



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/258 de la Comisión, de 21 de febrero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 725/2011 con el fin de adaptarlo a la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario y de simplificar los procedimientos administrativos de solicitud y certificación ⁽¹⁾** 1
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/259 de la Comisión, de 21 de febrero de 2018, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 427/2014 con el fin de adaptarlo a la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario y de simplificar los procedimientos administrativos de solicitud y certificación ⁽¹⁾** 9
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/260 de la Comisión, de 21 de febrero de 2018, que pone fin a la investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping establecidas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013, a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China mediante importaciones procedentes de Vietnam, hayan sido o no declaradas originarias de Vietnam** 16

DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2018/261 de la Comisión, de 22 de enero de 2014, relativa a las medidas de ayuda SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) y SA.32016 (2011/C) ejecutadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar [notificada con el número C(2013) 9101] ⁽¹⁾** 22
- ★ **Decisión (UE) 2018/262 de la Comisión, de 14 de febrero de 2018, sobre la propuesta de iniciativa ciudadana titulada: «We are a welcoming Europe, let us help!» [notificada con el número C(2018) 895]** 64
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2018/263 de la Comisión, de 20 de febrero de 2018, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, sobre medidas de control zoonosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros [notificada con el número C(2018) 889] ⁽¹⁾** 66

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/258 DE LA COMISIÓN

de 21 de febrero de 2018

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 725/2011 con el fin de adaptarlo a la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario y de simplificar los procedimientos administrativos de solicitud y certificación

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾, fue adoptado por la Comisión el 1 de junio de 2017. El WLTP sustituye al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), establecido en el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽³⁾. A partir de 2021, el cumplimiento de los objetivos de emisión de CO₂ fijados en el Reglamento (CE) n.º 443/2009 se verificará sobre la base de las emisiones de CO₂ determinadas de conformidad con el procedimiento WLTP. A partir de esa fecha, también debe determinarse en relación con el WLTP la reducción de emisiones de CO₂ debida a la ecoinnovación.
- (2) Para reflejar la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario, y teniendo en cuenta el procedimiento de correlación de los valores de CO₂ del WLTP y los correspondientes valores de CO₂ del NEDC establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión ⁽⁴⁾, resulta necesario modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (3) Con vistas a garantizar una transición fluida del NEDC al WLTP, debe ser posible presentar una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación remitiéndose al NEDC hasta el 31 de diciembre de 2019, y remitiéndose al WLTP a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión, de 26 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

- (4) Aun cuando la Comisión ha concedido más de veinte aprobaciones de ecoinnovaciones, hasta 2017 el despliegue de estas tecnologías en la flota de vehículos de la Unión Europea por parte de los fabricantes ha sido bastante limitado. A fin de promover un despliegue más amplio de estas tecnologías y de obtener el mayor potencial de reducción de emisiones de CO₂ de los turismos, debería simplificarse el proceso de aprobación y certificación.
- (5) Es probable que rebajar el umbral de reducción de emisiones a 0,5 g CO₂/km fomente un mayor despliegue de tecnologías innovadoras capaces de reducir las emisiones de CO₂. No obstante, con el fin de garantizar que estas reducciones se consiguen realmente, es fundamental determinarlas con gran exactitud. Es necesario, por lo tanto, evaluar y cuantificar la incertidumbre vinculada a los métodos utilizados para demostrar las reducciones y tener en cuenta dicha incertidumbre cuando la autoridad de aprobación certifica la reducción de emisiones de CO₂. Conviene acompañar el cambio del umbral de reducción a la introducción del WLTP y, por consiguiente, que el nuevo umbral se aplique a efectos de las solicitudes presentadas remitiéndose al WLTP.
- (6) Con el fin de demostrar la reducción de emisiones de CO₂, debe ser posible el ensayo de los componentes en aquellos casos en que la reducción no dependa del vehículo, con el fin de mejorar la exactitud y simplificar la determinación de la reducción de emisiones de CO₂.
- (7) Para simplificar la certificación de la reducción de emisiones de CO₂, en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación el solicitante debe poder proponer, además de una metodología de ensayo detallada para determinar la reducción, un método de evaluación simplificado o una reducción de emisiones de CO₂ predefinida. Cuando se utilicen dichos métodos simplificados o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida, la reducción certificada por las autoridades de aprobación debe determinarse de forma conservadora, reflejando el nivel más bajo de reducción demostrado.
- (8) Una tecnología que lleve ya algún tiempo comercializándose de forma generalizada no puede considerarse innovadora a tenor del artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y no debe admitirse como ecoinnovación. Para crear los incentivos adecuados, es conveniente, pues, sustituir el año de referencia de 2009 por un año de referencia dinámico como punto de partida para determinar el carácter innovador de una tecnología. El nuevo año de referencia dinámico debe aplicarse a las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020.
- (9) Cuando la Comisión considere, sobre la base de la experiencia adquirida en la evaluación de una serie de tecnologías innovadoras de iguales características, que ha quedado demostrado satisfactoria y concluyentemente que dichas tecnologías reúnen los criterios de admisibilidad a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009, o cuando una tecnología innovadora no dependa de parámetros del vehículo específicos del fabricante, debe ser posible aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación mediante una decisión que brinde a todos los fabricantes la posibilidad de certificar la reducción de emisiones de CO₂ remitiéndose a dicha decisión, siempre que se cumplan las condiciones en ella estipuladas.
- (10) Algunas tecnologías innovadoras precisan de sólidas pruebas estadísticas que respalden los supuestos que figuran en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación y los parámetros propuestos en la metodología de ensayo. Con el fin de disponer de series de datos lo más amplias posible, debe preverse que un grupo de fabricantes o proveedores pueda presentar una solicitud conjunta. En tal caso, el grupo debe tener la posibilidad de presentar una solicitud que incluya varios informes de verificación, cuando ello sea necesario por razones de competencia o de confidencialidad.
- (11) Con el fin de garantizar que las reducciones certificadas de CO₂ utilizadas por los fabricantes a efectos del cumplimiento de los objetivos sean correctas, es conveniente que la Comisión, en caso de que detecte o se le comunique alguna desviación o incoherencia en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora que pueda afectar al nivel de las reducciones certificadas, esté en situación de reaccionar rápidamente y notificarlo a los fabricantes.
- (12) La experiencia muestra que puede ser necesario ajustar las metodologías de ensayo establecidas en las decisiones por las que se aprueba una ecoinnovación, en particular para tener en cuenta los avances técnicos o para hacer extensiva la decisión de aprobación a una gama de vehículos más amplia. Por tanto, debe ser posible que tanto el solicitante original como la Comisión pongan en marcha una modificación de dichas decisiones.
- (13) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 queda modificado como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación con arreglo al presente Reglamento siempre que se cumplan las siguientes condiciones»;

b) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) se instaló, como máximo, en el 3 % de todos los turismos nuevos matriculados en 2009 en el caso de las solicitudes presentadas hasta el 31 de diciembre de 2019 o, como máximo, en el 3 % de todos los turismos nuevos matriculados en el año n-4, siendo n el año de solicitud, en el caso de las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020»;

c) se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación haciendo referencia al procedimiento de ensayo estándar con arreglo a lo siguiente:

a) al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo a que se refiere el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta el 31 de diciembre de 2019;

b) al Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP) a que se refiere el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión (*) a partir del 14 de marzo de 2018.

(*) Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

i) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) “solicitante”: el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación»;

ii) se inserta la letra f) siguiente:

«f) “demandante”: el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una demanda de modificación de una decisión por la que se aprueba una tecnología innovadora como ecoinnovación».

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación deberán incluir lo siguiente»;

- ii) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
- «e) la metodología que va a utilizarse para demostrar la reducción de emisiones de CO₂ que propicia la tecnología innovadora, incluida una referencia al procedimiento de ensayo estándar de conformidad con el artículo 2, apartado 3, o, si la metodología ya ha recibido la aprobación de la Comisión, una referencia a la metodología aprobada;»,
- iii) se inserta la letra e bis) siguiente:
- «e bis) cuando proceda, y además de la metodología a que se refiere la letra e), un método simplificado para evaluar la reducción de emisiones de CO₂ que debe certificarse o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ que se utilizarán a efectos de la certificación de todos los vehículos equipados con la tecnología innovadora;»,
- iv) en la letra f), los incisos i) y ii) se sustituyen por el texto siguiente:
- «i) que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada con arreglo a las letras e) y, cuando proceda, e bis) se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo,
- ii) que la reducción de emisiones de CO₂ de la tecnología innovadora no está cubierta, o lo está solo parcialmente, por el procedimiento estándar de ensayo de medición del CO₂ a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (CE) n.º 443/2009, y según se especifica en el artículo 2, apartado 3, del presente Reglamento;»,
- v) se inserta el inciso iv) siguiente:
- «iv) que el valor de reducción del CO₂ que deba atribuirse a un vehículo en el momento de la certificación utilizando el método de evaluación simplificado, o mediante los valores predefinidos de reducción del CO₂ a que se hace referencia en la letra e bis), es inferior o igual a la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo a que se refiere la letra e), incluida cualquier posible interacción con otras ecoinnovaciones aprobadas;».
- 4) El artículo 5 se modifica como sigue:
- a) el título se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 5
- Situación de referencia y ecoinnovación»;**
- b) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) el vehículo ecoinnovador en el que se instalará la tecnología innovadora, o, cuando proceda, la tecnología innovadora como componente autónomo;
- b) un vehículo de referencia en el que no se instalará la tecnología innovadora, pero que en todos los demás aspectos sea idéntico al vehículo ecoinnovador o, cuando proceda, la tecnología de referencia como componente autónomo.»;
- c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Si el solicitante considera que la información a que se refieren los artículos 8 y 9 puede demostrarse por otros medios distintos de los contemplados en el apartado 1, la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación incluirá los detalles necesarios para justificar esta conclusión, así como una metodología que arroje resultados equivalentes.»;
- d) se añade el apartado 3 siguiente:
- «3. Cuando la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación se efectúe remitiéndose al WLTP con arreglo al artículo 2, apartado 3, letra b), el vehículo de referencia deberá ser el vehículo dentro de la familia de interpolación que represente el caso más desfavorable posible a fin de demostrar las reducciones de la ecoinnovación.»

En el caso a que se refiere el segundo párrafo del punto 1.2.3.1 del subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151, el vehículo de referencia deberá ser el vehículo de ensayo H.

La elección del vehículo de referencia deberá estar respaldada por pruebas estadísticas sólidas e independientes sobre la base de las cuales puedan formularse hipótesis verificables sobre la adecuación y representatividad del vehículo de referencia.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Cuando el solicitante sea un grupo de fabricantes o proveedores, serán de aplicación las siguientes condiciones:

a) el organismo independiente y certificado llevará a cabo las verificaciones a que se refiere el apartado 2, letras a) a e), en relación con cada uno de los miembros del grupo solicitante, cuando proceda, en función del contenido de la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;

b) cuando resulte oportuno por motivos de confidencialidad o competencia, los miembros del grupo solicitante podrán facilitar varios informes de verificación para diferentes conjuntos de datos en apoyo de la misma solicitud.»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) se inserta la letra *c bis*) siguiente:

«*c bis*) verificará, en el caso del artículo 4, apartado 2, letra *e bis*), que el método de evaluación simplificado o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ a que se refiere dicha letra resultan adecuados para certificar la reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra d), y cumple los requisitos mínimos especificados en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv);».

ii) se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de las letras c) y *c bis*), el organismo independiente y certificado facilitará los protocolos de ensayo establecidos para la verificación.»;

c) en el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«A efectos de la certificación de la reducción de emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11, el organismo independiente y certificado elaborará, a petición del fabricante, un informe sobre la interacción entre varias ecoinnovaciones instaladas en un tipo, variante o versión de vehículo o, cuando proceda, familia de interpolación.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación de la metodología a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), y, en su caso, la aplicación del método de evaluación simplificado a que se refiere la letra *e bis*) de tal artículo;

b) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación del procedimiento de ensayo estándar especificado con arreglo al artículo 2, apartado 3, letras a) o b).»;

b) en el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:

«En el caso de las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación por referencia al artículo 2, apartado 3, letra b), deberá evaluarse y cuantificarse la incertidumbre a efectos de determinar la reducción. La incertidumbre cuantificada se deducirá de la reducción total de emisiones.»;

c) se añade el apartado 3 siguiente:

«3. En el caso de los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ propuestos con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra *e bis*), dichos valores se fijarán en un nivel igual o inferior a la reducción total determinada de conformidad con el apartado 2.».

7) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La reducción mínima que se consiga con arreglo al artículo 8, apartado 2, mediante la tecnología innovadora será:

a) 1 g de CO₂/km en el caso de las solicitudes presentadas por referencia al artículo 2, apartado 3, letra a);

b) 0,5 g de CO₂/km en el caso de las solicitudes presentadas por referencia al artículo 2, apartado 3, letra b).»;

b) en el apartado 2, las palabras «ciclo de ensayos estándar» se sustituyen por «procedimiento de prueba estándar».

8) El título del artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Evaluación de una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación».

9) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La reducción certificada de emisiones de CO₂ conseguida gracias a la ecoinnovación demostrada de conformidad con la correspondiente decisión de aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación se especificará por separado tanto en la documentación de la homologación de tipo como en el certificado de conformidad previstos en la Directiva 2007/46/CE, basándose en los ensayos realizados por los servicios técnicos a que se refiere el artículo 11 de esa Directiva utilizando la metodología de ensayo aprobada.

A reserva de los requisitos de la decisión de aprobación, la incertidumbre cuantificada a que se refiere el artículo 8, apartado 2, se deducirá de la reducción total de emisiones que se certifique. Si la reducción de emisiones de CO₂ conseguida con una ecoinnovación en un tipo, variante, versión y, cuando proceda, familia de interpolación específicos se sitúa por debajo del umbral correspondiente previsto en el artículo 9, apartado 1, dicha reducción no se certificará.

En caso de que en la decisión de aprobación se especifiquen reducciones de emisiones de CO₂ predefinidas determinadas de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra e bis), podrá inscribirse directamente en la documentación de homologación de tipo el correspondiente valor predefinido de reducción, siempre y cuando la autoridad de aprobación esté en condiciones de confirmar que el vehículo está equipado con la tecnología de acuerdo con las especificaciones de la decisión de aprobación.»;

b) en el párrafo segundo del apartado 4, el valor «1 g CO₂/km» se sustituye por «0,5 g de CO₂/km».

10) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1 se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:

«La Comisión podrá también, cuando descubra o se le comuniquen desviaciones o incoherencias en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora en comparación con los datos que había recibido en el marco de la solicitud de aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, notificar tal extremo al fabricante.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Un fabricante cuya reducción certificada de las emisiones de CO₂ deje de tenerse en cuenta podrá solicitar una nueva certificación de los vehículos afectados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11 o, en su caso, presentar una solicitud de modificación de la decisión de aprobación, de conformidad con el artículo 12 bis, que irá acompañada por las pruebas necesarias para confirmar la adecuación de la metodología de ensayo y el nivel de reducción de emisiones de CO₂ propiciado por la tecnología innovadora.».

11) Se inserta el artículo 12 bis siguiente:

«Artículo 12 bis

Modificación de una decisión de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación

1. Un fabricante o proveedor, incluido el solicitante original, podrá presentar a la Comisión una demanda de modificación de una decisión de aprobación existente. La demanda y todos los documentos justificativos se presentarán también por correo electrónico o mediante soporte de datos electrónico o se cargarán en un servidor gestionado por la Comisión. En la demanda presentada por escrito se incluirá una lista de todos los documentos justificativos.

2. Junto con la demanda de modificación se facilitarán la información y los elementos de prueba siguientes:
 - a) los datos de contacto del demandante;
 - b) la referencia de la decisión de aprobación que debe modificarse;
 - c) una descripción de las modificaciones propuestas, incluyendo un resumen de dicha descripción;
 - d) pruebas que demuestren la necesidad y adecuación de las modificaciones;
 - e) pruebas que demuestren que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo;
 - f) un informe de validación específico realizado por un organismo independiente y certificado que acredite lo siguiente:
 - i) la metodología de ensayo modificada cumple los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, así como, en su caso, los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv),
 - ii) la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo.
3. Al recibir la demanda de modificación, la Comisión publicará la descripción resumida de las modificaciones propuestas a que se refiere el apartado 2, letra c).
4. La Comisión evaluará la demanda de modificación y, en un plazo de nueve meses a partir de la recepción de una demanda completa, modificará la decisión de aprobación, a menos que se planteen objeciones con respecto a la idoneidad de las modificaciones propuestas.

En la decisión de aprobación modificada se especificará, cuando resulte necesario, su aplicabilidad y la información requerida para la certificación de la reducción de emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento, a reserva de la aplicación de las excepciones al derecho de acceso público a documentos especificadas en el Reglamento (CE) n.º 1049/2001.

5. La Comisión podrá exigir adaptaciones de las modificaciones propuestas. En tal caso, la Comisión consultará al demandante, así como a otras partes interesadas pertinentes, incluido el solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, sobre las modificaciones propuestas y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.

6. El período de evaluación podrá prorrogarse cinco meses si la Comisión considera que, debido a la complejidad de la tecnología innovadora y de la metodología de ensayo modificada que la acompaña, o debido al volumen y al contenido de la demanda de modificación, esta no puede evaluarse adecuadamente en el plazo de nueve meses.

Si va a prorrogarse el período de evaluación, la Comisión informará de ello al demandante en un plazo de 40 días tras la recepción de la demanda.

7. La Comisión podrá en cualquier momento modificar una decisión de aprobación por propia iniciativa, en particular para tener en cuenta el progreso técnico. La Comisión consultará al solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación y a las demás partes interesadas pertinentes sobre las modificaciones que esté estudiando y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.».

12) Se suprime el artículo 14.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/259 DE LA COMISIÓN**de 21 de febrero de 2018****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 427/2014 con el fin de adaptarlo a la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario y de simplificar los procedimientos administrativos de solicitud y certificación****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾, fue adoptado por la Comisión el 1 de junio de 2017. El WLTP sustituye al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), establecido en el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽³⁾. A partir de 2021, el cumplimiento de los objetivos de emisión de CO₂ fijados en el Reglamento (UE) n.º 510/2011 se verificará sobre la base de las emisiones de CO₂ determinadas de conformidad con el WLTP. A partir de esa fecha, también debe determinarse en relación con el WLTP la reducción de emisiones de CO₂ debida a la ecoinnovación.
- (2) Para reflejar la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario, y teniendo en cuenta el procedimiento de correlación de los valores de CO₂ del WLTP y los correspondientes valores de CO₂ del NEDC establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión ⁽⁴⁾, resulta necesario modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (3) Con vistas a garantizar una transición fluida del NEDC al WLTP, debe ser posible presentar una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación remitiéndose al NEDC hasta el 31 de diciembre de 2019, y remitiéndose al WLTP a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.
- (4) Aun cuando la Comisión ha concedido más de veinte aprobaciones de ecoinnovaciones, hasta 2017 el despliegue de estas tecnologías en la flota de vehículos de la Unión Europea por parte de los fabricantes ha sido bastante limitado. A fin de promover un despliegue más amplio de estas tecnologías y de obtener el mayor potencial de reducción de emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros, debería simplificarse el proceso de aprobación y certificación.
- (5) Es probable que rebajar el umbral de reducción de emisiones a 0,5 g CO₂/km fomente un mayor despliegue de tecnologías innovadoras capaces de reducir las emisiones de CO₂. No obstante, con el fin de garantizar que estas reducciones se consiguen realmente, es fundamental determinarlas con gran exactitud. Es necesario, por lo tanto, evaluar y cuantificar la incertidumbre vinculada a los métodos utilizados para demostrar las reducciones y tener en cuenta dicha incertidumbre cuando la autoridad de aprobación certifica la reducción de emisiones de CO₂. Conviene acompañar el cambio del umbral de reducción a la introducción del WLTP y, por consiguiente, que el nuevo umbral se aplique a efectos de las solicitudes presentadas remitiéndose al WLTP.

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

- (6) Con el fin de demostrar la reducción de emisiones de CO₂, debe ser posible el ensayo de los componentes en aquellos casos en que la reducción no dependa del vehículo, con el fin de mejorar la exactitud y simplificar la determinación de la reducción de emisiones de CO₂.
- (7) Para simplificar la certificación de la reducción de emisiones de CO₂, en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación el solicitante debe poder proponer, además de una metodología de ensayo detallada para determinar la reducción, un método de evaluación simplificado o una reducción de emisiones de CO₂ predefinida. Cuando se utilicen dichos métodos simplificados o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida, la reducción certificada por las autoridades de aprobación debe determinarse de forma conservadora, reflejando el nivel más bajo de reducción demostrado.
- (8) Una tecnología que lleve ya algún tiempo comercializándose de forma generalizada no puede considerarse innovadora a tenor del artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no debe admitirse como ecoinnovación. Para crear los incentivos adecuados, es conveniente, pues, sustituir el año de referencia de 2009 por un año de referencia dinámico como punto de partida para determinar el carácter innovador de una tecnología. El nuevo año de referencia dinámico debe aplicarse a las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020.
- (9) Cuando la Comisión considere, sobre la base de la experiencia adquirida en la evaluación de una serie de tecnologías innovadoras de iguales características, que ha quedado demostrado satisfactoria y concluyentemente que dichas tecnologías reúnen los criterios de admisibilidad a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011, o cuando una tecnología innovadora no dependa de parámetros del vehículo específicos del fabricante, debe ser posible aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación mediante una decisión que brinde a todos los fabricantes la posibilidad de certificar la reducción de emisiones de CO₂ remitiéndose a dicha decisión, siempre que se cumplan las condiciones en ella estipuladas.
- (10) Algunas tecnologías innovadoras precisan de sólidas pruebas estadísticas que respalden los supuestos que figuran en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación y los parámetros propuestos en la metodología de ensayo. Con el fin de disponer de series de datos lo más amplias posible, debe preverse que un grupo de fabricantes o proveedores pueda presentar una solicitud conjunta. En tal caso, el grupo debe tener la posibilidad de presentar una solicitud que incluya varios informes de verificación, cuando ello sea necesario por razones de competencia o de confidencialidad.
- (11) Con el fin de garantizar que las reducciones certificadas de CO₂ utilizadas por los fabricantes a efectos del cumplimiento de los objetivos sean correctas, es conveniente que la Comisión, en caso de que detecte o se le comunique alguna desviación o incoherencia en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora que pueda afectar al nivel de las reducciones certificadas, esté en situación de reaccionar rápidamente y notificarlo a los fabricantes.
- (12) La experiencia muestra que puede ser necesario ajustar las metodologías de ensayo establecidas en las decisiones por las que se aprueba una ecoinnovación, en particular para tener en cuenta los avances técnicos o para hacer extensiva la decisión de aprobación a una gama de vehículos más amplia. Por tanto, debe ser posible que tanto el solicitante original como la Comisión pongan en marcha una modificación de dichas decisiones.
- (13) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 queda modificado como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«2. Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación con arreglo al presente Reglamento siempre que se cumplan las siguientes condiciones»;

b) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) se instaló, como máximo, en el 3 % de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2009 en el caso de las solicitudes presentadas hasta el 31 de diciembre de 2019 o, como máximo, en el 3 % de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año n-4, siendo n el año de solicitud, en el caso de las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020;»;

c) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación haciendo referencia al procedimiento de ensayo estándar con arreglo a lo siguiente:

a) al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo a que se refiere el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta el 31 de diciembre de 2019;

b) al Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial a que se refiere el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión (*) a partir del 14 de marzo de 2018.

(*) Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) “solicitante”, el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;»;

b) el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6) “demandante”, el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una demanda de modificación de una decisión por la que se aprueba una tecnología innovadora como ecoinnovación;».

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;»

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación deberán incluir lo siguiente:»;

ii) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) la metodología que va a utilizarse para demostrar la reducción de emisiones de CO₂ que propicia la tecnología innovadora, incluida una referencia al procedimiento de ensayo estándar de conformidad con el artículo 2, apartado 4, o, si la metodología ya ha recibido la aprobación de la Comisión, una referencia a la metodología aprobada;»;

iii) se inserta la letra e bis) siguiente:

«e bis) cuando proceda, y además de la metodología a que se refiere la letra e), un método simplificado para evaluar la reducción de emisiones de CO₂ que debe certificarse o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ que se utilizarán a efectos de la certificación de todos los vehículos equipados con la tecnología innovadora;»;

iv) en la letra f), los incisos i) y ii) se sustituyen por el texto siguiente:

- «i) que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada con arreglo a las letras e) y, cuando proceda, e bis) se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo,
- ii) que la reducción de emisiones de CO₂ de la tecnología innovadora no está cubierta, o lo está solo parcialmente, por el procedimiento estándar de ensayo de medición del CO₂ a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 510/2011, y según se especifica en el artículo 2, apartado 4, del presente Reglamento»,

v) en la letra f), se añade el inciso iv) siguiente:

- «iv) que en el caso de la letra e bis) del presente artículo, el valor de reducción del CO₂ que deba atribuirse a un vehículo en el momento de la certificación utilizando el método de evaluación simplificado, o mediante los valores predefinidos de reducción del CO₂ a que se hace referencia en la letra e bis), es inferior o igual a la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo a que se refiere la letra e), incluida cualquier posible interacción con otras ecoinnovaciones aprobadas».

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Situación de referencia y ecoinnovación»;

b) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) el vehículo ecoinnovador en el que va a instalarse la tecnología innovadora, o, cuando proceda, la tecnología innovadora como componente autónomo;
- b) un vehículo de referencia en el que no se instalará la tecnología innovadora, pero que en todos los demás aspectos sea idéntico al vehículo ecoinnovador o, cuando proceda, la tecnología de referencia como componente autónomo.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Si el solicitante considera que la información a que se refieren los artículos 8 y 9 puede demostrarse por otros medios distintos de los contemplados en el apartado 1 del presente artículo, la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación incluirá los detalles necesarios para justificar esta conclusión, así como una metodología que arroje resultados equivalentes.»;

d) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Cuando la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación se efectúe remitiéndose al WLTP con arreglo al artículo 2, apartado 4, letra b), el vehículo de referencia deberá ser el vehículo dentro de la familia de interpolación o la familia de matrices de resistencia al avance que represente el caso más desfavorable posible a fin de demostrar las reducciones de la ecoinnovación.

En el caso a que se refieren el segundo párrafo del punto 1.2.3.1 del subanexo 6 o el punto 3.2.3.1 del subanexo 7 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151, el vehículo de referencia deberá ser el vehículo de ensayo H.

La elección del vehículo de referencia deberá estar respaldada por pruebas estadísticas sólidas e independientes sobre la base de las cuales puedan formularse hipótesis verificables sobre la adecuación y representatividad del vehículo de referencia.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. Cuando el solicitante sea un grupo de fabricantes o proveedores, serán de aplicación las siguientes condiciones:

- a) el organismo independiente y certificado llevará a cabo las verificaciones a que se refiere el apartado 2, letras a) a e), en relación con cada uno de los miembros del grupo solicitante, cuando proceda, en función del contenido de la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;
- b) cuando resulte oportuno por motivos de confidencialidad o competencia, los miembros del grupo solicitante podrán facilitar varios informes de verificación para diferentes conjuntos de datos en apoyo de la misma solicitud.»;

- b) el apartado 2 se modifica como sigue:
- i) en el primer párrafo, se inserta la letra c bis) siguiente:

«c bis) verificará, en el caso del artículo 4, apartado 2, letra e bis), que el método de evaluación simplificado o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ a que se refiere dicha letra resultan adecuados para certificar la reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra d), y cumple los requisitos mínimos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv);»;
 - ii) el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«A efectos de las letras c) y c bis), el organismo independiente y certificado facilitará los protocolos de ensayo establecidos para la verificación.»;
- c) en el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «3. A efectos de la certificación de la reducción de emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11, el organismo independiente y certificado elaborará, a petición del fabricante, un informe sobre la interacción entre varias ecoinnovaciones instaladas en un tipo, variante o versión de vehículo y, cuando proceda, familia de interpolación.»;
- d) se suprime el apartado 4.
- 6) El artículo 8 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «a) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación de la metodología a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), y, en su caso, la aplicación del método de evaluación simplificado a que se refiere la letra e bis) de tal artículo;
 - b) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación del procedimiento de ensayo estándar especificado con arreglo al artículo 2, apartado 4, letras a) o b).»;
 - b) en el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:

«En el caso de las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación por referencia al artículo 2, apartado 4, letra b), deberá evaluarse y cuantificarse la incertidumbre a efectos de determinar la reducción. La incertidumbre cuantificada se deducirá de la reducción total de emisiones.»;
 - c) se añade el apartado 3 siguiente:

«3. En el caso de los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO₂ propuestos con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra e bis), dichos valores se fijarán en un nivel igual o inferior a la reducción total determinada de conformidad con el apartado 2.».
- 7) El artículo 9 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La reducción mínima que se consiga con arreglo al artículo 8, apartado 2, mediante la tecnología innovadora será:

 - a) 1 g de CO₂/km en el caso de una solicitud presentada por referencia al artículo 2, apartado 4, letra a);
 - b) 0,5 g de CO₂/km en el caso de una solicitud presentada por referencia al artículo 2, apartado 4, letra b).»;
 - b) en el apartado 2, las palabras «ciclo de ensayos estándar» se sustituyen por «procedimiento de prueba estándar».
- 8) El título del artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 10
- Evaluación de una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación».**

9) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La reducción certificada de emisiones de CO₂ conseguida gracias a la ecoinnovación demostrada de conformidad con la correspondiente decisión de aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación se especificará por separado tanto en la documentación de la homologación de tipo como en el certificado de conformidad previstos en la Directiva 2007/46/CE, basándose en los ensayos realizados por los servicios técnicos a que se refiere el artículo 11 de esa Directiva utilizando la metodología de ensayo aprobada.

A reserva de los requisitos de la decisión de aprobación, la incertidumbre cuantificada a que se refiere el artículo 8, apartado 2, se deducirá de la reducción total de emisiones que se certifique. Si la reducción de emisiones de CO₂ conseguida con una ecoinnovación en un tipo, variante, versión y, cuando proceda, familia de interpolación específicos se sitúa por debajo del umbral correspondiente previsto en el artículo 9, apartado 1, dicha reducción no se certificará.

En caso de que en la decisión de aprobación se especifiquen reducciones de emisiones de CO₂ predefinidas determinadas de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra e bis), podrá inscribirse directamente en la documentación de homologación de tipo el correspondiente valor predefinido de reducción del CO₂, siempre y cuando la autoridad de aprobación esté en condiciones de confirmar que el vehículo está equipado con la tecnología de acuerdo con las especificaciones de la decisión de aprobación.»;

b) en el párrafo segundo del apartado 4, el valor «1 g CO₂/km» se sustituye por «0,5 g de CO₂/km».

10) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1 se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:

«La Comisión podrá también, cada vez que descubra o se le comuniquen desviaciones o incoherencias en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora en comparación con los datos que había recibido en el marco de la solicitud de aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, notificar tal extremo al fabricante.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Un fabricante cuya reducción certificada de las emisiones de CO₂ deje de tenerse en cuenta podrá solicitar una nueva certificación de los vehículos afectados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11 o, en su caso, presentar una solicitud de modificación de la decisión de aprobación, de conformidad con el artículo 12 bis, que irá acompañada por las pruebas necesarias para confirmar la adecuación de la metodología de ensayo y el nivel de reducción de emisiones de CO₂ propiciado por la tecnología innovadora.».

11) Se inserta el artículo 12 bis siguiente:

«Artículo 12 bis

Modificación de una decisión de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación

1. Un fabricante o proveedor, incluido el solicitante original, podrá presentar a la Comisión una demanda de modificación de una decisión de aprobación existente. La demanda y todos los documentos justificativos se presentarán también por correo electrónico o mediante soporte de datos electrónico o se cargarán en un servidor gestionado por la Comisión. En la demanda presentada por escrito se incluirá una lista de todos los documentos justificativos.

2. Junto con la demanda de modificación se facilitarán la información y los elementos de prueba siguientes:

a) los datos de contacto del demandante;

b) la referencia de la decisión de aprobación que debe modificarse;

c) una descripción de las modificaciones propuestas, incluyendo un resumen de dicha descripción;

d) pruebas que demuestren la necesidad y adecuación de las modificaciones;

e) pruebas que demuestren que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo;

f) un informe de validación específico realizado por un organismo independiente y certificado que acredite lo siguiente:

— la metodología de ensayo modificada cumple los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, así como, en su caso, los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv),

- la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO₂ predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo.

3. Al recibir la demanda de modificación, la Comisión publicará la descripción resumida de las modificaciones propuestas a que se refiere el apartado 2, letra c).

4. La Comisión evaluará la demanda de modificación y, en un plazo de nueve meses a partir de la recepción de una demanda completa, modificará la decisión de aprobación, a menos que se planteen objeciones con respecto a la idoneidad de las modificaciones propuestas.

En la decisión de aprobación modificada se especificará, cuando resulte necesario, su aplicabilidad y la información requerida para la certificación de la reducción de emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento, a reserva de la aplicación de las excepciones al derecho de acceso público a documentos especificadas en el Reglamento (CE) n.º 1049/2001.

5. La Comisión podrá exigir adaptaciones de las modificaciones propuestas. En tal caso, la Comisión consultará al demandante, así como a otras partes interesadas pertinentes, incluido el solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, sobre las modificaciones propuestas y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.

6. El período de evaluación podrá prorrogarse cinco meses si la Comisión considera que, debido a la complejidad de la tecnología innovadora y de la metodología de ensayo modificada que la acompaña, o debido al volumen y al contenido de la demanda de modificación, esta no puede evaluarse adecuadamente en el plazo de nueve meses.

Si va a prorrogarse el período de evaluación, la Comisión informará de ello al demandante en un plazo de cuarenta días tras la recepción de la demanda.

7. La Comisión podrá en cualquier momento modificar una decisión de aprobación por propia iniciativa, en particular para tener en cuenta el progreso técnico. La Comisión consultará al solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación y a las demás partes interesadas pertinentes sobre las modificaciones que esté estudiando y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/260 DE LA COMISIÓN**de 21 de febrero de 2018**

que pone fin a la investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping establecidas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013, a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China mediante importaciones procedentes de Vietnam, hayan sido o no declaradas originarias de Vietnam

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea ⁽¹⁾ («el Reglamento de base»), y en particular su artículo 13, apartado 3, y su artículo 14, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO**1.1. Investigaciones anteriores y medidas vigentes**

- (1) En julio de 2005, mediante el Reglamento (CE) n.º 1174/2005 ⁽²⁾, el Consejo estableció un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales («transpaletas manuales») originarias de la República Popular China («China»). Las medidas consistieron en un derecho antidumping *ad valorem* de entre el 7,6 y el 46,7 % («las medidas originales»).
- (2) En julio de 2008, a raíz de una reconsideración provisional parcial *ex officio* con arreglo al artículo 11, apartado 3, del Reglamento de base, el Consejo, mediante el Reglamento (CE) n.º 684/2008 ⁽³⁾, aclaró el alcance de las medidas originales y excluyó de ellas determinados productos (transpaletas pantográficas, apiladoras, elevadoras de tijera y transpaletas pesadoras), que se consideraron distintos de las transpaletas manuales debido a sus características y a sus funciones específicas y usos finales.
- (3) En junio de 2009, a raíz de una investigación antielusión efectuada con arreglo al artículo 13 del Reglamento de base, el Consejo, mediante el Reglamento (CE) n.º 499/2009 ⁽⁴⁾, amplió el derecho antidumping definitivo aplicable a «todas las demás empresas», establecido por el Reglamento (CE) n.º 1174/2005, a las transpaletas manuales procedentes de Tailandia, declaradas o no originarias de este último país.
- (4) En octubre de 2011, a raíz de una reconsideración por expiración efectuada con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, el Consejo, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 ⁽⁵⁾, estableció un derecho antidumping definitivo respecto a las importaciones de transpaletas manuales originarias de China.
- (5) En abril de 2013, a raíz de una reconsideración provisional efectuada con arreglo al artículo 11, apartado 3, del Reglamento de base, el Consejo, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013 ⁽⁶⁾, modificó el Reglamento (UE) n.º 1008/2011 y estableció un tipo de derecho del 70,8 % aplicable a todas las importaciones en la Unión de transpaletas manuales originarias de China.

⁽¹⁾ DO L 176 de 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1174/2005 del Consejo, de 18 de julio de 2005, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China (DO L 189 de 21.7.2005, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 684/2008 del Consejo, de 17 de julio de 2008, por el que se aclara el alcance de las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) n.º 1174/2005 sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China (DO L 192 de 19.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 499/2009 del Consejo, de 11 de junio de 2009, por el que se amplía el derecho antidumping definitivo establecido por el Reglamento (CE) n.º 1174/2005 sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China a las importaciones del mismo producto procedente de Tailandia, haya sido declarado originario de Tailandia o no (DO L 151 de 16.6.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, de 10 de octubre de 2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo respecto a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China, ampliado a las importaciones del mismo producto procedentes de Tailandia, hayan sido o no declaradas originarias de Tailandia, a raíz de una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009 (DO L 268 de 13.10.2011, p. 1).

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013 del Consejo, de 22 de abril de 2013, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo respecto a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China tras una reconsideración provisional parcial de conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009 (DO L 112 de 24.4.2013, p. 1).

- (6) En septiembre de 2014, a raíz de una reconsideración con respecto a un nuevo exportador efectuada con arreglo al artículo 11, apartado 4, del Reglamento de base, la Comisión Europea («la Comisión»), mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 946/2014 ⁽¹⁾, modificó el Reglamento (UE) n.º 1008/2011 y estableció un tipo de derecho individual del 54,1 % sobre las importaciones de transpaletas manuales procedentes de Ningbo Logitrans Handling Equipment Co.
- (7) En agosto de 2016, a raíz de una investigación antielusión efectuada con arreglo al artículo 13 del Reglamento de base, la Comisión, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1346 ⁽²⁾, amplió el derecho antidumping definitivo vigente a las importaciones de transpaletas manuales ligeramente modificadas que incorporan un sistema de indicación de peso no integrado en el chasis (en las horquillas) originarias de China.
- (8) En noviembre de 2017, a raíz de una segunda reconsideración por expiración efectuada con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento de base, la Comisión, mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2206 ⁽³⁾, estableció un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de transpaletas manuales originarias de China.
- (9) Las medidas actualmente en vigor consisten en un derecho antidumping definitivo, en forma de derecho *ad valorem* del 70,8 %, sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de China.

1.2. Solicitud

- (10) La Comisión recibió una solicitud con arreglo al artículo 13, apartado 3, y al artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base para que investigara la posible elusión de las medidas antidumping establecidas sobre las transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de China mediante importaciones procedentes de Vietnam, declaradas o no originarias de este último país, y para que sometiera a registro dichas importaciones.
- (11) Esta solicitud fue presentada el 6 de junio de 2017 por dos productores de la Unión de transpaletas manuales y sus partes esenciales, a saber, Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB y PR Industrial S.r.l. («los solicitantes»).
- (12) La solicitud contenía indicios razonables suficientes de que se había producido un cambio en las características del comercio entre la Unión, China y Vietnam que parecía derivarse de una práctica, proceso o trabajo para el que no existía una causa o una justificación económica adecuada distinta del establecimiento del derecho, concretamente el envío del producto afectado a la Unión a través de Vietnam, tras haber sido sometido a operaciones de montaje en este último país. La solicitud contenía indicios razonables suficientes de que dichas operaciones de montaje suponían una elusión, ya que las partes chinas constituían más del 60 % del valor total del producto montado y el valor añadido durante la operación de montaje era inferior al 25 % del coste de fabricación.
- (13) Además, la solicitud también contenía indicios razonables suficientes de que los efectos correctores de las medidas antidumping vigentes estaban siendo neutralizados por la práctica descrita, por lo que respecta tanto a los precios como a las cantidades, y de que los precios del producto investigado estaban siendo objeto de dumping en relación con el precio normal previamente establecido para el producto afectado.

1.3. Producto afectado y producto investigado

- (14) El producto objeto de la presente investigación consiste en transpaletas manuales y sus partes esenciales, es decir, el chasis y el sistema hidráulico, clasificadas actualmente en los códigos NC ex 8427 90 00 y ex 8431 20 00, originarias de China. A efectos del presente Reglamento, se entiende por transpaletas manuales las transpaletas con ruedas que sostienen horquillas de elevación para manipular paletas, diseñadas para ser empujadas, tiradas y dirigidas manualmente, en superficies lisas, planas y duras, por un operador a pie mediante un brazo articulado. Las transpaletas manuales están diseñadas únicamente para levantar una carga, bombeando con el brazo, hasta una altura suficiente para el transporte, y no tienen otras funciones ni aplicaciones adicionales, como, por ejemplo: i) mover y levantar cargas para colocarlas a mayor altura o ayudar a almacenar cargas (transpaletas pantográficas); ii) apilar un palé sobre otro (apiladoras); iii) levantar la carga hasta un nivel de trabajo (elevadoras de tijera); o iv) levantar y pesar las cargas (transpaletas pesadoras) («el producto afectado»).

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 946/2014 de la Comisión, de 4 de septiembre de 2014, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, que establece un derecho antidumping definitivo respecto a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China tras una reconsideración con respecto a un «nuevo exportador» en virtud del artículo 11, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1225/2009 (DO L 265 de 5.9.2014, p. 7).

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1346 de la Comisión, de 8 de agosto de 2016, por el que se amplía el derecho antidumping definitivo establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013 del Consejo, respecto a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China a las importaciones de transpaletas manuales ligeramente modificadas originarias de la República Popular China (DO L 214 de 9.8.2016, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2206 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2017, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China tras una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 314 de 30.11.2017, p. 12).

- (15) El producto investigado es el mismo que se define en el considerando anterior, pero procedente de Vietnam, haya sido o no declarado originario de este país, clasificado actualmente en los mismos códigos NC que el producto afectado («el producto investigado»).
- (16) La investigación ha puesto de manifiesto que las transpaletas manuales y sus partes esenciales, definidas anteriormente, que se exportan desde China a la Unión tienen las mismas características físicas y técnicas básicas y se destinan a los mismos usos que las procedentes de Vietnam, por lo que deben considerarse productos similares a tenor del artículo 1, apartado 4, del Reglamento de base.

1.4. Inicio

- (17) Tras determinar, previa información a los Estados miembros, que existían indicios razonables suficientes para iniciar una investigación con arreglo al artículo 13, apartado 3, y al artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base, la Comisión decidió investigar la posible elusión de las medidas antidumping establecidas sobre las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de China y someter a registro las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales procedentes de Vietnam, declaradas o no originarias de este último país.
- (18) La investigación se inició mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1348 de la Comisión ⁽¹⁾ («el Reglamento de inicio»).

1.5. Período de investigación y período de referencia

- (19) El período de investigación abarcó del 1 de enero de 2011 al 30 de junio de 2017 («el período de investigación»). En relación con el período de investigación, se recogieron datos para investigar, entre otras cosas, el supuesto cambio en las características del comercio a raíz de la imposición de las medidas y tras el aumento del derecho antidumping definitivo por medio del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013, así como la existencia de una práctica, proceso o trabajo para el que no existía una causa o una justificación económica suficiente distinta del establecimiento del derecho. En cuanto al período de referencia, que abarcó del 1 de julio de 2016 al 30 de junio de 2017 («el período de referencia»), se recogieron datos más detallados, a fin de examinar si el efecto corrector de las medidas vigentes estaba siendo neutralizado con respecto a los precios o las cantidades, así como la existencia de dumping.

1.6. Investigación

- (20) La Comisión informó oficialmente del inicio de la investigación a las autoridades de China y Vietnam, a los productores exportadores y a los operadores comerciales de esos países, a los importadores de la Unión notoriamente afectados y a la industria de la Unión. Se enviaron cuestionarios a los productores/exportadores de China y Vietnam de los que tenía constancia la Comisión o que se dieron a conocer en los plazos indicados en el considerando 15 del Reglamento de inicio. También se enviaron cuestionarios a importadores de la Unión.
- (21) Se brindó a las partes interesadas la oportunidad de dar a conocer sus opiniones por escrito y de solicitar ser oídas en el plazo fijado en el Reglamento de inicio.
- (22) Se dieron a conocer tres empresas de Vietnam (una de las cuales no había empezado a producir transpaletas manuales en el período de investigación) y cuatro importadores no vinculados.
- (23) Dos empresas vietnamitas enviaron respuestas al cuestionario y solicitaron una exención de la posible ampliación de las medidas, de conformidad con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento de base.
- (24) Cuatro importadores no vinculados de la Unión enviaron respuestas al cuestionario.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1348 de la Comisión, de 19 de julio de 2017, que abre una investigación sobre la posible elusión de las medidas antidumping impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011 del Consejo, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013, a las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales originarias de la República Popular China mediante importaciones procedentes de Vietnam, hayan sido o no declaradas originarias de Vietnam, y que somete a registro dichas importaciones (DO L 188 de 20.7.2017, p. 1).

- (25) Se llevaron a cabo inspecciones *in situ* en las instalaciones de las siguientes empresas en Vietnam:
- Vietmachine Producing and Trading Co., Ltd., y
 - D&D Technologies Co., Ltd.

2. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Consideraciones generales

- (26) De conformidad con el artículo 13, apartado 1, del Reglamento de base, para determinar si existe elusión, deben analizarse sucesivamente los elementos siguientes:
- si se ha producido un cambio en las características del comercio entre China y la Unión,
 - si ese cambio se deriva de una práctica, proceso o trabajo para el que no exista una causa o una justificación económica adecuada distinta del establecimiento de las medidas antidumping vigentes,
 - si existen pruebas del perjuicio o de que se están neutralizando los efectos correctores de las medidas antidumping vigentes por lo que respecta a los precios o a las cantidades del producto investigado, y
 - si existen pruebas de dumping en relación con los precios normales previamente establecidos para el producto afectado.
- (27) En la presente investigación, dado que los indicios razonables aportados por los solicitantes en la solicitud señalaban a las operaciones de montaje realizadas en Vietnam, la Comisión analizó de manera más específica si se cumplían los criterios establecidos en el artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base, en particular:
- si la operación había comenzado o se había incrementado sustancialmente desde el momento de la apertura de la investigación antidumping o justo antes de dicha apertura y si las partes afectadas procedían del país sujeto a las medidas,
 - si las partes constituían el 60 % o más del valor total de las partes del producto montado y si el valor añadido de las partes utilizadas durante la operación de montaje o acabado era superior al 25 % del coste de fabricación.
- (28) La información sobre las ventas a la exportación presentada por las dos empresas vietnamitas pudo conciliarse con los datos disponibles en la base de datos Comext ⁽¹⁾ sobre las importaciones del producto investigado procedentes de Vietnam. Por tanto, se consideró que dichas empresas eran las únicas exportadoras de Vietnam a la Unión del producto investigado durante el período de referencia.

2.2. Condición del artículo 13, apartado 2, letra a): comienzo o incremento sustancial de las operaciones

- (29) En ambas empresas, el volumen de ventas al mercado de la Unión aumentó de manera constante entre 2013, cuando el derecho antidumping definitivo se incrementó al 70,8 % por medio del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013, y el período de referencia. Ambas empresas triplicaron con creces su volumen de ventas al mercado de la Unión durante dicho período. Antes de 2013, el volumen exportado por estas empresas al mercado de la Unión era insignificante o inexistente. Paralelamente, las exportaciones chinas al mercado de la Unión del producto investigado descendieron un significativo 65 %. Por tanto, se llegó a la conclusión de que se había producido un cambio en las características del comercio entre la Unión y China, por un lado, y entre la Unión y Vietnam, por otro, y de que, por tanto, se cumplía la condición establecida en el artículo 13, apartado 2, letra a), del Reglamento de base.

2.3. Condiciones del artículo 13, apartado 2, letra b): criterios del 60 y el 25 %

- (30) De conformidad con el artículo 13, apartado 2, letra b), del Reglamento de base, para determinar la existencia de elusión, la Comisión tuvo que verificar si las partes utilizadas en la operación de montaje procedentes de los países sujetos a las medidas constituían el 60 % o más del valor total de las partes del producto montado y si el valor añadido de las partes utilizadas no superaba el 25 % del coste de fabricación.

⁽¹⁾ Comext es una base de datos sobre estadísticas de comercio exterior gestionada por Eurostat.

i) *Primer criterio: el 60 % del valor total de las partes que constituyen el producto montado*

- (31) Resultó que en ninguna de las dos empresas que cooperaron las partes procedentes del país sujeto a las medidas constituían el 60 % o más del valor total de las partes del producto montado.
- (32) Por consiguiente, no pudo considerarse que las operaciones de montaje realizadas por las empresas vietnamitas que cooperaron constituyesen una elusión a tenor del artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base.

ii) *Segundo criterio: el 25 % del valor añadido de las partes utilizadas*

- (33) Dado que, según la investigación, no se cumplía el criterio del 60 %, por lo que no pudo considerarse que la operación de montaje constituyese una elusión a tenor del artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base, se consideró que no era necesario examinar este criterio.

2.4. Condiciones del artículo 13, apartado 2, letra c): neutralización de los efectos correctores del derecho y prueba de dumping

- (34) Dado que, según la investigación, no se cumplía el criterio del 60 %, por lo que no pudo considerarse que la operación de montaje constituyese una elusión a tenor del artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base, se consideró que no era necesario examinar estos aspectos.
- (35) Puesto que las dos empresas investigadas representaban el 100 % de las importaciones vietnamitas durante el período de referencia, no pudo establecerse que las medidas vigentes con respecto a China hubieran sido eludidas por las importaciones procedentes de Vietnam.

3. FINALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

- (36) A la vista de las conclusiones de los considerandos 30 a 32, debe ponerse fin a la investigación antielusión en curso. Por tanto, debe interrumpirse el registro de las importaciones de transpaletas manuales y sus partes esenciales procedentes de Vietnam, hayan sido o no declaradas originarias de este último país, introducidas por el Reglamento de inicio, y debe derogarse dicho Reglamento.
- (37) Se ha informado a las partes interesadas de los principales hechos y consideraciones a la vista de los cuales la Comisión se proponía dar por concluida la investigación, y se les ha dado la oportunidad de manifestarse al respecto. Las observaciones recibidas no permiten modificar las conclusiones anteriores.
- (38) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1036.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se pone fin a la investigación iniciada mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1348 para determinar si las importaciones en la Unión de transpaletas manuales y sus partes esenciales, es decir, el chasis y el sistema hidráulico, originarias de la República Popular China, clasificadas actualmente en los códigos NC ex 8427 90 00 y ex 8431 20 00 y procedentes de Vietnam, hayan sido o no declaradas procedentes de este último país (códigos TARIC 8427 90 00 13 y 8431 20 00 13), eluden las medidas impuestas por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1008/2011, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 372/2013.

Artículo 2

Se ordena a las autoridades aduaneras que interrumpan el registro de las importaciones establecido de conformidad con el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1348.

Artículo 3

Queda derogado el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1348.

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2018/261 DE LA COMISIÓN

de 22 de enero de 2014

relativa a las medidas de ayuda SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) y SA.32016 (2011/C) ejecutadas por la Región de Cerdeña en favor de Saremar

[notificada con el número C(2013) 9101]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y en particular su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante la Decisión C(2011) 6961 final, adoptada el 5 de octubre de 2011, la Comisión incoó un procedimiento de investigación formal ⁽²⁾ con relación a una serie de medidas adoptadas por Italia en favor de las empresas del ex Grupo Tirrenia ⁽³⁾ (en lo sucesivo, «Decisión de 2011»). La Decisión de 2011 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitaba en ella a las partes interesadas a formular sus observaciones con respecto a las medidas objeto de la Decisión de 2011.
- (2) Italia transmitió sus observaciones sobre la Decisión de 2011 el 15 de noviembre de 2011. La Comisión recibió observaciones procedentes de las partes interesadas y las transmitió a Italia para que esta pudiera responder. La respuesta de Italia a las observaciones formuladas por las partes interesadas llegó a través de las cartas de 24 de abril y 4 de mayo de 2012.
- (3) El 4 de octubre de 2011, el 19 de octubre de 2011, el 2 de diciembre de 2011, el 27 de enero de 2012, el 17 de febrero de 2012 y el 28 de febrero de 2012, la Comisión recibió nuevas denuncias sobre presuntas ayudas en favor de las empresas del ex Grupo Tirrenia o de sus compradores. Algunas de estas denuncias se referían a la concesión de presuntas nuevas ayudas concedidas a Saremar-Sardegna Regionale Marittima (en lo sucesivo, «Saremar») por la Regione Autonoma di Sardegna (en lo sucesivo, «RAS»).
- (4) El 7 de noviembre de 2012, la Comisión prorrogó el plazo del procedimiento de investigación relativo, en particular, a algunas medidas de apoyo concedidas por la RAS a Saremar. Mediante Decisión C(2012) 9452 final de 19 de diciembre de 2012, la Comisión adoptó una modificación de dicha Decisión (en lo sucesivo, «Decisión de 2012») ⁽⁴⁾. La Decisión de 2012 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. La Comisión invitaba en ella a las partes interesadas a formular sus observaciones con respecto a las medidas objeto de investigación.
- (5) Las observaciones formuladas por la RAS con respecto a las medidas en favor de Saremar se recibieron el 13 de diciembre de 2012 y el 26 de febrero de 2013.

⁽¹⁾ DO C 28 de 1.2.2012, p. 18, y DO C 84 de 22.3.2013, p. 58.

⁽²⁾ DO C 28 de 1.2.2012, p. 18.

⁽³⁾ Desde 2004, el ex Grupo Tirrenia estaba integrado por Tirrenia di Navigazione S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. y Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A.

⁽⁴⁾ DO C 84 de 22.3.2013, p. 58.

- (6) Por lo que se refiere de forma específica a tales medidas, la Comisión recibió observaciones del beneficiario y de empresas competidoras y las transmitió a Italia para que esta pudiera responder. Italia no presentó comentarios con respecto a las observaciones formuladas por las partes interesadas sobre las medidas objeto de la presente Decisión.
- (7) Por carta de 14 de mayo de 2013, la RAS pidió a la Comisión que separara las medidas relativas a Saremar del procedimiento de investigación formal incoado mediante las Decisiones de 2011 y 2012 para dar prioridad a dichas medidas, en particular ante la inminente privatización de la compañía.
- (8) Las medidas en cuestión se analizaron en las sucesivas reuniones celebradas entre la Comisión, los representantes de la RAS y Saremar el 24 de abril de 2012, el 2 de mayo de 2013, el 10 de julio de 2013 y el 10 de octubre de 2013, y en las reuniones celebradas entre la Comisión y los denunciantes el 27 de julio de 2012, el 20 de noviembre de 2012 y el 8 de agosto de 2013.
- (9) Por carta de 6 de agosto de 2013, la Comisión solicitó a Italia información adicional con respecto a las medidas objeto de investigación. Italia respondió a esta solicitud el 26 de septiembre de 2013 y el 25 de octubre de 2013.
- (10) La Comisión recibió información adicional de la RAS y Saremar el 3 de septiembre de 2013, el 24 de octubre de 2013, el 13 de noviembre de 2013 y el 21 de noviembre de 2013.
- (11) La presente Decisión responde a la solicitud de la RAS de abordar de forma prioritaria las medidas relativas a Saremar.

2. LAS MEDIDAS SOMETIDAS A INVESTIGACIÓN EN VIRTUD DE LAS DECISIONES DE 2011 Y 2012

- (12) Las investigaciones formales incoadas mediante las Decisiones de 2011 y 2012 se refieren a las siguientes medidas:
 - a) la compensación por la prestación de servicios de interés económico general (SIEG) en el ámbito de la prórroga de los convenios iniciales;
 - b) la privatización de todas las empresas del ex grupo Tirrenia, incluida una contragarantía a Cdl, adquirente de Siremar, y el pago aplazado del precio de adquisición por parte de CIN, adquirente de Tirrenia di Navigazione;
 - c) la prioridad en la asignación de los puntos de amarre;
 - d) las medidas establecidas en la Ley n.º 163 de 1 de octubre de 2010, de convalidación del Decreto Ley n.º 125 de 5 de agosto de 2010;
 - e) las ulteriores medidas adoptadas por la RAS en favor de Saremar (la compensación por la prestación de los servicios de enlace marítimo en dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental en 2011 y 2012, el proyecto Bonus «Sardo Vacanza», el crédito de 3 millones EUR, las cartas de patrocinio y la recapitalización);
 - f) la aplicación abusiva de la ayuda de salvamento;
 - g) la compensación por la prestación de SIEG en el ámbito de los futuros convenios o de los futuros contratos de servicio público.
- (13) La presente Decisión se refiere únicamente a algunas de las medidas adoptadas por la RAS en favor de Saremar, descritas a continuación. El proyecto Bonus «Sardo Vacanza» se evaluará separadamente.

2.1. BENEFICIARIO

- (14) El Grupo Tirrenia estaba integrado inicialmente por seis compañías: Tirrenia di Navigazione (en lo sucesivo, «Tirrenia»), Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Las compañías prestaron servicios de transporte marítimo sobre la base de contratos de servicio público específicos celebrados con el Estado en 1991 y vigentes hasta finales de 2008 (en lo sucesivo, «convenios iniciales»). La empresa pública Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A. (en lo sucesivo, «Fintecna»^(?)) poseía el 100 % del capital social de Tirrenia, que a su vez era propietaria de las empresas regionales Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar.

^(?) Fintecna es enteramente propiedad del Ministerio de Economía y Hacienda italiano, y está especializada en la gestión de participaciones y procesos de privatización; por otra parte, se ocupa de proyectos de racionalización y reestructuración de empresas que atraviesan por dificultades industriales, financieras u organizativas.

- (15) En 2004, Tirrenia se fusionó con Adriatica; así, a partir de 2004, el Grupo Tirrenia estaba integrado por Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar ⁽⁶⁾.
- (16) El artículo 19 *ter* del Decreto Ley n.º 135/2009, convertido en Ley n.º 166/2009 (en lo sucesivo, «Ley de 2009»), dispone en particular la cesión de las empresas regionales Caremar, Saremar y Toremar a las Regiones de Campania, Cerdeña y Toscana, con vistas a su privatización. El mismo artículo establece que como muy tarde el 31 de diciembre de 2009 debían celebrarse «nuevos convenios» entre el Estado italiano y Tirrenia y Siremar, y que los servicios regionales debían regirse por «nuevos contratos de servicio público» entre Saremar, Toremar, Caremar y las respectivas regiones como muy tarde el 31 de diciembre de 2009 y el 28 de febrero de 2010. Establece asimismo que los nuevos convenios o los nuevos contratos de servicio público debían entrar en vigor una vez finalizada la privatización de cada una de las empresas del ex Grupo Tirrenia ⁽⁷⁾.
- (17) Así, Saremar fue transferida a la RAS en aplicación de la Ley de 2009. La compañía ha operado tradicionalmente con enlaces de cabotaje puramente local entre Cerdeña y las islas situadas al noreste y suroeste de Cerdeña, además de un enlace internacional con Córcega, en el marco del convenio inicial con el Estado. Saremar nunca ha llevado a cabo actividades no subvencionadas.
- (18) En aplicación de la Ley Regional n.º 18 de 26 de julio de 2013, la publicación de la licitación para la privatización de Saremar se pospuso al 31 de diciembre de 2013. La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la posición de la Comisión con respecto a otras medidas en favor de Saremar o a otras posibles cuestiones relativas a las ayudas estatales que se han planteado como consecuencia de la privatización de la compañía. Todas las demás medidas objeto de las Decisiones de 2011 y 2012, incluido el proyecto Bonus «Sardo Vacanza», están actualmente sometidas a investigación en el marco de los asuntos SA.32014, SA.32015 y SA.32016, y, por lo tanto, no son objeto de la presente Decisión.

2.2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS OBJETO DE LA PRESENTE DECISIÓN

- (19) Son muchas las medidas adoptadas por la RAS en 2011 y 2012 para promover el turismo y el desarrollo regional y garantizar la continuidad territorial. Según la RAS, tales iniciativas respondían esencialmente a dos acontecimientos importantes registrados en 2011 en el mercado de los servicios de transporte hacia la isla.
- (20) En primer lugar, aunque la empresa matriz Tirrenia ya había sido puesta en venta en 2010, la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) no adquirió la empresa y firmó el nuevo convenio hasta julio de 2012. Presumiblemente, hasta la fecha de estipulación del nuevo convenio, no había ninguna certeza sobre la continuidad de la subvención de los servicios marítimos entre Cerdeña y la Italia continental, y no se sabía si el nuevo convenio con el comprador de Tirrenia implicaría una reorganización del servicio público.
- (21) En segundo lugar, las compañías navieras privadas que operaban en las rutas entre Cerdeña y el continente fueron objeto de una investigación puesta en marcha por la autoridad nacional de competencia (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, en lo sucesivo, «AGCM») por una posible infracción del artículo 101 del TFUE con relación a un aumento considerable de los precios de transporte en algunas rutas entre Cerdeña y el continente. La AGCM cerró el asunto el 11 de junio de 2013 ⁽⁸⁾, determinando que el aumento de los precios de los servicios de transporte (pasajeros) practicado por las partes durante el verano de 2011 era una práctica concertada contraria al artículo 101 del TFUE. Según la citada autoridad, esta infracción se ha producido desde septiembre de 2010 hasta, como mínimo, finales de septiembre de 2011.
- (22) Mediante la Decisión de 2012, la Comisión ha incoado un procedimiento de investigación formal sobre algunas de las medidas adoptadas por la RAS en este contexto. A continuación, la Comisión presenta detalladamente las medidas objeto de investigación.

⁽⁶⁾ En virtud de la Ley de 2009, la parte de la compañía que efectuaba los enlaces con el archipiélago Pontino se separó de Caremar y se transfirió a la Región del Lacio.

⁽⁷⁾ Artículo 19 *ter*, apartado 10, de la Ley de 2009.

⁽⁸⁾ Asunto I743 – Tarifas de los transbordadores desde y hacia Cerdeña, sobre la presunta infracción del artículo 101 del TFUE por parte de empresas competidoras privadas (Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.a., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., SNAV S.p.a., Lota Maritime SA, Forship S.p.a., Clessidra SGR S.p.a. y L19 S.p.A.) en algunas rutas de enlace entre Cerdeña y el Continente.

2.2.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

2.2.1.1. *Marco jurídico*

- (23) La RAS cree que la prestación, por parte de Saremar, de servicios de enlace en dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental, a saber, la ruta Olbia (Golfo Aranci)-Civitavecchia y la ruta Vado Ligure-Porto Torres en 2011 y 2012, puede considerarse un SIEG, legítimamente encomendado al operador mediante una serie de acuerdos regionales (actos de atribución) descritos con más detalle a continuación.

Acuerdo regional 20/57 de 26 de abril de 2011

- (24) A tenor de lo declarado por la RAS, en la primavera de 2011 las compañías privadas que operaban en los enlaces desde y hacia Cerdeña aumentaron los precios a niveles insostenibles. Según el acuerdo regional 20/57 de 26 de abril de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 20/57»), el 1 de marzo de 2011 se constituyó una mesa de concertación técnica a la que fueron convocadas las principales compañías navieras que operaban en estas rutas para buscar posibles soluciones a breve, medio y largo plazo, «encaminadas a estabilizar las tarifas dentro de niveles aceptables». Pero, según la RAS, los operadores privados no se mostraron dispuestos a responder a este llamamiento a través de «un esfuerzo común destinado a incrementar los flujos turísticos» mediante una reducción de las tarifas practicadas en dichas rutas.
- (25) En vista de la notable disminución de la demanda turística y de las preocupaciones expresadas por los sectores productivos, que pedían enlaces fiables con el continente, la RAS se vio en la necesidad de intervenir con urgencia para ofrecer «una alternativa competitiva con respecto a las tarifas actualmente practicadas por las compañías navieras» privadas. Así, decidió que Saremar pusiera en marcha, «en condiciones de libre mercado», líneas de enlace con el continente e internacionales «para los principales tramos comerciales y turísticos» de y hacia Cerdeña, llevando una contabilidad separada para garantizar el equilibrio económico y conciliando así la demanda de servicios de transporte con la viabilidad económica de la actividad.
- (26) Saremar habría sopesado en particular la posibilidad de poner en marcha experimentalmente, para el período que va del 15 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011, al menos dos de las siguientes líneas (servicios mixtos):
- a) Cerdeña nororiental (Olbia o Golfo Aranci)/Italia centromeridional (Civitavecchia o Nápoles) y viceversa;
 - b) Cerdeña nororiental (Olbia o Golfo Aranci)/Italia centroseptentrional, (La Spezia, Carrara o Livorno) y viceversa;
 - c) Cerdeña noroccidental (Porto Torres)/Italia septentrional (Génova o Savona) y viceversa.
- (27) Saremar habría tenido asimismo la facultad de incrementar los enlaces internacionales.

Acuerdo regional 25/69 de 19 de mayo de 2011

- (28) En virtud del acuerdo regional 25/69 de 19 de mayo de 2011 (en lo sucesivo «acuerdo 25/69») se aprobó el sistema tarifario aplicable por Saremar durante el período que va del 15 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011 a los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en la línea Golfo Aranci-Civitavecchia, presumiblemente identificada como una de las líneas más utilizadas.
- (29) El operador habría tenido la facultad de adoptar variaciones de las tarifas, comunicándoselo previamente a la RAS, para garantizar el equilibrio presupuestario y la máxima satisfacción del público. Además, se habría aplicado una tarifa única para los residentes y no residentes, diversificada según se tratara de la temporada alta o baja.

Acuerdo regional 27/4 de 1 de junio de 2011

- (30) En el acuerdo regional 27/4 de 1 de junio de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo regional 27/4»), se aprobaba el sistema tarifario aplicable por Saremar durante el período que va del 22 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011 a los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en la línea Vado Ligure-Porto Torres.
- (31) El acuerdo preveía un descuento del 15 % para los residentes en Cerdeña y autorizaba a Saremar a modificar las tarifas para asegurar el equilibrio presupuestario y la máxima satisfacción del público.

Acuerdo regional 36/6 de 1 de septiembre de 2011

- (32) El acuerdo regional 36/6 de 1 de septiembre de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 36/6») constataba que el aumento de los precios de transporte en las líneas de enlace con el continente se había producido a raíz de la venta de la ex empresa matriz Tirrenia (véase el considerando 75).

- (33) Por esta razón, la RAS se declaraba favorable a la anulación del procedimiento de venta y a la separación de la venta de Tirrenia del procedimiento de licitación pública para la adjudicación del nuevo convenio, y, por lo tanto, a dismantlar el monopolio que de hecho se había creado en el sector del cabotaje marítimo desde y hacia Cerdeña. Se habrían adoptado iniciativas destinadas a garantizar la puesta en marcha de los procedimientos de licitación abierta para la imposición de obligaciones de servicio público (OSP) con el fin de seleccionar la mejor oferta en términos de número de rutas y puertos, frecuencias, velocidad, calidad del servicio y tarifas, en lo que atañe tanto a los pasajeros como a las mercancías.
- (34) Con la interrupción de las actividades de cabotaje de Saremar en las líneas de enlace con el continente, se habría de hecho vuelto a crear la situación de monopolio anterior. En una perspectiva a más largo plazo, el objetivo principal a nivel regional consistía en preservar una competencia eficaz en el mercado del cabotaje; dicho objetivo se habría conseguido imponiendo a los operadores que ofrecían las mejores condiciones para esta misión obligaciones de servicio público en las principales rutas consideradas estratégicas para la isla.
- (35) El acuerdo 36/6 imponía a Saremar el mandato de analizar, sobre la base de un plan empresarial, la posibilidad de poner en marcha experimentalmente, para el período que va del 30 de septiembre de 2011 al 30 de septiembre de 2012, al menos una de las siguientes líneas mixtas: Olbia-Livorno, Porto Torres-Livorno o Cagliari-Piombino.
- (36) Saremar también habría reabierto la línea Golfo Aranci (u Olbia)-Civitavecchia y la línea Porto Torres-Vado Ligure (o Génova) para el período que va del 15 de mayo al 15 de septiembre de 2012; en dichas líneas, habrían operado dos barcos del tipo *cruise ferry*, a adquirir mediante arrendamiento financiero.
- (37) El acuerdo 36/6 disponía asimismo la recapitalización de Saremar por un importe igual al crédito del que esta era titular frente a Tirrenia, sometida a administración extraordinaria (véanse los considerandos 89 y siguientes).

Acuerdo regional 48/65 de 1 de diciembre de 2011

- (38) De conformidad con lo dispuesto en el acuerdo 36/6, la RAS y Saremar analizaron la viabilidad del ejercicio de un enlace mixto en una de las rutas Olbia-Livorno, Porto Torres-Livorno y Cagliari-Piombino para el período que va del 30 de septiembre de 2011 al 30 de septiembre de 2012. Este análisis se centró en la demanda de servicios mixtos existente y prevista, las tarifas y los costes y beneficios previstos, así como en la rentabilidad de servicios alternativos. El análisis puso de manifiesto:
- a) en las líneas Cagliari-Piombino y Porto Torres-Livorno, un alto riesgo de desequilibrio económico, la fluctuación de la demanda y la presión competitiva en los servicios sustituibles;
 - b) en la línea Olbia-Livorno, la posibilidad de alcanzar el equilibrio económico, pese a la probabilidad de presión competitiva en los precios por parte de las empresas rivales;
 - c) en la línea Olbia-Civitavecchia, la posibilidad de alcanzar el equilibrio económico.
- (39) El acuerdo 36/6 observa que «el requisito ineludible de alcanzar el equilibrio presupuestario, necesario para evitar incurrir en ayudas estatales no compatibles con la normativa comunitaria, no permite poner en marcha nuevas líneas comerciales de forma inmediata». Se consideraron necesarias la puesta en marcha de las líneas que ya a corto plazo presentaban buenas perspectivas de equilibrio económico y la programación de las líneas de temporada alta que ya habían arrojado resultados positivos durante el período de prueba.
- (40) Por consiguiente, se impuso a Saremar el mandato de poner en marcha inmediatamente la línea mixta Olbia-Civitavecchia aprovechando los transbordadores utilizados por Saremar en 2011, con frecuencia diaria y adoptando, como marco de tarifas de referencia, las tarifas de temporada baja practicadas por la compañía en 2011, que Saremar podía adecuar en función de la demanda para alcanzar el objetivo del equilibrio económico.
- (41) Se alquilarían además al menos tres transbordadores *cruise ferry* de alta capacidad para potenciar los enlaces en las rutas Olbia-Civitavecchia y Porto Torres-Vado Ligure (o Génova) durante el período mayo-septiembre de 2012.
- (42) Saremar habría determinado, para todas las líneas e independientemente de la temporada, la oferta tarifaria base que permitiría a la compañía alcanzar el doble objetivo del equilibrio económico y la máxima satisfacción del público.

Acuerdo regional 12/28 de 20 de marzo de 2012

- (43) Mediante el acuerdo regional 12/28 de 20 de marzo de 2012 (en lo sucesivo, «acuerdo 12/28»), la RAS tomó nota de la propuesta formulada por Saremar sobre las tarifas aplicables durante la temporada de verano 2012 en la ruta Olbia-Civitavecchia sobre la base de un estudio de mercado realizado por la compañía.

- (44) Saremar proponía tarifas distintas para la temporada baja, los fines de semana y la temporada alta. Con respecto al nivel tarifario aplicable en temporada alta (agosto), Saremar propuso tres alternativas; la primera retomaba la tarifa de temporada alta de 2011, mientras que las otras dos preveían respectivamente un aumento de 5 y 10 EUR de la tarifa «cama» (*posto letto*).
- (45) El acuerdo 12/28 impuso a Saremar el mandato de adoptar, entre las tarifas propuestas, la que mejor conciliara los objetivos de interés público con la exigencia de garantizar el equilibrio económico y financiero de la gestión.

Acuerdo regional 22/14 de 22 de mayo de 2012

- (46) Mediante el acuerdo regional 22/14 de 22 de mayo de 2012 (en lo sucesivo, «acuerdo 22/14»), la RAS tomó nota de la propuesta formulada por Saremar sobre las tarifas aplicables durante la temporada de verano 2012 (1 de junio de 2012-15 de septiembre de 2012) en la ruta Porto Torres-Vado Ligure sobre la base de un estudio de mercado realizado por la compañía.
- (47) La compañía proponía tarifas distintas para la temporada baja (1-14 de junio y 3-15 de septiembre), media (15 junio-13 julio) y alta (14 julio-2 septiembre), con un descuento del 15 % para los residentes en Cerdeña.
- (48) El acuerdo no indicaba las tarifas precisas practicables por Saremar en la línea. La compañía habría tenido que hacer un seguimiento constante de la evolución del mercado y adaptar las tarifas para conciliar de la mejor manera posible las razones de servicio de interés público con la exigencia de perseguir el equilibrio económico y financiero de la gestión. Además, la RAS tomó nota del alquiler del ferry Coraggio destinado a operar durante el período de actividad comprendido entre el 1 de junio y el 15 de septiembre de 2012.

Ley regional n.º 15 de 7 de agosto de 2012

- (49) La ley regional n.º 15 de 7 de agosto de 2012 (en lo sucesivo, «ley regional») contemplaba además la inmediata publicación (dentro de 60 días siguientes a su propia entrada en vigor) de los procedimientos de licitación relacionados con la privatización de Saremar.
- (50) La ley regional también preveía que la RAS cubriera el eventual déficit derivado de la prestación por parte de Saremar de los servicios de enlace marítimo con la península italiana, autorizando al efecto una subvención de 10 millones EUR.

2.2.1.2. Duración

- (51) Se encomendó a Saremar la prestación de servicios de enlace en las dos rutas existentes entre Cerdeña y la Italia continental mediante los instrumentos que se indican en el siguiente cuadro:

Cuadro 1

Acuerdos regionales que encomendaban a Saremar la prestación de servicios de enlace en las dos rutas

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Temporada de verano 2011	Acuerdo 25/69 de 19 de mayo de 2011 (15 de junio-15 de septiembre de 2011)	Acuerdo 27/4 de 1 de junio de 2011 (22 de junio-15 de septiembre de 2011)
Temporada de invierno 2012	Acuerdo 48/65 de 1 de diciembre de 2011 (puesta en marcha inmediata de la línea)	Línea sin servicio
Temporada de verano 2012	Acuerdo 36/6 de 1 de septiembre de 2011 (15 de mayo-15 de septiembre de 2012)	Acuerdo 36/6 de 1 de septiembre de 2011 (15 de mayo-15 de septiembre de 2012)

- (52) Sin embargo, la programación aprobada en un primer momento no se respetó íntegramente.
- (53) En particular, en 2011, Saremar operó diariamente en la ruta Civitavecchia-Olbia (Golfo Aranci) durante el período comprendido entre el 15 de junio y el 15 de septiembre. En esta misma ruta también operaban Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci (GNV) y Forship (Sardinia Ferries).

- (54) En 2012, Saremar operó en esta ruta entre el 16 de enero y el 15 de septiembre. Durante la temporada de verano, Saremar operó diariamente en la ruta entre el 1 de junio de 2012 y el 15 de septiembre de 2012 (y no a partir del 15 de mayo de 2012, como se establecía en el acuerdo 36/6). En la citada ruta también operaban durante la temporada de verano Moby y CIN/Tirrenia. Durante la temporada de invierno (del 16 de enero de 2012 al 30 de mayo de 2012), Saremar operó en la ruta 6 días a la semana ⁽⁹⁾; en esa misma ruta, también Tirrenia operaba en el marco de las obligaciones de servicio público previstas en el convenio inicial. Durante la temporada de invierno, en cambio, no cubría la ruta ningún operador privado.
- (55) Saremar operaba en la ruta Vado Ligure-Porto Torres 4 días a la semana ⁽¹⁰⁾, del 22 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011 y desde el 1 de junio de 2012 (en vez de a partir del 15 de mayo de 2012, como se establecía en el acuerdo 36/6) al 15 de septiembre de 2012. En 2011, también cubrían la ruta Moby, Tirrenia y GNV, mientras que en 2012 cubrían asimismo la ruta Moby, CIN/Tirrenia y GNV.
- (56) El servicio en ambas rutas se interrumpió el 15 de septiembre de 2012.

2.2.1.3. Obligaciones de servicio público

- (57) Según la RAS, se impusieron obligaciones de servicio público con respecto a las tarifas aplicables por Saremar en las dos líneas de enlace con el continente. La imposición de las obligaciones de servicio público se justificaba por el aumento de los precios en detrimento de la Comunidad de Cerdeña resultante del acuerdo restrictivo de la competencia entre las compañías navieras privadas que operaban en las líneas en cuestión.
- (58) Las disposiciones tarifarias específicas contenidas en los actos de atribución se indican a continuación:
- a) el acuerdo 20/57 no contiene disposiciones explícitas sobre las tarifas practicables por Saremar en las líneas propuestas;
 - b) mediante el acuerdo 25/69, se aprobaba el sistema tarifario aplicable por Saremar en la línea Golfo Aranci-Civitavecchia desde el 15 de junio de 2011 hasta el 15 de septiembre de 2011, autorizando a Saremar a adoptar variaciones de las tarifas para garantizar el equilibrio presupuestario y la máxima satisfacción del público, previa comunicación a la RAS;
 - c) mediante el acuerdo 27/4, se aprobaba el sistema tarifario aplicable por Saremar durante el período comprendido entre el 22 de junio de 2011 y el 15 de septiembre de 2011 con relación a los servicios mixtos de transporte de pasajeros y mercancías en la línea Vado Ligure-Porto Torres. Este acuerdo preveía un descuento del 15 % para los residentes en Cerdeña y autorizaba al operador a adoptar variaciones de las tarifas para garantizar el equilibrio presupuestario y la máxima satisfacción del público, previa comunicación a la RAS;
 - d) el acuerdo 36/6 no hace referencia a las tarifas;
 - e) Mediante el acuerdo 48/65 se imponía a Saremar el mandato de volver a poner en marcha inmediatamente la línea Olbia – Civitavecchia, adoptando como tarifa de referencia la tarifa de temporada baja practicada por Saremar en 2011 con la facultad de adecuarla en caso necesario, previa comunicación a la RAS y teniendo debidamente en cuenta la demanda efectiva y tratando siempre de alcanzar el objetivo del equilibrio económico;
 - f) mediante el acuerdo 12/28, se aprobaba la propuesta presentada por Saremar, que en el verano de 2012 preveía con respecto a la línea Olbia-Civitavecchia tarifas distintas para la temporada baja (días festivos de junio y julio), los fines de semana y la temporada alta (agosto), tomando nota de las tres alternativas propuestas por Saremar sobre la tarifa aplicable en temporada alta. En el acuerdo, la RAS no precisaba las tarifas concretas propuestas por el operador, ni tomaba una decisión sobre qué tarifa aprobar de entre las tres alternativas propuestas por Saremar para la temporada alta, limitándose a disponer que Saremar adoptara la tarifa que mejor permitiera conciliar las razones de servicio de interés público con la exigencia de alcanzar el equilibrio económico. Sobre la base del acuerdo 12/28, Saremar habría mantenido la tarifa de base establecida por el acuerdo 48/65 hasta el final de abril de 2012;
 - g) mediante el acuerdo 22/14, se aprobaba la propuesta de Saremar de aplicar tarifas distintas para la temporada baja (primera mitad de junio y primera mitad de septiembre), media (desde mediados de junio a mediados de julio) y alta (desde mediados de julio al 2 de septiembre) de 2012 en la línea Porto Torres-Vado Ligure, pero sin precisar las tarifas concretas propuestas por el operador. Se disponía, no obstante, que se aplicara un descuento del 15 % a los residentes en Cerdeña.
- (59) Por lo que se refiere a la prestación de los servicios de enlace en las dos líneas en 2012, en el transcurso de la investigación, la RAS transmitió a la Comisión las cartas en que Saremar le había comunicado las tarifas que

⁽⁹⁾ Enlace diario a partir del 1 de abril de 2012.

⁽¹⁰⁾ Tres días a la semana del 1 de junio de 2012 al 19 de junio de 2012 y del 4 de septiembre de 2012 al 15 de septiembre de 2012.

pensaba aplicar en las líneas durante 2012, formalmente adoptadas por la RAS mediante los acuerdos 12/28 y 22/14. Para el tramo Olbia-Civitavecchia, Saremar comunicó que en esa línea habrían operado al mismo tiempo Tirrenia, Moby y GNV, con tarifas distintas según la temporada, y confirmó que, de estos operadores, Tirrenia era el que ofrecía los mejores precios. La carta precisaba las tarifas aplicables en la línea durante el verano de 2012 en temporada baja, en los fines de semana y en temporada alta, incluyendo tres propuestas para la temporada alta (la primera mantenía la tarifa de 2011, mientras que la segunda y la tercera preveían un aumento de, respectivamente, 5 y 10 EUR sobre el precio por asiento en cabina). En su carta, Saremar señalaba que, como ya en 2011, no había previstos descuentos para los residentes, y confirmaba que las tarifas propuestas se basaban en un análisis comparativo de las tarifas practicadas por Tirrenia. Con relación a la línea Porto Torres-Vado Ligure, Saremar informaba de que la puesta en marcha de los servicios en 2012 se había decidido a la vista de los resultados positivos registrados en 2011, y proponía un moderado aumento de las tarifas de las temporadas media y alta, que habría permitido a la compañía alcanzar el equilibrio presupuestario.

- (60) Por razones de exhaustividad, la Comisión observa que el acuerdo 48/65 sobre la puesta en marcha de la línea Olbia-Civitavecchia en enero de 2012 indicaba que Saremar habría operado diariamente en la línea con transbordadores *cruise ferry*. De los actos de atribución no se desprende que se impusieran a Saremar otras obligaciones (por ejemplo, de frecuencia) para la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas, además de la obligación de prestar servicios mixtos (pasajeros y mercancías), ni las autoridades italianas han facilitado a la Comisión, en el curso del procedimiento de investigación formal, elementos que permitan comprobar la imposición, mediante otros instrumentos jurídicos, de otras obligaciones, además de las que se indican en los citados actos de atribución.

2.2.1.4. *Compensación*

- (61) Ninguno de los actos de atribución hacía referencia a una compensación para Saremar por la prestación de servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y el continente en 2011-2012. Por el contrario, los actos en cuestión preveían que los servicios debían prestarse en condiciones de mercado, dejando a Saremar un amplio margen de maniobra por lo que se refiere a la adecuación de las tarifas para garantizar el equilibrio presupuestario en las dos rutas.
- (62) La ley regional n.º 15, de 7 de agosto de 2012, autorizaba una subvención por un importe de 10 millones EUR a cargo del presupuesto RAS de 2012 para cubrir «el posible déficit» a que podía tener que enfrentarse Saremar como consecuencia de la prestación de los servicios de enlace con el continente. Las informaciones de dominio público disponibles ⁽¹⁾ muestran que la compensación se pagó efectivamente a Saremar en dos plazos, a saber, el 6 de noviembre de 2012 y el 3 de diciembre de 2012.
- (63) Si nos atenemos a las informaciones a que se ha tenido acceso durante la investigación, en la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas, Saremar registró una pérdida de 214 000 EUR en 2011 y de 13 440 220 EUR en 2012.

2.2.1.5. *Situación de la competencia en las rutas*

- (64) La situación de la competencia en las rutas que conectan Cerdeña a la Italia continental cambió de modo sustancial en 2011-2012.
- (65) En la primavera de 2011, en las rutas de y hacia Cerdeña operaban, además del operador público Tirrenia, cuatro compañías navieras privadas: Moby, Forship, SNAV ⁽²⁾ y GNV.
- (66) Moby, controlada por Onorato Partecipazioni S.r.l. (en lo sucesivo, «Onorato Partecipazioni») opera en el mercado de los servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en el Mediterráneo.
- (67) GNV, operador privado participado por Marininvest (empresa de cartera de un grupo de empresas dedicadas al transporte marítimo) y por Investitori Associati SGR, opera en numerosas rutas del Mediterráneo.
- (68) SNAV, íntegramente controlada por Marininvest, opera casi exclusivamente con servicios de pasajeros en varias rutas del Mediterráneo.

⁽¹⁾ Informe sobre las cuentas generales de la Región Autónoma de Cerdeña para el ejercicio financiero 2012, p. 359, disponible en la siguiente dirección: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

⁽²⁾ SNAV operó en la ruta Olbia-Civitavecchia hasta mayo de 2011, cuando fue sustituida por GNV.

- (69) Forship, controlada por la empresa francesa Lota Maritime S.A, efectúa servicios de transporte de pasajeros y vehículos en el Mediterráneo, en particular desde y hacia Cerdeña, operando con los nombres Corsica Ferries y Sardinia Ferries.
- (70) En mayo de 2011, todos los operadores, excepto Tirrenia, fueron sometidos a un procedimiento de instrucción por parte de la AGCM, por presunta infracción del artículo 101 del TFUE con relación a la prestación de servicios de enlace en las rutas entre Cerdeña y la Italia continental, incluidas las dos rutas en las que Saremar operó en 2011-2012. La AGCM archivó el asunto el 11 de junio de 2013 ⁽¹³⁾, apreciando en el aumento de los precios aplicado por las partes por los servicios de transporte de pasajeros una práctica concertada contraria a lo establecido en el artículo 101 del TFUE. Esta infracción se produjo desde septiembre de 2010 hasta al menos finales de septiembre de 2011.
- (71) Según la AGCM, en 2009-2010 los principales operadores en la línea Civitavecchia-Olbia (Golfo Aranci) en términos de pasajeros fueron Moby y Tirrenia, con una cuota máxima, respectivamente, del 40 % y del 35 %. En 2011, Tirrenia aumentó su propia cuota de mercado, a expensas de Moby, mientras que la cuota de Saremar fue inferior al 10 % ⁽¹⁴⁾. La AGCM ha observado que en esta línea:
- Moby registró pérdidas (inferiores a 1 millón EUR) en el período 2008-2010, y beneficios en 2011,
 - SNAV registró pérdidas en el período 2008-2010, aunque con tendencia a disminuir,
 - también Forship registró resultados negativos en el período 2008-2011.
- (72) En la ruta Génova (Vado Ligure)-Porto Torres, Moby, Tirrenia y GNV tenían una cuota de mercado parecida en el período 2009-2010. También en esta ruta, en 2011, la cuota de mercado de Tirrenia aumentó, mientras que la de Moby disminuyó. La presencia de GNV en el mercado se redujo a menos de la mitad, mientras que la cuota de Saremar fue inferior al 10 %. La AGCM ha observado asimismo que:
- Moby mejoró sus resultados, pasando de una leve pérdida en 2008 a obtener beneficios en 2011,
 - GNV registró pérdidas significativas en la ruta en el período 2008-2010.
- (73) Durante la instrucción de la AGCM, las compañías privadas justificaron el aumento de los precios en la temporada de verano 2011 (generalmente superior al 85 % con respecto a 2010 en la ruta Olbia-Civitavecchia y al 75 % en la ruta Génova-Porto Torres) atribuyéndolo a la notable subida del coste del carburante. Según la AGCM, Tirrenia aplicó un aumento más moderado de los precios, con un incremento máximo del 30 % en la línea Civitavecchia-Golfo Aranci y del 15 % en la línea Génova-Porto Torres.
- (74) Por otra parte, el acuerdo de la AGCM se refiere a dos acuerdos suscritos por Moby y GNV en la primavera de 2011: el primero es un acuerdo de código compartido (*code sharing*) entre las dos compañías en la ruta Civitavecchia-Olbia para el período abril-diciembre de 2011, según el cual las dos compañías operaban conjuntamente en la ruta, participando en los resultados según un porcentaje predefinido, independientemente de los billetes vendidos; el segundo es un acuerdo que otorgaba a GNV la posibilidad de vender billetes de código compartido Moby en la ruta Génova-Porto Torres para el período junio-diciembre de 2011. Efectivamente, durante el período en cuestión, GNV desvió la demanda que no estaba en condiciones de satisfacer hacia Moby, a expensas de Tirrenia y Saremar. A la luz de estos acuerdos, la AGCM ha concluido que las dos compañías no tenían interés en competir a nivel de precios en las rutas en cuestión. Estas mismas compañías celebraron acuerdos parecidos en 2012.
- (75) Mediante la adquisición de Tirrenia, el 18 de julio de 2012, CIN suscribió con el Estado italiano el nuevo convenio (véase el considerando 16) por el que se encomendaba a la compañía el cumplimiento de las obligaciones de servicio público (OSP) en varias rutas, como la línea Civitavecchia-Olbia y la línea Génova-Porto Torres. CIN es un consorcio que, en el momento en que se puso en venta Tirrenia, estaba formado por Moby, SNAV y GNV (las dos últimas, a través de Marinvest) y Grimaldi Compagnia di Navigazione, es decir, los principales competidores de Tirrenia en las rutas tradicionalmente cubiertas en régimen de servicio público ⁽¹⁵⁾.

⁽¹³⁾ Véase la nota 8.

⁽¹⁴⁾ Decisión AGCM n.º 24033, de 31 de octubre de 2012, SP136 – Saremar-Sardegna Regionale Marittima/Rutas Civitavecchia-Golfo degli Aranci y Vado Ligure-Porto Torres.

⁽¹⁵⁾ Grimaldi, Marinvest y Moby constituyeron CIN en noviembre de 2010 para participar en la licitación convocada para la adquisición de Tirrenia. A comienzos de 2011, Marinvest (que controlaba SNAV) adquirió el control de GNV; por otra parte, en marzo de 2011, Moby transfirió su participación en CIN al accionista de control Onorato Partecipazioni. Así pues, en marzo de 2011, los accionistas principales de CIN eran Onorato Partecipazioni (que controlaba Moby) y Marinvest (que controlaba GNV y SNAV).

- (76) La adquisición de Tirrenia por parte de CIN fue notificada a la Comisión, y el 18 de enero de 2012 esta decidió incoar un procedimiento de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽¹⁶⁾. La operación fue posteriormente anulada por las partes y se notificó a la AGCM una nueva operación, con una nueva estructura de propiedad de CIN. La nueva operación de concentración fue aprobada por la AGCM el 21 de junio de 2012, mediante una decisión de autorización condicional ⁽¹⁷⁾.
- (77) GNV y Forship dejaron de operar en la ruta Civitavecchia-Olbia en 2012. En las observaciones presentadas durante la investigación, GNV afirmó que su salida del mercado había sido consecuencia directa del apoyo concedido por la RAS a Saremar, que permitió a esta compañía practicar tarifas inferiores a los costes (véase el considerando 135).
- (78) La situación de la competencia en las dos rutas en el momento en que Saremar entró en el mercado era la siguiente:

Cuadro 2

Situación de la competencia en las rutas

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Temporada de verano 2011 (junio-septiembre)	Moby, Tirrenia, GNV ⁽¹⁾ , Forship (Sardinia Ferries)	Moby, Tirrenia, GNV
Temporada de invierno 2012 (enero-mediados de mayo)	CIN/Tirrenia	<i>línea sin servicio</i>
Temporada de verano 2012 (mediados de mayo-septiembre)	Moby, CIN/Tirrenia	Moby, CIN/Tirrenia, GNV

⁽¹⁾ SNAV ha operado tradicionalmente en la ruta hasta mayo de 2011.

- (79) Mediante decisión de 18 de junio de 2013 ⁽¹⁸⁾, la AGCM incoó una instrucción formal por posible infracción, por parte de Moby y CIN, de las condiciones establecidas en la decisión AGCM de autorización de la concentración Tirrenia/CIN, y en particular de la condición que limitaba los aumentos de precio con respecto a las tarifas de Moby de 2009, en tres rutas de enlace entre Cerdeña y el continente (entre las que se encuentran las dos rutas objeto de investigación en el presente asunto), al aumento de los precios del carburante.

2.2.2. ACTIVIDADES PROMOCIONALES

- (80) El acuerdo regional 20/58 de 26 de abril de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 20/58»), establecía que la Agenzia Sardegna Promozione (en lo sucesivo, «Agenzia») financiara las actividades promocionales del denominado proyecto Bonus «Sardo Vacanza» con 3 millones EUR, IVA incluido ⁽¹⁹⁾.
- (81) Mediante el acuerdo regional 25/53 de 19 de mayo de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 25/53»), la RAS encomendó a Saremar el desarrollo de actividades promocionales consistentes, fundamentalmente, en la exhibición de un logo y otros materiales publicitarios en las unidades navales de Saremar, con el fin de promocionar Cerdeña como destino turístico, aunque sin promover el proyecto Bonus «Sardo Vacanza». El acuerdo 25/53 también encomendaba a la Agenzia que destinara a Saremar los 3 millones EUR contemplados en el acuerdo 20/58, con el pago inmediato de un anticipo equivalente al 80 % del importe.

⁽¹⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Mediante Decisión n.º 23670 de 21 de junio de 2012, C11613, la AGCM aprobó la adquisición del sector de empresa de Tirrenia por parte de CIN, controlada conjuntamente por Moby (40 %), L19 (30 %), Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. (20 %) y Shipping Investment S.r.l. (10 %), imponiendo algunas condiciones. Dichas condiciones se referían, entre otras cosas, a la no aplicación de acuerdos de código compartido entre Moby y CIN en el período 2012-2016 y a la aplicación, en las rutas Civitavecchia-Olbia, Génova-Porto Torres y Génova-Olbia, de tarifas que permitiesen mantener sin cambios, con respecto a la temporada de verano 2009, los ingresos medios unitarios obtenidos por Moby (exceptuando el aumento directamente atribuible al incremento de los costes del carburante). CIN/Tirrenia sustituirá a Moby en la ruta Génova-Porto Torres. En la ruta Civitavecchia-Olbia, Moby y CIN transferirán a otros operadores el 10 % de la capacidad en las temporadas de verano 2013 y 2014.

⁽¹⁸⁾ Decisión AGCM n.º 24418 de 18 de junio de 2013, C11613B.

⁽¹⁹⁾ El proyecto Bonus «Sardo Vacanza», aprobado al objeto de promover y apoyar el turismo sardo, preveía el reembolso de los gastos del ferry (hasta un límite máximo de 90 EUR, aplicable a grupos de al menos dos personas) directamente a los pasajeros que efectuaran un desplazamiento desde o hacia Cerdeña con una estancia en la isla de al menos tres noches durante el verano de 2011.

2.2.3. EL CRÉDITO DE 3 MILLONES EUR Y LA PRIMERA CARTA DE PATROCINIO

- (82) En virtud del acuerdo regional 23/2 de 12 de mayo de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 23/2»), se autorizó a Saremar a solicitar la concesión de un crédito de 3 millones EUR al «tipo medio de mercado», con una duración indicativa de ocho meses, para hacer frente a sus propias necesidades de liquidez.
- (83) Mediante el acuerdo regional 31/24 de 20 de julio de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 31/24»), la RAS, como socio único de Saremar, emitió una carta de patrocinio en favor del Banco di Sardegna S.p.A (en lo sucesivo, «entidad de crédito BS») como condición previa a la concesión de la línea de crédito.
- (84) En la carta de patrocinio, la RAS se comprometía a comunicar anticipadamente a la entidad de crédito BS toda posible modificación de su participación accionarial en la compañía naviera, y a velar por que dicha compañía fuese administrada de manera eficiente.
- (85) Mediante el acuerdo regional 12/15 de 20 de marzo de 2012 (en lo sucesivo, «acuerdo 12/15»), la RAS comunicó que en ningún momento se había activado a favor de Saremar la línea de crédito de 3 millones EUR aprobada en virtud del acuerdo 23/2, y que la carta de patrocinio aprobada en virtud del acuerdo 31/24 había vencido.

2.2.4. LA SEGUNDA CARTA DE PATROCINIO

- (86) Mediante el acuerdo regional 52/119 de 23 de diciembre de 2011 (en lo sucesivo, «acuerdo 52/119»), la RAS aprobó una segunda carta de patrocinio para permitir a Saremar obtener un crédito de 5 millones EUR, y poder así contar de inmediato con la liquidez necesaria para prestar los servicios de enlace con el continente. Esta garantía había sido exigida por la entidad Banca Monte dei Paschi di Siena (en lo sucesivo, «Banca MPS») como condición para la aprobación de la línea de crédito.
- (87) La carta de patrocinio recordaba que Saremar pertenecía íntegramente a la RAS, que se había aprobado una recapitalización por valor de 11,5 millones EUR y que la compañía iba a seguir operando en los enlaces con el continente. La RAS se comprometía a comunicar anticipadamente a la entidad de crédito cualquier posible modificación de su participación accionarial en la compañía naviera, y a velar para que dicha compañía fuese administrada de manera eficiente.
- (88) La RAS ha señalado que la carta de patrocinio aprobada en virtud del acuerdo 52/119 nunca había sido emitida, y que la entidad Banca MPS concedió a la compañía una línea de crédito de 2,5 millones EUR en condiciones de mercado, sin que la RAS constituyera ninguna garantía. En las observaciones sobre la Decisión de incoar el procedimiento de 2012, la RAS transmitió a la Comisión el contrato relativo a la línea de crédito celebrado con la entidad Banca MPS, que establece la abertura de una línea de crédito por un importe máximo de 2,5 millones EUR, con un interés variable basado en el EURIBOR a un mes + 5 %.

2.2.5. LA RECAPITALIZACIÓN

- (89) El acuerdo 36/6 indica que el crédito de 11 546 403,59 EUR del que Saremar era titular frente a Tirrenia, sometida a administración extraordinaria, había sido admitido regularmente por el Tribunal civil de Roma, sección concursal, y declarado ejecutivo el 1 de abril de 2011. La devaluación de este crédito a 5 773 201,80 EUR, lo que equivale al 50 % del mismo, en el marco de la aprobación del balance Saremar para el ejercicio 2010, supuso una pérdida de 5 253 530,05 EUR en 2010. El 28 de marzo de 2012, la junta de accionistas de Saremar decidió absorber la pérdida de 4 890 950,36 EUR ⁽²⁰⁾ transferida a 2012, reduciendo el capital social de 6 099 961 EUR a 1 209 010,64 EUR.
- (90) En virtud del Código Civil italiano, cuando el capital de una empresa se reduce en más de un tercio, los accionistas deben proceder a la recapitalización de la misma. Por consiguiente, el 15 de junio de 2012, la junta de accionistas de Saremar resolvió aumentar el capital social de 1 209 010,64 EUR a 6 099 961 EUR, de los cuales 824 309,69 EUR, correspondientes al importe mínimo necesario para adaptar el capital a los requisitos de la ley, se desembolsaron el 11 de julio de 2012. Además, supeditaba la suscripción de la parte restante de la recapitalización a la notificación previa de la medida a la Comisión.
- (91) A día de hoy, la Comisión no ha sido informada de nuevas aportaciones de capital.

⁽²⁰⁾ Tras la utilización de la reserva legal y de los beneficios de ejercicios anteriores.

3. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO

3.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

3.1.1. CALIFICACIÓN DE LAS AYUDAS

- (92) En la Decisión de 2012, la Comisión concluyó con carácter preliminar que los actos por los que se encomendaba a Saremar poner en marcha los dos enlaces con el continente no calificaban expresamente los servicios en cuestión como servicios de interés económico general (SIEG), ni hacían referencia a una eventual compensación a Saremar por el cumplimiento de las OSP. La Comisión ha llegado asimismo a la conclusión de que, a tenor de las informaciones disponibles en aquel momento, la compensación de 10 millones EUR concedida a Saremar es aparentemente superior a las pérdidas de explotación.
- (93) La Comisión también ha concluido con carácter preliminar que no se cumple la cuarta condición Altmark ⁽²¹⁾ por cuanto la puesta en marcha de las dos líneas adicionales encomendadas a Saremar en 2011 no fue objeto de una licitación; ha constatado asimismo que ninguno de los elementos disponibles permite sostener que Saremar prestara efectivamente los servicios al menor coste para la población.

3.1.2. COMPATIBILIDAD

- (94) La Comisión consideró que la ayuda en forma de compensación pública a Saremar no podía considerarse compatible con el mercado interior, ni quedar exenta de la obligación de notificación en el sentido de la Decisión 2005/842/CE de la Comisión ⁽²²⁾ (en lo sucesivo, «Decisión SIEG de 2005»), o de la Decisión 2012/21/UE de la Comisión ⁽²³⁾ (en lo sucesivo, «Decisión SIEG de 2011»).
- (95) Dado que la calificación de los servicios como SIEG era dudosa y, Saremar podía haber recibido una compensación excesiva, la Comisión expuso sus dudas en cuanto a la compatibilidad de la compensación sobre la base del Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) ⁽²⁴⁾ (en lo sucesivo, «Marco SIEG de 2011»).
- (96) Por último, la Comisión ha observado que, para poder ser considerados compatibles con el mercado interior, desde el 31 de enero de 2012, los SIEG tienen también que satisfacer otras condiciones establecidas en los puntos 14, 19, 20, 24, 39 y 60 del Marco SIEG de 2011. La Comisión cree que en este asunto no se cumplieron tales condiciones.

3.2. ACTIVIDADES PROMOCIONALES

- (97) La Comisión pidió a las autoridades italianas que clarificaran las modalidades de determinación del precio de las actividades promocionales, y que facilitaran datos que permitieran comprobar que el precio de tales actividades se fijó de manera que reflejara el valor de mercado, por ejemplo sobre la base de análisis comparativos disponibles en el mercado.

3.3. EL CRÉDITO DE 3 MILLONES EUR Y LAS CARTAS DE PATROCINIO

- (98) La Comisión consideró con carácter preliminar que las cartas de patrocinio no otorgaron ninguna ventaja indebida a Saremar puesto que no se utilizaron efectivamente para garantizar préstamos u otras obligaciones financieras del beneficiario. La Comisión pidió a Italia y a las partes interesadas que transmitieran sus observaciones al respecto.
- (99) La Comisión también pidió a Italia que facilitara datos que permitieran comprobar que el crédito de 3 millones EUR concedido a Saremar por la entidad Banco di Sardegna S.p.A. reflejaba las condiciones de mercado.

⁽²¹⁾ Asunto C-280/00 Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg (Rec. 2003, p. I-7747).

⁽²²⁾ Decisión 2005/842/CE de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

⁽²³⁾ Decisión 2012/21/CE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽²⁴⁾ DO C 8 de 11.1.2012.

3.4. LA RECAPITALIZACIÓN

- (100) Por lo que se refiere la recapitalización de Saremar, la Comisión concluyó con carácter preliminar que la medida otorgó una ventaja económica a la compañía, ya que es improbable que en circunstancias parecidas un inversor privado hubiera suscrito el capital en cuestión. La Comisión pidió a Italia y a las partes interesadas que transmitieran sus observaciones al respeto.

4. OBSERVACIONES RECIBIDAS DE LA RAS Y DE SAREMAR

4.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

- (101) Saremar respalda e hace suyos los argumentos aducidos por la RAS acerca de la compensación recibida por los servicios prestados en 2011 y 2012 en las dos líneas puestas en marcha entre Cerdeña y el continente. Las observaciones transmitidas se examinan a continuación de forma conjunta.
- (102) La compañía no presentó observaciones sobre las otras medidas investigadas.

4.1.1. CUESTIONES RELATIVAS A LA CALIFICACIÓN DE LAS AYUDAS

- (103) En primer lugar, la RAS señaló que la compensación concedida a Saremar por el servicio prestado por esta compañía en las dos líneas de enlace con el continente se atiene al principio del inversor en una economía de mercado (en lo sucesivo, PIEM). Aunque la cobertura de dichas líneas haya producido pérdidas, era lícito suponer que la actividad, por el contrario, habría generado beneficios. Al adoptar las medidas en cuestión, la RAS obró con la cautela propia de un inversor prudente, dado que las decisiones de poner en marcha las dos líneas se basaron en planes empresariales definidos *ex ante*. En particular:
- a) en marzo/abril de 2011, cuando la RAS decidió que Saremar debía poner en marcha nuevos enlaces con el continente, únicamente tuvo en cuenta las rutas en las que era posible operar en situación de equilibrio económico;
 - b) mediante el acuerdo 36/6, la RAS encargó a Saremar verificar, sobre la base de un plan empresarial, la viabilidad económica de la hipótesis de poner en marcha, para el período que va del 30 de septiembre de 2011 al 30 de septiembre de 2012, al menos una línea adicional seleccionada de entre las rutas Olbia-Livorno, Porto Torres-Livorno y Cagliari-Piombino. Encargó asimismo a Saremar que reabriera, sobre la base de un plan empresarial, la línea Golfo Aranci (u Olbia)-Civitavecchia y la línea Porto Torres-Vado Ligure (o Génova), para el período que va del 15 de mayo de 2012 al 15 de septiembre de 2012. También la decisión de no poner en marcha nuevas rutas en la temporada de verano 2012, sino reabrir las dos rutas en las que Saremar ya había operado en 2011, se adoptó siguiendo criterios de rentabilidad;
 - c) la decisión de la RAS de contener las pérdidas de explotación, interrumpiendo los servicios al final de la temporada alta de 2012, y de nivelar en parte las pérdidas de explotación, ha contribuido a reducir al mínimo el riesgo para la empresa y en buena lógica podría igualmente haber sido adoptada por un inversor privado.
- (104) En segundo lugar, la RAS subrayó que en el presente asunto se habían cumplido los cuatro criterios Altmark, por las razones que se exponen a continuación.

Altmark 1

- (105) Las autoridades nacionales gozan de un amplio poder discrecional en la definición de los SIEG. La RAS, a la que la ley n.º 296 de 27 de diciembre de 2006 otorga competencias en materia de continuidad territorial, es el organismo más indicado para definir SIEG que cubran los enlaces entre Cerdeña y la Italia continental; en este sentido, la RAS ha subrayado su interés en garantizar la continuidad territorial a precios asequibles. La encomienda del servicio a Saremar con carácter experimental habría respondido a una necesidad de interés general y habría estado motivada por razones de urgencia.
- (106) Con respecto a la necesidad efectiva de la imposición de OSP, la RAS ha recordado en primer lugar la grave crisis de la antigua empresa matriz Tirrenia, que había cubierto tradicionalmente los enlaces entre Cerdeña y la Italia continental. La situación de crisis financiera de Tirrenia habría provocado una extrema incertidumbre sobre la continuación del servicio público, y esta incertidumbre se habría prolongado al menos hasta julio de 2012, cuando CIN firmó el nuevo convenio. La RAS recuerda que la venta de Tirrenia a CIN en su estructura de propiedad inicial fue bloqueada por la Comisión.

- (107) En segundo lugar, la RAS observa que el aumento de los precios del transporte marítimo entre Cerdeña y el continente tuvo graves efectos para la mayor parte de los usuarios, y en particular para las capas socialmente vulnerables de la población sarda.
- (108) Por estas razones, en abril de 2011, la RAS decidió implantar, con carácter experimental, servicios de transporte público destinados a garantizar la continuidad territorial con el continente a precios asequibles. Los operadores privados, consultados sobre esta cuestión, no se mostraron, según la RAS, dispuestos a contener los precios, oponiéndose a cualquier forma de obligación tarifaria *erga omnes*.
- (109) La prestación del SIEG se encomendó a Saremar mediante una serie de actos de atribución en que claramente se habría invocado el objetivo de interés público. La RAS subraya que la encomienda de los servicios en cuestión a Saremar era el único medio para evitar un grave perjuicio a la continuidad territorial.
- (110) Saremar puede considerarse un operador interno (*in house*) de la RAS: está controlada directamente por la RAS, que posee todo su capital social; es una empresa estatutariamente dedicada a las actividades de enlace de Cerdeña con las islas menores, Córcega y el continente; no dispone de ninguna discrecionalidad con respecto a las modalidades de organización y prestación de los servicios a su cargo, ya que es la RAS la que determina unilateralmente tales modalidades; además, no realiza ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con los intereses de la RAS. Por consiguiente, de conformidad con las normas en materia de contratación pública, la RAS no estaba obligada, en su opinión, a convocar una licitación para la prestación del servicio, sino que podía encomendar directamente el servicio al operador interno. Siempre que no superara los costes derivados de la prestación del servicio, la compensación no podía considerarse una ayuda estatal.
- (111) A este respecto, la RAS recuerda que a tenor de lo que se establece explícitamente en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁵⁾, las autoridades nacionales pueden confiar a un operador/departamento interno la prestación de servicios de transporte, sin necesidad de convocar una licitación para la formalización de un contrato público de servicios. El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁶⁾ establece igualmente que las autoridades públicas pueden adoptar medidas de emergencia en caso de interrupción del servicio o riesgo inminente de interrupción, y que tales medidas de emergencia podrán asumir la forma de una adjudicación directa de un contrato de servicio público o una prórroga consensuada de un contrato de servicio público.
- (112) Según la RAS, la Comisión confirmó esta conclusión con ocasión del procedimiento de infracción promovido contra Italia por infracción del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo ⁽²⁷⁾ (en lo sucesivo, «Reglamento sobre cabotaje marítimo»), en cuyo contexto la Comisión observaba que, si las regiones efectúan el servicio *in house* en el sentido de la sentencia Anav del Tribunal de Justicia (C-410/04), y se cumplen todos los requisitos aplicables, cabe presumir el cumplimiento del Reglamento sobre cabotaje marítimo.
- (113) La RAS ha subrayado que la selección de los enlaces encomendados a Saremar se efectuó sobre la base de un estudio de viabilidad que tuvo debidamente en cuenta la exigencia de garantizar la continuidad territorial, aun persiguiendo objetivos de equilibrio económico de la actividad. Como se recuerda en los sucesivos acuerdos 25/69 y 27/4, sobre la base de dicho estudio, y a la luz de las informaciones recogidas por Saremar sobre el mercado, se adoptó la decisión de poner en marcha las líneas Civitavecchia-Golfo Aranci y Vado Ligure-Porto Torres durante la temporada alta, es decir, respectivamente, del 15 de junio al 15 de septiembre de 2011 y del 22 de junio al 15 de septiembre de 2011.
- (114) La RAS ha recordado también que la prestación de los servicios de enlace en la ruta Génova-Porto Torres y Civitavecchia-Olbia en la temporada de verano no entra dentro del ámbito de aplicación del nuevo convenio celebrado por el Estado italiano con CIN y, por lo tanto, no está sujeta a OSP destinadas a garantizar la asequibilidad de los servicios. El nuevo convenio prevé en cualquier caso la posibilidad de que los precios sean revisados a la alza en respuesta a incrementos de costes, y en particular del coste del carburante; así pues, no garantizaría la asequibilidad de los servicios para los residentes sardos.

⁽²⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

⁽²⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁽²⁷⁾ Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

- (115) Según la RAS, los servicios experimentales de enlace con el continente en las dos rutas se interrumpieron definitivamente en septiembre de 2012. La RAS elaboró seguidamente un proyecto estructurado de enlaces con el continente, el proyecto *Flotta Sarda*, que se notificó con carácter previo a la Comisión. Dicho proyecto prevé la constitución de una nueva compañía, Flotta Sarda S.p.A, totalmente participada y financiada por la RAS, a la que confiar en régimen de servicio público la prestación de servicios de transporte marítimo en cuatro rutas de enlace entre Cerdeña y la Italia continental. Flotta Sarda recibirá una compensación anual que cubra los costes que se deriven del cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

Altmark 2

- (116) El hecho de que los acuerdos regionales con que la RAS encargó a Saremar poner en marcha los enlaces en cuestión no preveían el derecho a compensación no afecta al cumplimiento del segundo criterio Altmark. No se pide a las autoridades públicas que precisen *ex ante* el importe exacto de la compensación que va a concederse por la prestación de servicios públicos; por el contrario, basta con que identifiquen anticipadamente los parámetros sobre cuya base se calculan los costes admisibles, siempre que se trate de costes directamente imputables a la prestación del SIEG. En el asunto que nos ocupa, la RAS, cuando decidió encargar a Saremar la puesta en marcha de enlaces con el continente, creía que tales servicios no habrían generado pérdidas; la compensación, que sin embargo no estaba excluida, podía en teoría haber resultado superflua.
- (117) La RAS observa que, dado que la prestación de los servicios en cuestión debía ser objeto de una contabilidad separada, los costes netos soportados como consecuencia de la prestación del servicio público habrían podido identificarse fácilmente.

Altmark 3

- (118) Saremar prestó los servicios públicos en cuestión en régimen de separación contable. Según la RAS, esto es una garantía suficiente de que los recursos públicos únicamente se utilizaron para compensar al operador en proporción al déficit registrado. Por lo tanto, según la RAS, Saremar no ha recibido una compensación excesiva.

Altmark 4

- (119) A juicio de la RAS, se cumple la cuarta condición Altmark, dado que los transbordadores empleados en las rutas se alquilaron tras un estudio de mercado, y los costes del carburante se ajustaban a los precios de mercado. Todos los elementos a los que se refieren los demás componentes de los costes (seguros, servicios auxiliares de navegación, tasas portuarias, etc.) reflejan las condiciones de mercado.

4.1.2. CUESTIONES RELATIVAS A LA COMPATIBILIDAD

- (120) Según la RAS, la cualificación de Saremar como operador interno excluye la aplicación de la condición de no discriminación establecida en el Reglamento sobre cabotaje marítimo; por consiguiente, la asignación del servicio público a Saremar no infringe las Decisiones SIEG de 2005 y 2011.
- (121) La RAS ha explicado que la medida ya había sido definida en todos sus elementos esenciales en abril de 2011; todas las ayudas ejecutadas antes de la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011 deben por lo tanto evaluarse sobre la base de la Decisión SIEG de 2005. La RAS cree que se cumplen las condiciones de compatibilidad establecidas en esta Decisión, y en particular:
- a) el servicio se encomendó a Saremar sobre la base de criterios transparentes y no discriminatorios de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento sobre cabotaje marítimo;
 - b) se respetan los umbrales mencionados en el artículo 2, apartado 1, letras a) y c), de la Decisión SIEG de 2005: la contribución pública es inferior a 30 millones EUR y en cada ruta se han transportado menos de 300 000 pasajeros;
 - c) los servicios han sido calificados legítimamente como SIEG y se encomendaron a Saremar mediante diferentes actos de atribución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la citada Decisión;
 - d) la compensación concedida a Saremar por las rutas de enlace con el continente no excede de lo necesario para cubrir los costes derivados de la prestación de los servicios, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.

- (122) La RAS opina que de todos modos la medida se ajustaría asimismo a la Decisión SIEG de 2011, dado que:
- a) se respeta el segundo umbral establecido en el artículo 2, apartado 1, letra d), de dicha Decisión;
 - b) el servicio se encomendó a Saremar tras una serie de conversaciones técnicas con los operadores privados; además, la RAS había recibido numerosas denuncias y protestas sobre los servicios prestados por operadores privados;
 - c) la compensación tiene en cuenta los costes netos soportados por el operador en la prestación del servicio;
 - d) se han respetado las obligaciones de transparencia, dado que se publicaron los acuerdos regionales relativos a esta cuestión.
- (123) Por último, en opinión de la RAS, no puede considerarse que la medida lesione la competencia de forma contraria a los intereses de la Unión, ya que su objetivo es garantizar la continuidad territorial y cubrir únicamente el déficit resultante de la prestación de los SIEG.

4.2. ACTIVIDADES PROMOCIONALES

- (124) Según la RAS, la contribución concedida por las actividades promocionales corresponde a servicios efectivamente prestados por Saremar y, por lo tanto, no otorga ninguna ventaja económica indebida a esta compañía.
- (125) Según la RAS, al evaluar la conformidad del precio con las condiciones de mercado es preciso tener suficientemente en cuenta el hecho de que las actividades promocionales en cuestión no se realizaron exclusivamente en la temporada alta de 2011, como se había previsto en un primer momento, sino que prosiguieron en 2012.
- (126) En una fase avanzada del procedimiento, el 28 de junio de 2013, la RAS transmitió a la Comisión el dictamen de un experto para justificar el precio de las actividades promocionales. El experto había llegado a la conclusión de que el valor de mercado de las actividades promocionales desarrolladas por Saremar en 2011 y 2012 oscilaba entre 2 458 168 EUR y 2 609 631 EUR (IVA excluido); así pues, la RAS cree que el importe pagado a Saremar estaba justificado. Los costes de mercado fueron objeto de un análisis comparativo referido a los costes publicitarios medios por metro cuadrado, estimados sobre la base de parámetros tales como la duración (teniendo en cuenta algunos descuentos practicados para la continuación de la campaña publicitaria en 2012), el tipo de publicidad (interior o exterior) y la ubicación (grandes ciudades, flujo de población entrante considerable y directrices de movilidad.).
- (127) Según la RAS, aunque se considerara que el importe abonado a Saremar por las actividades promocionales fue demasiado elevado, la ventaja otorgada a la compañía se limitaría a la diferencia entre el importe efectivamente abonado y el valor de mercado de los servicios. Por último, la RAS cree que la compatibilidad de la ayuda debería en cualquier caso evaluarse con referencia al artículo 106, apartado 2, del TFUE.

4.3. EL CRÉDITO DE 3 MILLONES EUR Y LAS CARTAS DE PATROCINIO

- (128) La RAS opina que la línea de crédito de 3 millones EUR obtenida por Saremar no ha implicado el uso de fondos regionales: fue concedida a Saremar por la entidad de crédito BS, una entidad financiera privada, pero jamás fue activada por Saremar, y, como consecuencia de ello, la carta de patrocinio emitida en julio de 2011 en aplicación del acuerdo 23/2 venció el 30 de noviembre de 2011. Puesto que la carta de patrocinio no estaba vinculada a ninguna obligación financiera de la compañía, no puede considerarse una garantía.
- (129) La segunda carta de patrocinio, aprobada en virtud del acuerdo 52/119, jamás se emitió y, por lo tanto, la RAS no asumió ninguna obligación vinculante en favor de Saremar. En efecto, la transacción financiera prevista por el acuerdo 52/119 (crédito de 5 millones EUR) nunca llegó a ejecutarse. Como se recuerda en el acuerdo 12/15, Saremar solicitó y obtuvo el préstamo suscrito con la entidad Banca MPS sin garantía alguna por parte de la RAS.

4.4. LA RECAPITALIZACIÓN

- (130) La RAS subraya que la recapitalización no tiene nada que ver con la prestación, por parte de Saremar, de servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental, sino que está vinculada a los enlaces con las islas menores y Córcega efectuados por Saremar en el marco del convenio inicial, posteriormente prorrogado.

- (131) Los 11,5 millones EUR establecidos en el acuerdo 36/6 correspondían al importe del crédito ya admitido con respecto a Tirrenia en el marco del procedimiento de insolvencia. Dicho importe, sin embargo, se refiere a operaciones financieras realizadas con el grupo Tirrenia que se remontan a antes de 2009. Por lo tanto, este importe ya estaría autorizado en 2004, cuando la Comisión adoptó la Decisión final sobre los convenios iniciales válidos hasta finales de 2008.
- (132) A día de hoy, la recapitalización se ha efectuado solo en parte. Mediante el acuerdo de 15 de junio de 2012, la junta de accionistas de Saremar decidió aumentar el capital social de 1 209 010,64 EUR a 6 099 961 EUR, con la emisión de 307 765 acciones ordinarias de un valor nominal, cada una, de 19,82 EUR. El 11 de julio de 2012, la RAS suscribió el capital social de Saremar dentro del límite de 824 309,6 EUR, supeditando la suscripción de los 4 066 640,67 EUR restantes al cumplimiento de la condición suspensiva y a la notificación de la operación a la Comisión.
- (133) La RAS subraya que la recapitalización consistió únicamente para recuperar unos fondos que, de todos modos, ya estaban a disposición de Saremar; al no implicar una aportación de nuevos fondos públicos, no constituye ayuda estatal. La medida debería considerarse conforme al principio PIEM dado que se basa en un plan empresarial definido *ex ante* y tiene por objeto optimizar el producto de la venta de Saremar como empresa con perspectivas fiables de viabilidad económica.
- (134) Por último, la RAS subraya que también algunos operadores privados, en particular GNV y Moby, se han beneficiado de aumentos de capital para compensar las pérdidas de explotación. Algunas de estas intervenciones se habrían producido simultáneamente a la medida ejecutada por la RAS en favor de Saremar.

5. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

5.1. MOBY

5.1.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

- (135) Según Moby, en 2011 y 2012, Saremar pudo operar en las dos rutas de enlace con el continente a precios inferiores a los costes gracias únicamente a la subvención concedida por la RAS. Moby observa que, de resultas de los precios excesivamente bajos practicados por Saremar, la estructura del mercado sufrió alteraciones significativas y los operadores privados que operaban en las rutas en cuestión hasta 2011, como GNV o Forship (Sardinia Ferries), no tuvieron más remedio que salir del mercado.
- (136) Según Moby, la medida no puede justificarse por razones de interés público por, al menos, dos motivos.
- (137) En primer lugar, Italia tuvo en cuenta el interés legítimo de servicio público cuando el 18 de julio de 2012 celebró el nuevo convenio con CIN, que prevé asimismo el cumplimiento de OSP en varias rutas entre Cerdeña y la Italia continental. El nuevo convenio, en efecto, contempla OSP relativas a la cobertura, con una frecuencia al menos diaria, de los enlaces Génova-Porto Torres y Civitavecchia-Olbia durante la temporada baja (todo el año, excepto el período junio-septiembre); establece un límite máximo para las tarifas y descuentos adicionales para los residentes en todas las rutas cubiertas en régimen de servicio público; y, por último, impone obligaciones en materia de capacidad mínima, precisándola para cada una de las rutas en cuestión.
- (138) En segundo lugar, en la medida no se percibe un efectivo interés de servicio público dado que las dos rutas en cuestión tienen carácter comercial. En 2011 y 2012 Saremar operó en estas rutas no solamente en temporada baja, sino también en temporada alta, cuando también había en el mercado otros muchos operadores. Es precisamente por su carácter comercial en la temporada de verano por lo que las rutas en cuestión quedaron excluidas del ámbito de aplicación del nuevo convenio.
- (139) Además, los actos de atribución no definen explícitamente los servicios en cuestión como SIEG, ni establecen un derecho de compensación para el operador. Por último, la RAS encomendó directamente a Saremar la prestación de tales servicios, sin antes convocar una licitación.
- (140) Moby concluye que la compensación no estaba justificada y en cualquier caso no fue proporcional a las pérdidas soportadas por Saremar por la prestación de los servicios.

5.1.2. ACTIVIDADES PROMOCIONALES

- (141) Moby sostiene que la contribución de 2 479 000 EUR (excluido el IVA) concedida a Saremar por las actividades promocionales es claramente desproporcionada. Por otra parte, no puede considerarse que el desembolso inmediato de un anticipo del 80 % sea una regla comercial normal.
- (142) Según Moby, del balance de Saremar para 2011 se desprende también que, además del importe de 3 millones EUR, la Agenzia concedió a Saremar 1 157 000 EUR (excluido el IVA) a título de reembolso de un importe que esta última habría adelantado en el marco de la «*campagna Flotta Sarda – estate 2011*» (véase el considerando 80). Moby sostiene que también este importe constituiría una ayuda en favor de Saremar.
- (143) Por último, la Agenzia no convocó una licitación para la adjudicación de las actividades promocionales.

5.1.3. EL CRÉDITO DE 3 MILLONES EUR Y LAS CARTAS DE PATROCINIO

- (144) Por lo que se refiere a la segunda carta de patrocinio (véase el considerando 87), Moby recuerda que, mediante el acuerdo 52/119, la RAS había confirmado la necesidad de obtener un préstamo inmediato de la entidad Banca MPS para poner en marcha el servicio en la ruta Civitavecchia-Olbia, y que la entidad había solicitado una garantía de la RAS. El hecho de que la carta de patrocinio se retirara formalmente mediante el acuerdo 12/15 es irrelevante a los efectos de la calificación de la medida como ayuda estatal, dado que dicha carta había sido solicitada explícitamente por la entidad Banca MPS y ya había producido sus efectos.

5.1.4. LA RECAPITALIZACIÓN

- (145) Moby apoya totalmente la posición preliminar de la Comisión con respecto a la recapitalización. A su juicio, en la difícil situación financiera de la compañía, y dada la falta de perspectiva de recuperación de la viabilidad económica, un inversor privado no habría efectuado la misma inversión. Además, la recapitalización facilitó en realidad el acceso de Saremar al préstamo concedido por la entidad Banca MPS y, por lo tanto, tuvo efectos parecidos a los de una garantía, otorgando de este modo una ventaja económica a Saremar.

5.1.5. OTRAS MEDIDAS

- (146) Moby también se ha referido a un ulterior importe de 4 millones EUR concedido por la RAS a Saremar en octubre de 2011. Este importe habría sido una contribución estatal suplementaria concedida a raíz del aumento de los costes de explotación en las rutas de enlace con las islas menores y Córcega cubiertas por Saremar en el marco del convenio inicial, posteriormente prorrogado. Según Moby, esta medida constituye una ayuda suplementaria concedida a Saremar sin notificación previa a la Comisión.
- (147) Moby considera que todas las medidas analizadas son ayudas ilegales e incompatibles en favor de Saremar.

5.2. OTROS TERCEROS

- (148) Ningún otro tercero ha formulado observaciones en los plazos previstos por el procedimiento acerca de las medidas objeto de la presente Decisión.
- (149) El 3 de julio de 2013, en una fase avanzada de la investigación, GNV presentó a la Comisión dos documentos: i) el dictamen pericial de un experto nombrado por el tribunal en la causa promovida por GNV contra Saremar ante el Tribunal Civil de Génova, y ii) la decisión de 11 de junio de 2013, en la que el Tribunal admitió el dictamen pericial.
- (150) En su dictamen pericial, el experto examinaba y abordaba tres cuestiones relevantes para la presente evaluación de las ayudas estatales: i) el eventual otorgamiento, a través de la recapitalización, de una ventaja al sector de empresa que cubría los dos enlaces con el continente; ii) la conformidad con el PIEM de la recapitalización; y iii) la conformidad con las condiciones de mercado de la contribución otorgada a Saremar por las actividades promocionales.
- (151) Según el dictamen pericial, la recapitalización buscaba garantizar la continuidad operativa de la compañía, ya que no había ninguna certeza sobre la prórroga del convenio inicial en los doce meses siguientes y, por lo tanto, sobre la disponibilidad de la compensación en el año siguiente. El dictamen pericial se basa en un documento aprobado con el balance 2011 ⁽²⁸⁾, en el que se recuerda que los dos enlaces con la Italia continental habían generado una pérdida de explotación de 214 000 EUR en 2011, y se indica que, a causa de la situación de incertidumbre sobre la privatización de Tirrenia, tampoco había ninguna certeza sobre la concesión de una subvención estatal. El dictamen pericial concluye que la recapitalización había sido necesaria para asegurar la continuidad operativa y garantizó un beneficio tanto al sector de empresa que cubría los enlaces con las islas menores como al que cubría los enlaces con el continente.

⁽²⁸⁾ El dictamen pericial se refiere al informe anual 2011.

- (152) Además, el dictamen pericial indica que Saremar registró un superávit global de 2 523 439 EUR en 2011, con un beneficio de 2 737 797 EUR en las líneas cubiertas en el marco del convenio con el Estado y una pérdida de 214 358 EUR en las rutas de enlace con el continente.
- (153) El experto también concluyó que la recapitalización no se ajusta al PIEM, dadas las precarias condiciones de la compañía (que había perdido más de un tercio del capital social), el mercado, muy competitivo, en el que la compañía operaba y sus limitadas perspectivas comerciales. Según el experto, en estas condiciones, muy difícilmente habría invertido un inversor privado en esta actividad.
- (154) Por lo que se refiere a la adecuación del precio de las actividades promocionales al valor de mercado, el experto observa que sobre la base del balance 2011 de la compañía, Saremar recibió 2 479 000 EUR en concepto de compensación por la prestación de servicios publicitarios en los barcos que cubrían los enlaces con el continente. El experto analiza la conformidad de dicho precio con el valor de mercado dividiendo el coste soportado por la prestación de los servicios de transporte por el número de pasajeros. El coste resultante de 18,47 EUR por pasajero se ha considerado excesivo con respecto a los costes normales de este tipo de publicidad, máxime teniendo en cuenta que la publicidad iba dirigida a los pasajeros embarcados, que por lo tanto ya habían elegido Cerdeña como destino turístico. Se ha considerado que el precio pagado por la RAS no estaba en consonancia con el valor de mercado de las actividades promocionales desarrolladas por Saremar.
- (155) GNV también transmitió a la Comisión las observaciones presentadas por Saremar sobre el dictamen pericial en el marco del procedimiento nacional. En sus observaciones, Saremar subrayaba que, como ya había confirmado la AGCM, la cuota del propio Saremar en el mercado de los enlaces marítimos entre Cerdeña y el continente se había mantenido marginal y, por ende, incapaz de alterar las condiciones de mercado preexistentes. Saremar también confirmó el resultado negativo de 2011 (214 358 EUR) en las rutas entre Cerdeña y el continente, afirmando que, para compensar las pérdidas en las dos rutas, la compañía habría tenido que aumentar los precios a los niveles practicados por los operadores privados.
- (156) La interrupción de los servicios en las dos rutas en septiembre de 2011 contribuyó a contener las pérdidas de explotación; su continuación habría influido negativamente en los resultados y obligado a la RAS a intervenir para cubrir las pérdidas de explotación.
- (157) Saremar ha subrayado que la situación de la compañía en el momento de la recapitalización era crítica, dado el riesgo (más que moderado) de reducción de las subvenciones públicas. Debido a la imposibilidad del Estado de sostener la compañía, incluso en términos de gestión, la situación financiera de Saremar suscitaba una gran preocupación. Según Saremar, toda comparación con los operadores privados resultaría, pues, inapropiada.

6. COMENTARIOS DE ITALIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

- (158) Italia no ha formulado ningún comentario sobre las observaciones de las partes interesadas con respecto a las medidas adoptadas por la RAS en favor de Saremar.

7. EVALUACIÓN

7.1. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL A TENOR DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

- (159) El artículo 107, apartado 1, del TFUE establece que «serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».
- (160) Los criterios previstos por el artículo 107, apartado 1, son acumulativos; de ello se desprende que, a tenor del artículo 107, apartado 1, las medidas notificadas constituyen ayudas estatales únicamente si se cumplen todas las condiciones indicadas. En particular, el apoyo financiero debe:
- a) ser otorgado por un Estado miembro o mediante fondos estatales;
 - b) favorecer a determinadas empresas o producciones;
 - c) falsear o amenazar con falsear la competencia;
 - d) afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

7.1.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS SUPLEMENTARIAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

Fondos estatales

- (161) Para poder ser calificada como ayuda estatal, una medida financiera tiene que ser imputable al Estado y haber sido otorgada directa o indirectamente mediante fondos estatales.
- (162) La compensación concedida por la RAS por la prestación de los servicios de enlace marítimo en las dos rutas procedía del presupuesto regional; es, por lo tanto, imputable al Estado, y se otorgó mediante fondos estatales.
- (163) También la subvención concedida a Saremar por las actividades promocionales es imputable al Estado: la Agenzia, en efecto, es totalmente propiedad de la RAS y tiene la función de aplicar las políticas regionales relacionadas con el turismo y el desarrollo regional. Ni la información a disposición de la Comisión, ni las observaciones presentadas por las partes interesadas tras incoarse el procedimiento han cuestionado la imputabilidad al Estado de la medida en cuestión.
- (164) Por lo que se refiere a las cartas de patrocinio, la Comisión observa que únicamente evidenciaban el empeño de la RAS en notificar a los bancos cualquier variación de su propia participación en la compañía, recogiendo una declaración sobre la base de la cual la RAS, en calidad de accionista, habría velado por que Saremar fuese administrada de manera eficiente, eficaz y económica. Al no garantizar ninguna obligación financiera asumida por Saremar, las cartas no creaban un futuro gravamen potencial para los fondos del Estado. En vista de todo lo anterior, la Comisión concluye que las cartas de patrocinio no constituyen una ayuda estatal.
- (165) Todas las demás medidas fueron concedidas por la RAS recurriendo directamente al presupuesto regional y, por lo tanto, implican el uso de fondos estatales.

Selectividad

- (166) Todas las medidas, incluida la compensación por la cobertura de los enlaces marítimos, se concedieron a una única entidad y, por lo tanto, son abiertamente selectivas.

Ventaja económica

Compensación por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental

- (167) Durante el procedimiento de investigación formal, la RAS sostuvo en un principio que la compensación por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas se atenía al PIEM. La RAS sostuvo posteriormente que respetaba los criterios Altmark.
- (168) La evaluación de la efectiva conformidad de la compensación con los criterios Altmark se recoge en el considerando 180 y siguientes. En términos generales, la Comisión observa en cualquier caso que es preciso distinguir entre la aplicación de la prueba del PIEM y el cumplimiento de los criterios Altmark: ambas pruebas permiten evaluar la existencia de una ventaja para el beneficiario, pero se refieren claramente a los muchos roles que las autoridades públicas pueden desempeñar en la adopción de medidas financieras en favor de una determinada empresa. El PIEM se aplica cuando las autoridades públicas actúan como accionistas (es decir, cuando se proponen ante todo obtener un beneficio de la actividad), mientras que los criterios Altmark se aplican cuando las autoridades públicas persiguen objetivos de interés público, que no son característicos de un operador privado (es decir, cuando la perspectiva de obtener un beneficio tiene como mucho una importancia secundaria) ⁽²⁹⁾. Los argumentos aducidos por la RAS para justificar la compensación otorgada por los servicios prestados en las dos líneas puestas en marcha entre Cerdeña y el continente resultan, por lo tanto, contradictorios.
- (169) Por otra parte, la Comisión observa que una medida solo puede ajustarse al PIEM si se basa en sólidas perspectivas de viabilidad económica para el beneficiario. La RAS sostiene que el procedimiento y los pasos seguidos antes de decidir encomendar a Saremar la prestación de servicios de enlace en las rutas en cuestión son

⁽²⁹⁾ Véanse, *mutatis mutandis*, los asuntos acumulados C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, Land Burgenland/Comisión, sentencia de 24 de octubre de 2013, pendiente de publicación en la Recopilación, apartado 56.

análogos a los que un operador privado habría seguido en una situación parecida. Sin embargo, el plan empresarial o el estudio de mercado presumiblemente elaborados por Saremar antes de recabar el apoyo necesario no se transmitieron a la Comisión en el transcurso de la investigación, aunque correspondía al Estado miembro suministrar elementos objetivos que permitieran verificar que la compensación por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental era atribuible a la función de accionista desarrollada por el Estado⁽³⁰⁾. Por el contrario, mediante carta de 26 de septiembre de 2013, la RAS ha confirmado que, frente a lo previsto en el acuerdo 36/6, no se había elaborado ningún plan empresarial con relación a la prestación de los servicios de enlace en las rutas en cuestión durante el verano de 2012. Por lo tanto, al menos por lo que se refiere a la temporada de verano 2012, la RAS adoptó la decisión de volver a operar en las dos rutas antes de que Saremar elaborara un plan empresarial. Además, como se indica en el balance de Saremar y confirmó la propia compañía en el marco de la causa civil celebrada en Italia, la gestión de las dos rutas durante la temporada de verano 2011 generó pérdidas y, por lo tanto, no podía justificar razonablemente la decisión de proseguir los mismos servicios en 2012, en particular sin un plan empresarial o proyecciones que apuntaran a una sustancial rentabilidad futura de las rutas. En conclusión, la Comisión cree que la compensación por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental no es atribuible a la función de accionista desarrollada por el Estado, y que, por lo tanto, dicha compensación no se ajusta al PIEM.

- (170) En cuanto a las afirmaciones relativas a los criterios Altmark, Italia sostiene que la misión de servicio público definida era la prestación de servicios de enlace en las dos rutas de cabotaje anteriormente indicadas a precios asequibles⁽³¹⁾. En este contexto, la Comisión observa que los servicios solo pueden calificarse como SIEG cuando, sin una compensación pública, no serían prestados por el mercado de modo satisfactorio y en las condiciones (precio, etc.) establecidas por las autoridades públicas⁽³²⁾. Según la RAS, la encomienda a Saremar de la prestación temporal de servicios de enlace en las dos rutas era una medida a corto plazo, a la espera de la aplicación de medidas correctoras más eficaces en respuesta a la incapacidad del mercado de garantizar unos enlaces económicamente asequibles entre Cerdeña y la Italia continental.
- (171) Aunque la cobertura de las dos rutas de enlace con el continente no se calificaran explícitamente como SIEG, los actos de atribución hacen referencia al carácter asequible de las tarifas, precisando que se trata de un requisito previo ineludible. Durante todo el procedimiento de investigación formal, la RAS y Saremar han insistido en el hecho de que la medida sería justificable en calidad de servicio de interés económico general. Esta justificación resulta especialmente evidente en las observaciones formuladas por ambas en la Decisión de 2012, a reserva de los argumentos adicionales de la conformidad con el PIEM.
- (172) La Comisión examina a continuación el presunto cumplimiento de las condiciones fijadas por el Tribunal en la sentencia Altmark para establecer si la compensación pagada a Saremar por la prestación de servicios públicos constituye o no una ventaja a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Dado que dichas condiciones son acumulativas, basta que no se cumpla una sola para que la compensación otorgue una ventaja al beneficiario a tenor del 107, apartado 1, del TFUE. Estas condiciones pueden resumirse del siguiente modo:
- la empresa beneficiaria debe estar efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público que se han definido claramente (Altmark 1);
 - los parámetros para el cálculo de la compensación deben haberse establecido previamente de forma objetiva y transparente (Altmark 2);
 - la compensación no debe superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un margen de beneficio razonable por la ejecución de las obligaciones (Altmark 3);
 - cuando, en un caso específico, la elección de la empresa a la que va a encomendarse el cumplimiento de obligaciones de servicio público no se haya realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar la oferta más ventajosa económicamente para la población, el nivel de la compensación necesaria se calculará sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media bien gestionada y adecuadamente equipada de medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público habría soportado para cumplir con tales exigencias, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un margen de beneficio razonable por la ejecución de las obligaciones (Altmark 4).

⁽³⁰⁾ Asuntos acumulados C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, ya citados, apartado 57.

⁽³¹⁾ Según ha confirmado la AGCM, los puertos sardos de Olbia y Golfo Aranci pueden considerarse sustituibles desde el punto de vista de la demanda, y lo mismo ocurre con los puertos ligures de Génova y Vado Ligure.

⁽³²⁾ Véanse los puntos 47 y 48 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (DO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

Altmark 2

- (173) Por razones de claridad, la Comisión cree oportuno en este caso iniciar el análisis por la segunda condición Altmark.
- (174) La Comisión observa que los parámetros utilizados para el cálculo de la compensación no se establecieron con antelación: en efecto, no hay ninguna referencia explícita a una compensación para Saremar por la prestación de servicios de enlace en las rutas en cuestión en los actos de atribución (en particular, en el acuerdo 25/69, en el acuerdo 48/65 y en el acuerdo 36/6 para la ruta Golfo Aranci-Civitavecchia, o en el acuerdo 27/4 y en el acuerdo 36/6 para la ruta Vado Ligure-Porto Torres). La propia RAS ha admitido que inicialmente no había prevista ninguna compensación porque las rutas se consideraban comercialmente sostenibles y Saremar habría tenido que prestar los servicios de enlace en tales rutas respetando el principio del equilibrio económico. De hecho, la RAS no tenía previsto conceder una compensación por los servicios en cuestión. Ya que no había prevista ninguna medida de compensación en favor de Saremar por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas en cuestión, y, por otro lado, Saremar disponía de un margen de maniobra que le permitía adecuar las tarifas para conseguir ese equilibrio, la Comisión no puede considerar que los parámetros para el cálculo de la citada compensación (inexistente) se fijaran con antelación de forma objetiva y transparente.
- (175) Por lo tanto, como se desprende del acuerdo 20/57, la obligación de mantener una contabilidad separada tenía por objeto hacer que Saremar respetara la obligación de garantizar el equilibrio económico en la gestión de las rutas, y no el objetivo de establecer los parámetros de una hipotética compensación futura, que de hecho estaba excluida desde el principio.
- (176) La decisión de conceder una compensación a Saremar por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas en cuestión fue adoptada por la RAS el 7 de agosto de 2012: de ello se desprende que el mecanismo de compensación se definió *ex post*, tras constatarse el déficit resultante de la gestión de las dos rutas. Como ya se ha indicado, ni el importe de la compensación ni los parámetros utilizados para el cálculo de esta pudieron establecerse *ex ante*, dado que la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas, consideradas las «principales líneas turísticas y comerciales»⁽³³⁾, se estimó potencialmente sostenible y habría tenido que ser llevada a cabo por Saremar con arreglo al principio de equilibrio económico. La Comisión recuerda una vez más que los actos de atribución definían claramente el margen de discrecionalidad del que Saremar disponía para adecuar las tarifas con vistas a garantizar la viabilidad del ejercicio en las dos rutas. La Comisión señala asimismo que Saremar no solo tenía la facultad de adecuar las tarifas para conseguir el objetivo de la viabilidad económica, sino que se valió en la práctica de dicha facultad. En particular, en la oferta tarifaria formulada por Saremar para la ruta Porto Torres-Vado Ligure en 2012, se indicaba que las tarifas propuestas eran ligeramente más elevadas que las practicadas en la misma ruta en 2011 para alcanzar el equilibrio presupuestario. Sobre la base de las tarifas propuestas, Saremar había previsto un superávit de [...] (*) EUR en la ruta.
- (177) El acuerdo 48/65 constataba, además, que «el requisito [...] de la consecución del equilibrio presupuestario, necesario para evitar incurrir en ayudas estatales no compatibles con la normativa comunitaria, no permite de forma inmediata abrir nuevas líneas comerciales». Así pues, ya en el momento de los actos de atribución estaba claro que la RAS no tenía intención de conceder compensación alguna para las dos rutas en cuestión, y además era consciente de que, en vista de la situación del mercado, las subvenciones concedidas por la prestación de los servicios de enlace en las rutas de cabotaje entre Cerdeña y la Italia continental probablemente habrían sido consideradas ayudas estatales incompatibles. En el informe sobre las cuentas de la RAS correspondientes al ejercicio 2012, el Tribunal de Cuentas italiano concluía que «la gestión de las dos líneas de enlace naval [...], lejos del haber respetado el requisito ineludible de la consecución del equilibrio presupuestario, necesario para evitar incurrir en ayudas estatales no compatibles con la normativa comunitaria, según lo establecido en el acuerdo n.º 48/65 del 2011, habría generado, sin los 10 millones desembolsados por la Región, un desequilibrio de más de 13 millones»⁽³⁴⁾.
- (178) Por último, como se explica a continuación con referencia a la primera condición Altmark, la Comisión cree que, en una parte del período analizado en la presente Decisión, no se impuso a Saremar ninguna obligación que definiera de forma clara el nivel tarifario que podía considerarse asequible. Dado que los parámetros aplicables al cálculo de la compensación por la obligación de ofrecer tarifas asequibles tienen necesariamente que estar vinculados al nivel tarifario que se considera asequible, y dado que en el presente asunto dicho nivel no siempre estuvo claramente definido, no se puede considerar que los parámetros para el cálculo de la compensación se habían establecido con antelación de forma objetiva y transparente.

⁽³³⁾ Acuerdo 27/4.

(*) Amparado por el secreto comercial.

⁽³⁴⁾ Informe sobre las cuentas generales de la Región Autónoma de Cerdeña para el ejercicio financiero 2012, p. 360, disponible en la siguiente dirección: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (179) En conclusión, la Comisión estima que en el presente asunto no puede considerarse que se cumpla la segunda condición Altmark y piensa, por lo tanto, que la compensación otorgó una ventaja a Saremar a tenor del 107, apartado 1, del TFUE.

Altmark 1

- (180) La Comisión también alberga serias dudas acerca de la primera condición Altmark.
- (181) A este respecto, es preciso observar que el Derecho de la Unión no contiene una definición uniforme y precisa de lo que puede calificarse como SIEG en el sentido de la primera condición Altmark o del artículo 106, apartado 2, del TFUE ⁽³⁵⁾. El apartado 46 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general ⁽³⁶⁾ reza así:

«Al no existir unas normas de la Unión que definan el alcance de la existencia de un SIEG, los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación a la hora de definir un determinado servicio como SIEG y de conceder una compensación al proveedor del servicio. Las competencias de la Comisión al respecto se limitan a comprobar si el Estado miembro ha incurrido en error manifiesto al definir el servicio como servicio de interés económico general (7) y al evaluar la ayuda estatal contenida en la compensación. Cuando existan normas específicas de la Unión, el margen de apreciación de los Estados miembros está aún más vinculado a esas normas, sin perjuicio del deber de la Comisión de realizar una evaluación sobre si el SIEG ha sido definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales».

- (182) Vemos, pues, que se concede a las autoridades nacionales la facultad de considerar unos servicios como servicios de interés general y decidir que deben desarrollarse sobre la base de OSP, para garantizar la tutela del interés público cuando las fuerzas del mercado no bastan para garantizar la prestación de tales servicios al nivel o en las condiciones exigibles.
- (183) En el asunto que nos ocupa, la presunta misión de servicio público definida por Italia era la prestación de servicios de enlace en dos rutas de cabotaje entre la Italia continental y Cerdeña, a saber, la ruta Civitavecchia-Olbia/Golfo Aranci y la ruta Vado Ligure-Porto Torres, a precios asequibles.



- (184) En el ámbito del cabotaje, se definen normas detalladas de la Unión sobre las OSP en el Reglamento sobre cabotaje marítimo y, para el examen de eventuales ayudas estatales a empresas que prestan servicios de transporte marítimo, en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (en lo sucesivo, «Directrices marítimas» ⁽³⁷⁾).

⁽³⁵⁾ Asunto T-289/03, BUPA y otros/Comisión (Rec. 2008, p. II-81), apartado 96. Véanse asimismo las conclusiones del Abogado General Tizzano en el asunto C-53/00 Ferring (Rec. 2001 p. I-9069), y las conclusiones del Abogado General Jacobs en el asunto C-126/01 GEMO (Rec. 2003, p. I-13769).

⁽³⁶⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general.

⁽³⁷⁾ Comunicación C(2004) 43 de la Comisión — Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 3).

(185) A tenor del 4, apartado 1, del Reglamento sobre cabotaje marítimo,

«Los Estados miembros podrán celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público, como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías navieras que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas. Cuando un Estado miembro celebre contratos de servicio público o imponga obligaciones de servicio público, lo hará de forma no discriminatoria respecto a cualquier armador comunitario».

(186) En el sentido de la sección 9 de las Directrices marítimas, «pueden imponerse obligaciones de servicio público (OSP) o celebrarse contratos de servicio público (CSP) con respecto a los servicios indicados en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo», o bien servicios programados con destino u origen en islas y entre las islas.

(187) Según una reiterada jurisprudencia, las OSP únicamente pueden imponerse si están justificados por la exigencia de garantizar unos servicios regulares de transporte marítimo adecuados que las fuerzas del mercado no pueden garantizar por sí mismas ⁽³⁸⁾. La Comunicación relativa a la interpretación del Reglamento sobre cabotaje marítimo ⁽³⁹⁾ confirma que «la determinación de las rutas que requieren obligaciones de servicio público corresponde a los Estados miembros (incluidas, en su caso, las autoridades regionales y locales). [...] Concretamente, pueden preverse obligaciones de servicio público para los servicios de cabotaje insular regulares donde el mercado resulta insuficiente para proveer unos servicios adecuados». Además, el artículo 2, apartado 4, del Reglamento sobre cabotaje marítimo define las OSP como las obligaciones que el armador comunitario en cuestión no asumiría, o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial.

(188) Como ya se ha indicado anteriormente, la RAS cree que en este asunto se impusieron OSP a Saremar en forma de obligación de aplicar tarifas asequibles en las dos rutas de cabotaje que conectan Cerdeña a la Italia continental. El siguiente cuadro recoge las tarifas específicas, fijadas en los actos de atribución, que debían aplicarse en las rutas gestionadas por Saremar. Para 2012, dado que en los actos de atribución no se indican tarifas precisas, se han tenido en cuenta las tarifas propuestas por Saremar.

Cuadro 3

Tarifas para los pasajeros (pasaje de cubierta) fijadas en los actos de atribución

	Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia	Vado Ligure-Porto Torres
Temporada de verano 2011	(Acuerdo 25/69) — 21 EUR del 15 de junio al 15 de julio y del 1 al 15 de septiembre — 35 EUR del 16 de julio al 31 de agosto	(Acuerdo 27/4) — 35 EUR del 22 de junio al 15 de julio y del 1 al 15 de septiembre — 40 EUR del 16 de julio al 31 de agosto, con un descuento del 15 % para los residentes en Cerdeña
Temporada de invierno 2012	(Acuerdo 48/65) — tarifa de temporada baja practicada en 2011 (21 EUR)	Línea sin servicio
Temporada de verano 2012	— 21 EUR del 16 de enero al 30 de mayo, en junio y julio (de lunes a jueves) y del 3 de septiembre al 31 de diciembre de 2012 — 25 EUR en junio y julio (de viernes a domingo), 30 y 31 de julio, 1 y 2 de septiembre — 35 EUR del 1 al 31 de agosto	— 35 EUR (30 EUR para los residentes) del 1 al 14 de junio y del 3 al 15 de septiembre — 38 EUR (33 EUR para los residentes) del 15 de junio al 13 de julio — 44 EUR (38 EUR para los residentes) del 14 de julio al 2 de septiembre

⁽³⁸⁾ Sentencia del Tribunal en el asunto C-205/1999 Analir y otros (Rec. 2001, p. I-1271).

⁽³⁹⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones- Interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), COM(2003) 595 final, de 22 de diciembre de 2003.

- (189) La Comisión observa que con los actos de atribución no se impusieron otras OSP con respecto a la frecuencia, la capacidad o la regularidad de los servicios (mixtos) ofrecidos por Saremar, con la posible excepción del acuerdo 48/65, relativo a la puesta en marcha del servicio en la ruta Olbia-Civitavecchia en la temporada de invierno 2012, que imponía a Saremar operar diariamente en la ruta con transbordadores de tipo *cruise ferry*. Por otra parte, en el transcurso de la investigación, las autoridades italianas no señalaron a la Comisión que se impusieran a Saremar otros requisitos no recogidos en los citados actos de atribución.
- (190) La Comisión cree que la obligación de aplicar tarifas asequibles, aun considerada aisladamente, puede considerarse una OSP, y que, por lo tanto, el objetivo de interés público perseguido en este caso puede ser legítimo, en particular en el contexto del aumento de los precios de los servicios de transporte de pasajeros desde y hacia la isla en el verano de 2011, en la medida en que pueda considerarse cierto que el mercado no ofrecía ya un servicio comparable a precios asequibles.
- (191) Para comprobar si se encomendaron a Saremar OSP y determinar si fue necesario ofrecer a este última una compensación por los costes suplementarios derivados del cumplimiento de tales obligaciones, la Comisión debe examinar:
- ante todo, si el servicio habría resultado inadecuado en caso de que la prestación del mismo hubiera dependido únicamente de las fuerzas de mercado, a la luz de las obligaciones de servicio público impuestas por el Estado miembro en materia de tarifas asequibles;
 - en segundo lugar, si se encomendaron efectivamente al operador obligaciones de servicio público claramente definidas.
- (192) Por las razones que se exponen a continuación, la Comisión concluye que estas condiciones no se cumplieron plenamente en el asunto que nos ocupa.

Temporadas de verano de 2011 y 2012

- (193) En el verano de 2011, cuando se encomendó a Saremar operar en las dos líneas, otros cuatro operadores prestaban servicios de enlace regular en la ruta Civitavecchia – Olbia, y otros tres en la ruta Génova-Porto Torres⁽⁴⁰⁾. Además, Tirrenia ofrecía servicios parecidos a los prestados por Saremar, respetando las obligaciones, algo vagas, fijadas en los actos de atribución. Efectivamente, como ya se ha indicado anteriormente, hasta julio de 2012, Tirrenia operaba con servicios mixtos en la ruta Génova-Porto Torres y Civitavecchia-Olbia en régimen de servicio público con OSP relativas al tipo de barco, la frecuencia del servicio y las tarifas reducidas aplicables a los residentes en Cerdeña y a categorías especiales en virtud de los convenios iniciales (véase el considerando 14). Originalmente, el convenio inicial, vigente hasta junio de 2012, también establecía OSP relativas a las tarifas aplicables para garantizar la asequibilidad de los servicios en cuestión. Dado que algunas rutas, y en particular las dos rutas en cuestión, «registraban volúmenes de tráfico particularmente elevados», las autoridades italianas decidieron suspender el requisito tarifario impuesto a Tirrenia en la temporada de verano (con excepción de las tarifas aplicables a los residentes y otras obligaciones relativas a las frecuencias y el tipo de barcos que debían utilizarse), para que Tirrenia disfrutase de libertad empresarial en términos de precios cobrados a los clientes⁽⁴¹⁾. Se concedió esta misma libertad a Tirrenia/CIN en el ámbito del nuevo convenio por lo que se refiere a las tarifas aplicables en las dos rutas en cuestión a partir de julio de 2012⁽⁴²⁾. Vemos, pues, que la decisión de conceder a Tirrenia y a Tirrenia/CIN la facultad de fijar los precios para la temporada de verano, cuando se registran volúmenes de tráfico elevados y en las rutas operan también otras compañías navieras, no es una decisión casual de las autoridades italianas, sino el resultado de una evaluación efectuada por dichas autoridades en cuanto a la idoneidad de los servicios prestados por las fuerzas de mercado en ese período del año. El hecho de que la propia RAS creyera inicialmente que Saremar podía operar en estas dos rutas ofreciendo precios asequibles y al mismo tiempo consiguiendo el equilibrio económico indica que las condiciones de mercado en tales rutas hacen que las fuerzas de mercado sean capaces de ofrecer servicios satisfactorios, especialmente en verano, cuando el tráfico es particularmente elevado.
- (194) Por otra parte, la RAS no ha presentado ninguna justificación objetiva sobre los motivos por los que los servicios asumidos por Tirrenia en el marco del convenio inicial, ya prorrogado en el momento en que encomendaron los servicios a Saremar, no habrían sido adecuados para garantizar la continuidad territorial. Los argumentos

⁽⁴⁰⁾ Acuerdo AGCM sobre la concentración Tirrenia/CIN, cuadro 3.

⁽⁴¹⁾ Acuerdo AGCM sobre la concentración Tirrenia/CIN, apartado 45.

⁽⁴²⁾ Acuerdo AGCM sobre la concentración Tirrenia/CIN, apartado 46.

esgrimidos por la RAS con relación al incremento de los precios registrado en 2011 es irrelevante en este contexto: el acuerdo AGCM sobre el aumento de los precios desde y hacia Cerdeña solo sanciona a los operadores privados por infracción del artículo 101 del TFUE. En el acuerdo, la AGCM aclara que, aunque la propia Tirrenia aplicó un aumento de los precios en el período de referencia, dicho aumento fue notablemente inferior al aplicado por las compañías privadas competidoras.

- (195) Por lo que respecta a los argumentos de la RAS de que la imposición de OSP habría estado justificada por la incertidumbre existente sobre el proceso de privatización de Tirrenia, la Comisión observa que ya en 2010 el convenio inicial se prorrogó hasta que concluyera el proceso de privatización. Por consiguiente, los eventuales retrasos en la venta del sector de empresa al que se habían encomendado servicios públicos no podía causar la interrupción de los servicios en las rutas en cuestión.
- (196) Por lo que se refiere a la temporada de verano 2012, mediante el acuerdo 36/6 de 1 de septiembre de 2011, se encomendó a Saremar la prestación de servicios de enlace en la ruta Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia y Vado Ligure-Porto Torres entre el 15 de mayo y el 15 de septiembre de 2012. La RAS sostiene que la decisión de volver a operar en las rutas en 2012 se adoptó sobre la base de la hipótesis de que tales rutas podían ser gestionadas en condiciones económicamente viables, a tenor de los resultados registrados en el verano de 2011. Ambas rutas se pusieron efectivamente en marcha a partir del 1 de junio de 2012.
- (197) A partir de julio de 2012, con la entrada en vigor del nuevo convenio entre el Estado italiano y CIN, Tirrenia/CIN sustituyó a Tirrenia en ambas rutas. El nuevo convenio establece las frecuencias y la capacidad mínima; define asimismo los precios máximos aplicables en la temporada de invierno y las tarifas bonificadas aplicables durante todo el año a los residentes en Cerdeña y otras categorías especiales.
- (198) La RAS sostiene que la prestación de servicios de enlace en la temporada de verano en algunas rutas, incluidas las dos rutas aquí examinadas, en el ámbito del nuevo convenio no está sujeta a OSP de tipo tarifario destinadas a garantizar la asequibilidad del servicio. Según las indicaciones de la AGCM, el Ministerio de Infraestructuras y Transportes italiano había confirmado que, aunque el nuevo convenio preveía en efecto tarifas específicas (máximas) para todo el año, incluido el período junio-septiembre, y tarifas bonificadas para los residentes en Cerdeña, la prestación de los servicios de enlace en las rutas durante ese período no entraba en el ámbito de aplicación del nuevo convenio y, por lo tanto, no se aplicaban OSP. Así pues, del 1 de junio al 30 de septiembre, CIN opera en condiciones comerciales en la ruta Génova-Porto Torres y Civitavecchia-Olbia.
- (199) Además de lo ya expuesto en los considerandos 193 y 194, la Comisión observa que en junio de 2012 la AGCM adoptó una decisión de autorización condicional de la concentración Tirrenia/CIN, imponiendo medidas relativas, entre otras cosas, a las tarifas que debían aplicarse en las rutas examinadas. Para la temporada de verano 2012 dichas medidas preveían, en particular, que Moby y CIN aplicarían, en la ruta Civitavecchia-Olbia, Génova-Porto Torres y Génova-Olbia, tarifas que permitieran mantener al mismo nivel el beneficio medio unitario obtenido por Moby en la temporada de verano 2009, salvo un aumento directamente imputable al incremento de los costes del carburante. Del mismo modo, para el verano 2013, las medidas impuestas por la AGCM preveían que CIN y Moby mantuvieran al mismo nivel el beneficio medio unitario de 2012. Las citadas medidas preveían asimismo la aplicación de tarifas especiales bonificadas para los residentes en las temporadas de verano 2012 y 2013.
- (200) Por lo tanto, el acuerdo AGCM sobre la concentración garantiza la no aplicación, por parte de Tirrenia/CIN, de tarifas excesivas en las dos rutas en cuestión. Es cierto que, cuando la RAS encomendó a Saremar la prestación de servicios de enlace en las dos rutas mediante el acuerdo 36/6, de 1 de septiembre de 2011, no podía conocer las condiciones que impondría la AGCM; no obstante, es igualmente cierto que en septiembre de 2011 Tirrenia todavía estaba sometida a la obligación de prestar a lo largo de todo el año servicios mixtos en las rutas en cuestión en el marco de la prórroga del antiguo convenio, y que en la temporada de verano varias compañías había operado en tales rutas. Además, las autoridades italianas ya habían decidido que no era necesario imponer obligaciones tarifarias a Tirrenia, dadas las condiciones del mercado en la temporada de verano.
- (201) El 18 de junio de 2013, la AGCM inició una instrucción por incumplimiento de las condiciones impuestas a Tirrenia y Moby para el verano 2012 en virtud de la Decisión de la AGCM relativa a la concentración Tirrenia/CIN. La RAS y Saremar sostienen que este hecho bastaría para probar que las tarifas practicadas por los competidores en las rutas en cuestión no podían satisfacer la obligación de asequibilidad impuesta por la RAS; sin embargo, la Comisión no puede aceptar este argumento. Los servicios de enlace en las dos rutas en la temporada de verano 2012 se encomendaron a Saremar mediante el acuerdo 36/6, de 1 de septiembre de 2011, promulgada con fecha anterior al inicio de las reservas para la temporada de verano 2012. En el momento de la encomienda, la RAS no podía, por lo tanto, prever que las partes habrían aumentado las tarifas en posible infracción del acuerdo AGCM.

- (202) Por otra parte, la Comisión cree que, aun aceptando el argumento de la RAS de que CIN no estaba sujeta a la obligación de mantener tarifas asequibles en la temporada de verano, esto significaría que las OSP relativas a la aplicación de tarifas asequibles habrían estado justificadas en la temporada de verano, y no en el período enero-mayo de 2012. Este argumento, por lo tanto, no justificaría la imposición de OSP en la temporada de invierno.
- (203) Además, una comparación entre los precios (para los pasajeros) practicados por Tirrenia y Saremar en las dos rutas en cuestión indica que en la línea Olbia-Civitavecchia las tarifas de la temporada de verano fueron similares, y que en la línea Vado Ligure-Porto Torres, en cambio, las tarifas de Saremar fueron inferiores a las de Tirrenia.

Cuadro 4

Tarifas para los pasajeros (pasaje de cubierta) en la línea Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Temporada de verano 2011	— 21 EUR del 15 de junio al 15 de julio y del 1 al 15 de septiembre — 35 EUR del 16 de julio al 31 de agosto	21,68 EUR (21,46 EUR para los residentes)
Temporada de verano 2012	— 21 EUR en junio y julio (días festivos) y del 3 al 15 de septiembre — 25 EUR en junio y julio (fines de semana), 30, 31 de julio y 1, 2 de septiembre — 35 EUR en agosto	21,68 EUR (21,46 EUR)

Cuadro 5

Tarifas para los pasajeros (pasaje de cubierta) en la ruta Génova (Vado Ligure)-Porto Torres

	Saremar	Tirrenia/CIN
Temporada de verano 2011	— 35 EUR (29,75 EUR) del 22 de mayo al 15 de julio y del 1 al 15 de septiembre — 40 EUR (36 EUR) del 16 de julio al 31 de agosto	53,63 EUR (37,18 EUR)
Temporada de verano 2012	— 35 EUR (30 EUR) del 1 al 14 de junio y del 3 al 15 de septiembre — 38 EUR (33 EUR) del 15 de junio al 13 julio — 44 EUR (38 EUR) del 14 de julio al 2 de septiembre	53,63 EUR (37,18 EUR)

- (204) La Comisión, por lo tanto, cree que las autoridades italianas no han demostrado la existencia de un verdadero interés de servicio público con relación a la imposición a Saremar de la obligación de aplicar tarifas asequibles en las temporadas de verano 2011 y 2012. De todos modos, las tarifas practicadas por Saremar en la línea Olbia-Civitavecchia fueron similares, y en algún caso incluso superiores, a las ya ofrecidas por Tirrenia y Tirrenia/CIN sin estar sujetas a obligaciones de servicio público en materia de niveles tarifarios.

Temporada de invierno

- (205) En 2011, Saremar interrumpió el servicio de enlace en la ruta Olbia-Civitavecchia desde octubre a diciembre de 2011. El servicio se reanudó en el invierno de 2012, del 16 de enero de 2012 al 31 de mayo de 2012. Durante el mismo período, en esta ruta operaba también Tirrenia en el marco de las OSP impuestas por el convenio inicial, que también se refería a las tarifas que Tirrenia debía aplicar. La RAS no ha aducido ninguna razón clara que justifique la necesidad de las OSP tarifarias impuestas a Saremar en la ruta en cuestión durante la temporada de invierno.
- (206) Por otra parte, la comparación entre las tarifas de Saremar y las de Tirrenia evidencia que las tarifas de Saremar no eran más bajas que las de Tirrenia. Por lo tanto, no parece creíble que las obligaciones tarifarias impuestas a Saremar se basaran en la voluntad de satisfacer exigencias de servicio público no satisfechas ya por las obligaciones tarifarias impuestas a Tirrenia.

Cuadro 6

Tarifas para los pasajeros (pasaje de cubierta) en la línea Golfo Aranci (Olbia)-Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Temporada de invierno 2012	21 EUR	<ul style="list-style-type: none"> — 19,79 EUR (18,16 EUR) en la temporada baja — 20,61 EUR (19,98 EUR) en la temporada media ⁽¹⁾ — 21,68 EUR (21,46 EUR) en la temporada alta ⁽²⁾

⁽¹⁾ Un máximo de 40 trayectos en cada una de las dos direcciones durante el año.

⁽²⁾ Un máximo de 40 trayectos en cada una de las dos direcciones durante el período junio-septiembre, en las vacaciones de Navidad y de Semana Santa.

Transporte de mercancías

- (207) Por lo que se refiere a las tarifas aplicadas al transporte de mercancías, la Comisión señala que Tirrenia y Tirrenia/CIN tenían la obligación de prestar servicios mixtos en las dos rutas en cuestión. Además, en 2011, cinco operadores (incluido Saremar) ofrecían servicios de transporte de mercancías en la ruta Olbia – Civitavecchia, y tres operadores ofrecían estos servicios en la ruta Vado Ligure-Porto Torres.
- (208) La RAS no ha facilitado ninguna explicación acerca del motivo por el que las tarifas de transporte de mercancías ofrecidas por Tirrenia y otros operadores en las rutas en cuestión se consideraron inadecuadas para satisfacer las necesidades de transporte de Cerdeña, ni ha transmitido a la Comisión datos comparativos relativos a las tarifas de transporte de mercancías practicadas por Saremar y sus competidores en las rutas en cuestión. Además, el aumento de los precios practicado por los operadores en las rutas en cuestión, sancionado por la AGCM, se refiere tan solo a 2011, y únicamente a las tarifas de pasajeros. Por consiguiente, la Comisión estima que las autoridades italianas no han demostrado la existencia de exigencias reales de servicio público con relación a la imposición a Saremar de obligaciones de servicio público para el transporte de mercancías.
- (209) Por último, la Comisión señala que Tirrenia/CIN opera en las rutas en cuestión con barcos de calidad y capacidad comparables a las de Saremar, y que, en el transcurso de la investigación, ni la RAS ni Saremar han afirmado en ningún momento que los barcos de Tirrenia no estuvieran en condiciones de satisfacer los niveles de calidad prefijados.
- (210) A la vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que la RAS no ha demostrado de forma clara la necesidad de imponer obligaciones de servicio público con relación a la aplicación de tarifas asequibles en las dos rutas en cuestión, ni en qué medida tales obligaciones eran realmente necesarias.
- (211) En segundo lugar, para que se cumpla la primera condición Altmark, es preciso que el prestador de los servicios tenga asignadas OSP claramente definidas.

- (212) Con respecto a la definición de la misión de servicio público contenida en los actos de atribución del presente asunto, la Comisión observa lo siguiente:
- a) en el acuerdo 20/57 se encomendaba a Saremar que estudiara la posibilidad de prestar servicios mixtos (de pasajeros y mercancías) en dos de las tres rutas propuestas de enlace con el continente. La elección de las rutas en las que prestar los servicios de enlace no fue impuesta por la RAS, sino que se dejó a la discreción del operador. Aunque, según la RAS, la imposición de las OSP estuviera en este caso justificada por el aumento de las tarifas practicado por los operadores competidores, no se impuso ninguna obligación específica a Saremar en cuanto a la aplicación de tarifas reducidas en las rutas que debían ponerse en marcha;
 - b) con relación a la ruta Golfo Aranci-Civitavecchia, mediante el acuerdo 25/69, se aprobaron tarifas específicas para el período que va del 15 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011. La tarifa básica para la temporada de invierno (del 16 de enero de 2012 al 15 de junio de 2012) se estableció mediante el acuerdo 48/65. En el acuerdo 12/28, relativo a la prestación de los servicios de enlace en la línea durante la temporada de verano 2012, la RAS se limitaba a tomar nota de la propuesta formulada por Saremar sobre la aplicación de tarifas distintas en la temporada baja, los fines de semana y la temporada alta, así como de las tres alternativas propuestas por Saremar con respecto a las tarifas aplicables en temporada alta, pero sin precisar las tarifas específicas propuestas por el operador. En dicho acuerdo, la RAS no tomaba una decisión sobre qué tarifa aprobar de entre las tres alternativas propuestas por Saremar para la temporada alta, sino que pedía a Saremar que adoptase la tarifa que mejor conciliase las razones de servicio de interés público con la exigencia de perseguir el equilibrio económico;
 - c) las tarifas aplicables en la línea Génova (Vado Ligure)-Porto Torres en 2011 se fijaron mediante el acuerdo 27/4. Para los servicios de enlace en esta ruta durante la temporada de verano 2012, en el acuerdo 22/14, la RAS acogía la propuesta de Saremar de aplicar tarifas distintas para las temporadas baja, media y alta, con un descuento del 15 % para los residentes en Cerdeña, pero no precisaba el nivel específico de las tarifas que Saremar debía practicar.
- (213) Por lo tanto, la Comisión observa que, aunque algunos actos de atribución regulan hasta cierto punto las tarifas aplicables, es evidente que tales disposiciones se refieren únicamente a una parte de la actividad de Saremar. Las tarifas aplicables se aprobaron efectivamente con carácter preventivo para ambas rutas por lo que se refiere a la temporada de verano 2011; para la temporada de verano 2012, en cambio, los actos de atribución no especifican con respecto a las dos rutas en cuestión las tarifas precisas que el operador debía practicar. En una fase ya avanzada del procedimiento de investigación, la RAS transmitió a la Comisión las tarifas efectivas propuestas por Saremar e implícitamente aprobadas mediante los acuerdos 25/69 y 27/4.
- (214) La Comisión observa, sin embargo, que se dejó a Saremar un amplio margen de discrecionalidad para la adecuación de las tarifas. Saremar mantuvo la facultad de adoptar variaciones de las tarifas a fin de garantizar la viabilidad económica de la actividad y, al mismo tiempo, la satisfacción del público, previa comunicación a la RAS. La Comisión observa que los SIEG son por naturaleza servicios dirigidos a responder a deficiencias del mercado en los casos en que este no presta por sí mismo tales servicios según los niveles exigidos por la autoridad pública. La Comisión cree que en algunos casos puede dejarse a los proveedores de servicios públicos un margen de flexibilidad en materia de precios; sin embargo, cuando la presunta obligación de servicio público se refiere de modo específico a la necesidad de ofrecer tarifas asequibles, las autoridades públicas tienen que definir las tarifas máximas aplicables por el operador, o bien vincular esa flexibilidad a criterios objetivos que permitan determinar con razonable certidumbre qué nivel tarifario debe considerarse asequible, o a un procedimiento de autorización previa proveniente de la autoridad que encomienda el encargo.
- (215) En el asunto que nos ocupa, sin embargo, las disposiciones de los actos de atribución relativas a las tarifas aplicables no son suficientemente precisas para poder ser calificadas como OSP definidas de forma clara (con excepción del acuerdo 25/69 y del acuerdo 27/4). El margen de discrecionalidad de Saremar no estaba supeditado a criterios objetivos; ni siquiera a criterios aplicados de modo objetivo. Se incumplió abiertamente la obligación de prestar los servicios de enlace en las rutas examinadas en condiciones de equilibrio económico y, a tenor de la información de que dispone la Comisión, no se midió la satisfacción del público. Del mismo modo, es cierto que Saremar tenía que informar a la RAS de las variaciones tarifarias, pero nada indica que la aplicación de tales variaciones estuviera supeditada a la aprobación de la RAS.
- (216) En el marco de la causa civil interpuesta ante el Tribunal de Génova, Saremar afirmó que, para compensar las pérdidas en las dos rutas en cuestión, debía aumentar las tarifas. Sin embargo, no hay en el proceso ningún elemento que indique que, para conseguir el objetivo de la viabilidad económica, la compañía propusiera en algún momento un aumento tarifario posteriormente rechazado por la RAS. Por el contrario, de los documentos del proceso resulta que Saremar aumentó efectivamente las tarifas, al menos para la ruta Porto Torres-Vado Ligure, para garantizar el equilibrio presupuestario; se diría, por lo tanto, que la compañía podía fijar libremente las tarifas que aplicaba.

- (217) Por último, del análisis de los actos de atribución se desprende que no se impuso a Saremar ninguna obligación tarifaria para la línea Olbia-Civitavecchia del 1 de mayo al 30 de mayo de 2012: la tarifa aprobada mediante el acuerdo 48/65 se aplicó hasta el final de abril de 2012, mientras que la tarifa aprobada mediante el acuerdo 12/28 se aplicó desde junio de 2012. Dado que la prestación de los servicios de enlace en la ruta no se interrumpieron, cabe inferir que los precios de Saremar no estuvieron sujetos a ninguna reglamentación, al menos en mayo de 2012.
- (218) A la vista de lo expuesto, la Comisión considera que a Saremar no se le impusieron obligaciones claras en materia de niveles tarifarios, con excepción de los servicios ofrecidos en 2011 en aplicación del acuerdo 25/69 y del acuerdo 27/4.
- (219) En conclusión, la Comisión estima que las autoridades italianas no han demostrado que la compensación respete la primera condición Altmark.

Altmark 3

- (220) Sobre la base de la tercera condición Altmark, la compensación recibida por el cumplimiento de OSP no tiene que exceder de lo necesario para cubrir completamente o en parte los costes derivados del cumplimiento de tales obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un margen de beneficio razonable.
- (221) Tras concluir que la RAS no ha demostrado la existencia de una efectiva exigencia de servicio público en las dos rutas en cuestión durante el período considerado, la Comisión estima que Saremar no tenía derecho a recibir una compensación en el sentido de la jurisprudencia Altmark por los costes derivados de la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas.
- (222) La RAS sostiene, no obstante, que la compensación es inferior a la pérdida sufrida por Saremar en la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas en 2011 y 2012 y que, dado que esta se calculó según el sistema de contabilidad separada para las dos rutas, no puede implicar una ventaja para ninguna otra actividad de Saremar. Por consiguiente, dicha compensación debería considerarse acorde con la tercera condición Altmark. Sin embargo, la Comisión observa que, al no haber una definición clara de las obligaciones impuestas a Saremar durante todo el período en que se encomendaron los servicios, es imposible calcular los costes resultantes de tales obligaciones.
- (223) En vista de las anteriores consideraciones, la Comisión debe concluir que tampoco se cumple la tercera condición Altmark.
- (224) Dado que no se cumplen las primeras tres condiciones Altmark, la Comisión concluye que la compensación concedida a Saremar en virtud de la ley regional n.º 15/2012 otorga una ventaja económica a Saremar.

Conclusión

- (225) La compensación concedida a Saremar en aplicación de la ley regional n.º 15/2012 otorga una ventaja económica al beneficiario.

Actividades promocionales

- (226) Por lo que se refiere a las actividades promocionales, la Comisión observa ante todo que los logos y el material publicitario efectivamente expuesto en los barcos Saremar no se referían a la reducción de los precios de los servicios de transporte marítimo, sino que tenían por objeto promover Cerdeña como destino turístico. Por lo tanto, es necesario determinar si Saremar recibió una remuneración superior al precio de mercado para tales actividades promocionales.
- (227) Según la RAS, las actividades promocionales realizadas por Saremar se pagaron al precio de mercado, y la Comisión debería tener presente que tales actividades no solo fueron realizadas por Saremar en 2011, sino también en 2012. Como ya se ha indicado anteriormente, en agosto de 2013 se presentó a la Comisión un estudio elaborado por un experto nombrado por la RAS. Dicho estudio llegaba a la conclusión de que el valor de mercado de las actividades promocionales realizadas por Saremar en 2011 y 2012 oscilaba entre 2 458 168 EUR y 2 609 631 EUR; por lo tanto, el precio de 2 479 000 EUR fijado por la RAS estaría justificado.
- (228) En el asunto que nos ocupa, no se convocó una licitación abierta e incondicional para la asignación de los servicios ni se pidió a un experto una evaluación independiente *ex ante* para garantizar que el precio reflejara adecuadamente el valor de mercado de tales servicios. Dado que las actividades en cuestión no se asignaron

mediante licitación, no cabe suponer que el precio pagado por la RAS se ajustaba a las condiciones de mercado, y, por lo tanto, no se puede excluir la posibilidad de que dicho precio otorgara una ventaja a Saremar. El simple hecho de que el importe en cuestión se concediera originalmente como compensación por actividades promocionales que únicamente debían desarrollarse en 2011, y de que inicialmente no estuviera previsto que Saremar prosiguiera dichas actividades en 2012, da a entender que el precio no se basaba en una evaluación *ex ante* fiable de los costes.

- (229) Pese a ello, no se puede excluir que en casos como este se puedan aplicar otros métodos de evaluación, siempre que el precio efectivamente pagado por el comprador aplicando tales métodos refleje, en la medida de lo posible, el valor de mercado del servicio ⁽⁴³⁾.
- (230) La RAS disponía efectivamente de un dictamen pericial del que se desprende que el precio fijado para los servicios se ajustaba al valor de mercado. El experto calculó el valor de mercado de los servicios prestados por Saremar a la RAS comparando los costes publicitarios medios por metro cuadrado, estimados sobre la base de parámetros tales como la duración (teniendo en cuenta algunos descuentos practicados para la continuación de la campaña publicitaria en 2012), el tipo de publicidad (interior o exterior) y la ubicación (grandes ciudades, flujo de población entrante considerable, directrices de movilidad, etc.).
- (231) Dado que la evaluación se efectuó sobre la base de normas generalmente aceptadas para una evaluación, que en este caso consiste en un análisis de las operaciones relativas a servicios semejantes, la Comisión cree que la evaluación refleja de modo adecuado el valor de mercado de los servicios en cuestión.
- (232) La Comisión considera que no puede basarse en el dictamen pericial encargado por el Tribunal de Génova en el marco de la causa civil, en el que el experto llegaba a la conclusión de que el precio de las actividades promocionales era excesivo: dicho dictamen, en efecto, no incluye un análisis comparativo, y no indica un valor de mercado para actividades publicitarias comparables. Además, nada indica que el experto en cuestión posea una experiencia adecuada en la realización de tareas parecidas.
- (233) A la luz de lo que antecede, la Comisión no puede concluir que el precio pagado por la RAS por las actividades promocionales constituya una ayuda estatal.

El crédito de 3 millones EUR y las cartas de patrocinio

- (234) En el considerando 164, la Comisión llega a la conclusión de que no se ha producido una transferencia de fondos estatales. En particular, Saremar no utilizó la línea de crédito de 3 millones EUR inicialmente prevista antes del vencimiento de la primera carta de patrocinio, y la segunda carta de patrocinio autorizada mediante el acuerdo 52/119 no llegó a ser emitida por la RAS.

La recapitalización

- (235) La RAS ha sostenido que: i) la medida no implicó la transferencia de nuevos fondos públicos, sino únicamente la transferencia de fondos que ya estaban a disposición de Saremar; ii) la medida estaba justificada por perspectivas de rentabilidad y se basaba en un plan empresarial definido *ex ante*; iii) la medida pretendía optimizar el producto de la venta y respondía a la situación financiera en la que se encontraba la antigua empresa matriz Tirrenia. Nuevamente en opinión de la RAS, la medida no estaba en absoluto vinculada a la prestación, por parte de Saremar, de los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y el continente, sino que, por el contrario, estaba vinculada a la prestación de SIEG en el ámbito del convenio inicial con el Estado italiano, posteriormente prorrogado.
- (236) Para determinar si la recapitalización supuso una ventaja para Saremar, la Comisión tiene que valorar si, en circunstancias análogas, un inversor privado en una economía de mercado habría hecho aportaciones de capital de la misma envergadura ⁽⁴⁴⁾, en particular a la luz de las informaciones disponibles y de la evolución previsible en la fecha de tales aportaciones ⁽⁴⁵⁾. El PIEM debe aplicarse *ex ante*; en otras palabras, es preciso establecer si, en la fecha de la inversión, un inversor privado en una economía de mercado habría decidido realizar una aportación de capital análoga. Un inversor que opere en el mercado tendría convenientemente en cuenta los riesgos asociados a la inversión, exigiendo una rentabilidad mayor de las inversiones más arriesgadas. Si, por ejemplo, unas disposiciones reglamentarias específicas sobre el nivel mínimo de capital, sobre la liquidez, etc. hicieran que la inversión no resultara rentable, un inversor en una economía de mercado no realizaría esa inversión.

⁽⁴³⁾ Asunto C-239/09 Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe & Co. KG/BVVG Bodenverwertungs- und-verwaltungs GmbH (Rec. 2010, p. I-13083), apartado 39.

⁽⁴⁴⁾ Asunto C-261/89 Italia/Comisión (Rec. 1991, p. I-4437), apartado 8; asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92 España/Comisión, anteriormente citados, apartado 21; asunto C-42/93 España/Comisión (Rec. 1994, p. I-4175), apartado 13.

⁽⁴⁵⁾ Véanse los puntos 3.1. y 3.2. de la Comunicación relativa al crédito a la exportación, la nota de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE [actualmente, artículos 107 y 108 del TFUE] a holding públicos (Bol. CE 9-1984), y la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros — Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación (DO C 307 de 13.11.1993, p. 3).

- (237) La recapitalización de Saremar se decidió el 15 de junio de 2012, cuando la junta de accionistas acordó aumentar el capital social, elevándolo de 1 209 010,64 EUR a 6 099 961 EUR, incluidos 824 309,69 EUR desembolsados el 11 de julio de 2012.
- (238) Dado que la compañía parecía hallarse en una situación financiera precaria, en la Decisión de 2012 la Comisión concluyó con carácter preliminar que un inversor en una economía de mercado habría exigido la aplicación de un plan para la recuperación de la rentabilidad, de forma que la compañía pudiera garantizar un rendimiento suficiente a sus accionistas. Esta conclusión ha sido respaldada por las partes interesadas en el curso de la investigación.
- (239) La RAS transmitió en su momento a la Comisión el plan empresarial Saremar para el período 2011-2022, aprobado en julio de 2010. El plan empresarial reviste una gran importancia porque un inversor privado solo inyectaría más dinero en una empresa cuyo capital se hubiera situado por debajo del límite legal si previera un nivel de rentabilidad suficiente. La Comisión cree que el plan empresarial de Saremar para el período 2011-2022 no se basa en hipótesis realistas, puesto que: i) no hace referencia a la capitalización de la compañía por parte del accionista público, sino a una aportación de capital que debía, a partes iguales, correr a cargo de un futuro accionista privado y de la RAS, una vez concluida la privatización parcial inicialmente prevista para noviembre de 2010; la aportación de capital prevista por el plan empresarial para 2010 debía garantizar un tercio de los fondos necesarios para la adquisición de dos barcos, mientras que el 70 % restante debía obtenerse mediante el reembolso a Saremar, por parte de Tirrenia, de un préstamo de 11,5 millones EUR (véase el considerando 89) y recurriendo a diversas entidades de crédito; ii) el plan abarca los 12 años de duración del nuevo contrato de servicio público que se habría firmado con el comprador de la compañía y que inicialmente habría tenido que formalizarse a finales de 2010; el plan, por lo tanto, solo se refiere a las medidas que debían ejecutarse en el momento de la privatización parcial de la compañía. Resumiendo, el plan empresarial presentado por la RAS precede en casi dos años la decisión vinculante de recapitalizar Saremar. Mientras tanto, la situación del mercado cambió de manera sustancial: Tirrenia fue admitida al procedimiento de administración extraordinaria en agosto de 2010 y declarada insolvente por el Tribunal; la antigua empresa matriz fue posteriormente adquirida por CIN, y esta suscribió, el 18 de julio de 2012, un nuevo convenio que establece OSP para las rutas de enlace entre Cerdeña y la Italia continental; se pospuso la privatización de Saremar. Antes de decidir las aportaciones de capital en cuestión, un inversor privado habría actualizado el plan empresarial a la luz de la nueva situación del mercado.
- (240) Tanto la RAS como Saremar han confirmado que la aportación de capital se decidió para respetar las obligaciones legales y para permitir que la compañía siguiera operando en el mercado. El expediente del asunto no contiene documentos que permitan suponer que la RAS tomó en consideración las perspectivas de rentabilidad de la compañía en la nueva situación de mercado cuando decidió proceder a la recapitalización de Saremar en junio de 2012.
- (241) La Comisión cree que el respeto de las obligaciones legales en materia de capital social no habría sido un motivo suficiente para inducir a un inversor privado que opere en el mercado a efectuar nuevas aportaciones de capital a la compañía. Como se indica en la Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE [actualmente, artículos 107 y 108 del TFUE] (en lo sucesivo, «Comunicación sobre el PIEM») ⁽⁴⁶⁾, los inversores están a menudo legalmente obligados a contribuir con ulteriores aportaciones de capital al mantenimiento de las empresas cuya base de capital se haya visto erosionada por continuas pérdidas hasta situarse por debajo de un nivel preestablecido. En respuesta a las afirmaciones de los Estados miembros de que estas aportaciones de capital no deben considerarse ayudas en la medida en que se derivan del simple cumplimiento de una obligación legal, la Comunicación sobre el PIEM indica que los inversores privados enfrentados a una situación de este tipo deberían tomar en consideración todas las demás opciones a su alcance, incluida la de liquidar o disminuir su inversión ⁽⁴⁷⁾, y elegir la que ofrezca mayores ventajas desde el punto de vista financiero.
- (242) A los efectos de la evaluación del respeto del PIEM, la Comisión solo puede tener en cuenta las informaciones disponibles en el momento en que se adoptó la decisión de realizar la inversión, incluida la evolución que cabía razonablemente prever. A la luz de la información entonces disponible, no parece que la decisión de recapitalizar la compañía se adoptara sobre la base de valoraciones económicas comparables a las que, en las mismas circunstancias, habría realizado un inversor privado racional en una situación parecida, antes de proceder a la inversión, para determinar la futura rentabilidad. La Comisión observa, por el contrario, que en el período en que se decidió la recapitalización, la compañía se hallaba en graves dificultades financieras. Además, como la propia RAS ha indicado, en aquel momento no había ninguna certeza de que los servicios que cubrían las rutas de enlace con las islas menores y Córcega fueran a seguir contando con la subvención estatal. Vemos, además, que no se fijó ninguna compensación para cubrir el posible déficit resultante de la cobertura de las rutas de enlace con el continente (esa compensación no se concedió hasta noviembre de 2012).

⁽⁴⁶⁾ Comunicación de la Comisión a los Estados miembros-Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación (DO C 307 de 13.11.1993, p. 3).

⁽⁴⁷⁾ Véase la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros-Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE, apartado 36.

- (243) La Comisión observa asimismo que los argumentos de la RAS, según la cual otras muchas compañías navieras competidoras de Saremar se habían beneficiado también de aportaciones de capital por parte de inversores de mercado, que de este modo habían permitido a dichas compañías seguir operando a pesar de registrar pérdida, son irrelevantes por cuanto cada decisión de inversión tiene que evaluarse individualmente. En el momento de realizar sus inversiones, estos inversores privados podían haber tenido a su disposición previsiones de rentabilidad en toda regla. Además, estas empresas habrían podido estar en una situación financiera mejor antes de la recapitalización, lo que habría hecho que la recuperación de la viabilidad resultara más verosímil.
- (244) La Comisión debe asimismo rechazar la afirmación de la RAS de que la capitalización de la compañía no estaba vinculada a la gestión, por parte de Saremar, de las rutas de enlace con la Italia continental. Como la RAS ha declarado, el objetivo de la medida era permitir a la compañía seguir operando ampliando el capital, que había disminuido en más de un tercio, a los niveles exigidos por ley. Así pues, la recapitalización de Saremar benefició necesariamente a todas las demás actividades desarrolladas por la compañía.
- (245) Por tanto, la Comisión concluye que la decisión de recapitalizar la compañía no se atiene al PIEM y, por consiguiente, otorga a Saremar una ventaja de la que no se habría beneficiado en condiciones normales de mercado.

Influencia en los intercambios comerciales y falseamiento de la competencia

- (246) Para poderse calificar como ayuda estatal, una medida financiera tiene que afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros y falsear o amenazar con falsear la competencia. A la hora de determinar si se dan estas dos condiciones, la Comisión no tiene que comprobar si la ayuda afecta realmente a los intercambios comerciales entre Estados miembros, y si la competencia resulta efectivamente falseada; basta con que examine si la ayuda puede afectar a dichos intercambios y falsear la competencia ⁽⁴⁸⁾. Cuando una ayuda concedida por un Estado miembro refuerza la posición de una empresa con respecto a otras empresas competidoras que operan en el mercado de la Unión, debe considerarse que afecta a estas últimas.
- (247) En el asunto que nos ocupa, el beneficiario opera en competencia con otras empresas que prestan servicios de transporte marítimo en la Unión, en particular desde que entró en vigor el Reglamento sobre cabotaje marítimo, que ha liberalizado este mercado. Así pues, la medida examinada es capaz de afectar a los intercambios comerciales en la Unión y falsear la competencia en el mercado interior. El hecho de que la cuota de mercado de Saremar siempre haya sido marginal no altera esta conclusión.

7.2. LEGALIDAD DE LA AYUDA

- (248) Todas las medidas objeto de la presente Decisión han sido ejecutadas antes de su aprobación formal por la Comisión; por consiguiente, las autoridades italianas no han respetado la obligación de suspensión que les incumbe a tenor del 108, apartado 3, del TFUE.

7.3. COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA

- (249) Dado que las medidas examinadas constituyen una ayuda estatal a tenor del 107, apartado 1, del TFUE, su compatibilidad puede evaluarse a la luz de las excepciones contempladas en los apartados 2 y 3 de dicho artículo, así como en el artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (250) De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, incumbe al Estado miembro invocar los posibles motivos de compatibilidad, y demostrar que concurren los requisitos que la sustentan ⁽⁴⁹⁾. La RAS cree que ninguna de las medidas evaluadas constituye ayuda estatal, pero solo ha comunicado posibles motivos de compatibilidad en lo que atañe a la compensación concedida por los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y el continente, y a la subvención concedida por las actividades promocionales.

⁽⁴⁸⁾ Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal en el asunto C-372/97, Italia/Comisión (Rec. 2004, p. I-3679), apartado 44.

⁽⁴⁹⁾ C-364/90 – Italia/Comisión (Rec. 1993, p. I-2097), apartado 20.

7.3.1. COMPENSACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ENLACE EN LAS DOS RUTAS ENTRE CERDEÑA Y LA ITALIA CONTINENTAL

- (251) El 31 de enero de 2012, entró en vigor el nuevo paquete SIEG. A partir de esa fecha, la compatibilidad de las ayudas concedidas en forma de compensación de servicio público debe examinarse a la luz de la Decisión SIEG de 2011 y los nuevos criterios del Marco SIEG de 2011.
- (252) Como ya ocurría con la Decisión SIEG de 2005, la Decisión SIEG de 2011 se aplica únicamente a las ayudas estatales en forma de compensación de servicio público concedida a empresas con relación a un SIEG conforme en el sentido definido en el Reglamento sobre cabotaje marítimo. En la Decisión de 2012, la Comisión concluía con carácter preliminar que, al encomendar directamente la prestación de los servicios a Saremar, las autoridades italianas no habían respetado lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento sobre cabotaje marítimo, relativo al trato no discriminatorio de los armadores.
- (253) Durante el procedimiento de investigación formal, la RAS sostuvo que Saremar podía considerarse como operador interno de la Región. Según la RAS, cabe deducir de la jurisprudencia ⁽⁵⁰⁾ que el principio de no discriminación no es aplicable cuando el control ejercido sobre el operador por una autoridad pública es semejante al que esa autoridad ejerce sobre sus propios departamentos y el operador desarrolla la parte esencial de sus actividades con la autoridad controladora.
- (254) Se diría, en efecto, que Saremar actuaba por cuenta de la RAS, como un instrumento suyo para la aplicación de las políticas de transporte marítimo y desarrollo regional de la RAS; hay dudas, sin embargo, sobre si esta circunstancia puede justificar la concesión directa y exclusiva de una compensación a Saremar. A los efectos del presente análisis, en cualquier caso, la Comisión no tiene que tomar una decisión sobre esta cuestión, dado que la medida de ayuda no se ajusta a la Decisión SIEG de 2011.

Aplicabilidad de la Decisión SIEG de 2011

- (255) La Decisión SIEG de 2011 únicamente se aplica a las ayudas concedidas en forma de compensación de servicios públicos para auténticos SIEG. Por los motivos indicados en los considerandos 180 a 218, la Comisión concluye que la RAS no ha demostrado, del modo previsto en la normativa, la existencia de una efectiva exigencia de servicio público que pueda justificar la imposición de obligaciones de servicio público en las rutas en cuestión, ni que tales obligaciones se formularan con la necesaria precisión. Por consiguiente, la subvención concedida a Saremar por los servicios de enlace en las dos rutas no puede considerarse una ayuda compatible en el sentido de la Decisión SIEG de 2011.
- (256) En cualquier caso, para considerarse compatible y quedar exenta de la obligación de notificación de conformidad con la Decisión SIEG de 2011, la prestación de un SIEG tiene por fuerza que encomendarse a través de uno o varios actos que precisen:
- a) el objeto y la duración de las OSP;
 - b) la empresa y, si procede, el territorio afectado;
 - c) la naturaleza de los derechos exclusivos o especiales eventualmente otorgados a la empresa;
 - d) la descripción del sistema de compensación y los parámetros utilizados para el cálculo, el control y la revisión de la compensación;
 - e) las disposiciones destinadas a evitar y recuperar las eventuales compensaciones excesivas;
 - f) una referencia a la Decisión SIEG de 2011.

⁽⁵⁰⁾ Asunto C-410/04-Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV)/Comune di Bari y AMTAB Servizio S.p.A.

- (257) Dado que los actos de atribución incumplen claramente las prescripciones de los requisitos contemplados en las letras d), e) y f) del considerando 255, la ayuda en cuestión no puede considerarse compatible sobre la base de la Decisión SIEG de 2011.
- (258) Según la RAS, la medida se definió en sus elementos principales antes de la entrada en vigor del nuevo paquete SIEG y, por consiguiente, la evaluación de su compatibilidad debería efectuarse sobre la base de la Decisión SIEG de 2005, y no de la Decisión SIEG de 2011. Sin embargo, en el asunto que nos ocupa, la compensación no se concedió hasta agosto de 2012, mediante la ley regional n.º 15 de 7 de agosto de 2012, y, por lo tanto, no es anterior a la entrada en vigor de la Decisión SIEG de 2011. Es por ello imposible aceptar el argumento de la RAS.
- (259) En conclusión, la ayuda a Saremar no puede considerarse compatible, ni quedar exenta de la obligación de notificación en el sentido de la Decisión SIEG de 2011.
- (260) En cualquier caso, al no haber disposiciones que fijen una compensación para la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas, y de sistemas destinados a evitar y recuperar las eventuales compensaciones excesivas, la compensación en cuestión no puede considerarse compatible, ni quedar exenta de la obligación de notificación sobre la base de la Decisión SIEG de 2005.

Saremar es una empresa en crisis en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración

- (261) Por las razones que se exponen a continuación, la Comisión cree que Saremar podría considerarse una empresa en crisis en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración en el momento en que se concedió la compensación.
- (262) En el sentido del punto 9 de las Directrices de salvamento y reestructuración, una empresa se considera en crisis si es incapaz de recuperarse, mediante sus propios recursos financieros o con los que pueda obtener de sus accionistas o en el mercado y si, de no mediar una intervención exterior de las autoridades públicas, estaría casi con total seguridad abocada a abandonar el mercado. En particular, en el sentido del punto 10 de las Directrices de salvamento y reestructuración, se considera que una empresa está en crisis:
- a) tratándose de una sociedad de responsabilidad limitada, cuando haya desaparecido más de la mitad de su capital suscrito, y se haya perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos 12 meses;
 - b) tratándose de una sociedad en la que al menos algunos de sus socios tienen una responsabilidad ilimitada sobre la deuda de la empresa, cuando hayan desaparecido más de la mitad de sus fondos propios, tal como se indican en los libros de la misma, y se haya perdido más de una cuarta parte de los mismos en los últimos 12 meses;
 - c) para todas las formas de empresas, cuando la empresa en cuestión reúne las condiciones establecidas en el Derecho interno para someterse a un procedimiento de quiebra o insolvencia.
- (263) El punto 11 de las Directrices de salvamento y reestructuración establece que se puede considerar que una empresa está en crisis aun cuando no se presente ninguna de las circunstancias establecidas en el punto 10, y enumera algunos de los síntomas típicos de esta situación, como el nivel creciente de pérdidas, la disminución del volumen de negocios, el incremento de las existencias, el exceso de capacidad, la disminución del margen bruto de autofinanciación, el endeudamiento creciente y el aumento de los gastos financieros, además del debilitamiento o desaparición del activo neto de la empresa.
- (264) En 2010, Saremar registró una pérdida de 5 253 530 EUR. El resultado de 2011, con unos beneficios de 2 523 439 EUR, no bastó para cubrir la pérdida registrada en 2010, que fue el doble del superávit de 2011. La pérdida del 2010 se transfirió al 2012 y se cubrió reduciendo el capital social de 6 099 961 EUR a 1 209 010,64 EUR; por lo tanto, en 2011 Saremar perdió más del 80 % de su capital y se debería haber considerado una empresa en crisis en el sentido del punto 10 de las Directrices de salvamento y reestructuración.
- (265) Sobre la base del balance de Saremar de 2012 ⁽⁵¹⁾, también ese año la compañía transfirió una pérdida de 1,7 millones EUR. Como se indica en el considerando 157, la Comisión observa que la propia Saremar consideraba en 2012 que su situación financiera era crítica.

⁽⁵¹⁾ <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>.

- (266) Esta situación se desprende también del acuerdo 41/23 adoptado por la RAS el 15 de octubre de 2012. Dicho acuerdo hace referencia a una nota de 4 de octubre de 2012 transmitida por el Presidente de Saremar en la que esta comunicaba a la RAS que, si no se aplicaban inmediatamente las disposiciones de la ley regional n.º 15 de 7 de agosto de 2012, que preveían una subvención de 10 millones EUR en favor de Saremar, la deuda de la compañía pondría en peligro la continuidad empresarial, con un impacto significativo en el servicio público y en la prevista privatización de la compañía ⁽⁵²⁾.
- (267) En vista de las continuas pérdidas, los problemas de liquidez y el análisis de la propia Saremar, la Comisión concluye que la empresa debe considerarse una empresa en crisis en el sentido, también, del punto 11 de las Directrices de salvamento y reestructuración.
- (268) En 2012, las dificultades financieras de Saremar disminuyeron a raíz de la concesión de la compensación objeto de la presente evaluación, concedida en noviembre/diciembre de 2012. Si Saremar no hubiera recibido dicha compensación, en 2012 habría transferido una pérdida de 13 millones EUR.
- (269) En el sentido del punto 9 del Marco SIEG de 2011, la compensación por SIEG concedida a empresas en crisis tiene que examinarse con arreglo a las Directrices de salvamento y reestructuración. Dado que no se cumplen las condiciones indicadas en la Decisión SIEG de 2011, la compensación recibida por Saremar, que se hallaba en una situación de crisis, por la prestación de servicios de enlace en las dos rutas en cuestión tiene que examinarse con arreglo a las Directrices de salvamento y reestructuración, a fin de determinar si puede declararse compatible con el mercado interior a tenor del 107, apartado 3, del TFUE.
- (270) Dado que la compañía no ha recibido ayudas de salvamento o reestructuración en los últimos diez años, la Comisión concluye que se respeta el «principio de ayuda única» contemplado en el punto 72 y siguientes de las Directrices de salvamento y reestructuración.
- (271) Sin embargo, para que una ayuda estatal concedida a una empresa en crisis se considere compatible con el mercado interior con arreglo a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, tienen que darse todas las condiciones que se indican en dichas Directrices.
- (272) En primer lugar, según lo dispuesto en el punto 13 de las Directrices de salvamento y reestructuración, en principio, las empresas que formen parte de un grupo mayor no pueden acogerse a las ayudas de salvamento o de reestructuración, salvo que se pueda demostrar que las dificultades por las que atraviesa la empresa le son propias, que no son simplemente el resultado de la asignación arbitraria de costes dentro del grupo y que son demasiado complejas para ser resueltas por el propio grupo. Tras escindirse de la empresa matriz Tirrenia, Saremar pasó a ser propiedad íntegra de la RAS y, por lo tanto, dejó de formar parte de un grupo.
- (273) En segundo lugar, para que una medida pueda considerarse compatible en el sentido de los puntos 34-37 de las Directrices de salvamento y reestructuración, el plan de reestructuración debe describir las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa y precisar los medios con los que se pretende restablecer la viabilidad a largo plazo y la solidez de la empresa en un plazo razonable. El plan de reestructuración debe elaborarse sobre la base de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación, tomándose en consideración hipótesis optimistas, pesimistas e intermedias, y atendiendo, asimismo, a los puntos fuertes y débiles de la empresa. El plan se ha de presentar a la Comisión con todas las precisiones necesarias, entre las que se incluye especialmente un estudio de mercado.
- (274) No se ha sido transmitido a la Comisión ningún plan de estas características. Es cierto que la RAS presentó un plan empresarial relativo a Saremar para el período 2011-2022; también es cierto, sin embargo, que dicho plan no respeta los requisitos de las Directrices de salvamento y reestructuración.
- (275) En el presente asunto, el plan empresarial de Saremar se aprobó en julio de 2010, antes de que la RAS concediese la compensación, y no preveía la adopción de esa medida en favor de Saremar. El plan se basaba en la hipótesis de que la compañía habría sido parcialmente privatizada como muy tarde en noviembre de 2010 (inicialmente, la RAS tenía previsto ceder el 49 % de su cuota de participación en la compañía) y se refería a los doce años de duración del nuevo contrato de servicio público que se pensaba suscribir con el comprador al final del 2010. El plan no precisa las circunstancias que habían generado las dificultades de la empresa, ni los medios con que se pretendía restablecer su viabilidad; además, no hace referencia a la gestión de Saremar de los enlaces en las dos rutas entre Cerdeña y el continente.

⁽⁵²⁾ Informe sobre las cuentas generales de la Región Autónoma de Cerdeña para el ejercicio financiero 2012, p. 359, disponible en la siguiente dirección: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (276) A la luz de las anteriores consideraciones, la Comisión cree que la medida no estaba supeditada a la realización de un plan empresarial con arreglo a lo dispuesto en las Directrices de salvamento y reestructuración, lo cual es ya suficiente para descartar su compatibilidad con el mercado interior.
- (277) En tercer lugar, deben adoptarse medidas para minimizar en la mayor medida posible los efectos negativos en las condiciones de los intercambios comerciales. La ayuda no debe falsear indebidamente la competencia; esto implica en general, al final del período de reestructuración, una limitación de la presencia de la empresa en los mercados en los que opera. Las contrapartidas tienen que ser proporcionadas al efecto distorsionador causado por la ayuda y, en particular, a las dimensiones y el peso relativo de la empresa en el mercado o mercados en que opera. El importe de las contrapartidas debe fijarse caso por caso teniendo en cuenta el objetivo del restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de la empresa. Además, en el sentido del punto 7 de las Directrices de salvamento y reestructuración, la Comisión exigirá contrapartidas que minimicen el impacto sobre los competidores. La RAS no ha propuesto contrapartidas para contrarrestar la potencial distorsión de la competencia causada por la concesión de la ayuda.
- (278) En cuarto lugar, la ayuda debe limitarse estrictamente al mínimo indispensable para permitir la reestructuración. El beneficiario de la ayuda debe contribuir de forma significativa al plan de reestructuración, bien mediante fondos propios, incluida la venta de activos no indispensables para la supervivencia de la empresa, bien recurriendo a financiación externa obtenida en condiciones de mercado. Esta contribución es indicativa de que los mercados creen en la posibilidad de restablecimiento de la viabilidad y debe ser real, es decir, concreta, con exclusión de todos los beneficios potenciales, como el flujo de tesorería.
- (279) En el asunto que nos ocupa, no se previó ninguna contribución mediante fondos propios.
- (280) La Comisión concluye que la subvención concedida a Saremar para compensar el déficit resultante de la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas entre Cerdeña y la Italia continental en 2011 y 2012 constituye una ayuda incompatible concedida a Saremar, que se encontraba en una situación de crisis.
- (281) Por razones de exhaustividad, la Comisión también ha comprobado si la ayuda en cuestión habría resultado compatible con el Marco SIEG de 2011 en caso de que Saremar no hubiera sido una empresa en crisis en el momento de la concesión de la misma.

Servicio de interés económico general efectivo según el artículo 106 del Tratado

- (282) Como se indica el punto 56 del Marco SIEG de 2011, los Estados miembros tienen un amplio margen de discrecionalidad con relación a la naturaleza de los servicios clasificables como SIEG. La tarea de la Comisión es garantizar que el margen de discrecionalidad se aplique sin error manifiesto por lo que se refiere a la definición de servicio de interés económico general.
- (283) Por las razones expuestas en los considerandos 188 a 210, la Comisión cree que en el asunto que nos ocupa no se ha cumplido esta condición.

Necesidad de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación

- (284) Según lo dispuesto en la sección 2.3 del Marco SIEG de 2011, el concepto de SIEG a tenor del artículo 106 del TFUE implica que la responsabilidad del funcionamiento del servicio de interés económico general deberá atribuirse a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos oficiales.
- (285) Estos actos deberán indicar concretamente:
- el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público;
 - las empresas afectadas y el territorio afectado;
 - la naturaleza de los derechos exclusivos atribuidos a Saremar;
 - la descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación, y
 - las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas.

- (286) La Comisión señala que, en el presente asunto, los actos de atribución no hacen referencia a una eventual compensación de Saremar por el cumplimiento de las OSP y, por lo tanto, no respetan las condiciones contempladas en las letras d) y e) del considerando 284.

Duración del período de atribución

- (287) Como se indica en la sección 2.4 del Marco SIEG de 2011, «La duración del período de atribución deberá justificarse por referencia a criterios objetivos tales como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles. En principio, la duración del período de atribución no deberá exceder el período requerido para la amortización de los activos más importantes necesarios para gestionar el SIEG.»
- (288) Dado que en el presente asunto el período de prestación de los servicios se limita al 2011 y 2012, esta condición sí se cumple.

Importe de la compensación

- (289) Según el punto 21 del Marco SIEG de 2011, «el importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable». Para considerarse necesaria, la medida de ayuda debe, formalmente y desde el punto de vista del importe, ser necesaria para realizar el objetivo de interés público. Debe ser del importe mínimo necesario para realizar el objetivo y adoptar la forma más oportuna para paliar el perjuicio causado. Así pues, en el presente asunto es necesario cuantificar los costes suplementarios de las OSP impuestas a Saremar mediante los actos de atribución y compararlos con las ventajas otorgadas a esta empresa por la RAS.
- (290) La compensación de servicio público concedida a Saremar equivale a 10 millones EUR. Según la información transmitida por la RAS, durante el período examinado los costes suplementarios derivados de la prestación del servicio correspondían al apoyo financiero concedido a Saremar, y no incluían un margen de beneficio razonable. La investigación ha puesto de manifiesto que en las rutas en cuestión Saremar registró una pérdida de 214 000 EUR en 2011 y de 13 440 220 EUR en 2012.
- (291) Sobre la base de estos resultados, se diría que la compensación concedida por la RAS no fue superior al déficit resultante de la prestación de los servicios. Sin embargo, como ya se ha observado al analizar la tercera condición Altmark y por las razones ya indicadas anteriormente, la Comisión cree que Saremar no tenía derecho a recibir una compensación por los costes derivados de la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas, y considera, además, que la compensación no era atribuible a obligaciones de servicio público definidas de forma clara.
- (292) Por último, dado que la ayuda se concedió después la entrada en vigor del nuevo Marco SIEG, su compatibilidad también debe evaluarse con arreglo a las siguientes condiciones:
- punto 14: necesidad de considerar debidamente las necesidades de servicio público al encomendar a una empresa la prestación de un determinado SIEG;
 - punto 19: respeto de las normas de la Unión en el ámbito de la contratación pública al encomendar a una empresa la prestación de un SIEG;
 - punto 20: no discriminación;
 - punto 24 y siguientes: aplicación del método del coste evitado neto para calcular el coste neto;
 - punto 39 y siguientes: incentivos de eficiencia;
 - punto 60: transparencia.
- (293) La RAS no llevó a cabo ninguna consulta pública, ni publicó con antelación la información prescriptiva con relación a las OSP y a la compensación prevista por su cumplimiento. Como ya se ha indicado anteriormente, en principio no había prevista ninguna compensación, ya que se pensaba que los servicios eran comercialmente rentables.
- (294) Según el punto 21 del Marco SIEG de 2011, «El importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable». Por su parte, el punto 24 del Marco SIEG de 2011 establece que el coste neto necesario para ejecutar las obligaciones de servicio público se calcula como la diferencia entre el coste neto para el proveedor por operar con o sin la obligación de servicio público. En el presente asunto, no se ha efectuado ningún cálculo de este tipo.

- (295) Además, en los actos de atribución no se definía ningún mecanismo de incentivación de la eficiencia; la RAS tampoco ha indicado en ningún momento que la introducción de semejantes incentivos resultara inviable o inoportuna. Por último, no se respetaron las obligaciones de transparencia.
- (296) Así pues, la Comisión concluye que la compensación concedida a Saremar por la prestación de los servicios es incompatible con el mercado interior en el sentido del Marco SIEG de 2011.

7.3.2. LA RECAPITALIZACIÓN

- (297) En el transcurso de la investigación, la RAS adujo básicamente dos argumentos con respecto a la recapitalización: el primero es que la medida solo se ejecutó en parte, y el segundo, que la recapitalización se refería a financiación a las que Saremar tenía perfecto derecho. Como ya se ha observado, la RAS no ha indicado en ningún momento que la medida podría considerarse una ayuda de reestructuración en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración, ni ha formulado observaciones sobre la compatibilidad de la medida con el mercado interior.
- (298) Pese a ello, la Comisión cree que Saremar podría considerarse una empresa en crisis en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración y, por lo tanto, podría beneficiarse de ayudas de reestructuración. La recapitalización constituye una ayuda de reestructuración, que debe evaluarse conforme a las Directrices de salvamento y reestructuración para comprobar si puede ser declarada compatible con el mercado interior en virtud del artículo 107, apartado 3, del TFUE.
- (299) Dado que en el presente asunto no se cumplen los criterios de compatibilidad contemplados en las Directrices de salvamento y reestructuración (véanse en particular las motivaciones expuestas en los considerandos 272 a 279, la Comisión concluye que la compensación otorgada a Saremar constituye una ayuda de reestructuración incompatible concedida a una empresa en crisis. Por consiguiente, la medida no puede considerarse compatible con el mercado interior.

7.3.3. CONCLUSIÓN

- (300) Constituyen una ayuda estatal incompatible con el mercado interior las siguientes medidas ejecutadas por la RAS en favor de Saremar:
- a) la compensación por la prestación de los servicios de enlace en las dos rutas suplementarias entre Cerdeña y el continente (10 millones EUR), concedida mediante la ley regional n.º 15, de 7 de agosto de 2012, y efectivamente pagada a Saremar en dos plazos, a saber, el 6 de noviembre de 2012 y el 3 de diciembre de 2012;
 - b) la recapitalización decidida el 15 de junio de 2012 (6 099 961 EUR, de los que solo 824 309,69 EUR se abonaron el 11 de julio de 2012).
- (301) El pago de las actividades promocionales y las cartas de patrocinio no constituyen ayudas estatales en favor de Saremar.

7.4. CONCLUSIÓN

- (302) Las medidas de ayuda en cuestión son incompatibles con el mercado interior. Italia ha ejecutado ilegalmente las ayudas en cuestión, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
- (303) Conforme al TFUE y a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la Comisión, en caso de comprobar la incompatibilidad de una ayuda con el mercado interior, está facultada para decidir si el Estado miembro interesado debe suprimir o modificar esa ayuda ⁽⁵³⁾. De nuevo según reiterada jurisprudencia del Tribunal, la obligación del Estado de suprimir una ayuda que la Comisión considera incompatible con el mercado interior tiene por objeto restablecer la situación anterior ⁽⁵⁴⁾. El Tribunal ha establecido al respecto que dicho objetivo se alcanza cuando el beneficiario reembolsa los importes concedidos en concepto de ayudas ilegales, perdiendo de este modo la ventaja de la que disfrutaba respecto a sus competidores, y queda restablecida la situación anterior a la concesión de la ayuda ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵³⁾ Asunto C-70/72 Comisión/Alemania, apartado 13.

⁽⁵⁴⁾ Asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92 España/Comisión, apartado 75.

⁽⁵⁵⁾ Asunto C-75/97 Bélgica/Comisión, apartados 64 y 65.

- (304) Sobre la base de esta jurisprudencia, el artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 659/99 del Consejo ⁽⁵⁶⁾ establece que «cuando se adopten decisiones negativas en casos de ayuda ilegal, la Comisión decidirá que el Estado miembro interesado tome todas las medidas necesarias para obtener del beneficiario la recuperación de la ayuda».
- (305) Así pues, dado que las medidas identificadas en el considerando 300 se consideran ayudas estatales ilegales e incompatibles, debe recuperarse el importe ya desembolsado de tales medidas, que asciende a 10 824 309,69 EUR, con el fin de restablecer la situación existente en el mercado antes de la concesión de la ayuda.
- (306) La presente Decisión no contempla ni afecta a las demás cuestiones objeto de las Decisiones de 2011 y 2012 o puestas en conocimiento de la Comisión por las partes interesadas en el transcurso de la investigación incoada en el sentido de dichas Decisiones.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Las medidas de ayuda concedidas a Saremar en forma de compensación de servicio público mediante la ley regional n.º 15, de 7 de agosto de 2012, y de aportación de capital decidida por la junta de accionistas de Saremar el 15 de junio de 2012, son incompatibles con el mercado interior. Italia ha ejecutado ilegalmente las ayudas en cuestión, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
2. El pago de las actividades promocionales y las cartas de patrocinio no constituyen ayudas estatales en favor de Saremar.

Artículo 2

1. Italia deberá recuperar del beneficiario la ayuda incompatible a que se refiere el artículo 1, apartado 1.
2. Las cantidades pendientes de recuperación incluirán los intereses devengados desde la fecha en que las ayudas se pusieron a disposición del beneficiario y hasta su recuperación efectiva.
3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión ⁽⁵⁷⁾ y con el Reglamento (CE) n.º 371/2008 de la Comisión ⁽⁵⁸⁾.

Artículo 3

1. La recuperación de la ayuda a que se refiere el artículo 1 será inmediata y efectiva.
2. Italia garantizará que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 4

1. En los dos meses siguientes a la notificación de la presente Decisión, Italia transmitirá la siguiente información:
 - a) el importe total (principal e intereses) que debe recuperarse del beneficiario;
 - b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;
 - c) documentación que demuestre que se ha instado al beneficiario a reembolsar la ayuda.
2. Italia mantendrá informada a la Comisión de la evolución de las medidas nacionales adoptadas para la aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de la ayuda concedida en el marco del régimen a que se refiere el artículo 1 haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, cualquier información sobre las medidas ya adoptadas y las previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. Proporcionará también información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

⁽⁵⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

⁽⁵⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 794/2004 de la Comisión, de 21 de abril de 2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁵⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 271/2008 de la Comisión, de 30 de enero de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 794/2004, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 82 de 25.3.2008, p. 1).

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 22 de enero de 2014.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

ANEXO

Información sobre los importes de ayuda recibidos, que deben recuperarse y ya recuperados

Identidad del beneficiario	Importe global de las ayudas recibidas en el marco del régimen ⁽¹⁾	Importe global de las ayudas pendientes de recuperación ⁽¹⁾ (Principal)	Importe total ya reembolsado ⁽¹⁾	
			Principal	Intereses

⁽¹⁾ Millones en divisa nacional.

DECISIÓN (UE) 2018/262 DE LA COMISIÓN**de 14 de febrero de 2018****sobre la propuesta de iniciativa ciudadana titulada: «We are a welcoming Europe, let us help!»***[notificada con el número C(2018) 895]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 211/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre la iniciativa ciudadana ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objeto de la propuesta de iniciativa ciudadana titulada: «We are a welcoming Europe, let us help!» hace referencia a lo siguiente: «Los gobiernos tienen dificultades para gestionar la migración. La mayoría de nosotros queremos ayudar a las personas, porque las personas nos importan. Son millones quienes se han ofrecido a ayudar. Ahora queremos que se nos escuche. ¡Reivindicamos una Europa acogedora! Pedimos a la Comisión Europea que actúe».
- (2) Los objetivos declarados de la propuesta de iniciativa ciudadana son: «1. En toda Europa hay ciudadanos que quieren apadrinar a refugiados y ofrecerles un hogar seguro y una nueva vida. Queremos que la Comisión ofrezca ayuda directa a los colectivos locales que ayudan a los refugiados a quienes se han concedido visados nacionales. 2. No debe perseguirse ni multarse a nadie por ofrecer refugio o ayuda humanitaria. Queremos que la Comisión impida que determinados gobiernos penalicen a los voluntarios. 3. Todo el mundo tiene derecho a la justicia. Queremos que la Comisión garantice procedimientos y normas más eficaces para defender a todas las víctimas de la explotación laboral y la delincuencia en Europa y a todas las víctimas de violaciones de los derechos humanos en nuestras fronteras».
- (3) El Tratado de la Unión Europea (TUE) consolida la ciudadanía de la Unión y refuerza aún más el funcionamiento democrático de la misma al disponer, entre otras cosas, que todo ciudadano tiene derecho a participar en la vida democrática de la Unión mediante una iniciativa ciudadana europea.
- (4) Para ello, los procedimientos y requisitos necesarios aplicables a la iniciativa ciudadana deben ser claros, sencillos, fáciles y proporcionados a la naturaleza de la misma, de modo que se fomente la participación de los ciudadanos y que la Unión sea más accesible.
- (5) Pueden adoptarse actos jurídicos de la Unión para los fines de la aplicación de los Tratados:
 - respecto de los controles a las personas que crucen las fronteras exteriores, sobre la base del artículo 77, apartado 2, letra b), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE),
 - respecto de un sistema europeo común de asilo, sobre la base del artículo 78, apartado 2, del TFUE,
 - estableciendo medidas para una política común de inmigración destinada a garantizar, en todas las fases, la gestión eficaz de los flujos migratorios, un trato equitativo de los nacionales de terceros países que residen legalmente en los Estados miembros, así como la prevención de la inmigración ilegal y la trata de seres humanos y medidas para luchar contra ello, sobre la base del artículo 79, apartado 2, del TFUE,
 - estableciendo normas mínimas sobre los derechos de las víctimas de delitos, en la medida necesaria para facilitar el reconocimiento mutuo de las sentencias y resoluciones judiciales y la cooperación policial y judicial en asuntos penales con dimensión transfronteriza, sobre la base del artículo 82, apartado 2, letra c), del TFUE,
 - estableciendo normas mínimas relativas a la definición de las infracciones penales y las sanciones en determinados ámbitos, sobre la base del artículo 83, apartados 1 y 2, del TFUE.
- (6) Por lo que se refiere a la segunda parte de la propuesta de iniciativa ciudadana, las competencias de la Unión en virtud del artículo 83 del TFUE son limitadas por cuanto que, si bien confieren a la Unión la competencia para adoptar normas mínimas relativas a la definición de las infracciones penales, no prohíben a los Estados miembros penalizar otros tipos de comportamiento que consideren conveniente, incluidos los actos vinculados a la inmigración ilegal.

⁽¹⁾ DO L 65 de 11.3.2011, p. 1.

- (7) No obstante, la segunda parte de la propuesta de iniciativa ciudadana debe examinarse también a la luz del artículo 79 del TFUE. Con arreglo a dicha disposición, pueden adoptarse actos jurídicos de la Unión para fines de aplicación de los Tratados, a efectos de una política común de inmigración destinada a garantizar, en todo momento, una gestión eficaz de los flujos migratorios y la prevención de la inmigración ilegal y la trata de seres humanos, así como medidas para luchar contra ello, entre otros en el ámbito de la inmigración y residencia ilegales, incluidas la expulsión y la repatriación de residentes en situación ilegal.
- (8) Por tales razones, la propuesta de iniciativa ciudadana no está manifiestamente fuera del ámbito de competencias de la Comisión para presentar una propuesta relativa a un acto jurídico de la Unión para fines de aplicación de los Tratados.
- (9) Además, se ha constituido un comité de ciudadanos y se ha nombrado a personas de contacto de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento, y la iniciativa ciudadana propuesta no es ni manifiestamente abusiva, frívola o temeraria ni manifiestamente contraria a los valores de la Unión establecidos en el artículo 2 del TUE.
- (10) Por tanto, procede registrar la propuesta de iniciativa ciudadana titulada: «We are a welcoming Europe, let us help!».

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Queda registrada la propuesta de iniciativa ciudadana titulada: «We are a welcoming Europe, let us help!».

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el 15 de febrero de 2018.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán los organizadores (miembros del comité de ciudadanos) de la propuesta de iniciativa ciudadana titulada «We are a welcoming Europe, let us help!», representados por las Sras. Isabelle CHOPIN y Emma BONINO, que actúan como personas de contacto.

Hecho en Bruselas, el 14 de febrero de 2018.

Por la Comisión
Frans TIMMERMANS
Vicepresidente

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/263 DE LA COMISIÓN**de 20 de febrero de 2018****por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, sobre medidas de control zoonosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros***[notificada con el número C(2018) 889]***(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 89/662/CEE del Consejo, de 11 de diciembre de 1989, relativa a los controles veterinarios aplicables en los intercambios intracomunitarios con vistas a la realización del mercado interior ⁽¹⁾, y en particular su artículo 9, apartado 4,

Vista la Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior ⁽²⁾, y en particular su artículo 10, apartado 4,

Vista la Directiva 2002/99/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por la que se establecen las normas zoonosanitarias aplicables a la producción, transformación, distribución e introducción de los productos de origen animal destinados al consumo humano ⁽³⁾, y en particular su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión de Ejecución 2014/709/UE de la Comisión ⁽⁴⁾ establece medidas de control zoonosanitario relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros, cuando se hayan producido casos confirmados de dicha enfermedad en cerdos domésticos o salvajes (los Estados miembros afectados). En las partes I a IV del anexo de dicha Decisión de Ejecución se delimitan y enumeran determinadas zonas de los Estados miembros afectados, clasificadas según el nivel de riesgo basado en la situación epidemiológica respecto a esa enfermedad. Las medidas de control establecidas en dicha Decisión de Ejecución tienen por objeto reducir el riesgo de propagación de dicha enfermedad.
- (2) La peste porcina africana es una enfermedad vírica de los cerdos domésticos y salvajes que puede tener graves repercusiones socioeconómicas. Los desplazamientos de animales infectados, los productos porcinos contaminados y la eliminación ilegal de las canales son los medios más importantes de propagación de esa enfermedad. Es muy importante evitar la propagación de la peste porcina africana relacionada con la actividad humana. En consecuencia, para garantizar que la información sobre las medidas de control zoonosanitarias establecidas en la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, incluidas las restricciones al desplazamiento de cerdos y productos porcinos, se comunique eficazmente a los viajeros, incluidos los viajeros por carretera, los Estados miembros deben velar por que los operadores de transporte de pasajeros y los servicios postales pongan dichas medidas de control zoonosanitarias en conocimiento de los viajeros que se desplazan desde las zonas enumeradas en el anexo de esa Decisión de Ejecución. Estos mensajes deben adaptarse al nivel de riesgo de introducción de la enfermedad. Además, la acción coordinada de las autoridades competentes de los Estados miembros afectados debe garantizar que la información difundida mediante campañas concretas de sensibilización pública sea adecuada para el fin previsto.
- (3) El riesgo de propagación de la peste porcina africana en la fauna silvestre está vinculado con la lentitud natural de la propagación de dicha enfermedad entre las poblaciones de jabalíes, y también con los riesgos relacionados con la actividad humana, tal como demuestra la reciente evolución epidemiológica de esa enfermedad en la Unión, y tal como ha documentado la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria en el dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales, publicado el 14 de julio de 2015; en el informe científico «Análisis epidemiológico sobre la peste porcina africana en los países bálticos y Polonia», publicado el 23 de marzo de 2017; y en el informe científico «Análisis epidemiológico sobre la peste porcina africana en los Estados bálticos y Polonia», publicado el 7 de noviembre de 2017 ⁽⁵⁾. A fin de tener en cuenta los desarrollos recientes en la evolución epidemiológica de la peste porcina africana en la Unión y para combatir los riesgos asociados con la enfermedad de manera proactiva, deben delimitarse zonas de alto riesgo de un tamaño suficiente para Polonia e incluirlas en las listas de la parte I y la parte II del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ DO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ DO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽⁴⁾ Decisión de Ejecución 2014/709/UE de la Comisión, de 9 de octubre de 2014, sobre medidas de control zoonosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/178/UE (DO L 295 de 11.10.2014, p. 63).

⁽⁵⁾ EFSA Journal 2015;13(7):4163 [92 pp.]; EFSA Journal 2017;15(3):4732 [73 pp.] y EFSA Journal 2017;15(11): 5068 [30 pp.].

- (4) Además, con el fin de concentrar las medidas de control zoonosanitarias previstas en la Decisión de Ejecución 2014/709/UE y de impedir que continúe la propagación de la peste porcina africana, evitando al mismo tiempo toda perturbación innecesaria del comercio dentro de la Unión y la introducción de barreras injustificadas al comercio por parte de terceros países, procede actualizar la lista de la Unión de las zonas sujetas a las medidas de control zoonosanitarias que figura en el anexo de dicha Decisión de Ejecución con el fin de tener en cuenta los cambios en la situación epidemiológica de Polonia en relación con esta enfermedad.
- (5) Procede, por tanto, modificar el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE en consecuencia.
- (6) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión de Ejecución 2014/709/UE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 15 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 15 bis*

Obligaciones de información de los Estados miembros

1. Los Estados miembros afectados deben velar por que se exija a los operadores de transporte de pasajeros, incluidos los operadores de aeropuertos y puertos, las agencias de viajes (incluidos los organizadores de cacerías) y los operadores de servicios postales, que llamen la atención de sus clientes sobre las medidas de control establecidas en la presente Decisión, en particular facilitando información sobre las principales prohibiciones establecidas en ella a los viajeros que se desplacen desde las zonas enumeradas en el anexo y a los clientes de los servicios postales de manera adecuada.

A tal efecto, los Estados miembros afectados organizarán y llevarán a cabo campañas periódicas de sensibilización pública para promover y difundir información sobre las medidas de control establecidas en la presente Decisión.

2. Todos los Estados miembros velarán por que en todas las carreteras importantes de la infraestructura terrestre, tales como carreteras de comunicación internacional y redes de carreteras conexas, se llame la atención de los viajeros, sobre los riesgos de la transmisión de la peste porcina africana y sobre las medidas de control establecidas en la presente Decisión de modo visible y destacado.

En particular, dicha información se presentará de manera fácilmente comprensible por los viajeros que vienen de, o van a, zonas enumeradas en el anexo de la presente Decisión o vienen de terceros países con riesgo de propagación de la peste porcina africana.

3. Los Estados miembros afectados coordinarán sus esfuerzos para garantizar que los operadores de transporte y los operadores de servicios postales difundan eficazmente la información mencionada en el apartado 1 a públicos destinatarios específicamente identificados.».

- 2) El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE se sustituye por el texto del anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 20 de febrero de 2018.

Por la Comisión
Vytenis ANDRIUKAITIS
Miembro de la Comisión

ANEXO

El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO

PARTE I

1. Chequia

Las siguientes zonas de Chequia:

- okres Uherské Hradiště,
- okres Kroměříž,
- okres Vsetín,
- katastrální území obcí v okrese Zlín:
 - Bělov,
 - Biskupice u Luhačovic,
 - Bohuslavice nad Vlárí,
 - Bohuslavice u Zlína,
 - Brumov,
 - Březůvky,
 - Bylnice,
 - Divnice,
 - Dobrkovice,
 - Dolní Lhota u Luhačovic,
 - Doubravy,
 - Drnovice u Valašských Klobouk,
 - Halenkovice,
 - Haluzice,
 - Horní Lhota u Luhačovic,
 - Hrádek na Vlárské dráze,
 - Hřivínův Újezd,
 - Jestřabí nad Vlárí,
 - Kaňovice u Luhačovic,
 - Karlovice u Zlína,
 - Kelníky,
 - Kladná-Žilín,
 - Kochavec,
 - Komárov u Napajedel,
 - Křekov,
 - Kvítkovice u Otrokovic,

- Lhota u Zlína,
- Lipina,
- Lipová u Slavičina,
- Loučka I,
- Loučka II,
- Ludkovice,
- Luhačovice,
- Machová,
- Mirošov u Valašských Klobouk,
- Mysločovice,
- Napajedla,
- Návojná,
- Nedašov,
- Nedašova Lhota,
- Nevšová,
- Oldřichovice u Napajedel,
- Otrokovice,
- Petrůvka u Slavičina,
- Podhradí u Luhačovic,
- Pohořelice u Napajedel,
- Polichno,
- Popov nad Vláří,
- Poteč,
- Pozlovice,
- Provodov na Moravě,
- Rokytnice u Slavičina,
- Rudimov,
- Řetečov,
- Salaš u Zlína,
- Sazovice,
- Sehradice,
- Sidonie,
- Slavičín,
- Slopné,
- Smolína,
- Spytihněv,
- Svätý Štěpán,
- Šanov,
- Šarovy,

- Štítná nad Vláří,
- Tichov,
- Tlumačov na Moravě,
- Újezd u Valašských Klobouk,
- Valašské Klobouky,
- Velký Ořechov,
- Vlachova Lhota,
- Vlachovice,
- Vrbětice,
- Vysoké Pole,
- Žlutava.

2. Estonia

Las siguientes zonas de Estonia:

- Hiiu maakond.

3. Letonia

Las siguientes zonas de Letonia:

- Aizputes novads,
- Alsungas novads,
- Auces novada Vecauces un Ukru pagasts, Auces pilsēta,
- Jelgavas novada Platones, Vircavas, Jaunsvirlaukas, Vilces, Lielplatones, Elejas un Sesavas pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku, Turlavas, Snēpeles un Laidu pagasts,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- republikas pilsēta Jelgava,
- Saldus novada Ezeres, Kursišu, Novadnieku, Pampāļu, Saldus, Zaņas un Zirņu pagasts, Saldus pilsēta,
- Skrundas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Tērvetes novads,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts.

4. Lituania

Las siguientes zonas de Lituania:

- Akmenės rajono savivaldybė: Kruopių ir Papilės seniūnijos,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Eržvilko, Smalininkų ir Viešvilės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,

- Kelmės rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Sedos, Šerkšnėnų, Tirkšlių ir Židikų seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Girkalnio ir Kalnūjų seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr A1, Nemakščių, Paliepių, Raseinių, Raseinių miesto ir Viduklės seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė: Nevarėnų ir Tryškių seniūnijos.

5. Polonia

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- gmina Dubeninki w powiecie gołdapskim,
- gmina Ruciane – Nida i część gminy Pisz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 oraz miasto Pisz w powiecie piskim,
- gminy Giżycko z miastem Giżycko, Krukłanki, Miłki, Wydminy i Ryn w powiecie giżyckim,
- gmina Mikołajki w powiecie mrągowskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko, Świątajno i część gminy Wieliczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gminy Bartoszyce z miastem Bartoszyce i Sępól w powiecie bartoszyckim,
- gminy Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński, Lubomino, Orneta i Kiwity w powiecie lidzbarskim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gminy Godkowo, Milejewo, Młynary, Pasłęk i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg.

w województwie podlaskim:

- gmina Brańsk z miastem Brańsk, gminy Rudka, Wyszki, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski) i miasto Bielsk Podlaski w powiecie bielskim,
- gminy Dziadkowice, Grodzisk i Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gminy Juchnowiec Kościelny, Suraż i Poświętne w powiecie białostockim,
- powiat zambrowski,
- gminy Bakalarzewo, Wizajny, Przerośl, Filipów, część gminy Raczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,

- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Łomża, Miastkowo, Nowogród, Piątnica, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża.

w województwie mazowieckim:

- gminy Ceranów, Kosów Lacki, Sabnie, Sterdyń, część gminy Bielany położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Grębków, Liw, Miedzna i miasto Węgrów w powiecie węgrowskim,
- gminy Kotuń, Mokobody, Wodynie, Skórzec i Siedlce w powiecie siedleckim,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
- powiat ostrowski,
- gminy Mała Wieś i Wyszogród w powiecie plockim,
- gminy Czerwińsk nad Wisłą, Joniec, Naruszewo i Załuski w powiecie płońskim,
- gmina Nasielsk w powiecie nowodworskim,
- gminy Obryte, Winnica, Zatory i Pułtusk z miastem Pułtusk w powiecie pułtuskim,
- gmina Somianka w powiecie wyszkowskim,
- gminy Dąbrówka, Klembów, Poświętne i Tłuszcz w powiecie wołomińskim,
- gminy Mińsk Mazowiecki z miastem Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Cegłów, Dębe Wielkie, Halinów, Kałuszyn, Siennica, Stanisławów, i Latowicz w powiecie mińskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa i Wilga w powiecie garwolińskim,
- gminy Lesznowola i Tarczyn w powiecie piaseczyńskim,
- gminy Grójec, Jasieniec i Warka w powiecie grójeckim,
- gminy Grabów nad Pilicą i Magnuszew w powiecie kozienickim,
- gminy Brwinów, Michałowice, Nadarzyn, Piastów, Pruszków i Raszyn w powiecie pruszkowskim,
- gminy Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gminy Iłów, Młodzieszyn, Nowa Sucha, Rybno, Sochaczew z miastem Sochaczew i Teresin w powiecie sochaczewskim.

w województwie lubelskim:

- gminy Cyców, Ludwin, Łęczna, Milejów, Puchaczów i Spiczyn w powiecie łączyńskim,
- gmina Borki w powiecie radzyńskim,
- gmina Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków i Wola Mysłowska w powiecie łukowskim,
- gminy Dorohusk, Dubienka, Kamień, Chełm, Siedliszcze, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny i Żmudź w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Firlej, Kock, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów, Serniki, Ostrów Lubelski i Uścimów w powiecie lubartowskim.

PARTE II

1. Chequia

Las siguientes zonas de Chequia:

— katastrální území obcí v okrese Zlín:

- Bratřejov u Vizovic,
- Březnice u Zlína,
- Březová u Zlína,
- Dešná u Zlína,
- Dolní Ves,
- Držková,
- Fryšták,
- Horní Ves u Fryštáku,
- Hostišová,
- Hrobice na Moravě,
- Hvozdná,
- Chrastěšov,
- Jaroslavice u Zlína,
- Jasenná na Moravě,
- Kašava,
- Klečůvka,
- Kostelec u Zlína,
- Kudlov,
- Lhotka u Zlína,
- Lhotsko,
- Lípa nad Dřevnicí,
- Louky nad Dřevnicí,
- Lukov u Zlína,
- Lukoveček,
- Lutonina,
- Lužkovice,
- Malenovice u Zlína,
- Mladcová,
- Neubuz,
- Ostrata,
- Podkopná Lhota,
- Prštné,
- Příluky u Zlína,
- Racková,

- Raková,
- Slušovice,
- Štípa,
- Tečovice,
- Trnava u Zlína,
- Ublo,
- Velíková,
- Veselá u Zlína,
- Vítová,
- Vizovice,
- Vlčková,
- Všemina,
- Zádveřice,
- Zlín,
- Želechovice nad Dřevnicí.

2. Estonia

Las siguientes zonas de Estonia:

- Haapsalu linn,
- Hanila vald,
- Harju maakond,
- Ida-Viru maakond,
- Jõgeva maakond,
- Järva maakond,
- Kihelkonna vald,
- Kullamaa vald,
- Kuressaare linn,
- Lääne-Viru maakond,
- Lääne-Saare vald,
- osa Leisi vallast, mis asub lääne pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- Lihula vald,
- Martna vald,
- Muhu vald,
- Mustjala vald,
- Osa Noarootsi vallast, mis asub põhja pool maanteest nr 230,
- Nõva vald,
- Pihla vald,
- Pärnu maakond (välja arvatud Audru ja Tõstamaa vald),
- Põlva maakond,

- Rapla maakond,
- Osa Ridala vallast, mis asub edela pool maanteest nr 31,
- Ruhnu vald,
- Salme vald,
- Tartu maakond,
- Torgu vald,
- Valga maakond,
- Viljandi maakond,
- Vormsi vald,
- Võru maakond.

3. Letonia

Las siguientes zonas de Letonia:

- Ādažu novads,
- Aglonas novada Kastuļinas, Grāveru un Šķeltovas pagasts,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novada Bēnes, Lielauces un Īles pagasts,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cēsvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novada Vaboles, Līksnas, Svētes, Medumu, Demenas, Kalkūnes, Laucesas, Tabores, Maļinovas, Ambeļu, Biķernieku, Naujenes, Vecsalienas, Salienas un Skrudalienas pagasts,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,

- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novada Tinūžu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa P10, Ikšķiles pilsēta,
- Ilūkstes novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novada Glūdas, Zaļenieku, Svētes, Kalnciema, Līv bērzes un Valgundes pagasts,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V81 un V128,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Kurmāles, Padures, Pelču, Rumbas, Rendas, Kalibes un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novada Skultes, Limbažu, Umurgas, Katvaru, Pāles un Viļķenes pagasts, Limbažu pilsēta,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novada Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa P73 un uz rietumiem no autoceļa 932,

- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novada Saunas pagasts,
- Priekuļu novada Veselavas pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P28 un rietumiem no autoceļa P20,
- Raunas novada Drustu pagasts un Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa A2,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novada Audriņu, Bērzgales, Čornajas, Dricānu, Gaigalavas, Griškānu, Ilzeskalna, Kantinieku, Kaunatas, Lendžu, Lūznavas, Maltas, Mākoņkalna, Nagļu, Ozolaines, Ozolmuižas, Rikavas, Nautrēnu, Sakstagala, Silmalas, Stojerovas, Stružānu un Vērēmu pagasts un Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Sīļukalna, Stabulnieku, Galēnu un Silajāņu pagasts,
- Rojas novads,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Saldus novada Jaunlutriņu, Lutriņu un Šķēdes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novada Mores pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P3,
- Skrīveru novads,
- Smiltenes novads,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,

- Viesītes novada Elkšņu un Viesītes pagasts, Viesītes pilsēta,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

4. Lituania

Las siguientes zonas de Lituania:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Naujosios Akmenės kaimiškoji, Naujosios Akmenės miesto ir Ventos seniūnijos,
- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė: Andrioniškio, Anykščių, Debeikių, Kavarsko seniūnijos dalis į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 1205 ir į šiaurę rytus nuo kelio Nr. 1218, Kurklių, Skiemonių, Svėdasų, Troškūnų ir Viešintų seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė: Nemunėlio Radviliškio, Pabiržės, Pačeriaukštės ir Parovėjos seniūnijos,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Girdžių, Jurbarko miesto, Jurbarkų, Juodaičių, Raudonės, Seredžiaus, Veliuonos, Skirsnemunės ir Šimkaičių seniūnijos,
- Kaišiadorių miesto savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybės: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos apylinkių, Garliavos, Karmėlavos, Kačerginės, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos apylinkių, Vilkijos, Zapyškio seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybės savivaldybės: Dotnuvos, Gudžiūnų, Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229, Krakių, Kėdainių miesto, Surviliškio, Truskavos, Vilainių ir Šėtos seniūnijos,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Noriūnų, Skapiškio, Subačiaus ir Šimonių seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių ir Viekšnių seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Klovainių, Rozalimo, Lygumų, Pakruojo, Žeimelio, Linkuvos ir Pašvitinio seniūnijos,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Krekenavos seninūnijos dalis į vakarus nuo Nevėžio upės ir į pietus nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Joniškėlio apylinkių, Joniškėlio miesto, Saločių ir Pušaloto seniūnijos,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Ariogalos, Betygalos, Pagojūkų ir Šiluvos seniūnijos ir Kalnūjų ir Girkalnio seniūnijų dalisį pietus nuo kelio Nr. A1,
- Prienų miesto savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,

- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

5. Polonia

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- część gminy Wieliczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gmina Orzysz, Biała Piska i część gminy Pisz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 w powiecie piskim,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Braniewo z miastem Braniewo, Lelkowo, Pieniężno, Frombork, Płoskinia i część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 509 w powiecie braniewskim.

w województwie podlaskim:

- część gminy Wizna położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Drohiczyn w powiecie siemiatyckim,
- gmina Dubicze Cerkiewne, Czyże, Białowieża, Hajnówka z miastem Hajnówka, Narew, Narewka i części gmin Kleszczel i Czeremcha położone na wschód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gmina Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
- gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Łapy, Michałowo, Supraśl, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
- część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), gminy Orla i Boćki w powiecie bielskim,
- powiat sejneński,
- gminy Jeleniewo, Rutka-Tartak, Szypliszki część gminy Raczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,
- powiat miejski Suwałki,
- gminy Augustów z miastem Augustów, Bargłów Kościelny, Nowinka, Płaska i Sztabin w powiecie augustowskim,
- powiat sokólski,
- powiat miejski Białystok.

w województwie mazowieckim:

- gmina Przesmyki, Domanice, Suchożebry, Mordy,, Wiśniewi Zbuczyn w powiecie siedleckim,
- gmina Repki, Jabłonna Lacka, część gminy Bielany położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Łosice i Olszanka w powiecie łosickim,
- gmina Brochów w powiecie sochaczewskim,
- gminy Czosnów, Leoncin, miasto Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek i Zakroczym w powiecie nowodworskim,
- gmina Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- gminy Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Zielonka i Ząbki w powiecie wołomińskim,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat otwocki,
- gminy Konstancin – Jeziorna, Piaseczno, Prażmów i Góra Kalwaria w powiecie piaseczyńskim,
- gmina Chynów w powiecie grójeckim,
- powiat miejski Warszawa.

w województwie lubelskim:

- gminy Wohyń, Ulan-Majorat Czemierniki i miasto Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- gmina wiejska Łuków z miastem Łuków, Stanin, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski i Trzebieszów w powiecie łukowskim,
- gminy Stary Brus i Urszulin w powiecie włodawskim,
- gminy Rossosz, Wisznice, Sławatycze, Sosnówka, Tuczna i Łomazy w powiecie bialskim,
- gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Parczew, Sosnowica i Siemień w powiecie parczewskim,
- gminy Niedźwiada i Ostrówek w powiecie lubartowskim,
- gminy Ruda Huta, Sawin i Wierzbica w powiecie chełmskim.

PARTE III

1. Estonia

Las siguientes zonas de Estonia:

- Audru vald,
- Lääne-Nigula vald,
- Laimjala vald,
- osa Leisi vallast, mis asub ida pool Kuressaare-Leisi maantee (maantee nr 79),
- Osa Noarootsi vallast, mis asub lõuna pool maantee nr 230,
- Orissaare vald,
- Põide vald,
- Osa Ridala vallast, mis asub kirde pool maantee nr 31,
- Tõstamaa vald,
- Valjala vald.

2. Letonia

Las siguientes zonas de Letonia:

- Aglonas novada Aglonas pagasts,
- Auces novada Vītiņu pagasts,
- Daugavpils novada Nīcgales, Kalupes, Dubnas un Višķu pagasts,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa A2,
- Ikšķiles novada Tīnūžu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa P10,
- Inčukalna novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V81 un V128,
- Limbažu novada Vidrižu pagasts,
- Neretas novada Neretas, Pilskalnes, Zalves pagasts un Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa P73 un uz austrumiem no autoceļa 932,
- Priekuļu novada Liepas un Mārsēnu pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P28 un austrumiem no autoceļa P20,
- Preiļu novada Preiļu, Aizkalnes un Pelēču pagasts un Preiļu pilsēta,
- Raunas novada Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa A2,
- Rēzeknes novada Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Riebiņu un Rušonas pagasts,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa P10,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Jaunaucē, Rubas, Vadakstes un Zvārdes pagasts,
- Sējas novads,
- Siguldas novada Siguldas pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P3, un Siguldas pilsēta,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Vārkavas novads,
- Viesītes novada Rites un Saukas pagasts.

3. Lituania

Las siguientes zonas de Lituania:

- Anykščių rajono savivaldybė: Kavarsko seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1205 ir į pietus nuo kelio Nr. 1218 ir Traupio seniūnija,
- Biržų rajono savivaldybė: Vabalninko, Papilio ir Širvenos seniūnijos,
- Druskininkų savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Čekiškės ir Vandžiogalos seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pelėdnagių, Pernaravos seniūnijos ir Josvainių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Alizavos ir Kupiškio seniūnijos,

- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Guostagalio seniūnija,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Karsakiškio, Miežiškių, Naujamiesčio, Pajstrio, Raguvos, Ramygalos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos ir Krekenavos seniūnijos dalis į rytus nuo Nevėžio upės ir į šiaurę nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Daujėnų, Krinčino, Namišių, Pasvalio apylinkių, Pasvalio miesto, Pumpėnų ir Vaškų seniūnijos,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė.

4. Polonia

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,
- gminy Jedwabne i Przytuły oraz część gminy Wizna, położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Lipsk w powiecie augustowskim,
- części gminy Czeremcha i Kleszczele położone na zachód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gminy, Mielnik, Milejczyce, Nurzec-Stacja, Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim.

w województwie mazowieckim:

- gminy Platerów, Sarnaki, Stara Kornica i Huszlew w powiecie łosickim,
- gminy Korczew i Paprotnia w powiecie siedleckim.

w województwie lubelskim:

- gminy Kodeń, Konstantynów, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie i Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Radzyń Podlaski, Komarówka Podlaska i Kąkolewnica w powiecie radzyńskim,
- gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
- gmina Podedwórze w powiecie parczewskim.

PARTE IV

Italia

Las siguientes zonas de Italia:

- tutto il territorio della Sardegna.».

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES