

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 306



Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

femtiofjärde årgången

18 oktober 2011

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

## IV Upplysningar

## UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

**Europeiska kommissionen**

2011/C 306/01      Eurons växelkurs ..... 1

## UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

2011/C 306/02      Medlemsstaternas uppgifter om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 1857/2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag som är verksamma inom produktion av jordbruksprodukter och om ändring av förordning (EG) nr 70/2001 ..... 2

2011/C 306/03      Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske ..... 4

2011/C 306/04      Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske ..... 5

2011/C 306/05      Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske ..... 6

2011/C 306/06      Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske ..... 7

2011/C 306/07      Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske ..... 8

# SV

Pris:  
3 EUR

(forts. på nästa sida)

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning (forts.)	Sida
2011/C 306/08	Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske .....	9

---

V *Yttranden*

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

**Europeiska kommissionen**

2011/C 306/09	Statligt stöd – Irland – Statligt stöd SA.29064 (11/C) (f.d. 11/NN) – Lufttransport – Befrielse från passagerarskatt – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget <sup>(1)</sup>	10
2011/C 306/10	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/ Exprim SAS/Embix JV) – Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande <sup>(1)</sup> ....	17

ÖVRIGA AKTER

**Europeiska kommissionen**

2011/C 306/11	Offentliggörande av en ansökan i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel	18
---------------	--	----



---

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER  
OCH ORGAN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs <sup>(1)</sup>

17 oktober 2011

(2011/C 306/01)

## 1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,3776	AUD	australisk dollar	1,3406
JPY	japansk yen	106,43	CAD	kanadensisk dollar	1,3955
DKK	dansk krona	7,4453	HKD	Hongkongdollar	10,7124
GBP	pund sterling	0,87400	NZD	nyzeeländsk dollar	1,7225
SEK	svensk krona	9,1582	SGD	singaporiensk dollar	1,7458
CHF	schweizisk franc	1,2365	KRW	sydkoreansk won	1 577,85
ISK	isländsk krona		ZAR	sydafrikansk rand	10,8856
NOK	norsk krona	7,7320	CNY	kinesisk yuan renminbi	8,7746
BGN	bulgarisk lev	1,9558	HRK	kroatisk kuna	7,4685
CZK	tjeckisk koruna	24,762	IDR	indonesisk rupiah	12 147,13
HUF	ungersk forint	293,94	MYR	malaysisk ringgit	4,2707
LTL	litauisk litas	3,4528	PHP	filippinsk peso	59,465
LVL	lettisk lats	0,7049	RUB	rysk rubel	42,4230
PLN	polsk zloty	4,2927	THB	thailändsk baht	42,182
RON	rumänsk leu	4,3320	BRL	brasiliansk real	2,4083
TRY	turkisk lira	2,5514	MXN	mexikansk peso	18,2857
			INR	indisk rupie	67,4400

<sup>(1)</sup> Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

## UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

**Medlemsstaternas uppgifter om statligt stöd som beviljats enligt kommissionens förordning (EG) nr 1857/2006 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag som är verksamma inom produktion av jordbruksprodukter och om ändring av förordning (EG) nr 70/2001**

(2011/C 306/02)

**Statligt stöd nr.:** SA.33657 (11/XA)le préfet de la région Bretagne  
3 avenue de la Préfecture  
35026 Rennes Cedex 9  
FRANCE**Medlemsstat:** Frankrike**Region:** Francele président du Conseil régional de Bretagne  
5-9 rue Martenot  
35000 Rennes  
FRANCE**Namnet på stödordningen eller namnet på det företag som tar emot det individuella stödet:** Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azotele directeur de l'agence de l'eau Loire-Bretagne  
avenue Buffon, BP 6339  
45063 Orleans Cedex 2  
FRANCE**Rättslig grund:**

- 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

**Webbplats:**[http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note\\_detailee\\_Diagnostic-conseil\\_cle838b5c.pdf](http://draaf.bretagne.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Note_detailee_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>**Övriga upplysningar:** —**Planerade årliga utgifter inom stödordningen eller totalt belopp för individuellt stöd som beviljats företaget:** Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: 3 EUR (i miljoner)**Högsta tillåtna stödnivå:** 100 %**Statligt stöd nr.:** SA.33729 (11/XA)**Datum för genomförande:** —**Medlemsstat:** Italien**Varaktighet för stödordningen eller det individuella stödet:** 24 oktober 2011–31 december 2015**Region:** Emilia-Romagna**Stödets syfte:** Tekniskt stöd (artikel 15 i förordning (EG) nr 1857/2006)**Namnet på stödordningen eller namnet på det företag som tar emot det individuella stödet:** Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia**Berörd(a) sektor(er):** Jordbruk och jakt samt service i anslutning härtill**Rättslig grund:**

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

**Den beviljande myndighetens namn och adress:**

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

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.

**Planerade årliga utgifter inom stödordningen eller totalt belopp för individuellt stöd som beviljats företaget:** Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: 1 EUR (i miljoner)

**Högsta tillåtna stödnivå:** 100 %

**Datum för genomförande:** —

**Varaktighet för stödordningen eller det individuella stödet:** 4 november 2011–31 december 2013

**Stödets syfte:** Växtsjukdomar och skadedjursangrepp (artikel 10 i förordning (EG) nr 1857/2006)

**Berörd(a) sektor(er):** Jordbruk, skogsbruk och fiske

**Den beviljande myndighetens namn och adress:**

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

**Webbplats:**

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

**Övriga upplysningar:** —

**Statligt stöd nr.:** SA.33730 (11/XA)

**Medlemsstat:** Italien

**Region:** Basilicata

**Namnet på stödordningen eller namnet på det företag som tar emot det individuella stödet:** Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

**Rättslig grund:**

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

**Planerade årliga utgifter inom stödordningen eller totalt belopp för individuellt stöd som beviljats företaget:** Årligt totalbelopp för den budget som planeras enligt ordningen: 0,30 EUR (i miljoner)

**Högsta tillåtna stödnivå:** 39,20 %

**Datum för genomförande:** —

**Varaktighet för stödordningen eller det individuella stödet:** 13 oktober 2011–31 december 2012

**Stödets syfte:** Växtsjukdomar och skadedjursangrepp (artikel 10 i förordning (EG) nr 1857/2006)

**Berörd(a) sektor(er):** Odling av kärnfrukter och stenfrukter

**Den beviljande myndighetens namn och adress:**

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

**Webbplats:**

[http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT\\_FILE\\_554194.pdf](http://www.regione.basilicata.it/giunta/files/docs/DOCUMENT_FILE_554194.pdf)

**Övriga upplysningar:** —

**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/03)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	5.9.2011
Varaktighet	5.9.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Portugal
Bestånd eller grupp av bestånd	WHM/ATLANT
Art	Vit marlin ( <i>Tetrapturus albidus</i> )
Område	Atlanten
Typ av fiskefartyg	—
Referensnummer	—

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

(1) EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/04)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	5.9.2011
Varaktighet	5.9.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Portugal
Bestånd eller grupp av bestånd	ALF/3X14-
Art	Beryxar ( <i>Beryx</i> spp.)
Område	EU och internationella vatten i III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII och XIV
Typ av fiskefartyg	—
Referensnummer	—

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

(<sup>1</sup>) EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/05)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	25.6.2011
Varaktighet	25.6.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Spanien
Bestånd eller grupp av bestånd	BSF/8910-
Art	Fjällbrosmar ( <i>Phycis blenoides</i> )
Område	EU-vatten och internationella vatten i VIII och IX
Typ av fiskefartyg	—
Referensnummer	887271

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

<sup>(1)</sup> EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.



**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/06)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	12.7.2011
Varaktighet	12.7.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Spanien
Bestånd eller grupp av bestånd	BSF/8910-
Art	Dolkfisk ( <i>Aphanopus carbo</i> )
Område	EU-vatten och internationella vatten i VIII, IX och X
Typ av fiskefartyg	—
Referensnummer	887293

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

(1) EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/07)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	13.8.2011
Varaktighet	13.8.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Belgien
Bestånd eller grupp av bestånd	WHG/08.
Art	Vitling ( <i>Merlangius merlangus</i> )
Område	VIII
Typ av fiskefartyg	—
Referensnummer	870462

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

---

<sup>(1)</sup> EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.

**Uppgifter från medlemsstaterna om stängning av fiske**

(2011/C 306/08)

I enlighet med artikel 35.3 i rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs <sup>(1)</sup>, har ett beslut fattats om att stänga det fiske som avses i följande tabell:

Datum och tidpunkt för stängning	13.8.2011
Varaktighet	13.8.2011–31.12.2011
Medlemsstat	Belgien
Bestånd eller grupp av bestånd	LEZ/8ABDE.
Art	Glasvarar ( <i>Lepidorhombus</i> spp.)
Område	VIIIa, VIIIb, VIIIc och VIId
Type(s) of fishing vessels	—
Referensnummer	870462

Länk till medlemsstatens beslut:

[http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing\\_rules/tacs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm)

---

<sup>(1)</sup> EUT L 343, 22.12.2009, s. 1.

## V

(Yttranden)

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – IRLAND

Statligt stöd SA.29064 (11/C) (f.d. 11/NN) – Lufttransport – Befrielse från passagerarskatt

Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget

(Text av betydelse för EES)

(2011/C 306/09)

Genom den skrivelse av den 13 juli 2011, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Irland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovannämnda åtgärd.

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

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

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

## SAMMANFATTNING

Den 30 mars 2009 införde de irländska myndigheterna en punktskatt på flygpassagerartransporter, som skulle tas ut på *alla passagerare som avreser med flygplan från en flygplats*. Denna skatt skulle i slutändan överföras på passagerarna genom biljettpriset, men det var flygbolagen som var skyldiga att ta ut och betala skatten för de passagerare som avreste på deras respektive flygplan. Definitionen av "passagerare" i detta sammanhang gör att transfer- och transitpassagerare inte omfattas av skatten. När skatten infördes togs den ut på grundval av avståndet mellan den flygplats där resan inleddes och den flygplats där resan avslutades och uppgick till i) 2 EUR vid en resa från en flygplats till en destination som låg högst 300 km från Dublins flygplats och med ii) 10 EUR i alla övriga fall. Efter ett överträdelseförfarande tillämpas från och med den 1 mars 2001 en fast avgift

på 3 EUR för alla avstånd. Eftersom den beskattningsgrundande händelsen är en passagerare som avreser med ett flygplan omfattas inte fraktflyg eller andra transportmedel av skatten.

Enligt ett klagomål som kommissionen mottagit innebär det faktum att skatten inte tillämpas på transfer- och transitpassagerare och fraktflyg att olagligt och oförenligt statligt stöd beviljas flygbolagen Aer Lingus och Aer Arann liksom flygplatsoperatören Dublin Airport Authority (DAA), eftersom dessa företag har en förhållandevis hög andel sådana passagerare och flygningar. Dessutom hävdas att det faktum att skatten inte tillämpas på sjö- och järnvägstransporter innebär statligt

stöd till aktörerna inom dessa sektorer. Klaganden hänvisade också till det faktum att det fasta skattebeloppet utgjorde en högre andel av biljettpriset för lågprisbolag än för traditionella flygbolag. Slutligen hävdade klaganden att den lägre skattessatsen gynnade Aer Arann eftersom 50 % av det flygbolagets passagerare reser till destinationer som är belägna högst 300 km från Dublins flygplats.

Enligt de irländska myndigheterna omfattas inte fraktflyg och andra transportsätt än flygtransporter av skatten på grund av den relativt enkla tillämpningen av skatten. Skattepolitiken är inte utformad för att passa någon särskild företagsmodell. Alla operatörer inom fraktflyg eller andra transportsätt än flygtransporter skulle hamna utanför skattens tillämpningsområde om de tillhandahöll sådana tjänster. Att transit- och transfertrafik inte omfattas av skatten beror på neutralitetshänsyn: det var i slutändan passagerarna som skulle bära kostnaderna för skatten och de borde inte straffas för att de mellanlandade i Irland. Dessutom hävdar de irländska myndigheterna att detta upplägg förhindrar dubbelbeskattning i fall där en liknande skatt tas ut vid den flygplats där resan inleds. När det gäller användningen av ett fast skattebelopp i stället för en andel av biljettpriset härrör detta från det faktum att skatten utgör en punktskatt. Att använda en procentandel av biljettpriset skulle, utöver att vara administrativt betungande, ge möjligheter till kringgående eftersom flygbolagen då skulle sträva efter att sänka biljettpriserna men samtidigt höja avgifterna via tilläggsavgifter. När det gäller den lägre skatten för kortare rutter (tillämplig till och med den 1 mars 2011) förklarade de irländska myndigheterna att den grundades på det faktum att priserna normalt är lägre för destinationer på kortare avstånd. De ifrågasatte också att Aer Arann skulle gynnas av den lägre avgiften eftersom även den klagande var verksam på en betydande del av de rutter som omfattades av den lägre avgiften. De irländska myndigheterna kan därför inte se hur det faktum att det finns en lägre skattessats för kortare rutter skulle utgöra statligt stöd till Aer Arann och Aer Lingus.

Vid fastställandet av huruvida de påstådda åtgärderna utgör statligt stöd är den viktigaste frågan i det här ärendet om selektivitetskriteriet är uppfyllt, dvs. om åtgärderna gynnar vissa företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till den målsättning som ska uppfyllas genom den berörda åtgärden.

För andra transportsätt än flygtransport gäller andra rättsliga, regleringsmässiga och skattemässiga system än för flygtransport. De befinner sig även i faktiskt hänseende i en annan situation än flygbolag. Att andra transportsätt inte omfattas innebär därför inte ett selektivt uteslutande.

Eftersom fraktt transportsoperatörer är verksamma inom ett annat affärsområde med en annan typ av kunder, och eftersom fraktttransporter och passagerartransporter inte är utbytbara tjänster befinner sig sådana operatörer i faktiskt hänseende inte i samma situation som operatörer inom flygpasagerartransport. Att godstrafik inte omfattas av skatten kan därför inte anses vara ett selektivt uteslutande.

Det faktum att skatten inte tillämpas för transfer- och transitpassagerare ligger i skattesystemets natur och är därför inte selektivt. Syftet är att ta ut skatten på grundval av avståndet mellan avreseorten och destinationen. Att skatten inte tillämpas på transfer- och transitpassagerare är logiskt eftersom resultatet blir att passagerare beskattas på samma sätt oberoende av den rutt de har rest (i stället för att beskattas både för den första och andra delen av resan). Det faktum att transfer- och transitpassagerare inte omfattas av skatten motiveras dessutom av att man på så sätt undviker dubbelbeskattning.

När det gäller användningen av fasta belopp i stället för en procentsats bör det noteras att medlemsstaterna har rätt att välja mellan fasta och proportionella avgifter. Punktskatter precis som den berörda skatten fastställs normalt specifikt per enhet och följaktligen inte som omsättningsskatter som fastställs i förhållande till värdet. Det ligger i sakens natur att fasta belopp utgör en högre andel av lägre totalpriser. Skillnaden mellan högre och lägre priser förändras dock inte. Det förefaller därför inte som om traditionella flygbolag skulle ha en fördel jämfört med lågprisbolag. Dessutom skulle en avgift som var proportionell i förhållande till biljettpriset uppmuntra företag att sänka priserna och samtidigt öka transaktions- och tilläggsavgifterna.

När det gäller de olika skattessatser som tillämpades under perioden 30 mars 2009–1 mars 2011 framhöll kommissionen i ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar att det inte får göras någon åtskillnad mellan inrikesflygningar och flygningar inom EU. I enlighet med kommissionens beslutspraxis bör en sådan differentiering anses selektiv om det inte finns något logiskt skäl till denna. Detta har också tydligt fastställts av domstolen. De irländska myndigheternas argument att långdistansflygningar är dyrare och att man därför kan ta ut en högre avgift utan att denna blir oproportionerlig i förhållande till priset håller inte eftersom priset på biljetter till inrikes destinationer inte nödvändigtvis är (väsentligen) lägre än priset på flygbiljetter till andra destinationer inom EU. Det förefaller därför som om den lägre skatteavgiften utgör en selektiv fördel för företag inom referenssystemet. Eftersom även det andra kriteriet i artikel 107.1 i EUF-fördraget är uppfyllt utgör åtgärden statligt stöd.

Sammanfattningsvis anser kommissionen att det faktum att skatten inte tillämpas på fraktttransport eller andra transportsätt, och inte på transfer- och transitpassagerare, inte innebär statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Användningen av ett fast belopp i motsats till en procentandel av biljettpriset utgör inte heller statligt stöd. Tillämpningen av en lägre avgift för inrikesflyg under perioden 30 mars 2009–1 mars 2011 förefaller emellertid att utgöra statligt stöd om vilket det råder tvivel huruvida det är förenligt med den inre marknaden.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd komma att återkrävas från mottagaren.

## SJÄLVA SKRIVELSE

## "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<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> 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<sup>(1)</sup>. 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<sup>(2)</sup>.

(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"<sup>(3)</sup>. 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<sup>(4)</sup>, 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.

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

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup>. 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<sup>(3)</sup>, while other systems are separate for the two types of transport<sup>(4)</sup>. 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<sup>(5)</sup>, 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

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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).

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

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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<sup>(1)</sup>. 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<sup>(2)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> Commission staff working paper, 1.9.2005, SEC(2005) 1067, p. 5.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup> 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.”

---

<sup>(1)</sup> OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

**Förhandsanmälan av en koncentration****(Ärende COMP/M.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV)****Ärendet kan komma att handläggas enligt ett förenklat förfarande****(Text av betydelse för EES)**

(2011/C 306/10)

1. Kommissionen mottog den 11 oktober 2011 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004<sup>(1)</sup>, genom vilken företagen Alstom Holdings (Frankrike), som tillhör den franska koncernen Alstom, samt företagen Bouygues Immobilier SA (*Bouygues Immobilier*, Frankrike) och Exprim SAS (*Exprim*, Frankrike), två dotterbolag som tillhör den franska koncernen Bouygues på det sätt som avses i artikel 3.1 b i EG:s koncentrationsförordning, förvärvar gemensam kontroll över företaget Embix SAS (*Embix*, Frankrike) genom förvärv av aktier i ett nyskapat företag som utgör ett gemensamt företag.
2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:
  - Alstom Holdings: Äger andelar i företagen inom Alstom-koncernen som är verksamma inom tillverkning av utrustning och tillhandahållande av transporttjänster samt tjänster inom produktion och överföring av energi,
  - Bouygues Immobilier: Markexploatering och tillhandahållande av bostäder, miljöriktiga bostadsområden, företagsparker och stadsplanering,
  - Exprim: Tillhandahåller tjänster inom fastighetsförvaltning och multitekniskt underhåll,
  - Embix: Tillhandahåller tjänster inom intelligent energiförvaltning till stora företagsparker och miljöriktiga bostadsområden.
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<sup>(2)</sup>.
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.6289 – Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV, till

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

<sup>(1)</sup> EUT L 24, 29.1.2004, s. 1 (EG:s koncentrationsförordning).

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

## ÖVRIGA AKTER

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

**Offentliggörande av en ansökan i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel**

(2011/C 306/11)

Genom detta offentliggörande tillgodoses den rätt att göra invändningar som fastställs i artikel 7 i rådets förordning (EG) nr 510/2006 <sup>(1)</sup>. Invändningar måste komma in till kommissionen senast sex månader efter dagen för detta offentliggörande.

SAMMANFATTANDE DOKUMENT

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 510/2006

"VADEHAVSLAM"

EG-nr: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009

SGB ( X ) SUB ( )

**1. Beteckning:**

"Vadehavslam"

**2. Medlemsstat eller tredjeland:**

Danmark

**3. Beskrivning av jordbruksprodukten eller livsmedlet:****3.1 Produkttyp:**

Klass 1.1. Färskt kött (och slaktbiprodukter)

**3.2 Beskrivning av den produkt för vilken beteckningen i (1) är tillämplig:**

"Vadehavslam" är slaktkroppar och styckningsdelar av lamm som är uppfödda och uppvuxna i det avgränsade geografiska området.

Fåren är av rasen Texel eller korsningar av Texel med andra raser som traditionellt har använts på saltängarna (andra raser: ibland – när ett lamm föder för första gången – paras Texel-rasen med baggar av rasen Suffolk eller gotlandsfår).

Avsikten har varit att genom fortsatt avelsarbete få fram får som inte bara är anpassade till naturen de lever i utan också producerar stora lamm med god köttighet. Tillsammans med det gräs lammen betar på saltängarna skiljer sig dessa lamm från lamm som produceras i andra områden i landet.

Kvalitetskrav på lamm:

Slaktvikt: 19–25 kg

Form: min 6

Färg: 3–4

Fetma: 1–2–3

(1) EUT L 93, 31.3.2006, s. 12.

Slakttidpunkten (lammets slaktålder) beror av vikten som ska vara 19–25 kg. På slakteriet ska dessutom företaget som ansvarar för slakten göra en visuell bedömning av fettinnehållet. (Tidigare användes en klassifiering för lamm som liknade det som Danish Crown använder för nötkreatur. Den används dock inte längre, varför företaget som ansvarar för slakten ska göra en visuell bedömning av fettinnehållet).

### 3.3 Råvaror:

—

### 3.4 Foder (endast för produkter av animaliskt ursprung):

Under vinterperioden ska minst 50 % av fodret ha producerats i det avgränsade området. Under vintern utfodras lammen med gräs, majs, ensilage och under sista delen av perioden med hö, kompletterat med korn.

Djuren ska beta på saltängarna och landstranden i det avgränsade geografiska området i minst 4,5 månad per år.

### 3.5 Särskilda steg i produktionsprocessen som måste äga rum i det avgränsade geografiska området:

— Lammen ska vara födda och födas upp i det avgränsade geografiska området.

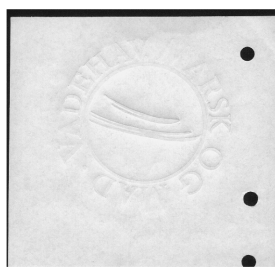
### 3.6 Särskilda regler för skivning, rivning, förpackning etc.:

—

### 3.7 Särskilda regler för märkning:

Alla slaktade djur ska stämplas med logotypen för Vadehav, Marsk og Mad.

Logotypen ska fästas på slutproduktens förpackning och ska stämplas på slaktdjuret för att säkra spårbarheten.



## 4. Kort beskrivning av det geografiska området:

Det geografiska området utgörs av Vadehavsregionen i sydvästra Danmark. Vadehavsregionen omfattar de tre öarna Romø, Mandø och Fanø samt fastlandet, där tyska gränsen avgränsar danska Vadehavsregionen i söder. Den norra gränsen sammanfaller med Nationalpark Vadehavets norra gräns. Området avgränsas i öster av motorvägen A11.

## 5. Samband med det geografiska området:

### 5.1 Specifika uppgifter om det geografiska området:

Ribe grundades omkring år 710 som handelsort och arkeologiska utgrävningar har visat vilken typ av varor som såldes här. Får och lamm var några av de produkter som tidigt såldes på marknaden. De kom från byarna på saltängarna, vilket innebär att de lokala bönderna födde upp får och lamm redan på järnåldern

Produktionen av "Vadehavslam" bygger på den långa traditionen av får- och lammuppfödning på saltängarna. Området drabbades varje år av stormfloder som översvämmade jordbruksmarken. Havet lämnade efter sig bördigt slam, vilket skapade grönskande ängar på saltängarna, där djuren betade sommartid och vinterfoder kunde samlas in.

Lorens Hansen behandlar markprover som uteslutande tagits från saltängarna i sin artikel "Jordbundsundersøgelser i marsken" (Jordbruksstudier på saltängar) i "Tidsskrift for planteavl" från 1968. I artikeln konstateras att jorden på saltängarna naturligt är mycket kaliumrik, vilket beror på den höga lerhalten och på hur den har bildats. På vanlig åkermark undersöks natriumhalten sällan, eftersom den är mycket låg och inte påverkar jordstrukturen. På saltängar är natriumhalten ofta mycket hög, på grund av det havssalt som avlagrats vid ängarnas tillkomst.

De tåliga grässorter som trivs bra på saltängar är rikliga men lämpar sig inte för traditionellt jordbruk fast är nästan idealiska för bete. Dessa grässorter är näringsrika och samtidigt motståndskraftiga mot olika väderförhållanden. Det är faktiskt Vadehavets hårda och saltrika påverkan som gör betet i området unikt. Följande örter och grässorter är särskilt vanliga på landstranden:

- Längst in på strandvallen växer fint gräs, små självsådda vitklöver, käringtand, skallra, smörblomma och trift.
- I det lägre liggande området växer marrips, havssälting och lite grovt gräs.
- På den yttersta/lägsta delen av landstranden växer saltgräs och glasört.

#### 5.2 Specifika uppgifter om produkten:

De framavlade lammen kan leva i den stränga naturen på saltängarna och landstranden. Avelsarbetet har också frambragt stora lamm med god köttighet och fettsnål köttstruktur. "Vadehavslam" har en särpräglad salt smak.

#### 5.3 Orsakssamband mellan det geografiska området och en viss kvalitet, ett visst anseende eller en viss annan egenskap som kan hänföras till produkten (SGB):

De stränga naturförhållandena är mycket krävande för de jordbrukare som föder upp lamm i Vadehavsregionen. Områdets jordbrukare utnyttjar sin kunskap och sina erfarenheter till att producera starka och livskraftiga lamm på de villkor som naturen längs Vadehavet skapar.

Lammen är stora och köttiga djur vars kött har en särskilt salt smak som beror på områdets speciella uppfödningförhållanden. När området översvämmas med havsvatten, avlagras salt och mineraler i jorden. Lammen betar på saltängarna där grässets höga kalium- och natriumhalt påverkar lammköttets smak och ger "Vadehavslam" dess speciella kvalitet och särpräglade saltsmak.

"Vadehavslam" har i många år varit en känd produkt i hela Danmark.

I turistbroschyrers marknadsföring av Vadehavsregionen och Nationalpark Vadehavet beskrivs produktionen av "Vadehavslam" som ett viktigt kännetecken för området.

#### Hänvisning till offentliggörandet av specifikationen:

[http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25\\_PDF\\_word\\_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning\\_af\\_foedevare/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf](http://www.foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/25_PDF_word_filer%20til%20download/06kontor/Maerkning/Oprindelsesmaerkning_af_foedevare/Varespecifikation%20for%20Vadehavslam.pdf)



## PRENUMERATIONSPRISER 2011 (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 dvd	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 dvd	22 officiella EU-språk	400 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 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 dvd 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*.

## 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](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 Luxemburg  
LUXEMBURG

SV