

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 306



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

54e jaargang
18 oktober 2011

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	IV <i>Informatie</i>	
	INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE	
	Europese Commissie	
2011/C 306/01	Wisselkoersen van de euro	1
	INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN	
2011/C 306/02	Door de lidstaten meegedeelde informatie over staatssteun die wordt verleend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1857/2006 van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen die landbouwproducten produceren, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 70/2001	2
2011/C 306/03	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	4
2011/C 306/04	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	5
2011/C 306/05	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	6
2011/C 306/06	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	7
2011/C 306/07	Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	8

NL

Prijs:
3 EUR

(Vervolg z.o.z.)

<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
2011/C 306/08	Door de lidstaten meegeedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij	9

V *Adviezen*

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2011/C 306/09	Steunmaatregelen van de staten — Ierland — Steunmaatregel SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Luchtvervoer — Vrijstelling van vliegbelasting — Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU opmerkingen te maken ⁽¹⁾	10
2011/C 306/10	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprium SAS/Embix JV) — Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	17

ANDERE HANDELINGEN

Europese Commissie

2011/C 306/11	Bekendmaking van een aanvraag overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen	18
---------------	--	----



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

IV

(Informatie)

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

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

17 oktober 2011

(2011/C 306/01)

1 euro =

Munteenheid	Koers	Munteenheid	Koers		
USD	US-dollar	1,3776	AUD	Australische dollar	1,3406
JPY	Japanse yen	106,43	CAD	Canadese dollar	1,3955
DKK	Deense kroon	7,4453	HKD	Hongkongse dollar	10,7124
GBP	Pond sterling	0,87400	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,7225
SEK	Zweedse kroon	9,1582	SGD	Singaporese dollar	1,7458
CHF	Zwitserse frank	1,2365	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 577,85
ISK	IJslandse kroon		ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	10,8856
NOK	Noorse kroon	7,7320	CNY	Chinese yuan renminbi	8,7746
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	HRK	Kroatische kuna	7,4685
CZK	Tsjechische koruna	24,762	IDR	Indonesische roepia	12 147,13
HUF	Hongaarse forint	293,94	MYR	Maleisische ringgit	4,2707
LTL	Litouwse litas	3,4528	PHP	Filipijnse peso	59,465
LVL	Letlandse lat	0,7049	RUB	Russische roebel	42,4230
PLN	Poolse zloty	4,2927	THB	Thaise baht	42,182
RON	Roemeense leu	4,3320	BRL	Braziliaanse real	2,4083
TRY	Turkse lira	2,5514	MXN	Mexicaanse peso	18,2857
			INR	Indiase roepie	67,4400

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

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE LIDSTATEN

Door de lidstaten meegedeelde informatie over staatssteun die wordt verleend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1857/2006 van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op staatssteun voor kleine en middelgrote ondernemingen die landbouwproducten produceren, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 70/2001

(2011/C 306/02)

Steun nr.: SA.33657 (11/XA)

Lidstaat: Frankrijk

Regio: France

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote

Rechtsgrondslag:

- arrêté du préfet de la région Centre, coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, du 18 novembre 2009, portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (cf. disposition 10 A)
- plan de lutte contre les algues vertes du 5 février 2010
- projets de délibération du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: Totale geplande jaarbudget in het kader van de regeling: 3 EUR (in miljoen)

Maximale steunintensiteit: 100 %

Datum van tenuitvoerlegging: —

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: 24 oktober 2011-31 december 2015

Doelstelling van de steun: Technische ondersteuning (art. 15 van Verordening (EG) nr. 1857/2006)

Betrokken economische sector(en): Teelt van gewassen, vee-teelt, jacht en diensten in verband met deze activiteiten

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

M. le préfet de la région Bretagne, MM. les présidents du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

le préfet de la région Bretagne
3 avenue de la Préfecture
35026 Rennes Cedex 9
FRANCE

le président du Conseil régional de Bretagne
5-9 rue Martenot
35000 Rennes
FRANCE

le directeur de l'agence de l'eau Loire-Bretagne
avenue Buffon, BP 6339
45063 Orleans Cedex 2
FRANCE

Website:

http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detaillée_Diagnostic-conseil_cle838b5c.pdf

<http://www.bretagne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/L-eau/Plan-de-lutte-contre-les-algues-vertes>

Andere informatie: —

Steun nr.: SA.33729 (11/XA)

Lidstaat: Italië

Regio: Emilia-Romagna

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia

Rechtsgrondslag:

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

Legge Regionale n. 6 del 23 luglio 2010,

Legge Regionale n. 3 del 20 gennaio 2004,

Decreto Legislativo n. 214 del 19 agosto 2005,

Decreto Ministeriale 28 luglio 2009,

Decreto Ministeriale 7 febbraio 2011.

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: Totale geplande jaarbudget in het kader van de regeling: 1 EUR (in miljoen)

Maximale steunintensiteit: 100 %

Datum van tenuitvoerlegging: —

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: 4 november 2011-31 december 2013

Doelstelling van de steun: Plantenziekten en plagen (art. 10 van Verordening (EG) nr. 1857/2006)

Betrokken economische sector(en): Landbouw, bosbouw en visserij

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Website:

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

Andere informatie: —

Steun nr.: SA.33730 (11/XA)

Lidstaat: Italië

Regio: Basilicata

Benaming van de steunregeling of naam van de onderneming die individuele steun ontvangt: Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

Rechtsgrondslag:

Legge 1 luglio 1997, n. 206 Norme in favore delle produzioni agricole danneggiate da organismi nocivi;

Decreto del ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali del 28 luglio 2009 recante lotta obbligatoria per il controllo del virus Plum pox virus (PPV), agente della «Vaiolatura delle drupacee» (Sharka).

Delibera di Giunta Regionale n. 643 del 4 maggio 2011

Voorziene jaarlijkse uitgaven krachtens de regeling of totaalbedrag van de aan de onderneming verleende individuele steun: Totale geplande jaarbudget in het kader van de regeling: 0,30 EUR (in miljoen)

Maximale steunintensiteit: 39,20 %

Datum van tenuitvoerlegging: —

Duur van de regeling of van de individuele steunverlening: 13 oktober 2011-31 december 2012

Doelstelling van de steun: Plantenziekten en plagen (art. 10 van Verordening (EG) nr. 1857/2006)

Betrokken economische sector(en): Teelt van pit- en steenvruchten

Naam en adres van de autoriteit die de steun verleent:

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

Website:

http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_554194.pdf

Andere informatie: —

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/03)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	5.9.2011
Duur	5.9.2011-31.12.2011
Lidstaat	Portugal
Bestand of groep van bestanden	WHM/ATLANT
Soort	Witte marlijn (<i>Tetrapturus albidus</i>)
Gebied	Atlantische Oceaan
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	—

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/04)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	5.9.2011
Duur	5.9.2011-31.12.2011
Lidstaat	Portugal
Bestand of groep van bestanden	ALF/3X14-
Soort	<i>Beryx</i> spp.
Gebied	Uniale wateren en internationale wateren van III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII en XIV
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	—

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

(1) PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/05)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	25.6.2011
Duur	25.6.2011-31.12.2011
Lidstaat	Spanje
Bestand of groep van bestanden	BSF/8910-
Soort	Gaffelkabeljauw (<i>Phycis blenoides</i>)
Gebied	Uniale wateren en internationale wateren van VIII en IX
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	887271

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/06)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	12.7.2011
Duur	12.7.2011-31.12.2011
Lidstaat	Spanje
Bestand of groep van bestanden	BSF/8910-
Soort	Zwarte haarstaartvis (<i>Aphanopus carbo</i>)
Gebied	Uniale wateren en internationale wateren van VIII, IX en X
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	887293

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/07)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	13.8.2011
Duur	13.8.2011-31.12.2011
Lidstaat	België
Bestand of groep van bestanden	WHG/08.
Soort	Wijting (<i>Merlangius merlangus</i>)
Gebied	VIII
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	870462

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

Door de lidstaten meegedeelde informatie betreffende sluiting van de visserij

(2011/C 306/08)

Krachtens artikel 35, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1224/2009 van de Raad van 20 november 2009 tot vaststelling van een communautaire controleregeling die de naleving van de regels van het gemeenschappelijk visserijbeleid moet garanderen ⁽¹⁾ is besloten de visserij te sluiten overeenkomstig de bepalingen in de onderstaande tabel:

Dag en uur van sluiting	13.8.2011
Duur	13.8.2011-31.12.2011
Lidstaat	België
Bestand of groep van bestanden	LEZ/8ABDE.
Soort	Scharretongen (<i>Lepidorhombus</i> spp.)
Gebied	VIIIa, VIIIb, VIIIc en VIIf
Vissersvaartuigtype(s)	—
Referentienummer	870462

Weblink naar het besluit van de lidstaat:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_nl.htm

⁽¹⁾ PB L 343 van 22.12.2009, blz. 1.

V

(Adviezen)

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — IERLAND

Steunmaatregel SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Luchtvervoer — Vrijstelling van vliegbelasting**Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, VWEU opmerkingen te maken**

(Voor de EER relevante tekst)

(2011/C 306/09)

Bij schrijven van 13 juli 2011, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, heeft de Commissie Ierland in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

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

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
1049 Brussel
BELGIË

Fax +32 22961242

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

TEKST VAN DE SAMENVATTING

Op 30 maart 2009 hebben de Ierse autoriteiten een accijns op luchtvervoer van passagiers ingevoerd, die geheven moest worden op „elk vertrek van een passagier op een vliegtuig van een vliegveld”. Hoewel de belasting was bedoeld om uiteindelijk via de ticketprijs aan de passagiers te worden doorberekend, waren de luchtvaartmaatschappijen gehouden tot voldoening van de belasting voor passagiers die met een van hun vliegtuigen vertrokken. In dit verband wordt de belasting niet toegepast op transfer- en transitopassagiers. Bij de invoering werd de belasting geheven op basis van de afstand tussen de luchthaven van vertrek en de luchthaven van bestemming en bedroeg (i) 2 EUR in het geval van een reis vanaf een luchthaven naar een bestemming op maximaal 300 km afstand van luchthaven Dublin en

(ii) 10 EUR in alle overige gevallen. Sinds 1 maart 2011 wordt als gevolg van een inbreukprocedure één enkel tarief van 3 EUR voor alle afstanden toegepast. Aangezien het belastbare feit het vertrek van een passagier met een vliegtuig betreft, wordt de belasting niet toegepast op vrachtluchten en andere vormen van vervoer.

Volgens een klacht die de Commissie heeft ontvangen vormt de belasting, omdat deze niet op transfer- en transitopassagiers en op vrachtluchten wordt toegepast, onrechtmatige en onverenigbare staatssteun ten gunste van luchtvaartmaatschappij Aer Lingus en Aer Arann en luchtvaartexploitant Dublin Airport Authority (DAA), aangezien deze ondernemingen een relatief

hoog aandeel van dit soort passagiers en vluchten hadden. Bovendien zou het niet toepassen van de belasting op zeevervoersdiensten en spoorwegvervoer leiden tot staatssteun ten gunste van ondernemingen in deze sectoren. De klager wees er voorts op dat de belasting voor lagekostenmaatschappijen een groter deel van de ticketprijs uitmaakte dan voor traditionele luchtvaartmaatschappijen. Tot slot stelt de klager dat het lagere belastingtarief Aer Arann heeft begunstigd, omdat 50 % van de passagiers die deze maatschappij vervoert naar bestemmingen reist die maximaal 300 km van de luchthaven Dublin liggen.

Volgens de Ierse autoriteiten vallen vrachtluchten en andere vormen van vervoer dan luchtvervoer buiten het toepassingsgebied van de belasting vanwege de relatief eenvoudige toepassing van de belasting. Belastingbeleid is niet ontworpen voor één bepaald individueel bedrijfsmodel. De belasting voor het verstrekken van dergelijke diensten zou niet op exploitanten van vrachtvervoer of andere vormen van vervoer dan luchtvervoer worden toegepast. De belasting wordt om redenen van neutraliteit niet op transfer- en transitoverkeer toegepast: uiteindelijk waren de passagiers degenen die de kosten van de belasting zouden dragen maar zij hoeven niet te worden gestraft voor het feit dat er een tussenstop in Ierland plaatsvindt. Daarnaast wordt door de Ierse autoriteiten gesuggereerd dat deze opzet mogelijke dubbele belasting voorkomt indien op de luchthaven van vertrek een vergelijkbare belasting geheven wordt. Het gebruik van een vast belastingtarief in plaats van een percentage van de ticketprijs komt voort uit het feit dat de belasting een accijns betreft. Afgezien van de administratieve belasting, zou het gebruik van een percentage van de ticketprijs mogelijk leiden tot belastingontwijking omdat luchtvaartmaatschappijen dan zouden proberen de ticketprijzen te verlagen en tegelijkertijd de inkomsten via aanverwante kosten te verhogen. Wat betreft het lagere belastingtarief voor kortere routes (van toepassing tot 1 maart 2011), hebben de Ierse autoriteiten uitgelegd dat dit gelegen was in het feit dat de prijzen voor bestemmingen dichterbij normaal gesproken lager zijn. Bovendien betwijfelden ze of het lagere tarief Aer Arann zou begunstigen, omdat de klager ook actief was op een groot deel van de routes waarop het lagere tarief werd toegepast. De Ierse autoriteiten zien dan ook niet in waarom het hanteren van een lager tarief voor kortere routes staatssteun aan Aer Arann en Aer Lingus zou vormen.

Bij het bepalen of de vermeende maatregelen staatssteun vormen, is de belangrijkste vraag of in deze zaak aan het selectiviteitscriterium wordt voldaan, namelijk of de maatregelen bepaalde ondernemingen begunstigen die zich, gelet op de doelstelling van de betrokken maatregelen, in een feitelijke en juridisch vergelijkbare situatie bevinden.

Voor andere vormen van vervoer dan luchtvervoer zijn verschillende wetsvoorschriften, regelgeving en belastingstelsels van toepassing. De feitelijke situatie is ook anders dan voor luchtvaartondernemingen. Derhalve is het uitsluiten van andere vormen van vervoer niet selectief.

Aangezien vrachtvervoerders actief zijn in een andere bedrijfstak met een ander soort klanten, en vrachtvervoer en passagiersvervoer geen onderling substitueerbare diensten zijn, bevinden dergelijke vervoerders zich niet in dezelfde feitelijke situatie als

vervoerders voor luchtvervoer van passagiers. Het niet-toepassen van de belasting op het vrachtverkeer kan dan ook niet als selectief worden beschouwd.

Het niet toepassen van belasting op transfer- en transitopassagiers ligt besloten in de aard en opzet van het belastingstelsel en is derhalve niet selectief. Het doel is om belasting te heffen op basis van de afstand tussen de bestemming van het begin en het eind van de reis. Het niet-toepassen van de belasting op transfer- en transitopassagiers is logisch aangezien het tot een gelijke belasting van de passagiers leidt, onafhankelijk van de route die is gevolgd (in plaats van belast te worden voor zowel de eerste als tweede deel van de reis). Daarnaast rechtvaardigt het vermijden van dubbele belastingheffing dat transfer- en transitopassagiers niet belast worden.

Wat betreft het gebruik van vaste belastingtarieven in plaats van een percentage, zij opgemerkt dat de lidstaten het recht hebben te kiezen tussen een vast en een proportioneel tarief. Accijnsrechten zoals de belasting in kwestie zijn doorgaans specifiek per eenheid en dus niet gelijk aan omzetbelasting die naar verhouding van de waarde wordt vastgesteld. Vaste bedragen maken vanzelf een groter deel uit van lagere totale prijzen. Het verschil tussen hogere en lagere prijzen blijft echter ongewijzigd. Traditionele luchtvaartmaatschappijen lijken dan ook geen voordeel te hebben in vergelijking met lagekostenmaatschappijen. Ook zou een belasting die evenredig is aan de ticketprijs ondernemingen ertoe kunnen aanzetten hun prijzen te verlagen en tegelijkertijd de transactiekosten of aanverwante kosten te verhogen.

Wat de verschillende belastingtarieven betreft die van 30 maart 2009 tot 1 maart 2011 worden toegepast, heeft de Commissie in een werkdocument van de diensten van de Commissie benadrukt dat er geen sprake mag zijn van discriminatie tussen binnenlandse en intracommunautaire vluchten. Volgens de beschikkingspraktijk van de Commissie moet een dergelijke differentiatie, als er geen logische reden voor is, als selectief worden beschouwd. Dit heeft het Hof ook duidelijk aangegeven. Het argument van de Ierse autoriteiten dat langere-afstandsvluchten duurder zijn en de heffing dus verhoogd kan worden zonder onevenredig te zijn met betrekking tot de prijs, geldt niet aangezien de prijs van tickets naar binnenlandse bestemmingen niet noodzakelijk (hoofdzakelijk) lager is dan die van vluchten naar andere EU-bestemmingen. Daarom lijkt het erop dat het lagere belastingtarief een selectief voordeel verstrekt aan ondernemingen binnen het referentiesysteem. Aangezien ook aan de andere criteria in artikel 107, lid 1, VWEU wordt voldaan, vormt de maatregel staatssteun.

Daarom concludeert de Commissie dat uitsluiting van vrachtvervoer en andere middelen van vervoer dan luchtvervoer en het niet-toepassen van de belasting op transfer- en transitopassagiers geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU. Het gebruik van een vast tarief in plaats van een percentage van de ticketprijs vormt evenmin staatssteun. Het toepassen van een lager binnenlands tarief tussen 30 maart 2009 en 1 maart 2011 lijkt wel staatssteun te zijn omdat er twijfels zijn over de verenigbaarheid met de interne markt.

Overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad kan alle onrechtmatige steun van de begunstigde worden teruggevorderd.

TEKST VAN DE BRIEF

„1. PROCEDURE

- (1) By letter of 21 July 2009, registered at the Commission the following day under number CP 231/2009, the Commission received a complaint from an airline operator regarding alleged unlawful and illegal State aid measures, which were in place in Ireland.
- (2) By letter of 28 July 2009, the Commission forwarded the complaint to the Irish authorities and asked for their position on the claims brought forward therein.
- (3) By letter of 26 August 2009, the Irish authorities asked for an extension of the deadline to reply, which the Commission accepted in letter of 3 September 2009.
- (4) On 15 October 2009, the Irish authorities responded to the letter of the Commission. Their reply was registered at the Commission on the same day.
- (5) Since the alleged aid had been implemented without prior notification to the Commission, the case was registered as a non-notified measure, 11/NN.

2. DESCRIPTION OF THE ALLEGED AID

2.1. The Irish Air Travel Tax

- (6) As of 30 March 2009, the Irish authorities introduced an excise duty on air passenger transport. The national legal basis for the tax is Section 55 of the Finance (No 2) Act 2008, which introduces an excise duty referred to as the “air travel tax” which the airlines operators are liable to pay in respect of “every departure of a passenger on an aircraft from an airport” located in Ireland. While the tax *in fine* is intended to be passed on to the passengers via the ticket price, it is thus the airline operators that are liable to pay the tax.
- (7) At the time of the introduction of the tax, it was levied on the basis of the distance between the airport where the journey began and the airport where the journey ended, at the rate of (i) EUR 2 in the case of a journey from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport; and (ii) EUR 10 in any other case.
- (8) Following an investigation by the Commission regarding a possible infringement of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community⁽¹⁾ and the Treaty provisions on free provision of services, the rates were changed as of 1 March 2011 so that a single tax rate of EUR 3 is applicable to all departures, regardless of the distance travelled.

- (9) In the legal basis, a passenger is defined as a person other than a member of the crew of the aircraft travelling on an aircraft, but the definition explicitly excludes transfer and transit passengers. A *transfer passenger* is defined as a passenger who arrives on a flight to an airport and who departs from the airport on a further flight, other than to the airport where the passenger’s journey originated, where both flights are part of a single booking and where the length of time between the scheduled time of arrival of the flight to the airport and the scheduled time of departure of the flight from that airport is maximum six hours. A *transit passenger* is a passenger who is on board an aircraft which lands at an airport in the course of its journey and who continues his or her journey on that aircraft. This means effectively that transfer and transit passengers fall outside of the scope of the tax.

Examples: New York–Shannon– Dublin	Tax payable: EUR 0
New York–Dublin	Tax payable: EUR 0
Dublin–Shannon– New York	Tax payable: EUR 10
Dublin–New York	Tax payable: EUR 10

- (10) Since the taxable event is the departure of a *passenger on an aircraft*, cargo flights and other modes of transport fall outside of the scope of the tax.

2.2. Alleged illegal and unlawful State aid

- (11) First, the complainant argues that the non-application of the tax to cargo transport results in State aid to cargo operator Aer Lingus and to Dublin Airport Authority (DAA), which manages, operates and develops Dublin, Cork and Shannon airports, and manages domestic and international airport retail and airport investment.
- (12) Second, the complainant claims that the non-application of the tax to maritime services and rail transport results in State aid to operators in these sectors.
- (13) Third, it is claimed that the non-application of the tax to transfer and transit passengers and cargo flights constituted illegal and incompatible State aid granted to DAA and to Air Lingus and Air Arann, since these undertakings have a relatively high proportion of such passengers and flights.
- (14) Fourth, according to the complaint, the use of fixed tax rates (as opposed to the use of a tax that is proportional to the ticket price) imposes a proportionally heavier charge on low fare passengers and discriminate against the business models used by low-cost carriers, which are based on small margins and high numbers of passengers in order to maximise revenues from ancillary services. Therefore, low-cost carriers cannot pass the full cost of the tax on to their passengers.

⁽¹⁾ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

(15) Fifth, the complainant claims that the differentiated tax rates favour Aer Arann since 50 % of the passengers carried by that airline travel to destinations located at less than 300 km from Dublin airport.

(16) The complainant estimates that the aid provided to DAA, Aer Lingus and Aer Arann stemming from the exemptions of cargo traffic, transfer and transit passengers and the lower tax rate for shorter flights in total amounts to at least EUR 50 million per year.

2.3. The opinion of the Irish authorities

(17) According to the Irish authorities, the use of a fixed tax rate instead of a proportion of the ticket price stems from the fact that the tax is an excise duty and, as such, a fixed amount. Apart from being administratively burdensome, using a percentage of the ticket price would open up for circumvention since airlines would then strive to reduce fares while raising revenues via ancillary fees (credit card handling, online check-in, baggage handling, charging for sports equipment carried, etc.).

(18) As to the lower tax rate for shorter routes, the Irish authorities explained that it was based on the fact that the prices are normally lower for closer destinations. They pointed out that there is only one domestic route on which the complainant and Aer Arann compete. On that route, close to 40 % of the flights are operated by the complainant. For routes abroad benefiting from the lower rate (western UK), the complainant operates more than 40 % of the scheduled flights, while Aer Arann and Aer Lingus have smaller shares. Therefore, the Irish authorities do not see how the fact that there is a lower rate for shorter routes would constitute State aid to Aer Arann and Aer Lingus.

(19) With respect to the non-imposition of the tax on cargo flights and other modes of transport than air transport, the Irish authorities argue that this is due to the relatively simple application of the tax. Taxation policy is not designed to fit with any particular individual business model. Any operator of cargo service or other modes of transport than air transport would fall outside of the scope of the tax for the provision of such services.

(20) As to the non-application of the tax on transfer and transit passengers, the Irish authorities state that the fact that any first leg of an overall journey is not subject to the tax ensures that the passenger is not punished because a route includes a stopover in order to get to the final destination. The Irish authorities furthermore indicate that other countries with air passenger taxes, such as the United Kingdom, normally exclude transfer and transit passengers from the scope of the tax.

(21) Therefore, in the opinion of the Irish authorities, the tax and its non-applicability in respect of cargo transport and other means of transport than air transport and of certain categories of passengers does not amount to aid within the meaning of Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter the "TFEU").

Neither do the use of a fixed tax rate and the differentiated tax rates in force between 30 March 2009 and 1 March 2011.

3. ASSESSMENT

3.1. Existence of aid under Article 107(1) of the TFEU

(22) By virtue of Article 107(1) of the TFEU, "any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the internal market".

(23) In order to be caught by Article 107(1) of the TFEU, a measure must thus be selective ⁽¹⁾. The Court has held that that Article requires assessment of whether, under a particular legal regime, a national measure is such as to favour "certain undertakings or the production of certain goods" in comparison with others which, in the light of the objective pursued by that regime, are in a comparable factual and legal situation ⁽²⁾.

(24) The selective advantage may derive from an exception to the tax provisions of a legislative, regulatory or administrative nature or from a discretionary practice on the part of the tax authorities. However, the selective nature of a measure may be justified by "the nature or general scheme of the system" ⁽³⁾. The Commission must therefore examine whether such exemptions are justified by the nature or the general principles of the tax system in the Member State. If that is the case, the measure is not considered to be aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU.

(25) According to established case-law ⁽⁴⁾, a fiscal measure is selective if it constitutes a departure from the normal application of the general tax framework. First, the Commission therefore has to identify the relevant tax system of reference.

(26) As regards taxation, the Commission notes that, in principle, the definition of the system of taxation falls within the exclusive competence of the Member States.

⁽¹⁾ See Case C-66/02 (*Italy v Commission*) [2005] ECR I-10901, paragraph 94.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-143/99 (*Adria-Wien Pipeline and Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*) [2001] ECR I-8365, paragraph 41; C-308/01 (*GIL Insurance and Others*) [2004] ECR I-4777, paragraph 68; and C-172/03 (*Heiser*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; C-88/03 (*Portugal*) [2006] ECR I-7115, paragraph 54; C-172/03 (*Wolfgang Heiser v Finanzamt Innsbruck*) [2005] ECR I-1627, paragraph 40; and C-169/08 (*Presidente del Consiglio dei Ministri v Regione Sardegna*) [2009] ECR I-10821, paragraph 61.

⁽³⁾ See, for example, Case 173/73 (*Italy v Commission*) [1974] ECR 709, as well as point 13 et seq. of Commission Notice on the application of the State aid rules to measures relating to direct business taxation (OJ C 384, 10.12.1998, p. 3).

⁽⁴⁾ See, for example, the judgments in the mentioned Case C-88/2003 (*Portugal*), paragraph 56, and in Case C-487/08 P (*British Aggregates*) [2008] ECR I-10505, paragraphs 81-83.

In designing its taxation system, the Irish authorities chose, on the one hand, to define the taxable event of the air travel tax as the departure of a passenger from an airport situated in Ireland. The taxation legislation at hand aims at regulating the payment of duties on passengers departing on a plane from an airport located in Ireland. In the case at hand, the Commission considers the system of reference to be the taxation of air passengers departing from an airport situated in Ireland.

- (27) The objective of the system of reference is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget.
- (28) First, *other modes of transport* than air transport fall outside of the reference system. Different legal, regulatory and taxation systems apply to different modes of transport. For example, aviation fuel is exempted from fuel taxation⁽¹⁾ and, as from 1 January 2012, the aviation sector will, contrary to some other modes of transport, be included in the EU Emission Trading Scheme⁽²⁾. It is therefore impossible to identify one single reference tax system that would apply to all modes of transport. Differences in the legal (regulatory) and factual situations of operators of various modes of transport can also justify the application of different tax systems (e.g. security and safety regulations are different, traffic management systems are different and the support for and need for infrastructure varies). Therefore, the Commission finds that other modes of transport than air transport are not to be included in the reference system for the air passenger taxes subject to assessment. The air travel tax can thus not be considered to provide the maritime and rail sectors with a selective advantage.
- (29) With respect to *cargo operations*, the Commission notes that some legislative systems cover both air passenger and cargo transport⁽³⁾, while other systems are separate for the two types of transport⁽⁴⁾. However, cargo traffic is a different business with a very different customer base. Also, from the view of the final consumer, the service provided by cargo operators is not substitutable to the one provided by operators in the passenger air transport market. Since cargo operators are not in the same factual

situation as operators in the air passenger transport market, the fact that they are excluded from the scope of the reference system cannot be considered to provide them with a selective advantage.

- (30) On the contrary, *transfer and transit passengers* are passengers departing from an Irish airport and thus would appear to be part of the reference system. The non-application of the taxes on such passengers constitutes a derogation from that system. In accordance with the selectivity analysis set out by the Court, it must however be determined whether the exemption derives directly from the basic or guiding principles of the tax system in the Member State. In this context, the Irish authorities referred to reasons of neutrality from the perspective of the passenger, who cannot always determine itself the route to its final destination. That would also be the reason why countries with similar taxes normally exclude such passengers.
- (31) In this regard the Commission recalls that when it examined the possible establishment of a European flight tax in 2005, the Commission services provided some guidance about the feasibility of such taxes. In a 2005 staff working paper⁽⁵⁾, the Commission pointed out the specific attention required by the issue of passengers in transit and of connecting flights. The Commission recommended the exclusion of transfer and transit passengers for tax neutrality reasons. Moreover, an exclusion of such passengers would avoid the risk of double taxation in the event that the airport of departure, situated in another Member State, levies a similar tax. The non-imposition of the tax on transfer and transit passengers allows different systems of air ticket taxes to coexist in the absence of tax harmonisation.
- (32) The objective and structure of the travel tax system is to tax passengers departing on a plane from an airport located in Ireland in order to raise revenue for the State budget. If the tax was to be levied on transfer and transit passengers, the airline operator may have to pay the tax twice for a journey with a stopover. It therefore seems that the non-application of the tax on transfer and transit passengers, which results in passengers being taxed the same way independently of the route travelled, falls within the nature and logic of the relevant tax systems. In addition, the avoidance of double taxation justifies that transfer and transit passengers are not covered by the tax. Consequently, the Commission finds that the non-imposition of the tax on transport of transfer and transit passengers is in the nature and logic of the system and is, thus, not selective.
- (33) With respect to the use of *fixed tax rates* instead of a percentage of the ticket price, it should be noted that the Member States, as part of their exclusive competence in designing their tax systems, are entitled to choose between fixed and proportional rates. By nature, fixed

⁽¹⁾ For example, Article 14(b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity (OJ L 283, 31.10.2003, p. 51) sets out that Member States shall exempt energy products supplied for use as fuel for air navigation other than private pleasure-flying from taxation.

⁽²⁾ See Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (OJ L 8, 13.1.2009, p. 3).

⁽³⁾ For example, as mentioned, the EU Emission Trading Scheme will as from 2012 apply to the entire aviation industry.

⁽⁴⁾ For example, while cargo transport is covered by VAT, this is not the case for passenger transport (see, for example, Article 371 (Annex X, Part B, point 10) of Council Directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system for value added tax (OJ L 347, 11.12.2006, p. 1), and Article 2(1)(c) of the same Directive according to which VAT should be levied on cargo transport).

⁽⁵⁾ Commission staff working document, 1.9.2005, SEC(2005) 1067.

amounts represent a higher part of lower total prices. However, the difference between higher and lower prices is left untouched. The Commission therefore thinks that traditional airlines do not have an advantage in comparison with low-cost carriers. Moreover, as mentioned by the Irish authorities, proportional taxes could encourage companies to reduce fares and at the same time increase transaction or ancillary costs in order to circumvent the tax. Therefore, the Commission does not consider the use of fixed tax rates *per se* to be selective.

- (34) As regards the period between 30 March 2009 and 1 March 2011, the Commission observes that the air travel tax system provided for two *different rates*: one general or normal rate applicable to nearly all flights and a reduced rate for journeys from an airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport. The Commission finds the normal rate to constitute part of the reference system, while the reduced rate, that is applicable to a well delimited category of flights, appears to be an exception from the reference system. The reduced rate does not seem to be justified on the basis of the distance between the beginning and the final destination of the journey. First, it is not applicable on the basis of the actual length of the journey, but on the basis of the distance between Dublin airport and the destination. Second, the structure and objective nature of the tax does not appear to be related to the distance of the journey, but with the fact of departing from an Irish airport. The connection with the fiscal authority, the taxable event and the externalities for the Irish society of passengers departing from an Irish airport is precisely the same regardless of the destination of the flight. Airline operators are also in the same legal and factual situation with regard to this objective. Moreover, the tax system is not characterised by an articulated differentiation in the tax level in relation to the flights distance, but it fixes only two rates: one for very short distance flights from Dublin airport and the other for all other flights. This criterion favours flights within Ireland and to certain western parts of the United Kingdom and, consequently, it discriminates between national and intra-Community flights. As pointed out in the mentioned Staff working paper, that several rates could be introduced, but that no discrimination could be made between national and intra-Community flights⁽¹⁾. Such differentiation should be considered as selective if it is not within the nature or general scheme of the system. This has also been set out by the Court⁽²⁾, which has stated that “since airport taxes directly and automatically influence the price of the journey, differences in the taxes to be paid by passengers will automatically be reflected in the transport cost, and thus, [...], access to domestic flights will be favoured over access to intra-Community flights”. In the case at hand, the Irish authorities argued that longer distance flights are more expensive and a higher charge could thus be raised without being disproportional in relation to the price. The Commission finds that the price of tickets to domestic destinations is not necessarily lower than the ones of flights to other EU

destinations. The lower tax rate does therefore not appear to be justified by the nature or the general scheme of the air travel tax and is therefore a selective measure.

- (35) The fact that the Irish authorities allowed a lower tax rate than the normal one to be applied results in a loss of tax revenue for the State and is therefore financed from State resources. Since such relief is decided upon by the national authorities, it is imputable to the State. The airline operators benefiting from the lower rate are undertakings that compete on markets that are open for competition and the reduced rate therefore distorts or threatens to distort competition on the internal market and is likely to affect trade between Member States.
- (36) Since all criteria in Article 107(1) of the TFEU seem to be fulfilled, the measure appears to constitute State aid to airline operators that have operated the routes benefiting from the reduced rate. It seems moreover that those routes are essentially operated by Irish air carriers (Air Lingus, Air Arann and Ryanair). Therefore, the Commission has to verify whether the reduced rate has been a means for the Irish authorities to provide an advantage to national air carriers compared to other EU operators.
- (37) Consequently, the Commission does not consider that the exclusion of cargo traffic and of transport of transfer and transit passengers from the scope of the tax results in State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. Neither is the use of fixed tax rates caught by that Article.
- (38) On the contrary, it appears that the lower tax rates applied in the case of a journey from an Irish airport to a destination located no more than 300 km from Dublin airport between 30 March 2009 and 1 March 2011 constitute State aid to air carriers operating the routes that have benefited from that lower rate.

3.2. Compatibility of the aid with the TFEU

- (39) According to Article 107(3)(c) of the TFEU, aid may be considered to be compatible with the internal market if it aims at facilitating the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest. The aid does not appear to fall within the scope of any guidelines for compatibility of State aid issued by the Commission in this context. As it appears to constitute an operating aid that discriminates between flights within the EU, it cannot be considered to be compatible directly under Article 107(3)(c) of the TFEU. Therefore, the Commission has doubts as to the compatibility of the aid under that Article.
- (40) The aid in question does not either fall within any other exemption specified in Article 107(2) or 107(3) of the TFEU.

⁽¹⁾ Commission staff working paper, 1.9.2005, SEC(2005) 1067, p. 5.

⁽²⁾ See, for example, Cases C-92/01 (*Georgios Stylianakis v Elliniko Dimosio*) [2003] ECR I-1291, paragraph 28; and C-70/99 *Commission v Portugal* [2001] ECR I-4845, paragraph 20.

(41) Consequently, the Commission has, at this stage, doubts as to the compatibility of the aid measure with the TFEU and in accordance with Article 4(4) of Regulation (EC) No 659/1999 ⁽¹⁾ the Commission has decided to open the formal investigation procedure, thereby inviting Ireland to submit its comments.

4. DECISION

(42) The Commission has decided that the non-application of the air travel tax on cargo flights and other means of transport than air transport, as well as on transfer and transit passengers does not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) of the TFEU. The Commission find that the use of a fixed rate as opposed to a proportion of the ticket price does not fall within the scope of that Article. However, the Commission finds that the use of a lower rate over the period 30 March 2009 to 1 March 2011 for flights within 300 km from Dublin airport seems to constitute State aid to the air carriers that have operated the routes benefiting from it and, at this stage, it finds no basis for compatibility thereof.

(43) In light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU, requests Ireland to submit its comments and to provide all information that may help to assess the measure, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to all recipients of the aid immediately.

(44) The Commission warns Ireland that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. It will also inform interested parties in the EFTA countries which are signatories to the EEA Agreement, by publication of a notice in the EEA Supplement to the *Official Journal of the European Union* and will inform the EFTA Surveillance Authority by sending a copy of this letter. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.”

⁽¹⁾ OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV)
Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2011/C 306/10)

1. Op 11 oktober 2011 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat Alstom Holdings (Frankrijk), die deel uitmaakt van de Franse Alstom-groep, alsook Bouygues Immobilier SA („Bouygues Immobilier”, Frankrijk) en Exprimm SAS („Exprimm”, Frankrijk), twee dochtermaatschappijen die deel uitmaken van de Franse Bouygues-groep, in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de EG-concentratieverordening de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over Embix SAS („Embix”, Frankrijk) door de verwerving van aandelen in een nieuw opgerichte gemeenschappelijke onderneming.
2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:
 - Alstom Holdings: houdstermaatschappij van de Alstom-groep; bouw van materieel en levering van diensten op het gebied van vervoer en van de opwekking en transmissie van energie,
 - Bouygues Immobilier: vastgoedontwikkeling en woningbouw, aanleg van ecodistricten en commerciële parken, stadsplanning,
 - Exprimm: aanbieder van beheerdiensten inzake gebouweninfrastructuur en multitechnische onderhoudsdiensten,
 - Embix: aanbieder van diensten inzake intelligent energiebeheer aan grote dienstenparken en ecodistricten.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van de EG-concentratieverordening kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Er zij op gewezen dat deze zaak in aanmerking kan komen voor de vereenvoudigde procedure zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens de EG-concentratieverordening ⁽²⁾.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per faxbericht (+32 22964301), per e-mail naar COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu of per post, onder vermelding van zaaknummer COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV, aan onderstaand adres worden toegezonden:

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

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

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

ANDERE HANDELINGEN

EUROPESE COMMISSIE

Bekendmaking van een aanvraag overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen

(2011/C 306/11)

Deze bekendmaking verleent het recht om op grond van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad ⁽¹⁾ bezwaar aan te tekenen tegen de aanvraag. Bezwaarschriften moeten de Commissie bereiken binnen zes maanden te rekenen vanaf de datum van deze bekendmaking.

ENIG DOCUMENT

VERORDENING (EG) Nr. 510/2006 VAN DE RAAD**„VADEHAVSLAM”****EG-nummer: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009****BGA (X) BOB ()****1. Naam:**

„Vadehavslam”

2. Lidstaat of derde land:

Denemarken

3. Beschrijving van het landbouwproduct of levensmiddel:**3.1. Productcategorie:**

Categorie 1.1. Vers vlees (en verse slachtafvallen)

3.2. Beschrijving van het product waarvoor de in punt 1 vermelde naam van toepassing is:

„Vadehavslam” verwijst naar geslachte dieren en bouten van lammeren die geboren en gehouden worden in het afgebakende geografische gebied.

De schapen zijn van het Texel-ras of zijn kruisingen van het Texel-ras met andere rassen (andere rassen: voor het eerste lam laat men de ooiën van het Texel-ras soms paren met rammen van het Suffolk-ras of van het Gotland pelt sheep-ras die van oudsher worden ingezet op de kwelders.

In de loop der jaren waren de inspanningen bij het fokken erop gericht een schaap te produceren dat niet alleen aan zijn habitat is aangepast maar tevens flinke vleeslammeren voortbrengt. Deze factoren, samen met het kweldergras waarop de lammeren worden geweid, zorgen voor lammeren die zich onderscheiden van lammeren die in andere delen van het land worden geproduceerd.

Kwaliteitsvereisten voor de lammeren:

Slachtgewicht: 19-25 kg

Vorm: min 6

Kleur: 3-4

Vetheid: 1-2-3

(1) PB L 93 van 31.3.2006, blz. 12.

Het ogenblik van de slacht (leeftijd waarop het lam wordt geslacht) hangt af van het gewicht van het lam, dat tussen 19 en 25 kg moet bedragen. Bovendien moet het bedrijf dat belast is met de slacht het vetgehalte visueel vaststellen. (Voor lammeren werd voordien aangifte gedaan van het vetgehalte op een wijze die vergelijkbaar was met de aangiften van Danish Crown voor runderen. Voor lammeren wordt echter niet langer aangifte gedaan en derhalve moet het bedrijf dat met de slacht is belast het vetgehalte in het slachthuis visueel vaststellen).

3.3. *Grondstoffen (alleen voor verwerkte producten):*

—

3.4. *Diervoeders (alleen voor producten van dierlijke oorsprong):*

Minstens 50 % van het voeder dat de dieren in de winter wordt toegediend, moet in het afgebakende gebied zijn geteeld. Tijdens de winter worden de lammeren gevoerd met grassen, maïs, kuilvoer en, tijdens het laatste gedeelte van de voederperiode, met hooi aangevuld met gerst.

De dieren moeten gedurende minstens 4,5 maand per jaar op de kwelders en op de uiterwaarden van het afgebakende geografische gebied grazen.

3.5. *Specifieke onderdelen van het productieproces die in het afgebakende geografische gebied moeten plaatsvinden:*

— De lammeren moeten geboren en gehouden worden in het afgebakende geografische gebied.

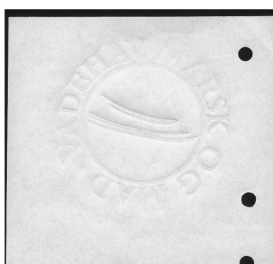
3.6. *Specifieke voorschriften betreffende het in plakken snijden, het raspen, het verpakken enz.:*

—

3.7. *Specifieke voorschriften betreffende de etikettering:*

Alle geslachte lammeren worden gemerkt met het logo Vadehav, Marsk og Mad.

Dat moet op de verpakking van het eindproduct worden aangebracht en op het geslachte dier worden gestempeld zodat de traceerbaarheid verzekerd is.



4. **Beknopte beschrijving van het afgebakende geografische gebied:**

Het geografisch gebied is de Waddenzeeregio van Zuidwest Denemarken. De Waddenzeeregio omvat de drie eilanden Romø, Mandø en Fanø alsook het vasteland in het zuiden, boven de grens van de regio met Duitsland. In het noorden valt de grens samen met de noordergrens van Romø. Ten oosten is het gebied begrensd door de autoweg A11.

5. **Verband met het geografische gebied:**

5.1. *Specificiteit van het geografische gebied:*

Ribe werd in 710 gesticht als handelspost en uit archeologische opgravingen is gebleken welke goederen hier werden verkocht. Schapenvlees en lamsvlees behoorden tot de producten die in een vroeg stadium op de markt te koop werden aangeboden. De schapen en lammeren waren afkomstig van de dorpen op de kwelders langsheen de Waddenzee en dit toont aan dat de plaatselijke landbouwers reeds in de ijzertijd schapen en lammeren hielden.

De productie van „Vadehavslam” (lam van de Waddenzee) is gebaseerd op deze aloude traditie van de schapen- en lammerenhouderij op de kwelders. Het gebied werd jaarlijks getroffen door stormen waardoor het landbouwland werd overstroomd. De zee liet vruchtbaar slib achter, waardoor op de zilte gronden sappige weiden ontstonden waar de dieren in de zomer konden grazen en waar het wintervoeder kon worden geoogst.

In het artikel „Jordbundsundersøgelser i marsken” (Landbouwstudies in de kwelders) in het tijdschrift *Tidsskrift for planteavl* (Tijdschrift van de gewassenteelt) van 1968, onderwerpt Lorens Hansen bodemonsters, die uitsluitend in de kwelders zijn genomen, aan een onderzoek. In het artikel beweert de auteur dat de gronden van de kwelders van nature rijk zijn aan kalium, hetgeen strookt met het hoge kleigehalte en met de wijze waarop zij tot stand zijn gekomen. Bij normaal akkerland wordt het natriumgehalte maar zelden vastgesteld omdat dit gehalte erg laag is en geen gevolgen heeft voor de bodemstructuur. De kwelders hebben vaak een hoog natriumgehalte als gevolg van de afzetting van zeezout bij hun ontstaan.

De winterharde grassen die het goed doen op de kwelders zijn vette grassen die niet bijzonder geschikt zijn voor de conventionele landbouw maar ideaal zijn om te worden afgegrazen. De winterharde grassen die op de kwelders goed gedijen, zijn rijk aan voedingsstoffen maar zijn ook bestand tegen diverse weersomstandigheden. Het is in feite de ruige, zoute Waddenzee die zorgt voor unieke graslanden in het gebied. Met name de volgende planten en grassen worden aangetroffen op de uiterwaarden:

- Fijn gras, wilde witte klaver, rolklaver, kleine ratelaar, boterbloemen en standkruid bloeien het dichtst bij de wallen.
- Zeelavendel, schorrenzoutgras en enkele ruwe grassen groeien in de lager gelegen gebieden.
- Gewoon kweldergras en zeekraal groeien in de verste/laagste delen van de uiterwaarden.

5.2. Specificiteit van het product:

De lammeren worden zodanig gefokt dat ze in de ruwe omgeving van de kwelders en uiterwaarden kunnen gedijen. De fokwijze heeft ook gezorgd voor grotere, goed beveleesde lammeren met vlees dat niet vet is. „Vadehavslam” heeft een duidelijk zoutige smaak.

5.3. Causaal verband tussen het geografische gebied en de kwaliteit of de kenmerken van het product (voor een BOB) dan wel een bepaalde hoedanigheid, de faam of een ander kenmerk van het product (voor een BGA):

De ruwe omgeving en de bijzondere omstandigheden waaronder aan veeteelt wordt gedaan, stellen hoge eisen aan de veehouders die in de Waddenzeeregio lammeren houden. De lokale producenten doen een beroep op hun kennis en ervaring om sterke, robuuste lammeren voort te brengen in de aan de Waddenzee door de natuur gecreëerde omstandigheden.

De lammeren zijn groot en goed beveleesd; het vlees van de dieren heeft een duidelijk zoute smaak die te danken is aan de speciale omstandigheden in het gebied waarin ze worden gehouden. Wanneer het land met zeewater wordt overstroomd, worden zout en mineralen in de bodem achtergelaten. De lammeren grazen op de kwelders en het hoge kalium- en natriumgehalte van de grassen is van invloed op de smaak van het lamsvlees en verleent „Vadehavslam” zijn speciale kwaliteit en aparte zoute smaak.

„Vadehavslam” is al jarenlang een zeer bekend product in Denemarken.

In toeristische brochures over de Waddenzeeregio en het Nationaal Park Waddenzee wordt de productie van „Vadehavslam” aangeduid als een belangrijk kenmerk van het gebied.

Verwijzing naar de bekendmaking van het productdossier:

http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25_PDF_word_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning_af_foedevare/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf

Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

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

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

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

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

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

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

Verkoop en abonnementen

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

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

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

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



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL