (25 % van de totale score).
- De kwaliteit van het partnerschap: vaardigheden, erkende expertise en competenties die vereist zijn om alle aspecten van het werkprogramma uit te voeren, goede taakverdeling, doeltreffende communicatie en samenwerking (20 % van de totale score).
- De kwaliteit van de projectinhoud en de toegepaste methodologie met inbegrip van, onder andere, de toepasselijkheid van de projectresultaten en gerelateerde activiteiten in samenhang met het doel en de specifieke doelstellingen van het project, aangetoond logisch en degelijk planningsvermogen (Logical Framework Matrix en werkplan), de verwachte kwaliteitsbeheersing en -controle en het projectbeheer (indicatoren en ijkpunten) (25 % van de totale score).
- De duurzaamheid en de blijvende impact van het project op de instellingen, doelgroepen en/of het hogeronderwijsstelsel, met inbegrip van de verspreiding en het gebruik van de activiteiten en projectresultaten (15 % van de totale score).
- De begroting en kosteneffectiviteit, met inbegrip van de personeelsindeling, rekening houdend met het gangbare dagloon, de aankoop van geschikte apparatuur en een doelmatig gebruik van mobiliteitsperiodes, een evenwichtige verdeling van het budget, de haalbaarheid van de doelstellingen met het opgegeven budget (15 % van de totale score).

5. Budget en hoogte van de subsidie

De indicatieve begroting voor de medefinanciering van projecten in het kader van deze oproep bedraagt 48,7 miljoen EUR.

De financiële bijdrage van de Gemeenschap kan niet meer bedragen dan 90 % van de totale subsidiabele kosten. Medefinanciering van minimaal 10 % van de totale subsidiabele kosten is noodzakelijk.

De minimumsubsidie voor zowel de gezamenlijke projecten als de structurele maatregelen bedraagt 500 000 EUR. De maximale subsidie bedraagt 1 500 000 EUR. In het geval van Kosovo en Montenegro is de minimumsubsidie voor nationale projecten van beide types vastgesteld op 300 000 EUR.

6. Indiening van voorstellen en uiterste indieningstermijn

De subsidieaanvragen moeten in het Engels, Frans of Duits worden ingediend met behulp van het speciaal voor dit doel ontwikkelde e-formulier, dat te vinden is op de website van het Agentschap: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

De volledig ingevulde elektronische aanvraagformulieren voor gezamenlijke projecten en structurele maatregelen moeten uiterlijk op 15 februari 2011, 12:00 Brusselse tijd worden verzonden.

De online ingediende aanvraag wordt beschouwd als het origineel. Maar voor de zekerheid van zowel aanvragers als het Agentschap, en voor het indienen van de aanvullende vereiste informatie, moet er uiterlijk 15 februari 2011 per post (datum poststempel) een volledige papieren versie van het ingediende e-formulier samen met de aanvullende documenten (zie de richtsnoeren voor aanvragers) naar het Agentschap worden gestuurd op het volgende adres:

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 Brussel
BELGIË

Per fax of e-mail verzonden aanvragen worden afgewezen.

7. Nadere informatie

De aanvragen moeten voldoen aan de bepalingen van de Richtsnoeren voor aanvragers — oproep tot het indienen van voorstellen EACEA/32/10; ze moeten worden ingediend door middel van het hiervoor bestemde aanvraagformulier en ze moeten de relevante bijlagen bevatten. Bedoelde documenten zijn te vinden op het volgende internetadres:

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

Oproep tot het indienen van blijken van belangstelling voor het ESPON 2013-programma

(2010/C 278/13)

In het kader van het ESPON 2013-programma wordt op 23 november 2010 een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling voor het Knowledge Support System (KSS) gepubliceerd.

Kijk regelmatig op <http://www.espon.eu> voor meer informatie

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

Voorafgaande aanmelding van een concentratie

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

Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak

(Voor de EER relevante tekst)

(2010/C 278/14)

1. Op 1 oktober 2010 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 en na een verwijzing in het kader van artikel 4, lid 5, van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat de ondernemingen Alstom Holdings („Alstom”, Frankrijk), Russian Railways („RZD”, Rusland) en Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited en Mafrido Trading Limited (tezamen „the Cypriot Companies”, Cyprus) in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over CJSC Transmashholding („TMH”, Rusland) door de verwerving van aandelen.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

- Alstom: concern dat zich hoofdzakelijk bezighoudt met het vervaardigen van materieel en het verlenen van diensten voor de opwekking en het transport van elektriciteit, en met spoorvervoer over de hele wereld,
- RZD: openbare spoorwegmaatschappij en spoorwegexploitant in Rusland en in bepaalde GOS-staten,
- Cypriot Companies: beleggingsondernemingen waarvan de activiteiten zich beperken tot het indirect houden van aandelen van TMH,
- TMH: vervaardiging van locomotieven en spoorwagematerieel hoofdzakelijk in Rusland en sommige EER-staten.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van de EG-concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens de EG-concentratieverordening ⁽²⁾.

4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per faxbericht (+32 22964301), per e-mail naar COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu of per post, onder vermelding van zaaknummer COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
J-70
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 (de „EG-concentratieverordening”).

⁽²⁾ PB C 56 van 5.3.2005, blz. 32 („mededeling betreffende een vereenvoudigde procedure”).

ANDERE HANDELINGEN

EUROPESE COMMISSIE

Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

(2010/C 278/15)

Overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie ⁽¹⁾ dient een aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding te worden bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* om derden te informeren over het bestaan van een dergelijke aanvraag, zodat zij eventueel bezwaar kunnen maken tegen de erkenning en bescherming van de traditionele aanduiding waarvoor de aanvraag is ingediend.

**BEKENDMAKING VAN EEN AANVRAAG TOT ERKENNING VAN EEN TRADITIONELE AANDUIDING
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 33 VAN VERORDENING (EG) Nr. 607/2009 VAN DE COMMISSIE**

Datum van ontvangst 22.6.2010

Aantal bladzijden 18

Taal van de aanvraag Engels

Dossiernummer TDT-US-N0023

Aanvrager: 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

Benaming: SUR LIE

— Traditionele aanduiding krachtens artikel 118 duovicies, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 1234/2007

Taal:

— Artikel 31, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

Lijst van de desbetreffende beschermde oorsprongsbenamingen of geografische aanduidingen:

— Beschermde oorsprongsbenamingen

Wijncategorieën:

— Wijn, mousserende wijn (Bijlage XI ter bij Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad)

Definitie:

— Het procedé waarbij wijn na de eerste gisting op de wijnmoer rijpt.

⁽¹⁾ PB L 193 van 24.7.2009, blz. 60.

Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

(2010/C 278/16)

Overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie ⁽¹⁾ dient een aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding te worden bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* om derden te informeren over het bestaan van een dergelijke aanvraag, zodat zij eventueel bezwaar kunnen maken tegen de erkenning en bescherming van de traditionele aanduiding waarvoor de aanvraag is ingediend.

**BEKENDMAKING VAN EEN AANVRAAG TOT ERKENNING VAN EEN TRADITIONELE AANDUIDING
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 33 VAN VERORDENING (EG) Nr. 607/2009 VAN DE COMMISSIE**

Datum van ontvangst 22.6.2010

Aantal bladzijden 16

Taal van de aanvraag Engels

Dossiernummer TDT-US-N0024

Aanvrager: 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

Benaming: TAWNY

— Traditionele aanduiding krachtens artikel 118 duovicies, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 1234/2007

Taal:

— Artikel 31, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

Lijst van de desbetreffende beschermde oorsprongsbenamingen of geografische aanduidingen:

— Beschermde oorsprongsbenamingen

Wijncategorieën:

— Likeurwijn (Bijlage XI ter bij Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad)

Definitie:

— „Tawny” is de aanduiding voor een type Amerikaanse distillatiewijn die is gerijpt alvorens hij wordt gebotteld. Bij de botteling heeft de wijn een rood-gouden of „tawny” zweem. De wijn moet de kenmerken van zorgvuldige rijping vertonen, waarbij het frisse en fruitige karakter heeft plaatsgemaakt voor meer complexiteit. Toch hebben vele de frisse goedontwikkelde fruitige kenmerken van jongere wijn. De wijn wordt gewoonlijk samengesteld uit druiven van meer dan een oogstjaar, kan worden gerijpt in eiken vaten en bereikt de optimale leeftijd vóór de verkoop. De versterking moet gebeuren met eau-de-vie van druiven.

⁽¹⁾ PB L 193 van 24.7.2009, blz. 60.

Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

(2010/C 278/17)

Overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie ⁽¹⁾ dient een aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding te worden bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* om derden te informeren over het bestaan van een dergelijke aanvraag, zodat zij eventueel bezwaar kunnen maken tegen de erkenning en bescherming van de traditionele aanduiding waarvoor de aanvraag is ingediend.

**BEKENDMAKING VAN EEN AANVRAAG TOT ERKENNING VAN EEN TRADITIONELE AANDUIDING
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 33 VAN VERORDENING (EG) Nr. 607/2009 VAN DE COMMISSIE**

Datum van ontvangst 22.6.2010

Aantal bladzijden 16

Taal van de aanvraag Engels

Dossiernummer TDT-US-N0025

Aanvrager: 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

Benaming: VINTAGE

— Traditionele aanduiding krachtens artikel 118 duovicies, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 1234/2007

Taal:

— Artikel 31, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

Lijst van de desbetreffende beschermde oorsprongsbenamingen of geografische aanduidingen:

— Beschermde oorsprongsbenamingen

Wijncategorieën:

— Wijn, likeurwijn (Bijlage XI ter bij Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad)

Definitie:

— De term „Vintage”, op zichzelf of als onderdeel van een beschrijving als „Vintage Character”, duidt een type Amerikaanse wijn aan die voor 85 % wordt vervaardigd uit druiven van een oogstjaar en dat oogstjaar op zijn etiket draagt. Wanneer de term verwijst naar Amerikaanse distillatiewijn, wordt de wijn doorgaans gekenmerkt door een relatief lange rijping in de fles en is hij gewoonlijk donker van kleur, krachtig en soepel. Deze Amerikaanse distillatiewijnen hebben doorgaans ook het vermogen om beter te worden door rijping of door bewaring in een kelder. De versterking moet gebeuren met eau-de-vie van druiven.

⁽¹⁾ PB L 193 van 24.7.2009, blz. 60.

Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

(2010/C 278/18)

Overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie ⁽¹⁾ dient een aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding te worden bekendgemaakt in de C-serie van het *Publicatieblad van de Europese Unie* om derden te informeren over het bestaan van een dergelijke aanvraag, zodat zij eventueel bezwaar kunnen maken tegen de erkenning en bescherming van de traditionele aanduiding waarvoor de aanvraag is ingediend.

**BEKENDMAKING VAN EEN AANVRAAG TOT ERKENNING VAN EEN TRADITIONELE AANDUIDING
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 33 VAN VERORDENING (EG) Nr. 607/2009 VAN DE COMMISSIE**

Datum van ontvangst 22.6.2010

Aantal bladzijden 15

Taal van de aanvraag Engels

Dossiernummer TDT-US-N0026

Aanvrager: 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

Benaming: VINTAGE CHARACTER

— Traditionele aanduiding krachtens artikel 118 duovicies, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 1234/2007

Taal:

— Artikel 31, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie

Lijst van de desbetreffende beschermde oorsprongsbenamingen of geografische aanduidingen:

— Beschermde oorsprongsbenamingen

Wijncategorieën:

— Wijn, likeurwijn (Bijlage XI ter bij Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad)

Definitie:

— De term „Vintage”, op zichzelf of als onderdeel van een beschrijving als „Vintage Character”, duidt een type Amerikaanse wijn aan die voor 85 % wordt vervaardigd uit druiven van een oogstjaar en dat oogstjaar op zijn etiket draagt. Wanneer de term verwijst naar Amerikaanse distillatiewijn, wordt de wijn doorgaans gekenmerkt door een relatief lange rijping in de fles en is hij gewoonlijk donker van kleur, krachtig en soepel. Deze Amerikaanse distillatiewijnen hebben doorgaans ook het vermogen om beter te worden door rijping of door bewaring in een kelder. De versterking moet gebeuren met eau-de-vie van druiven.

⁽¹⁾ PB L 193 van 24.7.2009, blz. 60.

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — ITALIË**Steunmaatregel C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU om opmerkingen te maken****(Voor de EER relevante tekst)**

(2010/C 278/19)

De Commissie heeft Italië bij schrijven van 20 juli 2010, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie staatssteun
Kamer: J-70, 3/225
1049 Brussel
BELGIË

Fax +32 22961242

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Italië worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

I. PROCEDURE

Op 26 mei 2009 hebben de Italiaanse autoriteiten overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) de gedeeltelijke overheidsfinanciering voor de bouw van een intermodale terminal (spoor-weg) in de provincie Trento aangemeld.

II. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL TEN AANZIEN WAARVAN DE COMMISSIE DE PROCEDURE INLEIDT

De aangemelde maatregel betreft de gedeeltelijke overheidsfinanciering van de bouw van een intermodale terminal in het industriegebied Lavis, hoofdzakelijk bedoeld voor het vervoer per spoor van vloeibare brandstoffen. De belangrijkste doelstelling van de maatregel is de bevordering van het vrachtvervoer per spoor in de provincie Trento door het opzetten van een efficiënt spoorwegnet. De maatregel gaat ook gepaard met milieuvoordelen door de overschakeling van het vrachtvervoer over de weg naar het spoor.

Tussen de autonome provincie Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, de gemeente Lavis, PO Trasporti Srl en Firmin Srl werd een kaderovereenkomst gesloten waarin de verplichtingen van elk van de partijen betreffende de bouw van de terminal vervat zijn. De bouwwerkzaamheden startten in 2003 en de terminal werd in 2009 operationeel.

De Italiaanse autoriteiten zijn voornemens de door Firmin SRL gemaakte investeringskosten gedeeltelijk met overheidsmiddelen te financieren. De onderneming is actief op de markt van de distributie van vloeibare olieproducten voor het gebruik als motorbrandstof of lichte stookolie. De onderneming installeert en onderhoudt ook installaties voor de brandstofdistributie en

apparatuur voor derden; voorts verleent zij bijstand voor het verkrijgen van vergunningen en licenties.

III. BEOORDELING

De Commissie heeft besloten ten aanzien van de aangemelde maatregel de formele onderzoekprocedure op grond van artikel 108, lid 2, VWEU in te leiden.

De Italiaanse autoriteiten hebben tot nog toe onvoldoende argumenten aangedragen om de conclusie te rechtvaardigen dat de betrokken steun een stimulerend effect heeft.

De Italiaanse autoriteiten gaven aan dat de werkzaamheden gestart zijn op 29 april 2003 en dat Firmin de aanvraag voor de financiering van het project vóór de start van de werkzaamheden heeft ingediend. Daarnaast voerden zij aan dat, ten tijde van de aanvang van de werkzaamheden, er reeds besprekingen over mogelijke overheidsfinanciering hadden plaatsgevonden tussen de begunstigde en de overheidsinstanties. Voorts vermeldde de Italiaanse autoriteiten dat, in de tussen de begunstigde en de bank gesloten overeenkomsten over de financiering van de investeringskosten, de mogelijkheid was opgenomen dat Firmin steun zou ontvangen, waarbij ook de procedure voor de terugbetaling van de lening was vermeld in het geval dergelijke overheidssteun verleend zou worden. Aangezien er evenwel geen duidelijke verwijzing was naar de voorafgaande toezegging van de provincie om dergelijke steun te verlenen, en er evenmin een uitdrukkelijke bepaling was volgens welke de bank de lening niet zou hebben verstrekt indien de steun niet zou worden toegekend, acht de Commissie de bewering van de Italiaanse autoriteiten dat de steun een stimulerend effect heeft, in dit stadium niet overtuigend.

Daarenboven hebben de Italiaanse autoriteiten onvoldoende informatie verstrekt om het daadwerkelijk bedrag van de aan Firmin verleende steun te becijferen. De Commissie kan met name in dit stadium niet uitsluiten dat de op basis van de kaderovereenkomst door Rete Ferroviaria Italiana SpA en de provincie zelf uitgevoerde investeringen, steunelementen ten behoeve van Firmin inhouden. De Italiaanse autoriteiten hebben niet aangetoond dat het principe van een investeerder in een markteconomie in deze zaak van toepassing zou zijn. Bij ontstentenis van deze informatie kan de Commissie het bedrag en de intensiteit van de steun niet beoordelen.

TEKST VAN DE BRIEF

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

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

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

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

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

- a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;
- b) tre binari tronchi;
- c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. *Compatibilità dell'aiuto*

- (44) La Commissione in passato ha valutato tali aiuti di Stato direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE ⁽¹²⁾ e, a seguito della sentenza della Corte nella causa Altmark che ha impedito l'utilizzo diretto dell'articolo 93 del TFUE, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE (per i terminal intermodali) ⁽¹³⁾ e sulla base dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CEE) n. 1107/70 (per i raccordi ferroviari) ⁽¹⁴⁾.
- (45) Nella costante prassi decisionale è stato ritenuto che tali aiuti sono compatibili con il mercato interno se sono soddisfatte le condizioni seguenti:
- l'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune,
 - l'aiuto è necessario e in particolare ha un effetto di incentivazione,
 - l'aiuto è proporzionale,
 - l'accesso all'infrastruttura in questione è aperto a tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria,
 - l'aiuto non causa distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune.
- (46) In questa fase la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, per i motivi illustrati di seguito.

4.1.2.1. *Compatibilità basata sull'articolo 93 del TFUE*

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

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

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

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

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

- (48) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che "sono compatibili con i Trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti".
- (49) La sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (di seguito "le linee guida sugli aiuti alle ferrovie") ⁽¹⁵⁾ fornisce altre indicazioni relative alla compatibilità di aiuti concessi a imprese ferroviarie che sono necessari per il coordinamento dei trasporti. Le linee guida sugli aiuti alle ferrovie si applicano esclusivamente ai finanziamenti pubblici concessi a imprese ferroviarie. Inoltre, secondo le linee guida, gli aiuti concessi per soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti possono assumere solamente le forme stabilite al punto 98 di dette linee guida. Di conseguenza la Commissione ritiene che le linee guida sugli aiuti alle ferrovie non possano applicarsi alla misura in questione.
- (50) L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ⁽¹⁶⁾ afferma:

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

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

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

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

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

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

Contributo a un obiettivo di interesse comune

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

Necessità dell'aiuto

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

Effetto di incentivazione

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

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

- (59) La Commissione deve valutare se il comportamento di Firmin sia stato influenzato dalla prospettiva di ricevere l'aiuto. In altre parole, deve essere dimostrato che Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento in mancanza di tale aiuto.

- (60) Le autorità Italiane sostengono che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico.

- (61) Le autorità Italiane affermano inoltre che i contratti di prestito bancario menzionano la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico. Tuttavia, tale menzione nel contratto di prestito non fornisce indicazioni chiare riguardo all'impegno preventivamente assunto dalla Provincia di concedere tale aiuto né costituisce una disposizione esplicita attestante che la banca non avrebbe effettivamente concesso il prestito in mancanza dell'aiuto. La Commissione ritiene che questo argomento non sia di per sé sufficiente a giustificare le aspettative legittime relative alla concessione dell'aiuto.

- (62) La Commissione rileva altresì che, in base ai documenti allegati alla notifica, le norme di applicazione sono state adottate solamente nell'ottobre 2003, cioè dopo che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento pubblico. Poiché il settore dei trasporti era esplicitamente escluso dal campo di applicazione della legge originale, la Commissione dubita in questa fase che, al momento della presentazione della domanda, Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento anche in mancanza di aiuto.

- (63) Pertanto in questa fase la Commissione dubita circa l'effetto di incentivazione dell'aiuto.

Proporzionalità dell'aiuto

- (64) È costante prassi decisionale della Commissione considerare che, per essere proporzionati, gli aiuti di Stato per i terminal intermodali non devono avere un'intensità superiore al 50 %⁽²⁰⁾.

- (65) Nel caso di specie, le autorità Italiane affermano che l'intensità di aiuto è del 30 % (si veda il punto 2.6).

- (66) Le autorità Italiane, tuttavia, non hanno fornito informazioni sufficienti per determinare l'importo dell'aiuto effettivamente concesso a Firmin. A tal riguardo, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può stabilire chiaramente l'importo totale dei costi relativi agli investimenti sostenuti dalla Provincia. Gli investimenti effettuati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA potrebbero anch'essi implicare elementi di aiuto. Le autorità Italiane non hanno presentato argomentazioni per

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

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

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

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

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

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

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

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

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

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

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

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

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

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

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

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

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

V Adviezen

BESTUURLIJKE PROCEDURES

Europese Commissie

2010/C 278/12	Oproep tot het indienen van voorstellen — EACEA/32/10 — Tempus IV — Hervorming van het hoger onderwijs door internationale samenwerking tussen universiteiten	18
2010/C 278/13	Oproep tot het indienen van blijken van belangstelling voor het ESPON 2013-programma	22

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2010/C 278/14	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	23
---------------	--	----

ANDERE HANDELINGEN

Europese Commissie

2010/C 278/15	Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie	24
2010/C 278/16	Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie	25
2010/C 278/17	Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie	26
2010/C 278/18	Bekendmaking van de aanvraag tot erkenning van een traditionele aanduiding overeenkomstig artikel 33 van Verordening (EG) nr. 607/2009 van de Commissie	27
2010/C 278/19	Steunmaatregelen van de Staten — Italië — Steunmaatregel C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU om opmerkingen te maken ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

Abonnementsprijzen 2010 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + cd-rom (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, cd-rom (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), cd-rom, verschijnt twee keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige cd-rom.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

In 2010 worden cd-formaten vervangen door dvd-formaten.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

NL