

Europeiska unionens officiella tidning

C 278



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtiotredje årgången

15 oktober 2010

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Resolutioner, rekommendationer och yttranden

YTTRANDEN

Europeiska centralbanken

2010/C 278/01

Europeiska centralbankens yttrande av den 5 oktober 2010 över två förslag till förordningar om yrkesmässig gränsöverskridande vägtransport av kontanter i euro mellan medlemsstaterna i euroområdet (CON/2010/72)

1

II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2010/C 278/02

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

SV

Pris:
3 EUR

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

(forts. på nästa sida)

IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

2010/C 278/03	Eurons växelkurs	6
2010/C 278/04	Yttrande från rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor avgivet vid dess möte den 15 april 2010 om ett utkast till beslut i ärende COMP/39.317 – E.ON Gas – Föredragande medlemsstat: Polen	7
2010/C 278/05	Förhørsombudets slutrapport i ärende COMP/39.317 – E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Sammanfattning av kommissionens beslut av den 4 maj 2010 om ett förfarande enligt artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och artikel 54 i EES-avtalet (Ärende COMP/39.317 – E.ON Gas) [delgivet med nr K(2010) 2863 slutligt] ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Yttrande från rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor avgivet vid dess möte den 9 juli 2010 om ett utkast till beslut i ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) – Föredragande medlemsstat: Österrike	11
2010/C 278/08	Förhørsombudets slutrapport i ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Sammanfattning av kommissionens beslut av den 14 juli 2010 om ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och artikel 53 i EES-avtalet (Ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)) [delgivet med nr K(2010) 4738] ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Tillsättning av förhørsombud	16

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2010/C 278/11	Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen – Anbudsinfordran om tillhandahållande av regelbunden lufttrafik i enlighet med allmän trafikplikt ⁽¹⁾	17
---------------	--	----

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

EUROPEISKA CENTRALBANKEN

EUROPEISKA CENTRALBANKENS YTTRANDE

av den 5 oktober 2010

över två förslag till förordningar om yrkesmässig gränsöverskridande vägtransport av kontanter i euro mellan medlemsstaterna i euroområdet

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

Inledning och rättslig grund

Den 6 september 2010 mottog Europeiska centralbanken (ECB) en begäran från Europaparlamentet om ett yttrande över ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om yrkesmässig gränsöverskridande vägtransport av kontanter i euro mellan medlemsstaterna i euroområdet ⁽¹⁾ (nedan kallat *förslaget till förordning*). Den 20 september 2010 mottog Europeiska centralbanken (ECB) en begäran från Europeiska unionens råd om förslaget till förordning. Den 27 september 2010 mottog Europeiska centralbanken (ECB) en begäran från Europeiska unionens råd om ett yttrande över ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning nr xx/yy om yrkesmässig gränsöverskridande vägtransport av kontanter i euro mellan medlemsstaterna i euroområdet ⁽²⁾ (nedan kallat *förslaget till utvidgad förordning*) (nedan tillsammans kallade de föreslagna förordningarna).

ECB:s behörighet att avge ett yttrande grundas på artiklarna 127.4 och 282.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eftersom de föreslagna förordningarna innehåller bestämmelser om gränsöverskridande transport av kontanter i euro och det är ECB-rådet som har ensamrätt att tillåta utgivning av eurosedlar. I enlighet med artikel 17.5 första meningen i arbetsordningen för Europeiska centralbanken har detta yttrande antagits av ECB-rådet.

Allmänna kommentarer

De föreslagna förordningarna kommer att maximera fördelarna av fjärrtillträde till de nationella centralbankernas kontantjänster genom att eurosedlar och -mynt i största möjliga utsträckning kan cirkulera fritt mellan euroområdets medlemsstater. Detta är viktigt eftersom endast sedlar och mynt i euro utgör lagliga betalningsmedel inom euroområdet ⁽³⁾.

Konceptet med lagliga betalningsmedel har särskild betydelse för användningen av "intelligenta system för neutralisering av sedlar" enligt definitionen i förslaget till förordning. I egenskap av den institution som har ensamrätt att tillåta utgivning av eurosedlar som lagliga betalningsmedel vill ECB påpeka att "neutraliserade" sedlar fortsätter att vara lagliga betalningsmedel, något som redan godtagits av kommissionen ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ KOM(2010) 377 slutlig.

⁽²⁾ KOM(2010) 376 slutlig.

⁽³⁾ Se artikel 128.1 tredje meningen i fördraget.

⁽⁴⁾ Kommissionens rekommendation av den 22 mars 2010 om omfattningen och effekterna av eurosedlars och euro-mynts ställning som lagliga betalningsmedel (EUT L 83, 30.3.2010, s. 70).

Vad gäller förslaget till utvidgad förordning avseende medlemsstater som ej ingår i euroområdet, anser ECB att man bör fortsätta den praxis som redan etablerats innan fördraget trädde i kraft ⁽¹⁾. ECB anser att alla bestämmelser i förslaget till förordning även bör gälla för sådana medlemsstater. Medlemsstater som ej ingår i euroområdet kan inte vara "hemmedlemsstater" eller "värdmedlemsstater" enligt förslaget till förordning. De bör dessutom kunna bli "medlemsstater som passerar", i annat fall skulle sådana medlemsstater i euroområdet som endast kan nås via vägar som passerar genom en medlemsstat som ej ingår i euroområdet, diskrimineras.

I de fall där ECB rekommenderar att de föreslagna förordningarna ändras anges de specifika förslagen i bilagan tillsammans med en förklaring.

Utfärdat i Frankfurt am Main den 5 oktober 2010.

Jean-Claude TRICHET

ECB:s ordförande

⁽¹⁾ Se ECB:s yttrande CON/2006/35 av den 5 juli 2006 på begäran av Europeiska unionens råd över två förslag till rådets beslut om handlingsprogrammet för utbyte, stöd och utbildning med avseende på skydd av euron mot förfalskning (Perikles-programmet) (EUT C 163, 14.7.2006, s. 7).

BILAGA

Ändringsförslag

Kommissionens förslag	ECB:s ändringsförslag ⁽¹⁾
-----------------------	--------------------------------------

Ändring 1

Artikel 1 f i förslaget till förordning

"f) <i>medlemsstat som passeras</i> : en eller flera andra medlemsstater än företagets hemmedlemsstat som måste passeras av värdetransportfordonet för att nå fram till värdmedlemsstaten/värdmedlemsstaterna eller för att återvända till hemmedlemsstaten."	[ECB:s ändringsförslag berör inte den svenska språkversionen.]
---	--

Förklaring

Det är visserligen klart att hemmedlemsstaten och värdmedlemsstaten måste vara deltagande medlemsstater, men det är möjligt att ett värdetransportfordon även måste färdas över en icke-deltagande medlemsstats territorium för att nå en värdmedlemsstat. Det kan inte vara kommissionens avsikt att exkludera deltagande medlemsstater som omges av icke-deltagande medlemsstater från den föreslagna förordningens tillämpningsområde.

Lagstiftningen i den medlemsstat som passeras måste alltid respekteras, i enlighet med artikel 6.1 i förslaget till förordning.

Ändring 2

Artikel 2.1 och 2.2 i förslaget till förordning

"1. Transporter av eurosedlar och -mynt som utförs på uppdrag av och mellan deltagande medlemsstaters centralbanker, sedeltryckerier och/eller myntverk och som eskorteras av militär eller polis ska undantas från denna förordnings tillämpningsområde. 2. Transporter av enbart euromynt som utförs på uppdrag av och mellan deltagande medlemsstaters centralbanker eller myntverk och som eskorteras av militär, polis eller privata vaktbolag i särskilda fordon ska undantas från denna förordnings tillämpningsområde."	"1. Transporter av eurosedlar och -mynt som a) utförs på uppdrag av och mellan nationella och mellan deltagande medlemsstaters centralbanker eller mellan sedeltryckerier och/eller myntverk i deltagande medlemsstater och berörda nationella centralbanker, samt b) som eskorteras av militär eller polis ska undantas från denna förordnings tillämpningsområde. 2. Transporter av enbart euromynt som a) utförs på uppdrag av och mellan nationella och mellan deltagande medlemsstaters centralbanker, eller mellan deltagande medlemsstaters myntverk och berörda nationella centralbanker, samt b) som eskorteras av militär, polis eller privata vaktbolag i särskilda fordon ska undantas från denna förordnings tillämpningsområde."
---	---

Förklaring

Termen "NCB" förklaras i skäl 1 i förslaget till förordning, men används inte här. Transporter av eurosedlar eller -mynt mellan en nationell centralbank och sedeltryckeri/myntverk sker alltid på uppdrag av den nationella centralbanken som beställt de aktuella sedlarna eller mynten.

Ändring 3

Artikel 1 i förslaget till utvidgad förordning

"Rådets förordning (EG) xx/yy ska tillämpas på territoriet för en medlemsstat som ännu inte har infört euron från och med dagen för rådets beslut enligt artikel 140.2 i fördraget om att upphäva dess undantag från deltagande i euroområdet."	"Tillämpningen av rådets förordning (EG) xx/yy ska utvidgas tillämpas till på territoriet för en medlemsstat som ännu inte har infört euron som valuta. För att undvika missförstånd ska, från och med dagen för rådets beslut enligt artikel 140.2 i fördraget om att upphäva dess en medlemsstats undantag från deltagande i euroområdet, den berörda medlemsstaten även kunna vara en 'värdmedlemsstat' enligt definitionen i rådets förordning (EG) xx/yy."
---	---

Kommissionens förslag

ECB:s ändringsförslag ⁽¹⁾*Förklaring*

Det är visserligen klart att hemmedlemsstaten och värdmedlemsstaten måste vara deltagande medlemsstater, men det är geografiskt möjligt att ett värdetransportfordon måste färdas genom icke-deltagande medlemsstater för att nå en värdmedlemsstat. Det kan inte vara kommissionens avsikt att exkludera deltagande medlemsstater som omges av icke-deltagande medlemsstater från den förlagda förordningens tillämpningsområde.

Under perioden mellan det att en medlemsstats undantag upphävs och införandet av euron i denna medlemsstat, bör en sådan medlemsstat tillåtas bli en "värdmedlemsstat".

⁽¹⁾ Text markerad med fet stil anger ECB:s förslag till ny text. Genomstruken text anger de strykningar som ECB föreslår.

II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.5951 – AON Corporation/Hewitt Associates)****(Text av betydelse för EES)****(2010/C 278/02)**

Kommissionen beslutade den 28 september 2010 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
 - i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32010M5951. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.
-

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

14 oktober 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Valuta		Kurs	Valuta		Kurs
USD	US-dollar	1,4101	AUD	australisk dollar	1,4145
JPY	japansk yen	114,43	CAD	kanadensisk dollar	1,4088
DKK	dansk krona	7,4571	HKD	Hongkongdollar	10,9419
GBP	pund sterling	0,87920	NZD	nyzeeländsk dollar	1,8538
SEK	svensk krona	9,2340	SGD	singaporiensk dollar	1,8248
CHF	schweizisk franc	1,3386	KRW	sydkoreansk won	1 564,26
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	9,5642
NOK	norsk krona	8,0695	CNY	kinesisk yuan renminbi	9,3783
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,3275
CZK	tjeckisk koruna	24,440	IDR	indonesisk rupiah	12 574,79
EEK	estnisk krona	15,6466	MYR	malaysisk ringgit	4,3473
HUF	ungersk forint	273,63	PHP	filippinsk peso	60,944
LTL	litauisk litas	3,4528	RUB	rysk rubel	42,3188
LVL	lettisk lats	0,7095	THB	thailändsk baht	42,014
PLN	polsk zloty	3,9077	BRL	brasiliansk real	2,3213
RON	rumänsk leu	4,2799	MXN	mexikansk peso	17,4022
TRY	turkisk lira	1,9762	INR	indisk rupie	62,2140

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

Yttrande från rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor avgivet vid dess möte den 15 april 2010 om ett utkast till beslut i ärende COMP/39.317 – E.ON Gas

Föredragande medlemsstat: Polen

(2010/C 278/04)

1. Rådgivande kommittén delar de betänkligheter som kommissionen ger uttryck för i sitt utkast till beslut, vilket överlämnades till kommittén den 26 mars 2010 enligt artikel 102 i EUF-fördraget och artikel 54 i EES-avtalet.
 2. Kommittén instämmer med kommissionen om att förfarandet i ärendet kan avslutas genom ett beslut enligt artikel 9.1 i rådets förordning (EG) nr 1/2003.
 3. Kommittén instämmer med kommissionen om att de åtaganden som E.ON AG erbjudit är lämpliga, nödvändiga och proportionerliga.
 4. Kommittén instämmer med kommissionen om att det mot bakgrund av de åtaganden som E.ON AG erbjudit inte längre finns skäl för kommissionen att ingripa (utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2 i förordning (EG) nr 1/2003).
 5. Kommittén rekommenderar att detta yttrande offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
-

Förhørsombudets slutrapport ⁽¹⁾ i ärende COMP/39.317 – E.ON Gas

(2010/C 278/05)

Det utkast till beslut i ovan nämnda ärende som läggs fram för kommissionens kollegium gäller ett påstått missbruk enligt artikel 102 i EUF-fördraget från det tyska energiföretaget E.ON AG:s och dess dotterbolag E.ON Ruhrgas AG:s och E.ON Gastransport GmbH:s sida av en dominerande ställning (företagen nedan tillsammans kallade E.ON). I utkastet ges uttryck för farhågor att E.ON kan ha nekat konkurrenter långtidsbokningar på företagets gasöverföringsnät. Företaget förbehöll sig självt en stor del av den tillgängliga bindande införselkapaciteten i dess gasöverföringsnät. Detta tillvägagångssätt kan ha lett till en utestängning av konkurrenter som ville transportera gas i nätet och sälja till kunder som var anslutna till detta, och följaktligen till en begränsning av konkurrensen på gasleveransmarknaderna nedströms.

Kommissionen inledde ett förfarande i syfte att fatta ett beslut enligt kapitel III i förordning (EG) nr 1/2003 och fastställde den 22 december 2009 en preliminär bedömning enligt artikel 9.1 i förordningen ⁽²⁾. De därpå följande diskussionerna mellan kommissionen och E.ON ledde till att företaget i januari 2010 erbjöd åtaganden. Enligt dessa åtaganden ska E.ON i stort sett omedelbart sörja för ett omfattande frigörande av införselkapacitet för H-gas (gas med högt värmevärde) och L-gas (gas med lågt värmevärde). På lång sikt (men senast till den 1 oktober 2015) ska företaget också minska sin andel av bokningarna av införselkapacitet i de båda gasöverföringsnäten. E.ON har gått med på att marknadsföra den frigjorda kapaciteten till att börja med för de första två åren och därefter för den återstående tiden av åtagandenas varaktighet. E.ON har dessutom förbundit sig att frigöra en proportionell kvantitet utförselkapacitet i anslutning till de införselpunkter där det råder brist på sådan kapacitet och där företaget samtidigt förfogar över omfattande bokningar av utförselkapacitet.

Den 22 januari 2010 offentliggjorde kommissionen i *Europeiska unionens officiella tidning* ett tillkännagivande enligt artikel 27.4 innehållande en sammanfattning av dess betänkligheter i konkurrenshänseende och av åtagandena samt en uppmaning till berörda tredje parter att inkomma med synpunkter på åtagandena inom en månad efter offentliggörandet. Kommissionen mottog sammanlagt 20 svar från berörda tredje parter. Svaren kom i huvudsak från konkurrenter, från sammanslutningar för gasleverantörer och konsumenter och från nationella regleringsmyndigheter.

Kommissionen underrättade E.ON om resultatet av sitt samråd med de berörda tredje parterna ("marknadstestet"). Företaget tog de betänkligheter som det givits uttryck för i beaktande och lade den 24 mars 2010 fram ett reviderat förslag till åtaganden.

Mot bakgrund av de reviderade åtagandena har kommissionen nu kommit fram till att förfarandet i ärendet (utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2) bör avslutas.

E.ON har förklarat för kommissionen att företaget har givits tillgång till den information som det behövde för att kunna erbjuda åtaganden i syfte att undanröja de betänkligheter i konkurrenshänseende som kommissionen givit uttryck för.

Förhørsombudet har inte mottagit några ytterligare frågor eller framställningar från E.ON eller någon tredje part i samband med detta ärende.

Mot bakgrund av det som anges ovan finner jag att parternas rätt att bli hörda har respekterats i det föreliggande ärendet.

Bryssel den 16 april 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ Enligt artiklarna 15 och 16 i kommissionens beslut 2001/462/EG, EKSG av den 23 maj 2001 om kompetensområdet för förhørsombudet i vissa konkurrensförfaranden (EGT L 162, 19.6.2001, s. 21).

⁽²⁾ Samtliga artiklar som det hänvisas till nedan avser förordning (EG) nr 1/2003.

Sammanfattning av kommissionens beslut**av den 4 maj 2010****om ett förfarande enligt artikel 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och artikel 54 i EES-avtalet****(Ärende COMP/39.317 – E.ON Gas)***[delgivet med nr K(2010) 2863 slutligt]***(Endast den tyska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)****(2010/C 278/06)**

Den 4 maj 2010 antog kommissionen ett beslut om ett förfarande enligt artikel 102 i EUF-fördraget. I enlighet med artikel 30 i rådets förordning (EG) nr 1/2003⁽¹⁾ offentliggör kommissionen härmed, med beaktande av företagens berättigade intresse av att skydda sina affärshemligheter, de berörda parternas namn och huvuddragen i beslutet inbegripet ålagda påföljder. En icke-konfidentiell version av beslutet finns tillgänglig på webbplatsen för generaldirektoratet för konkurrens, på följande adress:

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

- (1) Beslutet gäller E.ON AG (Tyskland), företagets dotterbolag E.ON Ruhrgas AG och E.ON Gastransport GmbH samt de dotterbolag som kontrolleras av de båda senare företagen (alla dessa företag nedan tillsammans kallade E.ON). Genom beslutet blir de åtaganden som E.ON erbjöd för att avhjälpa de konkurrensproblem som kommissionens undersökning av de tyska gasmarknaderna visade på bindande.
- (2) Kommissionen hyste farhågor att E.ON genom att utestänga konkurrenter från tillträde till införselkapacitet i företagets gasöverföringsnät kunde ha missbrukat sin dominerande ställning (i den mening som avses i artikel 102 i EUF-fördraget) på gastransportmarknaderna, i företagets L-gasöverföringsnät och inom H-gasmarknadsområdet NetConnect Germany.
- (3) E.ON kunde ha gjort detta genom långtidsbokningar på sitt gasöverföringsnät som utestängde konkurrenter från tillträde till detta. Enligt kommissionens preliminära bedömning bokade E.ON en stor del av den bindande, fritt allokierbara införselkapacitet som var tillgänglig i företagets gasöverföringsnät, vilket kan ha hindrat konkurrenter från att transportera gas i nätet och sälja till kunder som var anslutna till detta. E.ON kan därigenom ha begränsat konkurrensen på gasleveransmarknaderna nedströms.
- (4) E.ON erbjöd kommissionen åtaganden i syfte att undanröja dess betänkligheter i konkurrenshänseende. Som ett första steg föreslog E.ON att företaget senast till oktober 2010 skulle frigöra en bindande, fritt allokierbar införselkapacitet i sitt gasöverföringsnät motsvarande en kapacitetsvolym på 17,8 GWh/h. Som ett andra steg föreslog företaget att det skulle minska sin totala andel av bokningarna av bindande, fritt allokierbar införselkapacitet inom H-gasmarknadsområdet NetConnect Germany till 50 % senast till oktober 2015 och sin andel av bokningarna i L-gasöverföringsnätet till 64 % senast till oktober 2015. E.ON kan nå dessa tröskelvärden genom att återföra kapacitet till överföringssystemoperatören, genom att vidta åtgärder för att öka kapaciteten i nätet eller genom att inleda marknadsområdessamarbeten som ökar den totala kapacitetsvolymen i företagets nät. Företaget har åtagit sig att inte överskrida tröskelvärdena före 2025.
- (5) De slutgiltiga åtaganden som E.ON erbjöd är tillräckliga för att undanröja de betänkligheter i konkurrenshänseende som kommissionen gav uttryck för till att börja med, utan att för den skull vara oproportionerliga. De är dessutom *lämpliga* för att undanröja de betänkligheter som kommissionen gav uttryck för i sin preliminära bedömning. Minskningen av E.ON:s andel av bokningarna av bindande, fritt allokierbar införselkapacitet och åtagandenas varaktighet tryggar att nuvarande konkurrenter och nya leverantörer snabbt kan bli varaktigt verksamma på gasleveransmarknaderna nedströms. De slutgiltiga åtagandena är också *nödvändiga*, eftersom det inte finns några andra åtgärder som är lika verksamma som det föreslagna frigörandet av införselkapacitet för att avhjälpa de konkurrensproblem som kommissionens undersökning visade på. Utestängningen av konkurrenter från tillträde till den erforderliga transportinfrastrukturen kan nämligen bara avhjälpas genom frigörande av transportkapacitet. Med tanke på E.ON:s höga andel av införselkapaciteten på de berörda marknaderna och bokningarnas långa varaktighet är de slutgiltiga åtagandena även *nödvändiga* till sin omfattning. Slutligen, med tanke på det stora antal kunder som är anslutna till E.ON:s gasöverföringsnät och den väsentliga skada som kunderna kan vållas måste de slutgiltiga åtagandena anses vara *adekvata och proportionerliga*.
- (6) Mot bakgrund av de slutgiltiga åtaganden som erbjödits fastställer kommissionen i sitt beslut att det inte längre finns skäl för den att ingripa och att förfarandet i ärendet (utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2 i förordning (EG) nr 1/2003) därför bör avslutas.

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

- (7) Den 15 april 2010 tillstyrkte rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor i ett yttrande kommissionens beslut i ärendet. Den 16 april 2010 lade förhørsombudet fram sin slutrapport i ärendet.
-

Yttrande från rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor avgivet vid dess möte den 9 juli 2010 om ett utkast till beslut i ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Föredragande medlemsstat: Österrike

(2010/C 278/07)

1. Rådgivande kommittén delar de farhågor som kommissionen uttrycker i sitt utkast till beslut som överlämnades till kommittén den 25 juni 2010 enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och artikel 53 i EES-avtalet.
 2. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen om att förfarandet kan avslutas genom ett beslut enligt artikel 9.1 i rådets förordning (EG) nr 1/2003.
 3. Rådgivande kommittén instämmer med kommissionen om att de åtaganden som British Airways, American Airlines och Iberia erbjuder är lämpliga, nödvändiga och proportionerliga.
 4. Kommittén instämmer med kommissionen om att det mot bakgrund av de åtaganden som British Airways, American Airlines och Iberia erbjuder inte längre finns någon grund för åtgärder från kommissionens sida, dock utan att detta påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 9.2 i rådets förordning (EG) nr 1/2003.
 5. Kommittén uppmanar kommissionen att ta hänsyn till övriga synpunkter som lämnats under diskussionens gång.
 6. Rådgivande kommittén rekommenderar att detta yttrande offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
-

Förhørsombudets slutrapport ⁽¹⁾ i ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Bakgrund

Ärendet rör British Airways Plc. ("BA"), American Airlines Inc. ("AA") och Iberia Líneas Aéreas de España, SA ("IB"), (nedan gemensamt kallade "parterna").

I juni 2008 tillkännagav parterna sin avsikt att bilda ett samriskföretag med delade intäkter som omfattar parternas alla lufttransporttjänster för passagerare på transatlantiska flygvägar. I avtalet föreskrivs ett omfattande samarbete mellan parterna på dessa flygvägar vilket omfattar prissättning, samordning av kapacitet och tidtabeller samt delade intäkter. I samband med att samarbetet meddelades inledde kommissionen den 25 juli 2008 en undersökning på eget initiativ. Virgin Atlantic lämnade in ett formellt klagomål om ärendet den 30 januari 2009.

Det utkast till beslut som lagts fram för kommissionen avser konkurrensfarhågor som tagits upp enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt beträffande avtalet som ingåtts mellan BA, AA och IB.

2. Skriftligt förfarande

Kommissionen inledde ett formellt förfarande och antog sedan ett meddelande om invändningar den 29 september 2009 på grundval av sin utredning. Parterna fick tillgång till ärendeakten och en datorsal ordnades så att de kunde ta del av alla ekonomiska uppgifter som använts i meddelandet om invändningar.

Samtliga parter begärde en förlängning av den tidsfrist inom vilken de måste lämna sina svar på meddelandet om invändningar. Jag beviljade parternas begäran och samtliga lämnade in sina svar i tid den 9 december 2009.

Jag har under förfarandets gång givit fyra berörda tredjeparter tillgång till en icke-konfidentiell version av meddelandet om invändningar. Dessa uppmanades av kommissionen att lämna synpunkter.

Då någon begäran om muntligt hörande inte ingetts anordnades inte ett sådant.

I sina svar bestred parterna att avtalet skulle väcka konkurrensfarhågor men har sedan inlett diskussioner med kommissionen om möjliga åtaganden för att bemöta de farhågor som uttryckts i meddelandet om invändningar.

Kommissionen utförde ett informellt marknadstest av de första åtagandena som parterna föreslagit den 25 januari 2010 genom att skicka begäran om information till elva berörda parter, nämligen tio andra flygbolag och samordnaren av ankomst- och avgångstider på flygplatsen London Heathrow. De åtaganden som föreslagits gällde sex berörda flygvägar, nämligen London–Dallas, London–Boston, London–Miami, London–Chicago, London–New York och Madrid–Miami. Dessa åtaganden omfattar åtgärder beträffande avgångs- och ankomsttider i form av uthyrning på fyra av flygvägarna liksom särskilda pro rata-överenskommelser ("matar"-avtal), interliningavtal (prisavtal; *fare combinability agreements*) och bonusprogram på samtliga flygvägar. De planerade åtgärderna föreslås gälla i tio år.

Alla mottagare av det informella marknadstestet lämnade ett svar som parterna fick icke-konfidentiella versioner av. Mot bakgrund av de mottagna svaren erbjöd BA, AA och IB reviderade åtaganden den 26 februari 2010.

Den 10 mars 2010 offentliggjorde kommissionen ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* i enlighet med artikel 27.4 ⁽²⁾, med en sammanfattning av kommissionens betänkligheter och de reviderade åtagandena samt en uppmaning till berörda tredjeparter att lämna synpunkter på tillkännagivandet inom en månad efter offentliggörandet. Sammanlagt fem svar inkom, huvudsakligen från andra flygbolag och researrangörer.

⁽¹⁾ Enligt artiklarna 15 och 16 i kommissionens beslut 2001/462/EG, EKSG av den 23 maj 2001 om kompetensområdet för förhørsombudet i vissa konkurrensförfaranden – EGT L 162, 19.6.2001, s. 21.

⁽²⁾ Samtliga artiklar som det hänvisas till nedan avser förordning (EG) nr 1/2003.

Kommissionen underrättade parterna om marknadstestets resultat varefter parterna lämnade ytterligare åtaganden.

I enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 773/2004 meddelade kommissionen Virgin Atlantic den 18 maj 2010 att den preliminärt ansåg att ifall de åtaganden som parterna erbjudit skulle göras bindande för dem enligt artikel 9 i förordning (EG) nr 1/2003 skulle det inte finnas ett tillräckligt intresse från Europeiska unionens sida att undersöka den påstådda överträdelsen vidare. Den 15 juni 2010 lämnade Virgin Atlantic ytterligare kommentarer.

Den 25 juni 2010 införde parterna en ändring i de åtaganden som föreslagits tidigare och lämnade den till kommissionen.

Mot bakgrund av de slutliga åtagandena drar kommissionen nu slutsatsen att förfarandet ska avslutas, dock utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.2.

Parterna har uppgett för kommissionen att var och en av dem har fått tillräcklig tillgång till den information de ansett sig behöva för att kunna föreslå åtaganden som undanröjer kommissionens farhågor.

Förhørsombudet har inte mottagit några fler frågor eller framställningar från parterna eller tredjeparter i samband med detta ärende.

Mot bakgrund av det ovanstående och med beaktande av att beslut om huruvida klagomålet ska avvisas eller inte ännu inte har fattats anser jag att parternas rätt att yttra sig har respekterats i detta ärende.

Bryssel den 12 juli 2010.

Michael ALBERS

Sammanfattning av kommissionens beslut**av den 14 juli 2010****om ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och artikel 53 i EES-avtalet****(Ärende COMP/39.596 – British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB))***[delgivet med nr K(2010) 4738]***(Endast den engelska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)****(2010/C 278/09)**

Den 14 juli 2010 fattade kommissionen ett beslut om ett förfarande enligt artikel 101 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ("EUF-fördraget"). I enlighet med bestämmelserna i artikel 30 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 ⁽¹⁾ och med beaktande av företagens berättigade intresse av att skydda sina affärshemligheter, offentliggör kommissionen härmed parternas namn och huvuddragen i beslutet.

- (1) Ärendet gäller avtal mellan British Airways Plc. (nedan kallat BA), American Airlines Inc. (nedan kallat AA) och Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (nedan kallat IB) i syfte att inrätta ett gemensamt företag med delade intäkter som omfattar hela deras personbefordran med flyg på flygvägarna mellan Europa och Nordamerika (nedan kallat *transatlantiska flygvägar*). I avtalen stadgas om ett omfattande samarbete mellan parterna på de transatlantiska flygvägarna vilket omfattar prissättning, samordning av kapacitet och tidtabeller samt delade intäkter.

1. Preliminära konkurrensfarhågor

- (2) Den 8 april 2009 inledde kommissionen förfarandet mot BA, AA och IB i enlighet med artikel 2 i förordning (EG) nr 773/2004 ⁽²⁾ för att anta ett beslut i enlighet med kapitel III i förordning (EG) nr 1/2003.
- (3) I ett meddelande om invändningar av den 29 september 2009, enligt artikel 27 i förordning (EG) nr 1/2003 och artikel 10 i förordning (EG) nr 773/2004, intog kommissionen preliminärt ståndpunkten att parternas avtal skulle begränsa konkurrensen på vissa transatlantiska flygvägar. Efter att ha beaktat parternas svar på meddelandet om invändningar och andra nytillkomna uppgifter vidhöll kommissionen sina preliminära konkurrensfarhågor beträffande sex transatlantiska flygvägar. London–Dallas (premium- ⁽³⁾ och icke-premiummarknader ⁽⁴⁾), London–Boston (premium- och icke-premiummarknader), London–Miami (premium- och icke-premiummarknader), London–Chicago (premiummarknaden), London–New York (premiummarknaden), och Madrid–Miami (premiummarknaden).

- (4) Kommissionen ansåg preliminärt att faktiska eller potentiella konkurrensbegränsande verkningar skulle uppstå på grund av begränsning av konkurrens mellan parterna på de ovannämnda flygvägarna. På dessa flygvägar var parternas ställning särskilt stark och det fanns betydande hinder för inträde eller expansion, i synnerhet brist på ankomst- och avgångstider i rusningstrafik på flygplatserna London Heathrow/Gatwick och New York Newark/JFK, parternas fördel i form av täta avgångar, begränsad tillgång till anslutande trafik och parternas styrka i form av bonusprogram, företagsavtal och marknadsföring. Avtalen skulle undanröja konkurrensen mellan BA, AA och IB, och konkurrerande flygbolag skulle inte kunna utmana dem på de berörda flygvägarna.

- (5) Dessutom slog kommissionen preliminärt fast att det var troligt att konkurrensbegränsande verkningar skulle uppstå på grund av begränsning av konkurrens mellan parterna och tredje parter. Därmed skulle avtalen, på flygvägarna London–Chicago and London–Miami, resultera i ytterligare faktiska eller potentiella konkurrensbegränsande verkningar genom att parterna skulle hindra sina konkurrenter att få tillgång till anslutande trafik, vilket är mycket viktigt för verksamheten på dessa transatlantiska flygvägar.

2. Beslut om åtagande

- (6) BA, AA och IB föreslog åtaganden för att avvärja kommissionens preliminära konkurrensfarhågor.
- (7) Den 10 mars 2010 offentliggjorde kommissionen i enlighet med artikel 27.4 i förordning (EG) nr 1/2003 ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* med en sammanfattning av kommissionens farhågor och de föreslagna åtagandena och uppmanade tredje parter att inkomma med synpunkter på åtagandena. Den 15 april 2010 underrättade kommissionen parterna om de

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 123, 27.4.2004, s. 18.

⁽³⁾ Denna omfattar personbefordran med flyg i alla kabin- och biljettklasser utom tjänster i begränsad ekonomiklass (d.v.s. åtminstone tjänster i första klass och affärsklass).

⁽⁴⁾ Denna omfattar personbefordran med flyg i begränsad ekonomiklass.

- synpunkter som framförts av tredje parter. Den 12 maj 2010 och den 25 juni 2010 inkom parterna med ändrade åtaganden som reviderats mot bakgrund av de synpunkter som mottagits från tredje parter.
- (8) Genom beslut av den 14 juli 2010 i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 1/2003 gjorde kommissionen dessa åtaganden bindande för BA, AA och IB. Huvudåtagandena kan sammanfattas enligt följande.
- (9) För det första föreslog parterna att de skulle tillgängliggöra start- och landningstider på London Heathrow eller London Gatwick – efter konkurrenternas val – för att tillåta konkurrenter att bedriva verksamhet på upp till ytterligare 21 direkttrafiklinjer per vecka mellan London och New York, 14 mellan London och Boston, sju mellan London och Dallas och sju mellan London och Miami. På flygvägen mellan London och New York erbjöd sig parterna också att tillhandahålla konkurrenten motsvarande trafik-tillstånd på New York JFK- flygplatsen.
- (10) För det andra erbjöd sig parterna att ingå prisavtal (*fare combinability agreements*) med konkurrenter på de berörda flygvägarna. Dessa avtal gör det möjligt för intresserade lufttrafikföretag och resebyråer att erbjuda en tur- och returresa som innebär att en direkt transatlantisk förbindelse tillhandahålls av det intresserade lufttrafikföretaget och en direktförbindelse för återresan av parterna.
- (11) För det tredje erbjöd sig parterna att ingå särskilda prorata-avtal med konkurrenter på de berörda flygvägarna. Dessa avtal ger intresserade lufttrafikföretag möjlighet att på förmånliga villkor från parterna transportera transitpassagerare på parternas kortdistansflygningar i Europa och Nordamerika (och i vissa utvalda andra länder) i syfte att "mata" sina egna transatlantiska flygningar på de berörda flygvägarna.
- (12) För det fjärde föreslog parterna att de skulle öppna sina bonusprogram på de berörda flygvägarna för en konkurrent som börjar erbjuda eller utvidgar sina tjänster på den flygvägen, om konkurrenten inte har ett jämförbart bonusprogram.
- (13) För det femte erbjöd sig parterna att regelbundet informera kommissionen om parternas samarbete.
- (14) Mot bakgrund av de åtaganden som blivit bindande för BA, AA och IB anser kommissionen att det inte längre finns någon grund för att ingripa. Beslutet är bindande under en sammanlagd tidsperiod på tio år från och med den dag det antogs.
- (15) Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor avgav ett positivt yttrande den 9 juli 2010. Den 12 juli 2010 utfärdade kommissionens förhørsombud sin slutrapport.
-

Tillsättning av förhørsombud

(2010/C 278/10)

Den 8 september 2010 tillsatte kommissionen Wouter WILS som förhørsombud i enlighet med artikel 1 i kommissionens beslut av den 23 maj 2001 om kompetensområdet för förhørsombudet i vissa konkurrensförfaranden (EGT L 162, 19.6.2001, s. 21).

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 17.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen

Anbudsinfordran om tillhandahållande av regelbunden lufttrafik i enlighet med allmän trafikplikt

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 278/11)

Medlemsstat	Frankrike
Berörd linje	Aurillac–Paris (Orly)
Avtalets giltighetstid	Fr.o.m. 1 juni 2011–t.o.m. 31 maj 2015
Tidsfrist för inlämnande av ansökningar och anbud	— För ansökningar (steg 1): 29 november 2010, (kl. 17.30, lokal tid) — För anbud (steg 2): 10 januari 2011, (kl. 17.30, lokal tid)
Adress där anbudsinfordrans text, och all annan relevant information och/eller dokumentation om anbudsinfordran och den allmänna trafikplikten, kan erhållas	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports Tfn +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-post: servicetransports@cg15.fr

V

(Yttranden)

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

INBJUDAN ATT LÄMNA PROJEKTFÖRSLAG – EACEA/32/10

Tempus IV – Reform av högre utbildning genom internationellt universitetssamarbete

(2010/C 278/12)

1. Syfte och beskrivning

Tempusprogrammet fortsätter i sin fjärde fas under perioden 2007–2013.

Programmets överordnade mål är att underlätta samarbetet mellan högskolor i EU-länderna och partnergrannländer. Programmet kommer särskilt att främja frivillig konvergens med den EU-utveckling inom högre utbildning som går tillbaka på Europa 2020 strategin, det strategiska ramverket för europeiskt samarbete inom utbildning och yrkesutbildning (Utbildning 2020) och Bolognaprocessen.

Syftet med denna inbjudan att lämna projektförslag är att främja multilateralt samarbete mellan högskolor, myndigheter och organisationer från EU-länder och partnerländer med särskild inriktning på att reformera och modernisera den högre utbildningen.

Ansvaret för denna inbjudan att lämna projektförslag är genomförandeorganet för utbildning, audiovisuella medier och kultur ("genomförandeorganet"), i enlighet med de befogenheter som det tilldelats av Europeiska kommissionen ("kommissionen").

2. Vem får söka?

För att kunna få bidrag måste de sökande vara juridiska personer ("rättsliga enheter") som varit lagligen etablerade under mer än fem år i EU-länderna eller något av Tempus partnerländer.

De som ansöker om att få delta i Gemensamma projekt måste vara statligt erkända, offentliga eller privata högskolor eller föreningar, organisationer eller nätverk av högskolor som har till uppgift att främja, förbättra och reformera den högre utbildningen.

De som ansöker för Strukturella åtgärder måste vara rättsliga enheter enligt vad som angetts ovan för gemensamma projekt, eller nationella eller internationella sammanslutningar för rektorer, lärare eller studenter.

Institutioner och organisationer som har rätt att delta som partner/medbidragsmottagare i Tempusprogrammet kan vara allt från institutioner och organisationer för högre utbildning till icke-akademiska institutioner och organisationer såsom icke-statliga organisationer, företag, industrier och offentliga myndigheter.

Dessa institutioner och organisationer måste ligga i någon av följande fyra grupper av behöriga sökarländer:

— EU:s 27 medlemsländer.

— 4 länder på västra Balkan: Albanien, Bosnien och Hercegovina, Montenegro och Serbien samt Kosovo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Under FN:s beskydd, enligt definitionen i FN:s säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999.

- 17 grannländer söder och öster om EU: Algeriet, Egypten, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, de ockuperade palestinska territorierna, Syrien, Tunisien, Armenien, Azerbajdzjan, Vitryssland, Georgien, Moldavien, Ryska federationen och Ukraina.
- 5 Centralasiatiska republiker: Kazakstan, Kirgizistan, Tadzjikistan, Turkmenistan och Uzbekistan.

3. Åtgärder som kan få bidrag samt projekttid

De två viktigaste samarbetsinstrumenten i denna inbjudan att lämna projektförslag är följande:

- Gemensamma projekt: projekt som bygger på en strategi "nedifrån och upp" och som syftar till modernisering och reformer på institutionell nivå (universitetsnivå). Syftet med de gemensamma projekten är att överföra kunskaper mellan universitet, organisationer och institutioner från EU och partnerländerna samt mellan enheter i partnerländerna.
- Strukturella åtgärder: projekt som har till syfte att bidra till att utveckla och reformera högskolesystemen i partnerländerna, öka deras kvalitet och relevans samt öka deras frivilliga konvergens med utvecklingen i EU. Strukturella åtgärder kommer att avse insatser för att stödja strukturella reformer av högskolesystemen och dess strategiska inramning på nationell nivå.

Enligt denna inbjudan, kan nationella och flerlandsprojekt finansieras:

Nationella projekt måste uppfylla nationella prioriteringar som utarbetats i nära dialog mellan EU delegationer och respektive myndigheter i partnerländerna.

- För nationella projekt måste förslagen lämnas in av grupper av institutioner som omfattar
 - minst tre högskolor från ett partnerland (när det gäller Montenegro och Kosovo räcker det med en högskola på grund av högskolesektorns begränsade storlek),
 - minst tre högskolor från tre olika EU-länder.

Flerlandsprojekt måste stämma med de regionala programprioriteringar som har fastställts i linje med EU:s samarbetsagenda med partnerländernas regioner enligt vad som anges i EU:s strategiska dokument angående grannländerna ⁽¹⁾, föranslutningsländerna ⁽²⁾ och länderna i Centralasien ⁽³⁾ och är gemensamma för samtliga partnerländer inom en viss region, eller avse en nationell prioritering som är gemensam för vart och ett av de deltagande partnerländerna.

- För flerlandsprojekt måste förslagen lämnas in av grupper av institutioner som omfattar
 - minst två högskolor från vart och ett av de partnerländer (minst två partnerländer) som deltar i förslaget (med undantag för Kosovo och Montenegro där kravet är en högskola från vardera landet),
 - minst tre högskolor från tre olika EU-länder.

För strukturella åtgärder gäller ytterligare ett villkor: departementet/departementen med ansvar för högskoleutbildningen i partnerlandet/partnerländerna måste delta som partner i ett projekt som avser strukturella åtgärder.

Maximal projektlängd är 24 månader eller 36 månader. Behörighetsperioden för kostnader förväntas starta den 15 oktober 2011.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1638/2006 av den 24 oktober 2006 om fastställande av allmänna bestämmelser för upprättandet av ett europeiskt grannskaps- och partnerskapsinstrument; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_en.pdf europeiskt grannskaps- och partnerskapsinstrument, ENPI Interregionalt program, strategidokument 2007–2013 och vägledande program 2007–2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ Rådets förordning (EG) nr 1085/2006 av den 17 juli 2006 om upprättande av ett instrument för stöd inför anslutningen; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Instrument för stöd inför anslutningen (IPA), flerårigt vägledande planeringsdokument (MIPD), 2008–2010, flera stödmottagare; MIPD (2008–2010), C(2008) 3585 av den 17 juli 2008 http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ EU och Centralasien: Strategi för ett nytt partnerskap; Europeiska unionens råd den 31 maj 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Tilldelningskriterier

Behöriga ansökningar för gemensamma projekt och strukturella åtgärder kommer att granskas av externa oberoende experter utifrån följande tilldelningskriterier:

- Projektmålets tydlighet och konsekvens. Deras relevans för högskolereformerna (Europa 2020 strategin, det strategiska ramverket för europeiskt samarbete inom utbildning och yrkesutbildning (Utbildning 2020) och, Bolognaprocessen) i partnerlandets institution eller system. Ansökningarna måste redovisa projektets effekt på dessa reformer (25 % av det totala värdet).
- Partnerskapets kvalitet (kompetens, erkända expertkunskaper och behörigheter som behövs för att genomföra alla aspekter av arbetsprogrammet, lämplig fördelning av uppgifter, effektiv kommunikation och samarbete). (20 % av det totala värdet).
- Projektinnehållets kvalitet och tillämpad metodik, inbegripet bland annat projektresultatens och relaterade aktiviteter lämplighet i enlighet med projektets allmänna och specifika mål, demonstrerad logisk och grundlig planeringsförmåga (logisk rammatrix och arbetsplan), föregripen kvalitetskontroll, övervakning och ledning av projektet (indikatorer och jämförelseprojekt). (25 % av det totala värdet).
- Projektets hållbarhet eller långsiktiga effekter på institutioner, målgrupper och/eller system för högre utbildning, inklusive spridning och utnyttjande av aktiviteter och projektresultat. (15 % av det totala värdet).
- Budget och kostnadseffektivitet, inbegripet personalplanering som respekterar de dagliga lönesatserna, inköp av lämplig utrustning, effektivt utnyttjande av perioder för rörlighet, rättvis distribution av budget och möjlighet att utföra projektet inom budget. (15 % av det totala värdet).

5. Budget och bidragsbelopp

Den preliminära budgeten för medfinansiering av projekt enligt denna förslagsinfordran uppgår till 48,7 miljoner EUR.

Det ekonomiska bidraget från den Europeiska Unionen får inte överstiga 90 procent av de totala bidragsberättigade kostnaderna. En medfinansiering på lägst 10 procent av den totala bidragsberättigade kostnaden krävs.

Lägsta bidragsbelopp för både gemensamma projekt och strukturåtgärder kommer att vara 500 000 EUR. Högsta bidragsbelopp kommer att vara 1 500 000 EUR. För nationella projekt, när det gäller Kosovo och Montenegro har lägsta bidragsbeloppet för båda typerna av projekt fastställts till 300 000 EUR.

6. Inlämning av ansökningar och tidsfrister

Bidragsansökningar ska avfattas på engelska, franska eller tyska och göras på den elektroniska blankett som tagits fram särskilt för detta syfte och som kommer att finnas på genomförandeorganets webbplats: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

De fullständigt ifyllda elektroniska ansökningsblanketterna för gemensamma projekt och för strukturåtgärder ska vara inlämnade senast den 15 februari 2011 kl. 12.00 Brysselstid.

Den elektroniska ansökningsblanketten betraktas som original. För att ge såväl de sökande som genomförandeorganet ytterligare garantier och för att lämna in ytterligare efterfrågad information ska en komplett papperskopia av den inlämnade elektroniska blanketten tillsammans med kompletterande dokument (se riktlinjerna för inbjudan) skickas med post till genomförandeorganet senast den 15 februari 2011 (poststämpelns datum gäller) till följande adress:

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

Ansökningar som skickas med fax eller e-post kommer inte att beaktas.

7. Övriga upplysningar

Ansökan måste följa bestämmelserna i riktlinjerna för ansökan – inbjudan att lämna projektförslag EACEA/32/10, lämnas in på den ansökningsblankett som tillhandahålls och innehålla relevanta bilagor. De dokument som anges ovan finns på Internet på följande adress:

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

Inbjudan att anmäla intresse för det operativa programmet ESPON 2013

(2010/C 278/13)

En inbjudan att anmäla intresse för Knowledge Support System (KSS) kommer att meddelas den 23 november 2010 inom ramen för ESPON 2013.

Mer information finns på <http://www.espon.eu>

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Förhandsanmälan av en koncentration

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

Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 278/14)

1. Kommissionen mottog den 1 oktober 2010 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 och till följd av ett hänskjutande enligt artikel 4.5 i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽¹⁾, genom vilken företagen Alstom Holdings (Alstom, Frankrike) och Russian Railways (RZD, Ryssland) samt Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited och Mafrido Trading Limited (tillsammans Cypriot Companies, Cypern),) på det sätt som avses i artikel 3.1 b i EG:s koncentrationsförordningen, förvärvar gemensam kontroll över CJSC Transmashholding (TMH, Ryssland) genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

- Alstom: Koncern verksam över hela världen huvudsakligen inom tillverkning av utrustning och tillhandahållande av tjänster för kraftproduktion och kraftöverföring samt inom järnvägstransporter,
- RZD: Statsägt järnvägsföretag och järnvägsoperatör i Ryssland och vissa OSS-länder,
- Cypriot Companies: Investmentbolag vars aktiviteter är begränsade till indirekt aktieinnehav i TMH,
- TMH: Tillverkare av lokomotiv och järnvägsutrustning, huvudsakligen verksam i Ryssland och vissa EES-länder.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av EG:s koncentrationsförordning, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt EG:s koncentrationsförordning ⁽²⁾.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna ska ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax (+32 22964301), per e-post till COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eller per post, med angivande av referens COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, till

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registratorskontoret "Företagskoncentrationer och -fusioner"
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1 (EG:s koncentrationsförordning).

⁽²⁾ EUT C 56, 5.3.2005, s. 32 (Tillkännagivande om ett förenklat förfarande).

ÖVRIGA AKTER

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

(2010/C 278/15)

I enlighet med artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009 ⁽¹⁾ ska en ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck offentliggöras i C-serien av EUT för att tredje part ska informeras om att en ansökan föreligger och ges möjlighet att invända mot erkännandet och skyddet av det traditionella uttrycket.

OFFENTLIGGÖRANDE AV ANSÖKAN OM ERKÄNNANDE AV ETT TRADITIONELLT UTTRYCK ENLIGT ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 607/2009

Datum för mottagande	22.6.2010
Antal sidor	18
Ansökan har upprättats på följande språk	Engelska
Ärendenummer	TDT-US-N0023
Sökande:	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

Beteckning: SUR LIE

— Traditionellt uttryck i enlighet med artikel 118u.1 b i förordning (EG) nr 1234/2007

Språk:

— Se artikel 31.1 b i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

Förteckning över de berörda skyddade ursprungsbeteckningarna eller geografiska beteckningarna:

— Skyddad ursprungsbeteckning

Vinproduktkategorier:

— Vin, mousserande vin (bilaga XIb till rådets förordning (EG) nr 1234/2007)

Definition:

— Metod där vin lagras ovan jäsningsresterna efter den första fermenteringen.

⁽¹⁾ EUT L 193, 24.7.2009, s. 60.

Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

(2010/C 278/16)

I enlighet med artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009 ⁽¹⁾ ska en ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck offentliggöras i C-serien av EUT för att tredje part ska informeras om att en ansökan föreligger och ges möjlighet att invända mot erkännandet och skyddet av det traditionella uttrycket.

OFFENTLIGGÖRANDE AV ANSÖKAN OM ERKÄNNANDE AV ETT TRADITIONELLT UTTRYCK ENLIGT ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 607/2009

Datum för mottagande 22.6.2010

Antal sidor 16

Ansökan har upprättats på följande språk Engelska

Ärendenummer TDT-US-N0024

Sökande:

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

Beteckning: TAWNY

— Traditionellt uttryck i enlighet med artikel 118u.1 b i förordning (EG) nr 1234/2007

Språk:

— Se artikel 31.1 b i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

Förteckning över de berörda skyddade ursprungsbeteckningarna eller geografiska beteckningarna:

— Skyddad ursprungsbeteckning

Vinproduktkategorier:

— Likörvin (bilaga XIb till rådets förordning [EG] nr 1234/2007)

Definition:

— "Tawny" betecknar ett amerikanskt vin som har tillsatts alkohol och som lagrats före tappningen. Vid buteljeringen har vinet en gyllenröd eller gulbrun färg. Vinerna bör uppvisa en utvecklad karaktär efter lagring, snarare än en frisk frukig karaktär. Många viner har dock samma friska välutvecklade "fruktiga" karaktär som yngre viner. Vinerna är i regel en blandning av flera årgångar, kan vara lagrade på ekfat och når optimal mognad före försäljning. Den alkohol som tillsätts måste vara druvsprit.

⁽¹⁾ EUT L 193, 24.7.2009, s. 60.

Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

(2010/C 278/17)

I enlighet med artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009 ⁽¹⁾ ska en ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck offentliggöras i C-serien av EUT för att tredje part ska informeras om att en ansökan föreligger och ges möjlighet att invända mot erkännandet och skyddet av det traditionella uttrycket.

OFFENTLIGGÖRANDE AV ANSÖKAN OM ERKÄNNANDE AV ETT TRADITIONELLT UTTRYCK ENLIGT ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 607/2009

Datum för mottagande	22.6.2010
Antal sidor	16
Ansökan har upprättats på följande språk	Engelska
Ärendenummer	TDT-US-N0025
Sökande:	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

Beteckning: VINTAGE

— Traditionellt uttryck i enlighet med artikel 118u.1 b i förordning (EG) nr 1234/2007

Språk:

— Se artikel 31.1 b i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

Förteckning över de berörda skyddade ursprungsbeteckningarna eller geografiska beteckningarna:

— Skyddad ursprungsbeteckning

Vinproduktkategorier:

— Vin, likörvin (bilaga XIb till rådets förordning (EG) nr 1234/2007)

Definition:

— "Vintage" antingen ensamt eller i ett sammansatt uttryck såsom "Vintage Character" betecknar ett amerikanskt vin som till 85 % är framställt av den årgång som anges på etiketten. När beteckningen används om ett amerikanskt vin som har tillsatts alkohol, är den också ett allmänt kännetecken på att vinet har lagrats under relativt lång tid i flaskan, är fylligt och lent i smaken och har en djup färg. Dessa amerikanska viner som har tillsatts alkohol har i allmänhet också en möjlighet att bli bättre vid lagring. Den alkohol som tillsatts måste vara druvsprit.

⁽¹⁾ EUT L 193, 24.7.2009, s. 60.

Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

(2010/C 278/18)

I enlighet med artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009 ⁽¹⁾ ska en ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck offentliggöras i C-serien av EUT för att tredje part ska informeras om att en ansökan föreligger och ges möjlighet att invända mot erkännandet och skyddet av det traditionella uttrycket.

OFFENTLIGGÖRANDE AV ANSÖKAN OM ERKÄNNANDE AV ETT TRADITIONELLT UTTRYCK ENLIGT ARTIKEL 33 I KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 607/2009

Datum för mottagande 22.6.2010

Antal sidor 15

Ansökan har upprättats på följande språk Engelska

Ärendenummer TDT-US-N0026

Sökande:

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

Beteckning: VINTAGE CHARACTER

— Traditionellt uttryck i enlighet med artikel 118u.1 b i förordning (EG) nr 1234/2007

Språk:

— Se artikel 31.1 b i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009

Förteckning över de berörda skyddade ursprungsbeteckningarna eller geografiska beteckningarna:

— Skyddad ursprungsbeteckning

Vinproduktkategorier:

— Vin, likörvin (bilaga XIb till rådets förordning (EG) nr 1234/2007)

Definition:

— "Vintage" antingen ensamt eller i ett sammansatt uttryck såsom "Vintage Character" betecknar ett amerikanskt vin som till 85 % är framställt av den årgång som anges på etiketten. När beteckningen används om ett amerikanskt vin som har tillsatts alkohol, är den också ett allmänt kännetecken på att vinet har lagrats under relativt lång tid i flaskan, är fylligt och lent i smaken och har en djup färg. Dessa amerikanska viner som har tillsatts alkohol har i allmänhet också en möjlighet att bli bättre vid lagring. Den alkohol som tillsatts måste vara druvspit.

⁽¹⁾ EUT L 193, 24.7.2009, s. 60.

STATLIGT STÖD – REPUBLIKEN ITALIEN**Statligt stöd C 17/10 (f.d. N 315/09) – Firmin Srl****Uppmaning enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget att inkomma med synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 278/19)

Genom den skrivelse, daterad den 20 juli 2010, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Republiken Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

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

Synpunkterna kommer att meddelas Republiken Italien. Den berörda part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

I. FÖRFARANDE

Den 26 maj 2009 anmälde de italienska myndigheterna i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt en delvis offentlig finansiering av en intermodal terminal (järnväg) i provinsen Trento.

II. BESKRIVNING AV DEN ÅTGÄRD AVSEENDE VILKEN KOMMISSIONEN INLEDER FÖRFARANDET

Den anmälda åtgärden rör finansiering med delvis offentliga medel av en intermodal terminal (järnväg) i industriområdet i Lavis, huvudsakligen för järnvägstransport av flytande bränslen. Huvudsyftet med åtgärden är att främja transporter av gods på järnväg i provinsen Trento genom att skapa ett ändamålsenligt järnvägsnät. Åtgärden syftar även till att säkra de miljöfördelar som hänger samman med överföringen av godset från väg till järnväg.

Ett ramavtal ingicks mellan Autonoma provinsen Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Lavis kommun, PO Trasporti Srl och Firmin Srl, i vilket varje parts skyldigheter i samband med uppförandet av terminalen fastställdes. Byggnadsarbetet inleddes 2003 och terminalen togs i drift 2009.

De italienska myndigheterna avser att täcka delar av Firmin Srls investeringskostnader med offentlig finansiering. Företaget är verksamt på marknaden för distribution av flytande petroleumprodukter för användning som drivmedel eller eldningsolja. Dessutom ansvarar det för installation och drift för tredjemans

räkning av bränsledistributionsanläggningar och utrustning och tillhandahåller assistans vid tillstånds- och licensgivning.

III. BEDÖMNING

Kommissionen har beslutat att inleda det formella granskningsförfarandet enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende den anmälda åtgärden.

Hittills har de italienska myndigheterna inte lagt fram några argument som skulle leda till slutsatsen att stödet i fråga har en stimulerande effekt.

De italienska myndigheterna hävdar att arbetet inleddes den 29 april 2003 och att Firmin inkom med ansökan om finansiering av projektet innan arbetet inleddes. Dessutom anför de italienska myndigheterna att diskussioner om en eventuell offentlig finansiering redan hade ägt rum mellan mottagaren och myndigheterna innan arbetet inleddes. I de avtal som mottagaren ingick med banken för att täcka investeringskostnaderna nämns enligt de italienska myndigheterna möjligheten att Firmin, om en sådan offentlig finansiering beviljas, mottar stödet och reglerar förfarandet för återbetalningen av lånet. Det framgår inte tydligt av denna bestämmelse att provinsen i förväg hade utlovat ett sådant stöd, och det anges inte heller uttryckligen att banken inte skulle ha beviljat lånet i avsaknad av stödet. Därför anser kommissionen att de italienska myndigheternas påstående att stödet har en stimulanseffekt inte är övertygande i detta skede.

Den information som de italienska myndigheterna har översänt är dessutom inte tillräckligt utförlig för att kommissionen ska kunna fastställa storleken på stödet som kommer att beviljas åt Firmin. I synnerhet kan kommissionen i detta skede inte utsluta att de investeringar som har gjorts av Rete Ferroviaria Italiana SpA och provinsen själv i enlighet med ramavtalet rymmer inslag av statligt stöd till Firmin. De italienska myndigheterna har inte givit några belägg för att den marknadsekonomiska investeringsprincipen skulle vara tillämplig i detta ärende. I brist på sådan information kan kommissionen inte uppskatta stödets storlek och stödnivån.

SJÄLVA SKRIVELSEN

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

1. PROCEDIMENTO

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

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

2.2. Descrizione dettagliata della misura

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

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

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

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

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

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

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

- a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;
- b) tre binari tronchi;
- c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;
- d) la pavimentazione per l'area dei due binari tronchi destinati allo scarico di prodotti petroliferi, con relativi scarichi da posizionare fino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese);
- e) la pavimentazione per l'intera area ad est del terzo binario, idonea a sopportare i sovraccarichi delle gru gommate usate per il trasferimento di contenitori da 40 tonnellate e da posizionare vicino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese), il tutto per rendere disponibile il piazzale, oltre che per le tratte per gli oli minerali, anche per ulteriori trasporti ferroviari di merci di aziende insediate in zona Lavis;

- f) le canalizzazioni per passare i cavi elettrici su disegno di Firmin (che li acquisterà e li metterà in opera a sue spese);
- g) le canalizzazioni per l'impianto antincendio su disegno di Firmin (tubazioni ed idranti e messa in opera a sue spese).

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

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

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

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

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

2.3. Autorità che concede l'aiuto

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

2.4. Base giuridica

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

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

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

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

2.5. Beneficiario

- (20) Firmin opera sul mercato della distribuzione di prodotti petroliferi liquidi destinati all'autotrazione e al riscaldamento ⁽⁴⁾. La società si occupa inoltre dell'installazione e della manutenzione di impianti e di attrezzature per la distribuzione di carburanti per conto di terzi, compreso il servizio di assistenza per l'ottenimento delle autorizzazioni e licenze.
- (21) Le autorità italiane hanno confermato che il beneficiario può essere definito PMI a norma delle disposizioni contenute nella Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle micro-imprese, 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 Yttranden

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

Europeiska kommissionen

2010/C 278/12	Inbjudan att lämna projektförslag – EACEA/32/10 – Tempus IV – Reform av högre utbildning genom internationellt universitetssamarbete	18
2010/C 278/13	Inbjudan att anmäla intresse för det operativa programmet ESPON 2013	22

FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

2010/C 278/14	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.5879 – Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) – Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

ÖVRIGA AKTER

Europeiska kommissionen

2010/C 278/15	Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009	24
2010/C 278/16	Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009	25
2010/C 278/17	Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009	26
2010/C 278/18	Offentliggörande av ansökan om erkännande av ett traditionellt uttryck enligt artikel 33 i kommissionens förordning (EG) nr 607/2009	27
2010/C 278/19	Statligt stöd – Republiken Italien – Statligt stöd C 17/10 (f.d. N 315/09) – Firmin Srl – Uppmaning enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

PRENUMERATIONSPRISER 2010 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 100 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	770 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	300 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Cd-rom-format ersätts av dvd-format under 2010.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

SV