

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

C 184

51° año

Edición  
en lengua española

### Comunicaciones e informaciones

22 de julio de 2008

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
II <i>Comunicaciones</i>		
COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA		
<b>Comisión</b>		
2008/C 184/01	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones <sup>(1)</sup> .....	1
2008/C 184/02	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones <sup>(1)</sup> .....	3
IV <i>Informaciones</i>		
INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA		
<b>Comisión</b>		
2008/C 184/03	Tipo de cambio del euro .....	7
2008/C 184/04	Dictamen del Comité Consultivo en materia de concentraciones emitido en su reunión de 28 de febrero de 2008 en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Ponente: Bélgica .....	8
2008/C 184/05	Informe final del Consejero auditor en el asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick ( <i>De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión 2001/462/CE, CECA de la Comisión, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los Consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia — DO L 162 de 19.6.2001, p. 21</i> ) .....	9

# ES

<u>Número de información</u>	Sumario ( <i>continuación</i> )	<i>Página</i>
2008/C 184/06	Resumen de la Decisión de la Comisión, de 11 de marzo de 2008, por la que se declara compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE una operación de concentración (Asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick) <sup>(1)</sup> .....	10
2008/C 184/07	Comunicación de la Comisión — Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias .....	13

---

## V *Anuncios*

### PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

#### **Comisión**

2008/C 184/08	Convocatoria de propuestas — EACEA/21/08 para la aplicación de la «ventana» de cooperación exterior Erasmus Mundus Región asiática en el curso académico 2008/2009 — El programa de acción comunitaria para promover la cooperación entre los centros de enseñanza superior, así como el intercambio entre estudiantes, investigadores y personal académico de los Estados miembros de la UE y terceros países .....	32
---------------	--	----

### PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

#### **Comisión**

2008/C 184/09	Ayuda estatal — Italia — Ayuda estatal C 26/08 (ex NN 31/08) — Préstamo de 300 millones de EUR a la compañía Alitalia — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE <sup>(1)</sup> .....	34
2008/C 184/10	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5141 — KLM/Martinair) <sup>(1)</sup> .....	41

### OTROS ACTOS

#### **Comisión**

2008/C 184/11	Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios .....	42
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

## II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA  
UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del  
Tratado CE****Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 184/01)

Fecha de adopción de la Decisión	10.6.2008
Ayuda nº	N 61/08
Estado miembro	España
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Base jurídica	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Investigación y desarrollo
Forma de la ayuda	Subvención directa, crédito blando
Presupuesto	Gasto anual previsto: 356 millones de EUR Importe total de la ayuda prevista: 1 600 millones de EUR
Intensidad	80 %
Duración	Hasta el 31.12.2011
Sectores económicos	Todos los sectores
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	—
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Fecha de adopción de la Decisión	1.7.2008
Ayuda nº	N 101/08
Estado miembro	Italia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	R&D aid in the aeronautic sector
Base jurídica	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Investigación y desarrollo
Forma de la ayuda	Crédito blando, subvención reembolsable
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 720 millones de EUR
Intensidad	80 %
Duración	Hasta el 31.12.2013
Sectores económicos	Sector industrial
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE**

**Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 184/02)

Fecha de adopción de la Decisión	30.4.2008
Ayuda nº	N 251/07
Estado miembro	Alemania
Región	Régimen de ámbito nacional
Denominación	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Base jurídica	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Investigación y desarrollo
Forma de la ayuda	Subvención
Presupuesto	9 750 000 EUR
Intensidad	50 % (investigación industrial); 25 % (desarrollo experimental); 10 % primas para las medianas empresas; 20 % primas para las pequeñas empresas; 15 % primas para los proyectos de colaboración entre empresas y organizaciones de investigación; la intensidad global se limita al 80 % en todos los casos
Duración	2008-2009
Sectores económicos	Principalmente, sector de los transportes
Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Fecha de adopción de la Decisión	1.7.2008
Ayuda nº	N 304/07
Estado miembro	Italia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Base jurídica	1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio 2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Capital riesgo, PYME
Forma de la ayuda	Financiación con capital riesgo
Presupuesto	Gasto anual previsto: 400 millones de EUR Importe total de la ayuda prevista: 2 000 millones de EUR
Intensidad	100 %
Duración	1.9.2007-31.12.2013
Sectores económicos	—
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero dello Sviluppo economico
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Fecha de adopción de la Decisión	5.6.2008
Ayuda nº	N 670/07
Estado miembro	República Checa
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Base jurídica	Programový dokument OP ZP
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Gasto anual previsto: 188 millones de CZK Importe total de la ayuda prevista: 1 130 millones de CZK
Intensidad	50 %
Duración	1.10.2007-31.12.2013
Sectores económicos	Sector industrial

Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Fecha de adopción de la Decisión	22.4.2008
Ayuda nº	N 726b/07
Estado miembro	Países Bajos
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Base jurídica	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Capital riesgo
Forma de la ayuda	Financiación con capital riesgo
Presupuesto	Gasto anual previsto: 468 millones de EUR Importe total de la ayuda prevista: 3 745 millones de EUR
Intensidad	—
Duración	Hasta el 31.12.2015
Sectores económicos	Todos los sectores
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

Fecha de adopción de la Decisión	13.5.2008
Ayuda nº	N 22/08
Estado miembro	Suecia
Región	—

Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Reduktion av CO <sub>2</sub> -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Base jurídica	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Tipo de medida	Programa de ayudas
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	—
Presupuesto	Presupuesto total: 170 millones de EUR
Intensidad	70 % aproximadamente
Duración	1.7.2008-31.12.2017
Sectores económicos	Fabricación de productos alimenticios y bebidas, fabricación de materias textiles, fabricación de madera y de productos de madera y corcho (excepto los muebles), fabricación de artículos de paja, fabricación de pulpa, papel y productos de papel, fabricación de sustancias químicas y productos químicos, fabricación de productos de goma y plásticos, fabricación de vehículos de motor y suministro de electricidad, gas y agua
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Skatteverket
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/)

---



## IV

(Informaciones)

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y  
ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN

Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>

21 de julio de 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,5858	TRY	lira turca	1,8907
JPY	yen japonés	169,65	AUD	dólar australiano	1,6260
DKK	corona danesa	7,4614	CAD	dólar canadiense	1,5921
GBP	libra esterlina	0,79460	HKD	dólar de Hong Kong	12,3665
SEK	corona sueca	9,4539	NZD	dólar neozelandés	2,0830
CHF	franco suizo	1,6220	SGD	dólar de Singapur	2,1441
ISK	corona islandesa	124,27	KRW	won de Corea del Sur	1 603,64
NOK	corona noruega	8,0585	ZAR	rand sudafricano	12,0414
BGN	lev búlgaro	1,9558	CNY	yuan renminbi	10,8310
CZK	corona checa	22,968	HRK	kuna croata	7,2178
EEK	corona estonia	15,6466	IDR	rupia indonesia	14 513,24
HUF	forint húngaro	229,36	MYR	ringgit malayo	5,1348
LTL	litas lituana	3,4528	PHP	peso filipino	70,140
LVL	lats letón	0,7032	RUB	rublo ruso	36,8495
PLN	zloty polaco	3,2212	THB	baht tailandés	52,863
RON	leu rumano	3,5480	BRL	real brasileño	2,5122
SKK	corona eslovaca	30,330	MXN	peso mexicano	16,1220

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

**Dictamen del Comité Consultivo en materia de concentraciones emitido en su reunión de 28 de febrero de 2008 en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

**Ponente: Bélgica**

(2008/C 184/04)

1. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que la operación notificada constituye una concentración a tenor del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de Concentraciones.
  2. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en considerar que la operación notificada tiene una dimensión comunitaria tras la remisión de conformidad con el artículo 4, apartado 5, del Reglamento comunitario de Concentraciones.
  3. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que los mercados que deben considerarse son:
    - el mercado del suministro de espacios publicitarios en línea que, llegado el caso, podría subdividirse en mercado de publicidad ligada a la búsqueda (*search advertising*) y mercado de publicidad no ligada a la búsqueda (*non-search advertising*),
    - el mercado de la intermediación de publicidad en línea, que, llegado el caso, podría subdividirse en mercado de la intermediación de publicidad ligada a la búsqueda y mercado de la intermediación de publicidad no ligada a la búsqueda,
    - el mercado del suministro de tecnología para la difusión de anuncios publicitarios en línea, que, llegado el caso, podría subdividirse en mercado de la prestación de tales servicios a anunciantes o a editores.
  4. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que:
    - el mercado para el suministro de espacios de publicidad en línea, tanto ligada como no ligada a la búsqueda, debe considerarse de acuerdo con las fronteras nacionales o lingüísticas en el EEE,
    - el mercado de la intermediación de publicidad en línea, tanto ligada como no ligada a la búsqueda, es al menos tan amplio como el EEE,
    - el mercado del suministro de tecnología para la difusión de anuncios publicitarios en línea, que, llegado el caso, podría subdividirse en mercado de la prestación de tales servicios a anunciantes o a editores, es al menos tan amplio como el EEE.
  5. El Comité Consultivo coincide con la evaluación de la Comisión de que la operación notificada no impediría de manera significativa la competencia efectiva al eliminar la competencia real entre las partes en la transacción.
  6. El Comité Consultivo coincide con la evaluación de la Comisión de que la operación notificada no impediría perceptiblemente la competencia efectiva con la eliminación de las partes como posibles competidores entre sí.
  7. El Comité Consultivo coincide con la evaluación de la Comisión de que la operación notificada no impediría perceptiblemente la competencia efectiva por lo que se refiere a sus efectos no horizontales.
  8. El Comité Consultivo coincide con la conclusión de la Comisión de que la operación notificada debe ser declarada compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo sobre el EEE con arreglo al artículo 8, apartado 1, del Reglamento de Concentraciones y al artículo 57 del Acuerdo sobre el EEE.
-

**Informe final del Consejero auditor en el asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

*(De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión 2001/462/CE, CECA de la Comisión, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los Consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia — DO L 162 de 19.6.2001, p. 21)*

(2008/C 184/05)

El 21 de septiembre de 2007, la Comisión recibió una notificación de un proyecto de concentración de conformidad con el artículo 4 y tras una remisión de conformidad con el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup> (el «Reglamento de Concentraciones»), mediante la cual la empresa Google Inc. («Google», EE.UU.) adquiriría, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de Concentraciones, el control de la totalidad de la empresa DoubleClick Inc. («DoubleClick», EE.UU.) mediante la compra de sus acciones.

Tras haber examinado la notificación, la Comisión llegó a la conclusión de que la operación notificada planteaba serias dudas en cuanto a la compatibilidad de la adquisición notificada con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo sobre el EEE, por lo que se refiere al mercado de la publicidad en línea. La Comisión consideró también que los compromisos propuestos por la parte notificante el 19 de octubre de 2007 no eran suficientes para eliminar claramente las dudas planteadas por la Comisión durante la fase I de la investigación. Por consiguiente, la Comisión decidió, el 13 de noviembre de 2007, iniciar el procedimiento de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento de Concentraciones.

Los días 16, 19 y 20 de noviembre de 2007, se dio acceso a la parte notificante a los principales documentos, de conformidad con el punto 45 de las buenas prácticas de la DG Competencia sobre la realización del procedimiento de control de operaciones de concentración de la CE.

Basándose en el resto de las pruebas obtenidas durante la fase II de la investigación, la Comisión ha concluido que la transacción propuesta no impediría de forma significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte importante del mismo y es por lo tanto compatible con el mercado común y con el Acuerdo sobre el EEE. Por consiguiente, no se envió pliego de cargos alguno a la parte notificante.

Ni las partes ni ningún tercero me han enviado preguntas o comentarios. El caso no requiere ningún comentario particular por lo que se refiere al derecho a ser oído.

Bruselas, 3 de marzo de 2008.

Karen WILLIAMS

---

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

**Resumen de la Decisión de la Comisión  
de 11 de marzo de 2008  
por la que se declara compatible con el mercado común y con el funcionamiento del Acuerdo EEE  
una operación de concentración**

**(Asunto COMP/M.4731 — Google/DoubleClick)**

**(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 184/06)

*El 11 de marzo de 2008 la Comisión adoptó una decisión sobre un asunto de concentración entre empresas, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas <sup>(1)</sup> (el Reglamento sobre concentraciones) y, en particular, con su artículo 8, apartado 1. Una versión no confidencial de la Decisión completa en la lengua auténtica del asunto puede consultarse en el sitio Internet de la Dirección General de Competencia en la siguiente dirección:*

*[http://ec.europa.eu/comm/competiton/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html)*

#### I. INTRODUCCIÓN

1. El 21 de septiembre de 2007, la Comisión recibió una notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 139/2004 («el Reglamento sobre concentraciones») y siguiendo un proceso de remisión conforme a su artículo 4, apartado 5, de un proyecto de concentración por el cual la empresa Google Inc. («Google», EE.UU.) adquiere, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento sobre concentraciones, el control de la totalidad de la empresa DoubleClick Inc. («DoubleClick», EE.UU.) mediante la adquisición de sus acciones.

#### II. LAS PARTES

2. Google explota un motor de búsqueda por Internet y ofrece espacios publicitarios en línea en sus propios sitios web y en sitios asociados (afiliados a la red Google «AdSense»). Recientemente, en especial a través de la adquisición de YouTube, Google empezó a ofrecer contenidos. La mayoría de los ingresos de Google proceden de la publicidad en línea.
3. DoubleClick vende principalmente tecnología de entrega de publicidad, de gestión y de informes a escala mundial a editores de sitios web, anunciantes y agencias de publicidad. También está lanzando una plataforma de intermediación (intercambio de publicidad).

#### III. REMISIÓN CONFORME AL ARTÍCULO 4, APARTADO 5

4. La transacción propuesta no tiene dimensión comunitaria en el sentido del artículo 1, apartados 2 y 3, del Reglamento sobre concentraciones. Sin embargo, tras una solicitud de remisión con arreglo al artículo 4, apartado 5, del Reglamento sobre concentraciones, se supone que la concentración tiene dimensión comunitaria.

#### IV. MERCADOS DE PRODUCTO DE REFERENCIA

5. La principal actividad de Google es ofrecer espacio publicitario en línea. El mercado de producto de referencia más amplio posible considerado en la Decisión es el mercado global de publicidad en línea. La Comisión ha valorado si este mercado debía seguir subdividiéndose en función de las distintas formas de publicidad en línea [anuncios de texto frente a anuncios sin texto (display) y/o publicidad en motores de búsqueda o fuera de los motores de búsqueda] o en función de los diferentes canales de venta (ventas directas frente a ventas con intermediación a través de redes publicitarias e intercambios de publicidad). Sin embargo, la definición exacta del mercado de producto de referencia se ha dejado abierta en la Decisión ya que la transacción no plantearía problemas de competencia en ninguna de las posibles definiciones del mercado de producto.
6. DoubleClick opera en la entrega de publicidad mediante display. La investigación de mercado ha mostrado que la tecnología de entrega de publicidad mediante display constituye un mercado separado de la tecnología de entrega de publicidad para anuncios de texto. Dentro del mercado de tecnología para entrega de publicidad mediante display debe hacerse otra subdivisión entre la prestación de estos servicios a los anunciantes y la prestación a los editores.

#### V. MERCADOS GEOGRÁFICOS DE REFERENCIA

7. La Decisión define el mercado global de publicidad en línea dividido geográficamente siguiendo las fronteras nacionales o lingüísticas del EEE. Por lo que respecta a la intermediación, la Decisión concluye que el ámbito de este hipotético mercado es como mínimo el del EEE.
8. Por último, la Decisión define que el ámbito de los mercados de suministro de tecnología para la entrega de publicidad mediante display a anunciantes y editores corresponde como mínimo al EEE.

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

## VI. EVALUACIÓN COMPETITIVA

## 6.2. Efectos horizontales

## 6.1. Posición de las partes en los mercados de referencia

9. Google es activa actualmente en el mercado de publicidad en línea i) como editor, con su propia página web de motor de búsqueda Google.com (y sus páginas web nacionales como google.fr, google.it, etc.), y ii) como intermediaria con su red de publicidad (AdSense). A través de estos canales directos e indirectos, Google es el líder en la oferta de publicidad en línea y, en particular, en espacios publicitarios en motores de búsqueda en el EEE con cuotas de mercado de entre el [25-35] % y el [60-70] % según la definición exacta del mercado.
10. Los principales competidores de Google en la publicidad en motores de búsqueda son Yahoo! y Microsoft, con cuotas de mercado de hasta el [10-20] % a nivel mundial y como mínimo [0-10] % en el EEE para Yahoo! y aproximadamente [0-10] % para Microsoft tanto a nivel mundial como del EEE. En la intermediación de fuera de los motores de búsqueda en el EEE, son activas entre otras TradeDoubler, Zanox (perteneciente a Axel Springer), AdLink, Interactive Media (perteneciente a Deutsche Telekom), Advertising.com y Lightningcast (ambas de AOL/TimeWarner) y Tomorrow Focus (con una cuota de mercado de alrededor del [10-20] % en el caso de TradeDoubler, [0-10] % en el caso de Zanox y de alrededor del [0-10] % para cada uno de los demás operadores).
11. DoubleClick suministra tecnología de entrega de publicidad. Por parte de los anunciantes, DoubleClick es el operador líder en el mercado de entrega de publicidad del EEE junto con aQuantive/Atlas (recientemente adquirida por Microsoft). Ambas disponen de una cuota de mercado de alrededor del [30-40] % en el EEE. Por parte del editor, la investigación de mercado apunta hacia el liderazgo de DoubleClick con una cuota de mercado de alrededor del [40-50] % en el EEE, seguida por 24/7 Real Media/OpenAdStream (adquirida recientemente por la agencia de publicidad WPP) con menos del [20-30] % y AdTech/AOL (menos del [10-20] %).
12. A pesar de estas cuotas de mercado relativamente altas, el poder de mercado de DoubleClick es limitado porque tiene que hacer frente a una importante competencia de los proveedores rivales de herramientas de entrega de publicidad a los que pueden acudir los clientes en caso de un aumento de precio. Aunque los resultados de la investigación de mercado fueron contradictorios respecto al nivel teórico de los costes de conmutación, hay pruebas de que gran número de editores y anunciantes han pasado de hecho de DoubleClick a otros proveedores de servicio (y viceversa) estos últimos años. El hecho de que el mercado de entrega de publicidad es actualmente competitivo se demuestra también por el importante descenso de los precios de los productos de DoubleClick para anunciantes y editores en un periodo de creciente demanda.
13. DoubleClick está también poniendo en marcha un nuevo intercambio de publicidad. Este intercambio de publicidad inició sus pruebas beta en junio de 2007. El número de transacciones que ha realizado hasta ahora es insignificante y, en cualquier caso, todavía no ha alcanzado la plena comercialización.

14. En la actualidad DoubleClick no está presente en el mercado de suministro de espacio en línea y Google no ofrece herramientas de entrega de publicidad sobre una base autónoma. Por esta razón no hay competencia real entre ambas empresas.
15. La Decisión concluye, por consiguiente, que la transacción propuesta no plantea problemas de competencia de cara a la posible eliminación de competencia potencial entre Google y DoubleClick. El intercambio de publicidad de DoubleClick todavía no ha desarrollado una posición de mercado importante, pero no puede excluirse que DoubleClick, si hubiera seguido siendo independiente, hubiera podido llegar a ser un operador importante en el mercado de la intermediación. Sin embargo, es probable que siga habiendo un número suficiente de otros competidores que mantengan una presión competitiva suficiente tras la concentración de manera que la competencia no se vea obstaculizada de forma importante. En particular, si se compara con otros operadores presentes en este mercado, DoubleClick no parece que tenga ventajas importantes al competir con Google en el mercado de intermediación de publicidad.
16. Por lo que respecta a la posible competencia de Google en el mercado de entrega de publicidad, la Decisión examina el hecho de que Google esté desarrollando actualmente un nuevo producto de entrega de publicidad para la entrega de publicidad por display por parte de anunciantes y editores, pero desestima las cuestiones relacionadas con la posible eliminación de la potencial competencia debido a que no hay indicación de que los nuevos productos de Google pudieran haber estado mejor situados para competir con los respectivos productos de DoubleClick que los numerosos operadores ya presentes en el mercado.

## 6.3. Efectos no horizontales

## 6.3.1. Efecto restrictivo basado en la posición en el mercado de entrega de publicidad de DoubleClick

17. La Comisión investigó cierto número de estrategias de exclusión basadas en la posición en el mercado de entrega de publicidad de DoubleClick y que la entidad resultante de la concentración podría aplicar. Estas estrategias incluyen: a) incrementar el precio de las herramientas DoubleClick cuando las utilicen editores o anunciantes con redes de publicidad competidoras o incrementar selectivamente el precio de las herramientas DoubleClick a los clientes que tienen menos probabilidades de pasar a otros proveedores de herramientas de entrega de publicidad; b) degradar la calidad de las herramientas de DoubleClick cuando se usan con redes de publicidad competidoras; c) combinar las herramientas de DoubleClick con los servicios de intermediación de Google (ya sea mediante venta por paquetes pura o mixta); d) ajustar el mecanismo de arbitraje de publicidad para entregar publicidad a favor de AdSense; y e) bloquear los insumos (es decir, negarse a vender o incrementar los costes del rival) respecto a la venta de herramientas de entrega de publicidad a redes de publicidad competidoras.

18. La Decisión desestima todas estas cuestiones. En primer lugar, la investigación de mercado reveló que la entidad resultante de la concentración no sería capaz de cerrar el acceso al mercado de entrega de publicidad a sus rivales ya que DoubleClick tiene que hacer frente a cierto número de limitaciones competitivas y es poco probable que pueda ejercer un poder de mercado importante.
19. En segundo lugar, los incentivos de la entidad resultante de la concentración para aplicar las estrategias descritas también parecen ser limitados. Es poco probable que las variaciones de precio (incluso importantes) de las herramientas para entrega de publicidad desencadenen una migración considerable entre redes publicitarias porque los costes de la entrega de publicidad representan sólo una pequeña proporción de los costes/ingresos por publicidad en línea para anunciantes y editores. Es probable que esto reduzca cualquier incentivo para ofrecer la tecnología de DoubleClick de entrega de publicidad mediante display a editores a un precio más bajo (o incluso gratis) si se usa en combinación con AdSense (es decir, venta por paquetes). La venta por paquetes pura (a saber, combinar la tecnología para entrega de publicidad mediante display de DoubleClick con intermediación a través de AdSense) es probable que no sea rentable por la migración que puede provocar. La estrategia de ajuste («*tweaking*») constituiría un incumplimiento de las obligaciones contractuales de la entidad resultante de la concentración frente a sus clientes, lo que, si se produjera a una escala significativa, probablemente sería detectado.
20. Por último, incluso si se aplicara con éxito una de estas estrategias o todas ellas, seguiría siendo poco probable que la transacción tuviera sobre la competencia un efecto negativo, ya que la entidad resultante de la concentración seguiría compitiendo con varios rivales integrados verticalmente y fuertes financieramente (entre otros, Microsoft, Yahoo!, AOL y WPP) que ofrecen la misma combinación de productos.
- 6.3.2. *Efecto restrictivo basado en la posición en el mercado de publicidad en motores de búsqueda y de servicios de intermediación publicitaria de Google*
21. Teniendo en cuenta la fuerte posición de Google en la oferta de publicidad en motores de búsqueda, Google podría también intentar aprovechar esta posición para introducirse en el mercado de entrega de publicidad mediante display exigiendo a los usuarios de sus servicios de (intermediación de) publicidad en motores de búsqueda que utilicen productos DoubleClick para entregar todo su inventario, o parte de él. La Decisión desestima también todas estas cuestiones.
22. Ya la capacidad de cerrar el acceso a los rivales emprendiendo esta estrategia parece ser limitada porque el número de clientes comunes que utilizan la publicidad en motores de búsqueda o los servicios de intermediación en motores

de búsqueda y la tecnología de entrega de publicidad por display es muy limitado. Al margen de esto, pueden existir dificultades prácticas por parte del anunciante ya que las dos partes relevantes del paquete no se venden o no se les pone precio simultáneamente.

23. Además, la investigación de mercado ha mostrado que la entidad resultante de la concentración no tendría incentivos para adoptar esta estrategia porque lo más probable es que no fuera rentable.
24. Sin embargo, incluso si se aplicara con éxito una de estas estrategias o todas ellas, todavía sería poco probable que la transacción tuviera sobre la competencia un efecto negativo, ya que la entidad resultante de la concentración seguiría compitiendo con varios rivales integrados verticalmente y fuertes financieramente (entre otros, Microsoft, Yahoo!, AOL y WPP) que es poco probable que se vieran excluidos.

6.3.3. *Efecto restrictivo basado en la combinación de activos de Google y DoubleClick*

25. Por último, la mera combinación de los activos de DoubleClick con los de Google, y en particular las bases de datos de que disponen ambas empresas y que pueden desarrollar sobre el comportamiento en línea de los clientes, podría permitir a la entidad resultante de la concentración situarse en una posición que no podrían reproducir sus competidores. Como resultado de esta combinación, los competidores de Google se verían progresivamente marginados lo que, en última instancia, permitiría a Google subir los precios por sus servicios de intermediación.
26. Sin embargo, la investigación del mercado ha revelado que este particular no tenía fundamento. Los contratos de DoubleClick con anunciantes y editores le permiten actualmente utilizar los datos creados por su tecnología de entrega de publicidad sólo en beneficio del respectivo cliente. No hay indicios de que la entidad resultante de la concentración pudiera imponer cambios contractuales a sus clientes que posibilitaran el uso cruzado de sus datos en el futuro. Además, hoy en día, algunos de los competidores de Google (p.ej. Microsoft y Yahoo!) disponen ya de la posibilidad de combinar los datos sobre las búsquedas con los del comportamiento de navegación por la red del usuario.

## VII. CONCLUSIÓN

27. Por consiguiente, la Comisión concluye que la concentración propuesta no planteará problemas de competencia como resultado de los cuales la competencia podría verse obstaculizada de forma importante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo. En consecuencia, la Comisión declara la transacción compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento sobre concentraciones y con el artículo 57 del Acuerdo EEE.

## Comunicación de la Comisión

### Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias

(2008/C 184/07)

#### 1. INTRODUCCIÓN

##### 1.1. Contexto general: el sector ferroviario

1. Los ferrocarriles disponen de bazas únicas, ya que se trata de un modo de transporte seguro y no contaminante. Así pues, el transporte ferroviario puede contribuir de forma significativa al desarrollo de un transporte sostenible en Europa.
2. El Libro Blanco «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>(1)</sup>, y su examen intermedio<sup>(2)</sup> subrayan la necesidad de un sector ferroviario dinámico para la constitución de un sistema de transporte de mercancías y de personas eficaz, seguro y limpio, que contribuya a la consecución de un mercado europeo único de prosperidad sostenible. La congestión vial que sufren las ciudades y algunas zonas de la Comunidad Europea, la necesidad de dar respuesta a los desafíos del cambio climático y el encarecimiento del precio de los hidrocarburos muestran hasta qué punto es necesario fomentar el desarrollo del transporte ferroviario. A este respecto, cabe recordar que la política común de transportes también ha de perseguir los objetivos ambientales que fija el Tratado<sup>(3)</sup>.
3. Con todo, el sector europeo del transporte ferroviario adolece de una falta de atractivo. De la década de los 60 a finales del siglo XX ha registrado un declive continuo. En términos relativos, el tráfico ferroviario, tanto de mercancías como de pasajeros, se redujo frente a los demás modos de transporte. El transporte de mercancías por ferrocarril se redujo incluso en términos absolutos: los volúmenes transportados por ferrocarril eran mayores en 1970 que en 2000. Y es que las empresas ferroviarias tradicionales no estaban en condiciones de ofrecer la fiabilidad y el cumplimiento de los plazos que exigían sus clientes, lo que llevó a una transferencia del tráfico del ferrocarril hacia los demás modos de transporte, y principalmente la carretera<sup>(4)</sup>. Es cierto, en cambio, que el transporte ferroviario de pasajeros ha seguido creciendo en términos absolutos; pero ese aumento parece muy limitado si se compara con el crecimiento del transporte vial y aéreo<sup>(5)</sup>.
4. Si bien es cierto que esa tendencia parece haberse invertido en fecha reciente<sup>(6)</sup>, falta mucho camino por recorrer para que el transporte ferroviario sea un modo de transporte sólido y competitivo. Subsisten dificultades importantes, especialmente en el sector del transporte ferroviario de mercancías, que requieren una actuación de los poderes públicos<sup>(7)</sup>.
5. El declive relativo del sector ferroviario europeo es el resultado, en gran parte, de la organización histórica de la oferta de transporte, esencialmente según esquemas nacionales y monopolísticos.
6. En primer lugar, a falta de competencia en las redes nacionales, no se incitó a las empresas ferroviarias a reducir sus costes operativos y a desarrollar nuevos servicios. Sus actividades no aportaron beneficios suficientes para sufragar el total de los costes e inversiones necesarios. En algunos casos, no se realizaron dichas inversiones en absoluto. En otras ocasiones, los Estados miembros obligaron a las empresas ferroviarias nacionales a efectuarlas, pese a que no eran capaces de financiarlas de forma

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370, de 12 de septiembre de 2001, p. 18.

<sup>(2)</sup> Comunicación de la Comisión «Por una Europa en movimiento — Movilidad sostenible para nuestro continente — Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte», COM(2006) 314, de 22 de junio de 2006, p. 21.

<sup>(3)</sup> En el artículo 2 del Tratado figura, entre las principales misiones de la Comunidad, la de fomentar «un crecimiento sostenible y no inflacionista» que respete el medio ambiente. Esta disposición viene completada por objetivos particulares definidos en el artículo 174, que estipula que la política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente contribuye, en particular, a la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente. De conformidad con el artículo 6 del Tratado: «Las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las políticas y acciones de la Comunidad a que se refiere el artículo 3, en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible».

<sup>(4)</sup> De 1995 a 2005, el transporte ferroviario de mercancías (expresado en t/km) aumentó una media del 0,9 % al año, frente a un crecimiento medio anual de un 3,3 % para el transporte por carretera en el mismo período (fuente Eurostat).

<sup>(5)</sup> De 1995 a 2004, el transporte ferroviario de pasajeros (expresado en pasajeros/km) aumentó una media del 0,9 % al año, frente a un crecimiento medio anual de 1,8 % para los vehículos particulares durante el mismo período (fuente Eurostat).

<sup>(6)</sup> Desde 2002, especialmente en los países que abrieron sus mercados a la competencia. En 2006, se observa un aumento anual del 3,7 % en el transporte de mercancías por ferrocarril, y del 3 % en el transporte de pasajeros. Esa mejora debería confirmarse en 2007.

<sup>(7)</sup> Comunicación de la Comisión «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías» [SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 y SEC(2007) 1325, de 18 de octubre de 2007].

suficiente en función de sus recursos propios. El resultado fue un endeudamiento importante de estas empresas, endeudamiento que a su vez tuvo un impacto negativo para su desarrollo.

7. Además, el desarrollo del transporte ferroviario en Europa quedó limitado por la falta de normalización e interoperabilidad de las redes, mientras que en el transporte por carretera y en el transporte aéreo se había desarrollado una gama de servicios internacionales. La Comunidad Europea heredó un mosaico de redes ferroviarias nacionales caracterizadas por anchos de vía diferentes y sistemas de señalización y seguridad incompatibles, lo que no permitió a las empresas ferroviarias sacar provecho de las economías de escala que hubiese supuesto el diseño de infraestructuras y de material móvil para un gran mercado único, y no para 25 <sup>(1)</sup> mercados nacionales.
8. La Comunidad Europea aplica una política destinada a redinamizar el sector ferroviario en torno a tres ejes principales:
  - a) la instauración progresiva de condiciones que permitan la competencia en los mercados de servicios de transporte ferroviario;
  - b) el estímulo a la normalización y armonización técnica en las redes ferroviarias europeas para alcanzar una interoperabilidad plena a escala europea;
  - c) la concesión de ayudas financieras a escala comunitaria (en el contexto del programa RTE-T y de los fondos estructurales).
9. La Comunidad Europea ha ido abriendo a la competencia los mercados del transporte ferroviario. Un primer paquete de liberalización se adoptó en 2001, en el que se incluía la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios <sup>(2)</sup>, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo relativa a las licencias de empresas ferroviarias <sup>(3)</sup> y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad <sup>(4)</sup>. Dicho paquete fue seguido de un segundo paquete adoptado en 2004 constituido por el Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea <sup>(5)</sup>, la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias <sup>(6)</sup> y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad <sup>(7)</sup>, la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional <sup>(8)</sup> y la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. Finalmente, en 2007 se adoptó un tercer paquete en el que se incluía el Reglamento (CE) n° 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 por carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 <sup>(9)</sup>, el Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril <sup>(10)</sup>, la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización <sup>(11)</sup> y la Directiva 2007/59/CE del Parlamento

<sup>(1)</sup> Malta y Chipre no disponen de red de transporte ferroviario.

<sup>(2)</sup> DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

<sup>(4)</sup> DO L 75 de 15.3. 2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

<sup>(5)</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

<sup>(7)</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 114.

<sup>(8)</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

<sup>(9)</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

<sup>(10)</sup> DO L 315 de 3. 12. 2007, p. 14.

<sup>(11)</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 44.



Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad <sup>(1)</sup>. A raíz de estas medidas, el mercado del transporte ferroviario de mercancías quedó abierto a la competencia el 15 de marzo de 2003 en la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, el transporte internacional de mercancías el 1 de enero de 2006 y, por último, el cabotaje ferroviario a partir del 1 de enero de 2007. El tercer paquete ferroviario establece en el 1 de enero de 2010 la apertura a la competencia del transporte internacional de pasajeros. Algunos Estados miembros, como el Reino Unido, Alemania, los Países Bajos e Italia ya han abierto (en parte) sus mercados nacionales de transporte de pasajeros.

10. La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios <sup>(2)</sup>, ha establecido un nuevo marco institucional y organizativo para los agentes del sector ferroviario e implican:
  - a) la separación de las empresas ferroviarias <sup>(3)</sup> de los gestores de la infraestructura <sup>(4)</sup> desde el punto de vista contable y orgánico;
  - b) la independencia de gestión de las empresas ferroviarias;
  - c) la gestión de las empresas ferroviarias según los principios que se aplican a las empresas comerciales;
  - d) el equilibrio financiero de las empresas ferroviarias de conformidad con un plan empresarial sólido;
  - e) la compatibilidad de las medidas financieras de los Estados miembros con las normas relativas a las ayudas estatales <sup>(5)</sup>.
11. Paralelamente a este proceso de liberalización, la Comisión se propuso, por otra parte, favorecer la interoperabilidad de las redes ferroviarias europeas. Este planteamiento fue acompañado de iniciativas comunitarias para reforzar el nivel de seguridad del transporte ferroviario <sup>(6)</sup>.
12. El tercer nivel de intervención pública en favor del sector ferroviario radica en los apoyos financieros. La Comisión considera que esos apoyos pueden justificarse en determinadas circunstancias, habida cuenta de los costes de adaptación importantes del sector ferroviario.
13. Por otro lado, la Comisión observa que la inyección de fondos públicos en el sector del transporte ferroviario siempre ha sido importante. Desde 2004, el conjunto de los Estados de la Unión Europea (UE-25) han dedicado un total de aproximadamente 17 000 millones de EUR a la construcción y al mantenimiento de infraestructuras ferroviarias <sup>(7)</sup>. En lo que se refiere a la compensación por la prestación de servicios de transporte de pasajeros no rentables, los Estados miembros pagan 15 000 millones de EUR anuales a las empresas ferroviarias <sup>(7)</sup>.
14. La concesión de ayudas estatales al sector ferroviario puede autorizarse si contribuye a la realización de un mercado europeo integrado, abierto a la competencia e interoperable, así como a los objetivos comunitarios de movilidad sostenible. En este contexto, la Comisión deberá cerciorarse de que el apoyo financiero de las autoridades públicas no provoca falseamientos de la competencia contrarios al interés común. En algunos casos, podrá solicitar que los Estados miembros adopten compromisos en relación con los objetivos comunitarios para acompañar la concesión de ayudas.

## 1.2. Objetivo y ámbito de aplicación de las presentes Directrices

15. Se trata, con estas Directrices, de proporcionar orientaciones sobre la compatibilidad con el Tratado de las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, tal como se definen en la Directiva 91/440/CEE y en el contexto mencionado anteriormente. Además, también se aplican, en lo que se refiere el capítulo 3, a las empresas de transporte urbano, de cercanías o regional de pasajeros. Se basan, en particular, en los principios establecidos por el legislador comunitario en los tres paquetes ferroviarios

<sup>(1)</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

<sup>(2)</sup> DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE.

<sup>(3)</sup> El artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE define las empresas ferroviarias: «cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción».

<sup>(4)</sup> El artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE define los administradores de la infraestructura: «cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir igualmente la gestión de sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas».

<sup>(5)</sup> Artículo 9, apartado 3, de la Directiva 91/440/CEE: «La ayuda concedida por los Estados miembros para cancelar las deudas contempladas en el presente artículo se concederán con arreglo a lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado».

<sup>(6)</sup> Véanse, en particular, la Directiva 2004/49/CE.

<sup>(7)</sup> Fuente: Comisión Europea, en función de los datos comunicados anualmente por los Estados miembros. Estos datos deberían ser incluso superiores, ya que no se comunican todas las ayudas financieras, en particular las cofinanciaciones en el marco de los fondos estructurales o de cohesión.

sucesivos. Su objetivo es mejorar la transparencia de las financiaciones públicas y la seguridad jurídica respecto de las normas del Tratado CE, en un contexto de apertura de los mercados. Las presentes Directrices no se refieren a las financiaciones públicas destinadas a los gestores de la infraestructura.

16. El artículo 87, apartado 1, del Tratado prevé que son en principio incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados que amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. Ahora bien, en determinadas situaciones, esas ayudas estatales pueden justificarse a la luz del interés común de la Comunidad. Algunas de estas situaciones se mencionan en el artículo 87, apartado 3, del Tratado, y se aplican al sector de los transportes como a otros sectores de la economía.
17. Además, el artículo 73 del Tratado prevé que serán compatibles con el mercado común «las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público». Este artículo constituye una *lex specialis* en el sistema general del Tratado. Sobre la base de este artículo, el legislador comunitario adoptó dos textos específicos para el sector del transporte: se trata de los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable <sup>(1)</sup> y (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable <sup>(2)</sup>. Asimismo, el Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias <sup>(3)</sup> prevé la concesión por los Estados miembros de determinadas compensaciones a las empresas ferroviarias.
18. El artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1107/70 establece que Estados miembros no adoptarán medidas de coordinación ni impondrán obligaciones inherentes a la noción de servicio público que impliquen la concesión de ayudas con arreglo al artículo 73 del Tratado salvo en los casos y condiciones previstos por dicho Reglamento, sin perjuicio, no obstante, de lo dispuesto en los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1192/69. Según la jurisprudencia «Altmark» del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas <sup>(4)</sup>, se deriva de lo anterior que las ayudas estatales que no pueden autorizarse en virtud de los Reglamentos (CEE) n° 1107/70, (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1192/69 no pueden declararse compatibles con el mercado común en virtud del artículo 73 del Tratado <sup>(5)</sup>. Además, conviene recordar que las compensaciones de servicio público que no respeten lo dispuesto en el artículo 73 del Tratado no pueden declararse compatibles con el mercado común en virtud del artículo 86, apartado 2, o de cualquier otra disposición del Tratado <sup>(6)</sup>.
19. El Reglamento (CE) n° 1370/2007 («el Reglamento OSP»), que entrará en vigor el 3 de diciembre de 2009 y que deroga los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 creará un nuevo marco jurídico. Así pues, las presentes Directrices no abarcan los aspectos relacionados con las compensaciones por servicio público.
20. A raíz de la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 1370/2007, el artículo 73 del Tratado podrá aplicarse directamente como base jurídica para establecer la compatibilidad de las ayudas que no están amparadas por el Reglamento OSP, especialmente las ayudas a la coordinación del transporte de mercancías. Así pues, conviene desarrollar una interpretación general para examinar la compatibilidad con el artículo 73 del Tratado de las ayudas destinadas a las necesidades de coordinación. Uno de los objetivos de las presentes Directrices es establecer criterios para dicho examen, así como umbrales de intensidad. Habida cuenta de la redacción del artículo 73, la Comisión, no obstante, ha de dejar la posibilidad a los Estados miembros de demostrar, en su caso, la necesidad y la proporcionalidad de medidas que superen los umbrales establecidos.
21. Las presentes Directrices se refieren a la aplicación de los artículos 73 y 87 del Tratado y a sus disposiciones de desarrollo de las financiaciones públicas destinadas a las empresas ferroviarias con arreglo a la directiva 91/440/CEE. Se tratan los aspectos siguientes: apoyo público a las empresas ferroviarias mediante la financiación de las infraestructuras (capítulo 2), ayudas para la compra y la renovación de

<sup>(1)</sup> DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 130 de 15.6.1970, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

<sup>(4)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia, de 24 de julio de 2003, en el asunto C-280/00, «Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH» («Altmark»), Rec. 2003, p. I-7747.

<sup>(5)</sup> Sentencia *Altmark*, mencionada anteriormente, apartado 107.

<sup>(6)</sup> Véase al respecto la Decisión 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, punto 17).

material rodante (capítulo 3), amortización de deudas por los Estados para el saneamiento financiero de las empresas ferroviarias (capítulo 4), ayudas de reestructuración de las empresas ferroviarias (capítulo 5), ayudas a las necesidades de coordinación de los transportes (capítulo 6) y garantías estatales a las empresas ferroviarias (capítulo 7). En cambio, las presentes Directrices no se refieren a las modalidades de aplicación del Reglamento OSP, para el que la Comisión no ha determinado aún su práctica decisoria <sup>(1)</sup>.

## 2. APOYO PÚBLICO A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS MEDIANTE LA FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

22. Las infraestructuras ferroviarias tienen una importancia primordial para el desarrollo del sector del ferrocarril en Europa. Tanto para la interoperabilidad y la seguridad como para el desarrollo de la alta velocidad, son imprescindibles inversiones considerables en dichas infraestructuras <sup>(2)</sup>.
23. Las presentes Directrices sólo se dirigen a las empresas ferroviarias. Por tanto, su objetivo no es definir, a la luz de las normas en materia de ayudas estatales, el régimen jurídico aplicable a la financiación pública de las infraestructuras. El presente capítulo examina únicamente los efectos de la financiación pública de las infraestructuras sobre las empresas ferroviarias.
24. La financiación pública para el desarrollo de infraestructuras puede suponer, en efecto, una ventaja indirecta para las empresas ferroviarias y constituir, por ende, ayudas. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, convendría evaluar si la medida en favor de las infraestructuras tiene por efecto una reducción de las cargas económicas que suelen afectar al presupuesto de las empresas ferroviarias <sup>(3)</sup>. Para que así sea, es necesario, en particular, que se conceda una ventaja selectiva a las empresas en cuestión y que dicha ventaja tenga su origen en la financiación de infraestructuras considerada <sup>(4)</sup>.
25. Si la utilización de una infraestructura está abierta a todos los usuarios potenciales en igualdad de condiciones y de forma no discriminatoria, y el acceso a dicha infraestructura tiene un coste conforme a la legislación comunitaria (Directiva 2001/14/CEE), la Comisión suele considerar que la financiación pública de las infraestructuras no constituye ayuda estatal en favor de las empresas ferroviarias <sup>(5)</sup>.
26. Por otra parte, la Comisión recuerda que, cuando la financiación pública de infraestructuras ferroviarias constituye una ayuda a una o varias empresas ferroviarias, puede autorizarse, por ejemplo en virtud del artículo 73 del Tratado, si dicha infraestructura corresponde a las necesidades de coordinación de los transportes. A este respecto, el capítulo 6 de estas Directrices ofrece un punto de referencia pertinente para el análisis de compatibilidad.

## 3. AYUDAS PARA LA COMPRA Y LA RENOVACIÓN DE MATERIAL RODANTE

### 3.1. Objetivo

27. El parque de locomotoras y vagones utilizados para el transporte de pasajeros es antiguo y en ocasiones vetusto, sobre todo en los nuevos Estados miembros. En el año 2005, un 70 % de las locomotoras (diésel y eléctricas) y un 65 % de los vagones de la EU-25 tenían más de 20 años <sup>(6)</sup>. Si sólo se tienen en cuenta los Estados miembros que se adhirieron a la Unión Europea en 2004, un 82 % de

<sup>(1)</sup> Tampoco se refieren a la aplicación del Reglamento (CEE) n° 1192/69.

<sup>(2)</sup> Comunicación de la Comisión «Por una Europa en movimiento — Movilidad sostenible para nuestro continente — Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte».

<sup>(3)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia, de 13 de junio de 2002, en el asunto C-382/99, Países Bajos/Comisión, Rec. 2002, p. I-5163.

<sup>(4)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia, de 19 de septiembre de 2000, en el asunto C-156/98, Alemania/Comisión, Rec. 2000, p. I-6857.

<sup>(5)</sup> Decisión de la Comisión de 7 de junio de 2006, N 478/04, Irlanda — Garantía estatal para préstamos de capital suscritos por Coràs Iompair Eirann (CIÉ) para inversiones en infraestructura (DO C 209 de 31.8.2006, p. 8); Decisión de 8 de marzo de 2006, N 284/05, Irlanda — *Regional Broadband Programme* (Programa regional de banda ancha), (DO C 207 de 30.8.2006, p. 3), punto 34; y las Decisiones siguientes: Decisión 2003/227/CE de 2 de agosto de 2002, relativa al parque Terra Mítica SA (Benidorm, Alicante), ejecutada por España (DO L 91 de 8.4.2003, p. 23), punto 64; Decisión de 20 de abril de 2005, N 355/04 — Bélgica — Asociación público-privada para la construcción del túnel de Krijgsbaan en Deurne; el desarrollo de polígonos industriales y la explotación del aeropuerto de Amberes (DO C 176 de 16.7.2005, p. 11), punto 34; Decisión de 11 de diciembre de 2001 N 550/01 Belgique, Asociación público-privada para la construcción de instalaciones de carga y descarga (DO C 24 de 26.1.2002, p. 2), punto 24; Decisión de 20 de diciembre de 2001, N 649/01, United Kingdom, *Freight Facilities Grant*, punto 45 (DO C 45 de 19.2.2002, p. 2); Decisión de 17 de julio de 2002, N 356/02, Reino Unido, *Network Rail* (DO C 232 de 28.9.2002, p. 2), punto 70; N 511/95, Jaguar Cars Ltd. Véanse asimismo: Líneas directrices de la Comisión relativas a la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales al sector aéreo (DO C 350 de 10.12.1994, p. 5), punto 12; Libro Blanco sobre la tarificación justa por la utilización de infraestructuras [COM(1998) 466], punto 43; Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo «Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo» [COM(2001) 35 final, p. 11].

<sup>(6)</sup> Fuente: UIC Rolling Stock Fleet in EU-25 + Norway (2005).

las locomotoras y un 62 % de los vagones tenían más de 20 años en 2005 <sup>(1)</sup>. Sin embargo, con los datos que obran en su poder, la Comisión considera que se renueva anualmente un 1 % aproximadamente de este parque.

28. Huelga decir que esa evolución refleja las dificultades generales del sector ferroviario, que disminuyen los incentivos y la capacidad de las empresas ferroviarias a la hora de invertir en un esfuerzo de modernización o de renovación del material rodante. Sin embargo, esa inversión es imprescindible para mantener la competitividad del transporte ferroviario frente a los demás modos de transporte más contaminantes, o que generan más costes externos. También es necesaria para limitar el impacto ambiental del transporte ferroviario, especialmente mediante una disminución de la contaminación acústica que provoca, y para mejorar la seguridad. Por último, la mejora de la interoperabilidad entre las redes nacionales supone adaptaciones del material rodante existente para poder mantener la coherencia del sistema.
29. Habida cuenta de lo anterior, se desprende que las ayudas a la compra y a la renovación de material rodante pueden contribuir, en determinadas condiciones, a varios tipos de objetivos de interés común y considerarse, por tanto, compatibles con el mercado común.
30. En el presente capítulo se especifican las condiciones en que la Comisión procede a este tipo de examen de compatibilidad.

### 3.2. Compatibilidad

31. El examen de compatibilidad debe realizarse en función del objetivo de interés común al que contribuye la ayuda.
32. La Comisión considera que, en principio, las necesidades de modernización del material rodante no pueden tenerse en cuenta de forma suficiente, ya sea mediante la ejecución de las normas generales aplicables a las ayudas estatales, ya sea mediante la aplicación del artículo 73 del Tratado, si dichas ayudas constituyen ayudas a la coordinación de los transportes (véase el capítulo 6).
33. Así pues, al examinar la compatibilidad de las ayudas al material rodante, la Comisión suele aplicar normalmente los criterios definidos en las presentes Directrices o en cualquier otro documento pertinente, para cada una de las categorías de ayuda siguientes:
  - a) ayudas a las necesidades de coordinación de los transportes <sup>(2)</sup>;
  - b) ayudas de reestructuración de las empresas ferroviarias <sup>(3)</sup>;
  - c) ayudas a las pequeñas y medianas empresas <sup>(4)</sup>;
  - d) ayudas para la protección del medio ambiente <sup>(5)</sup>;
  - e) ayudas destinadas a compensar costes relativos a las obligaciones de servicio público y en el contexto de contratos de servicio público <sup>(6)</sup>;
  - f) ayudas de finalidad regional <sup>(7)</sup>.
34. En lo que se refiere a las ayudas regionales para inversiones iniciales, las Directrices sobre ayudas de finalidad regional establecen que «en el sector del transporte, el gasto en adquisición de material de transporte (activos móviles) no podrá optar a ayudas a la inversión inicial» (punto 50, nota 48). La Comisión considera que procede aplicar una excepción a esta norma en lo que respecta al transporte por ferrocarril de pasajeros, por las especificidades de este modo de transporte y, en particular, por el

<sup>(1)</sup> Fuente: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Véase el capítulo 6.

<sup>(3)</sup> Véanse las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis (DO C 244 de 1.10.2004, p. 2), y el capítulo 5 que viene a continuación.

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n° 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO L 10 de 13.1.2001, p. 33). Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1976/2006 (DO L 368 de 23.12.2006, p. 85).

<sup>(5)</sup> Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO C 82 de 1.4.2008, p. 1).

<sup>(6)</sup> Reglamento (CEE) n° 1191/69. Reglamento «OSP», del que conviene recordar el artículo 3, apartado 1: «Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público».

<sup>(7)</sup> Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional para el período 2007-2013 (DO C 54 de 4.3.2006, p. 13), punto 8.

hecho de que el material rodante en este sector puede asignarse de forma duradera a líneas o servicios específicos. Así pues, en determinadas condiciones que se definen a continuación, los gastos de adquisición del material rodante en el sector del transporte ferroviario de pasajeros (o de otros modos como el tren ligero, el metro o el tranvía) se consideran gastos subvencionables con arreglo a dichas Directrices <sup>(1)</sup>. En cambio, no son subvencionables los costes de adquisición de material rodante para uso exclusivo del transporte de mercancías.

35. Habida cuenta de la situación descrita en los puntos 28 y 29, esa excepción se aplica a todo los tipos de inversión en material rodante, ya sea una inversión inicial o de sustitución, siempre que el material se destine a líneas que presten servicios regulares en una región que pueda acogerse a ayudas en virtud del artículo 87, apartado 3, letra a) del Tratado, en una región ultraperiférica o en una región con baja densidad de población a efectos de lo dispuesto en los apartados 80 y 81 de las Directrices sobre las ayudas de finalidad regional <sup>(2)</sup>. En las demás regiones, sólo se aplicará la excepción a las ayudas a la inversión inicial. Para las ayudas a la inversión de sustitución, sólo se aplicará si el conjunto del material rodante modernizado a raíz de la ayuda tiene más de 15 años.
36. Para impedir falseamientos de la competencia contrarios al interés común, la Comisión considera, no obstante, que esta excepción debe supeditarse al cumplimiento acumulativo de cuatro condiciones:
- a) el material rodante de que se trate deberá destinarse exclusivamente a servicios de transporte urbano, de cercanías o regional de pasajeros, en una región específica o para una línea específica que operen en varias regiones. Así pues, a efectos de estas Directrices, se entenderá por «servicios urbanos y de cercanías» los servicios de transporte que satisfagan las necesidades de un centro urbano o de una aglomeración y las necesidades de transporte entre ese centro o aglomeración y su periferia, y por «servicios de transporte regional», los servicios de transporte destinados a satisfacer las necesidades de transporte de una o varias regiones. Así podrán incluirse en el ámbito de aplicación del presente punto los servicios de transporte que operen en varias regiones, en uno o varios Estados miembros, siempre que pueda demostrarse el impacto en el desarrollo regional de las regiones cubiertas, especialmente por la regularidad del servicio. En este caso, la Comisión comprobará que la ayuda no compromete la apertura efectiva del mercado del transporte internacional de pasajeros y del cabotaje a raíz de la entrada en vigor del tercer paquete ferroviario;
  - b) el material rodante de que se trata deberá permanecer destinado exclusivamente a la región específica o a la línea específica que atraviesa varias regiones para la que recibió las ayudas durante un mínimo de diez años;
  - c) el material rodante de sustitución debe cumplir las normas de interoperabilidad, de seguridad y de medio ambiente <sup>(3)</sup> aplicables en la red de que se trate;
  - d) el Estado miembro demuestra que el proyecto contribuye a una estrategia de desarrollo regional coherente.
37. La Comisión procurará evitar falseamientos indebidos de la competencia, en particular teniendo en cuenta los ingresos adicionales que el material rodante sustituido en la línea de que se trate podrá aportar a la empresa beneficiaria de la ayuda, por ejemplo mediante una venta a terceros o una utilización en otros mercados. A este respecto, podrá supeditar la concesión de la ayuda a la obligación, para la empresa beneficiaria, de vender en condiciones normales de mercado todo el material o parte del mismo que ya no utilice, para permitir que otros operadores lo sigan utilizando; en tal caso, los ingresos por la venta del material antiguo se deducirán de los gastos subvencionables.

<sup>(1)</sup> La Comisión observa que ese razonamiento, según las circunstancias específicas de cada caso, puede aplicarse *mutatis mutandis* a los vehículos utilizados en el transporte público de pasajeros por carretera, si cumplen las últimas normas comunitarias aplicables a los vehículos nuevos. En tal caso, en un afán de igualdad de trato, la Comisión aplicará a esas situaciones el enfoque que aquí se describe para el material rodante ferroviario. La Comisión anima a los Estados miembros, cuando concedan este tipo de ayudas, a respaldar las tecnologías menos contaminantes y examinará si procede otorgar un apoyo financiero específico que desemboquen en intensidades de ayuda más elevadas en favor de estas tecnologías.

<sup>(2)</sup> Las regiones menos pobladas constituyen regiones de nivel NUTS-II o figuran entre ellas, con una densidad de población máxima de 8 habitantes por km<sup>2</sup>, y se extienden a las zonas contiguas de menor extensión que cumplen el mismo criterio de población.

<sup>(3)</sup> Pueden concederse ayudas para adquisición de nuevos vehículos de transporte que superen las normas comunitarias, o que aumenten el nivel de protección ambiental a falta de normas comunitarias, en el marco de las Directrices sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente.

38. Desde un punto de vista más general, la Comisión velará por que no haya una utilización abusiva de la ayuda. Se aplican las demás condiciones previstas en las Directrices sobre las ayudas de finalidad regional, especialmente en lo que se refiere a los límites de intensidad, los mapas de las ayudas de finalidad regional y las normas sobre acumulación. La Comisión observa que las líneas específicas de que se trata pueden, en algunos casos, atravesar regiones a las que se aplican límites de intensidad diferentes según el mapa de ayudas de finalidad regional. En tal caso, la Comisión aplicará el índice más elevado de las regiones en las que la línea en cuestión preste un servicio regular, proporcionalmente a la regularidad de dicho servicio <sup>(1)</sup>.
39. En lo que se refiere a los proyectos de inversión cuyos gastos subvencionables superan 50 millones de EUR, la Comisión considera que, por las especificidades del sector del transporte ferroviario de pasajeros, procede establecer una excepción a los puntos 60 a 70 de las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional. No obstante, siguen aplicándose los puntos 64 y 67 de dichas Directrices cuando el proyecto de inversión se refiere a material rodante destinado a una línea específica que opera en varias regiones.
40. Si a la empresa beneficiaria le ha sido encomendada la prestación de servicios de interés económico general que prevén la compra y/o la renovación de material rodante y si ya percibe una compensación al respecto, dicha compensación ha de tenerse en cuenta en el importe de la ayuda regional que puede serle concedida, a fin de evitar una compensación excesiva.

#### 4. AMORTIZACIÓN DE DEUDAS

##### 4.1. Objetivo

41. Como ya se ha indicado en la sección 1.1, las empresas ferroviarias siempre han registrado un desequilibrio entre sus ingresos y sus costes, especialmente sus costes de inversión. Esta situación ha provocado un endeudamiento importante, cuyo servicio financiero representa una carga muy elevada para estas empresas y limita su capacidad de emprender las inversiones necesarias, tanto en infraestructuras como en la renovación del material rodante.
42. La Directiva 91/440/CEE tuvo explícitamente en cuenta esta situación. En efecto, en su séptimo considerando indica que los Estados miembros deben «velar [...] por que las empresas ferroviarias públicas existentes cuenten con una estructura financiera sana» y prevé que ello pueda requerir una «reorganización financiera». Según el artículo 9 de dicha Directiva, los Estados miembros «conjuntamente con las empresas ferroviarias públicas existentes establecerán mecanismos adecuados para contribuir a reducir las deudas de dichas empresas hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana, y para realizar un saneamiento de la situación financiera de las mismas». El apartado 3 del mismo artículo contempla la concesión de ayudas estatales «destinadas a la amortización de las deudas contempladas en el presente artículo» y dispone que la concesión de las mismas debe hacerse en el cumplimiento de los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.
43. A principios de los años noventa, a raíz de la entrada en vigor de la Directiva 91/440/CEE, los Estados miembros redujeron considerablemente las deudas de las empresas ferroviarias. La reestructuración de esas deudas se hizo de varias formas:
  - a) transferencia de la totalidad o de parte de las deudas al organismo encargado de la gestión de la infraestructura, lo que permitía a la empresa ferroviaria funcionar sobre una base financiera más sana. Esa transferencia pudo realizarse al separarse las actividades de explotación de servicios de transporte y de gestión de la infraestructura;
  - b) creación de entidades separadas para la financiación de proyectos de infraestructura (por ejemplo, las líneas de alta velocidad), lo que permitía reducir el peso financiero futuro que hubiese supuesto para las empresas ferroviarias la financiación de esas nuevas infraestructuras;
  - c) reestructuración financiera de las empresas ferroviarias, en particular mediante la amortización de la totalidad o de parte de las deudas.

<sup>(1)</sup> Si la línea o el servicio específico ejerce su actividad de firma sistemática (es decir, en cada trayecto) en la región en la que se aplica el índice más elevado, se aplicará este índice al conjunto de los gastos subvencionables. Si en la región en la que se aplica el índice más elevado sólo se ejerce la actividad de forma ocasional, dicho índice sólo se aplicará a la parte de los gastos subvencionables destinados a ejercer la actividad en esa región.

44. Estos tres tipos de acciones contribuyeron a mejorar la situación financiera de las empresas ferroviarias a corto plazo. El endeudamiento se redujo con respecto al conjunto del pasivo, al igual que la parte del reembolso de los intereses en los costes operativos. En general, la reducción de la deuda permitió a las empresas ferroviarias mejorar su situación financiera merced a la disminución de los reembolsos de capital e intereses. Además, esas reducciones contribuyeron quizás a bajar los tipos de interés, lo que incide de forma significativa en el servicio financiero de la deuda.
45. No obstante, la Comisión observa que sigue siendo preocupante el nivel de endeudamiento de muchas empresas ferroviarias. Varias de ellas presentan un nivel de endeudamiento superior a los niveles aceptables para una sociedad comercial, siguen sin poder autofinanciarse y/o no pueden financiar sus necesidades de inversión mediante los ingresos obtenidos con las operaciones de transporte actuales y futuras. Además, en los Estados miembros que se incorporaron a la Comunidad tras el 1 de mayo de 2004, se observa que el nivel de endeudamiento de las empresas del sector es considerablemente más elevado que en el resto de la Comunidad.
46. Esta situación queda reflejada en la decisión del legislador comunitario de no modificar, al adoptar las Directivas 2001/12/CE y 2004/51/CE, las disposiciones de la Directiva 91/440/CEE. Dichas disposiciones se inscriben por tanto en el marco general que constituyen los paquetes ferroviarios sucesivos.
47. El objetivo del presente capítulo es presentar la forma en que la Comisión se propone aplicar, a la luz de este requisito que impone la legislación derivada, las normas del Tratado CE sobre ayudas estatales a los mecanismos de reducción del endeudamiento de las empresas ferroviarias.

#### 4.2. Presencia de una ayuda estatal

48. En primer lugar, la Comisión recuerda que la incompatibilidad del principio que establece el artículo 87, apartado 1, del Tratado sólo se aplica a las ayudas que «falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones» y únicamente «en la medida en que afecten a los intercambios entre Estados miembros». En virtud de una jurisprudencia reiterada, si una ayuda financiera concedida por el Estado refuerza la posición de una empresa respecto de otras empresas competidoras en el comercio intracomunitario, ha de considerarse que la ayuda influye en estas empresas <sup>(1)</sup>.
49. Cualquier medida imputable al Estado que lleve a la amortización total o parcial de las deudas en favor de una o varias empresas ferroviarias específicamente y mediante recursos estatales queda por tanto incluida en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 1, del Tratado, en la medida en que la empresa en cuestión ejerce su actividad en mercados abiertos a la competencia y que la amortización de deudas refuerza su posición en al menos uno de dichos mercados.
50. La Comisión recuerda que la Directiva 2001/12/CE abrió a la competencia el mercado de los servicios del transporte ferroviario internacional de mercancías en toda la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías a partir del 15 de marzo de 2003. Por consiguiente, la Comisión considera, en general, que la apertura del mercado a la competencia se produjo a más tardar el 15 de marzo de 2003.

#### 4.3. Compatibilidad

51. Si una amortización de deuda por una empresa ferroviaria constituye una ayuda estatal amparada en el artículo 87, apartado 1, del Tratado, ha de ser notificada a la Comisión de conformidad con el artículo 88 del Tratado.
52. En general, una ayuda de esas características ha de ser examinada en función de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis de 2004 (en lo sucesivo denominadas «las Directrices sobre ayudas de reestructuración de 2004»), sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo 5 de las presentes Directrices.
53. En los casos específicos en que las deudas amortizadas se refieran exclusivamente a la coordinación de los transportes, la compensación por las obligaciones de servicio público o la normalización contable, la compatibilidad se examinará con arreglo al artículo 73 del Tratado, de los reglamentos adoptados para su ejecución y del Reglamento sobre la normalización de las cuentas <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia, de 17 de septiembre de 1980, en el asunto 730/79, «Philip Morris Holland/Comisión», Rec. 1980, p. 2671, punto 11.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CEE) n° 1192/69.

54. A la luz del artículo 9 de la Directiva 91/440/CEE, la Comisión considera, además, que, en determinadas condiciones, estas ayudas deben poder ser autorizadas sin que haya una reestructuración financiera, si la amortización se refiere a deudas antiguas, contraídas antes de la entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE, por la que se establecen las condiciones de la apertura del sector a la competencia.
55. La Comisión considera en efecto que las ayudas de este tipo pueden ser compatibles en la medida en que su objetivo es facilitar la transición hacia un mercado ferroviario abierto, tal como establece el artículo 9 de la Directiva 91/440/CEE <sup>(1)</sup>. Así pues, la Comisión considera que, en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado <sup>(2)</sup>, este tipo de ayudas pueden considerarse compatibles con el mercado común, siempre que se cumplan los siguientes requisitos.
56. En primer lugar, la ayuda debe servir para compensar deudas claramente determinadas e individualizadas, contraídas antes del 15 de marzo de 2001, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE. La ayuda no puede en ningún caso superar el importe de dichas deudas. Para los Estados miembros que se adhirieron a la Comunidad después del 15 de marzo de 2001, la fecha pertinente es la fecha de adhesión a la Comunidad. En efecto, la lógica del artículo 9 de la Directiva 91/440/CEE, que reiteran las Directrices sucesivas, era remediar un nivel de endeudamiento acumulado en un contexto en que la apertura del mercado a escala comunitaria aún no había sido decidida.
57. En segundo lugar, esas deudas deben estar directamente relacionadas con la actividad de transporte ferroviario o con actividades de gestión, construcción o utilización de infraestructura ferroviaria. Las deudas contraídas para realizar inversiones que no estén directamente relacionadas con el transporte y/o a las infraestructuras ferroviarias no son subvencionables.
58. En tercer lugar, la amortización de deudas debe hacerse en favor de empresas confrontadas con un nivel de endeudamiento excesivo, que obstaculice una gestión financiera sólida. La ayuda debe ser necesaria para remediar esa situación si se considera que la evolución prevista de la competencia en el mercado no permitiría a la empresa sanear su situación financiera en un futuro previsible. La evaluación de este criterio debe tener en cuenta el aumento de productividad de la empresa que pueden esperarse razonablemente.
59. En cuarto lugar, la ayuda no debe ir más allá de lo necesario al respecto. En este sentido, también es necesario tener en cuenta la evolución futura de la competencia. En cualquier caso, la ayuda no debe situar a la empresa, a corto plazo, en una situación más favorable que la de una mediana empresa bien administrada con el mismo perfil de actividad.
60. En quinto lugar, la amortización de deudas no debe proporcionar a la empresa una ventaja competitiva tal que impida el desarrollo de una competencia efectiva en el mercado, por ejemplo disuadiendo la entrada, en algunos mercados nacionales o regionales, de empresas exteriores a esos mercados o de nuevos protagonistas. En particular, las ayudas destinadas a amortizar deudas no pueden financiarse mediante exacciones impuestas a otros operadores ferroviarios <sup>(3)</sup>.
61. Si se reúnen estos requisitos, las medidas de amortización de deudas contribuyen al objetivo contemplado en el artículo 9 de la Directiva 91/440/CEE, sin falsear de forma desproporcionada la competencia ni los intercambios entre Estados miembros, por lo que pueden considerarse compatibles con el mercado común.

## 5. AYUDAS DE REESTRUCTURACIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS — REESTRUCTURACIÓN DE UN SECTOR DEDICADO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

### 5.1. Objetivo

62. Salvo disposición específica, la Comisión evalúa la compatibilidad de las ayudas estatales de reestructuración de empresas en crisis en el sector ferroviario en función de las Directrices vigentes sobre ayudas estatales de reestructuración, que no prevén excepción alguna para las empresas ferroviarias.

<sup>(1)</sup> La Comisión aplica, por analogía, algunas condiciones que establece la Comunicación de la Comisión relativa a una metodología de análisis de las ayudas estatales vinculadas a costes de transición a la competencia, de 26 de julio de 2001, SEC(2001) 1238.

<sup>(2)</sup> Sin perjuicio de la aplicación de los Reglamentos (CEE) n° 1191/69, (CEE) n° 1107/70 y (CEE) n° 1192/69.

<sup>(3)</sup> Sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2001/14/CE.



63. Generalmente, un sector de empresa, es decir, una unidad económica sin personalidad jurídica propia, no puede acogerse a ayudas de reestructuración. En efecto, las Directrices correspondientes sólo se aplican a las «empresas en crisis». Por otro lado, especifican (en el punto 13), que las empresas «que formen parte de o estén siendo absorbidas por un grupo mayor no pueden acogerse a las ayudas [...] 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». Con mayor motivo, conviene evitar que un reparto artificial permita a una actividad deficitaria dentro de una empresa determinada acogerse a fondos públicos.
64. No obstante, la Comisión considera que el sector del transporte ferroviario de mercancías se encuentra actualmente en una situación totalmente específica que supone, por mor del interés común, contemplar la posibilidad de que ayudas a una empresa ferroviaria que permitan resolver una situación de crisis en lo que se refiere a las actividades de transporte de mercancías de dicha empresa se consideren, en determinadas condiciones, compatibles con el mercado común.
65. En efecto, en el sector ferroviario, la situación competitiva en las actividades de transporte de mercancías es muy diferente, hoy en día, de la que se observa en el transporte de pasajeros. Los mercados nacionales de transporte de mercancías están abiertos a la competencia, mientras que la apertura a la competencia de los mercados de transporte ferroviario de pasajeros no se producirá antes del 1 de enero de 2010.
66. Esta situación tiene un impacto financiero, en la medida en que la actividad de «transporte de mercancías», en principio, se rige tan sólo por las relaciones comerciales entre expedidores y transportistas. En cambio, el equilibrio financiero de la actividad de transporte de pasajeros también puede basarse en la intervención de las autoridades públicas, mediante compensaciones de servicio público.
67. Sin embargo, varias empresas ferroviarias europeas no han separado jurídicamente las actividades de transporte ferroviario de pasajeros y de transporte ferroviario de mercancías o sólo han efectuado dicha separación en fecha reciente. De hecho, la normativa comunitaria vigente no impone la obligación de proceder a dicha separación jurídica.
68. Por otra parte, la revitalización del transporte ferroviario de mercancías figura, desde hace varios años, entre las prioridades de la política europea de transportes. Las razones para ello se recordaron en el capítulo 1 de las presentes Directrices.
69. Se desprende de esta especificidad de las actividades de transporte ferroviario de mercancías la necesidad de un enfoque adaptado, que ha sido reconocido en la práctica decisoria de la Comisión <sup>(1)</sup>, en función de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis <sup>(2)</sup> de 1999.
70. El objetivo del presente capítulo es indicar, a la luz de esa práctica decisoria de la Comisión y teniendo en cuenta las modificaciones introducidas por las Directrices sobre las ayudas de reestructuración de 2004 en las Directrices correspondientes de 1999, la forma en que la Comisión entiende aplicar en adelante este enfoque.
71. Habida cuenta de los riesgos mencionados anteriormente, este enfoque responde a unas circunstancias determinadas y sólo se aplicará al sector del transporte de mercancías de las empresas ferroviarias y durante un período transitorio, a saber, para las reestructuraciones notificadas antes del 1 de enero de 2010, fecha en que se abrirán a la competencia los mercados de transporte ferroviario de pasajeros.
72. Además, la Comisión desea tener en cuenta el hecho de que, en un número creciente de Estados miembros, las empresas ferroviarias han adaptado su organización a la evolución específica de las actividades del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, procediendo a una separación jurídica de sus actividades de transporte de mercancías. Así pues, la Comisión exigirá, en el contexto de la reestructuración y a modo de requisito previo a la adjudicación de la ayuda, la separación jurídica del sector de transporte de mercancías de que se trate, mediante su transformación en una sociedad comercial de Derecho común. La Comisión observa que una separación de esas características supone, si se combina con otras medidas adecuadas, una contribución significativa a la realización de un doble objetivo: excluir cualquier subvención cruzada entre el sector reestructurado y el resto de la empresa y garantizar que el conjunto de las relaciones financieras entre ambas actividades se desarrolle, de forma duradera, sobre una base comercial.

<sup>(1)</sup> Véase la Decisión de la Comisión, de 2 de marzo de 2005, N 386/04, «Ayuda de reestructuración — Fret SNCF — Francia» (DO C 172 de 12.7.2005, p. 3).

<sup>(2)</sup> DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

73. Para evitar cualquier tipo de duda, se mantiene la aplicación íntegra de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración vigentes al examinar las ayudas a que se refiere el presente capítulo, salvo en cuanto se refiere a las excepciones explícitas que se indican a continuación.

### 5.2. Admisibilidad

74. El criterio de admisibilidad debe adaptarse para incluir la situación en que un sector de transporte de mercancías de una empresa ferroviaria constituye una unidad económica coherente y sostenible, que va a ser separada jurídicamente del resto de la empresa durante la reestructuración y antes de la concesión de la ayuda y que se halla ante tales dificultades que dicho sector de transporte de mercancías, si hubiese estado separado de la empresa ferroviaria, constituiría una «empresa en crisis» a efectos de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004.
75. Esto supone, en particular, que ese sector empresarial afronta dificultades graves intrínsecas, que no son el resultado de una adjudicación arbitraria de los costes dentro de la empresa ferroviaria.
76. Para que el sector que ha de ser objeto de reestructuración constituya una unidad económica coherente y sostenible, debe agrupar la totalidad de las actividades de transporte de mercancías de la empresa ferroviaria, tanto desde el punto de vista industrial, comercial y contable como financiero. Debe ser posible atribuirle un nivel de pérdidas y un nivel de fondos propios o de capital que reflejen de forma suficiente la realidad económica de la situación con que se enfrenta el sector, a fin de evaluar de forma coherente el criterio que establece el punto 10 de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004 <sup>(1)</sup>.
77. Al evaluar si un sector se halla en crisis, a efectos de lo dispuesto anteriormente, la Comisión tendrá en cuenta la capacidad del resto de la empresa ferroviaria para garantizar la recuperación del sector que ha de ser reestructurado.
78. La Comisión considera que, si bien la situación descrita anteriormente no queda directamente amparada en las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004 que, en su punto 12, excluyen de su ámbito de aplicación las empresas de nueva creación, pueden concederse ayudas de reestructuración en este contexto a fin de permitir a la filial creada por medio de la separación jurídica funcionar en el mercado en condiciones de viabilidad. Sólo se contemplan aquí las situaciones en que la filial que va a ser creada a raíz de la separación jurídica reúne la totalidad del sector del transporte de mercancías, tal como se describe en la contabilidad separada establecida de conformidad con el artículo 9 de la Directiva 91/440/CEE e incluye todos los activos, pasivos, capital, compromiso no contabilizado en el balance y mano de obra del sector.
79. La Comisión observa que, por las mismas razones, si una empresa ferroviaria ha separado jurídicamente en fecha reciente su sector de transporte de mercancías, cumpliendo dicho sector los requisitos definidos anteriormente, la filial en cuestión no ha de ser considerada una empresa de nueva creación a efectos de lo dispuesto en el punto 12 de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004 y, por lo tanto, no se excluye del ámbito de aplicación de dichas Directrices.

### 5.3. Recuperación de la viabilidad a largo plazo

80. La Comisión se cerciorará, no sólo de que se cumplen las condiciones para la recuperación de la viabilidad a largo plazo que establecen las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004 <sup>(2)</sup>, sino también de que la reestructuración permite transformar la actividad de «transporte de mercancías» de una actividad protegida, con derechos exclusivos, en una actividad competitiva, en el

<sup>(1)</sup> El punto 10 de las Directrices sobre ayudas estatales relativas a ayudas de reestructuración, dispone lo siguiente: «Concretamente, en principio y sea cual sea su tamaño, se considera que una empresa está en crisis con arreglo a las presentes Directrices, en las siguientes circunstancias:

- tratándose de una sociedad de responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos 12 meses,
- tratándose de una sociedad en la que al menos algunos de sus socios tienen una responsabilidad ilimitada sobre la deuda de la empresa, han desaparecido más de la mitad de sus fondos propios, tal como se indican en los libros de la misma, y se ha perdido más de una cuarta parte de los mismos en los últimos 12 meses, o
- para todas las formas de empresas, reúne las condiciones establecidas en el Derecho interno para someterse a un procedimiento de quiebra o insolvencia».

<sup>(2)</sup> Véanse en particular los puntos 34 a 37 de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración.

contexto de un mercado abierto. Por consiguiente, esta reestructuración deberá referirse al conjunto de los aspectos de la actividad de transporte de mercancías, desde el punto de vista industrial, comercial y financiero. El plan de reestructuración que exigen las Directrices sobre ayudas de reestructuración <sup>(1)</sup> deberá permitir, en particular, garantizar un nivel de calidad, fiabilidad y servicio compatible con las exigencias de los clientes.

#### 5.4. Prevención de cualquier falseamiento excesivo de la competencia

81. Al analizar la prevención de posibles falseamientos excesivos de la competencia, tal como establecen las Directrices sobre ayudas de reestructuración, la Comisión se basará asimismo en los siguientes elementos:
- a) diferencia de los modelos económicos entre el transporte por ferrocarril y los demás modos de transporte;
  - b) objetivo comunitario de reequilibrio de los modos de transporte;
  - c) situación competitiva del mercado en el momento de la reestructuración (grado de integración, potencial de crecimiento, presencia de competidores, perspectivas de evolución, etc.).

#### 5.5. Ayuda mínima

82. Las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004 se aplicarán para comprobar si se cumple este criterio. Para ello, la contribución del sector del transporte de mercancías separado jurídicamente de la empresa ferroviaria. No obstante, la Comisión considera que la situación específica del sector europeo del transporte ferroviario de mercancías, recordada anteriormente, puede constituir una circunstancia excepcional a tenor de lo dispuesto en el punto 44 de dichas Directrices. Así pues, podrá aceptar contribuciones propias inferiores a las que establecen las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración de 2004, siempre que la contribución propia del sector del transporte de mercancías sea tan alta como sea posible, sin poner en peligro la viabilidad de la actividad.

#### 5.6. Principio de ayuda única

83. En lo que se refiere al principio de ayuda única, se aplica a la filial separada jurídicamente, teniendo en cuenta la ayuda de reestructuración notificada como primera ayuda de reestructuración a que se haya acogido la empresa. En cambio, la ayuda de reestructuración autorizada en las condiciones presentadas en el presente capítulo carece de pertinencia para la aplicación del principio de ayuda única al resto de la empresa ferroviaria.
84. Para evitar cualquier tipo de duda, si la empresa ferroviaria en su conjunto ya ha percibido ayudas de reestructuración, el principio de ayuda única se opone a la concesión de ayudas de reestructuración a su sector de transporte de mercancías, tal como se contemplan en el presente capítulo.

### 6. AYUDAS A LA COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES

#### 6.1. Objetivo

85. Como ya se ha mencionado, el artículo 73 del Tratado se ha aplicado mediante el Reglamento (CEE) n° 1107/70 y el Reglamento (CEE) n° 1191/69, que serán derogados por el Reglamento OSP. Sin embargo, el Reglamento OSP sólo será aplicable al transporte terrestre de pasajeros. No se aplicará al transporte ferroviario de mercancías, en el que las ayudas a la coordinación de los transportes quedarán sujetas exclusivamente al artículo 73 del Tratado.
86. Además, el artículo 9 del Reglamento OSP sobre las ayudas a la coordinación de los transportes y las ayudas de investigación y desarrollo se aplica explícitamente sin perjuicio del artículo 73 del Tratado, que, por consiguiente, podrá utilizarse directamente para justificar la compatibilidad de ayudas a la coordinación de los transportes ferroviario de pasajeros.
87. El objetivo de este capítulo es determinar los criterios que permiten a la Comisión examinar la compatibilidad, en virtud del artículo 73 del Tratado, de las ayudas a la coordinación de los transportes, en general (sección 6.2), y en lo que se refiere a algunas formas específicas de ayuda (sección 6.3). La Comisión recuerda que, aunque los principios generales de aplicación para el artículo 73 del Tratado sean naturalmente pertinentes en la apreciación de las ayudas estatales con respecto al Reglamento OSP, las presentes Directrices no tratan de las modalidades de aplicación de dicho Reglamento.

<sup>(1)</sup> Véase en particular la sección 3.2 de las Directrices sobre ayudas estatales de reestructuración.

## 6.2. Consideraciones generales

88. El artículo 73 del Tratado prevé la compatibilidad con el Tratado de las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes. El Tribunal de Justicia ha dictaminado que ese artículo sólo admite la compatibilidad con el Tratado de ayudas a los transportes en casos bien determinados que no perjudiquen a los intereses generales de la Comunidad <sup>(1)</sup>.
89. El concepto de «coordinación de los transportes», utilizado en el artículo 73 del Tratado CE, tiene un significado que excede del mero hecho de facilitar el desarrollo de una actividad económica. Supone una intervención de los poderes públicos destinada a orientar la evolución del sector de los transportes por mor del interés común.
90. Los avances en la liberalización del sector del transporte terrestre han reducido de forma considerable, en algunos aspectos, las necesidades de coordinación. En principio, en un sector liberalizado eficiente, la coordinación puede ser el resultado de la acción de las fuerzas del mercado. No obstante, como se ha indicado anteriormente, la inversión en el desarrollo de infraestructuras sigue corriendo a cargo, en muchos aspectos, de los poderes públicos. Además, incluso tras la liberalización del sector, pueden subsistir varias deficiencias del mercado. Esas deficiencias, en particular, justifican la intervención de los poderes públicos en este ámbito.
91. En primer lugar, el sector del transporte conlleva muchos efectos externos negativos, por ejemplo entre usuarios (congestión), o frente al conjunto de la sociedad (contaminación). Esos factores externos son difíciles de tener en cuenta, especialmente por los límites inherentes a la posibilidad de incluir los costes externos, o incluso simplemente los costes directos de utilización, en las tarifas de acceso a las infraestructuras de transporte. El resultado pueden ser disparidades entre los distintos modos de transporte, que merecen ser corregidos con el apoyo de los poderes públicos a los modos de transporte que generen menos costes externos.
92. En segundo lugar, el sector del transporte puede experimentar dificultades de «coordinación» en el sentido económico de la palabra, por ejemplo en la adopción de una norma de interoperabilidad común para el ferrocarril o en las conexiones entre distintas redes de transportes.
93. En tercer lugar, las empresas ferroviarias pueden no estar en condiciones de sacar plenamente provecho de sus esfuerzos de investigación, desarrollo e innovación (efectos externos positivos), lo que constituye también una deficiencia del mercado.
94. La presencia en el Tratado de una base específica por la que se autorizan las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes pone de manifiesto la importancia de esos riesgos de deficiencia del mercado y de su impacto negativo para el desarrollo de la Comunidad.
95. En principio, las ayudas que responden a las necesidades de coordinación de los transportes deben considerarse compatibles con el Tratado.
96. Sin embargo, para que pueda considerarse que una ayuda determinada «responde a las necesidades» de coordinación de los transportes, ha de ser necesaria y proporcionada al objetivo contemplado. Además, el falseamiento de la competencia que conlleve la ayuda no ha de perjudicar a los intereses generales de la Comunidad. Como ejemplo, una ayuda que sirva para reorientar los flujos de tráfico del transporte marítimo de corta distancia hacia el ferrocarril no podría cumplir estos criterios.
97. Por último, habida cuenta de la rápida evolución del sector del transporte y, por ende, de las necesidades de coordinación correspondientes, cualquier ayuda notificada a la Comisión con vistas a una Decisión que la declare compatible con el Tratado, en virtud de su artículo 73 debe limitarse <sup>(2)</sup> a un máximo de 5 años, a fin de permitir a la Comisión reexaminarla a la luz de los resultados obtenidos y, en su caso, autorizar su prórroga <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 octubre 1978 en el asunto 156/77, Comisión/Bélgica, Rec. 1978, p. 1881, apartado 10.

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

<sup>(3)</sup> Este período se amplía a 10 años para las medidas que tienen cabida en el ámbito de aplicación del artículo 15, apartado 1, letra e), de la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51); Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/75/CE (DO L 157 de 30.4.2004, p. 100). Véase, en particular, la Decisión de la Comisión de 2 de abril de 2008, NN 46/B/06, Eslovaquia — *Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector)*, pendiente de publicación.

98. En lo que se refiere concretamente al sector ferroviario, las ayudas a las necesidades de coordinación de los transportes pueden revestir varias formas:
- ayudas a la utilización de la infraestructura, es decir, las ayudas concedidas a empresas ferroviarias que han de correr con gastos por la infraestructura que utilizan, mientras que las empresas que prestan servicios de transportes basándose en otros modos de transporte no soportan tales cargas;
  - ayudas para la reducción de los costes externos, destinadas a fomentar una transferencia modal hacia el ferrocarril, ya que produce menos costes externos que otros modos, como el transporte por carretera;
  - ayudas para favorecer la interoperabilidad y, en la medida en que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes, las ayudas que favorezcan el refuerzo de la seguridad, la eliminación de las barreras técnicas y la reducción de la contaminación acústica, en lo sucesivo denominadas «las ayudas en favor de la interoperabilidad»;
  - ayudas para investigación y desarrollo que respondan a las necesidades de la coordinación de los transportes.
99. En las secciones siguientes, la Comisión se propone especificar, a la luz de su práctica decisoria, las condiciones que permitan garantizar, para todos estos tipos de ayudas a la coordinación de los transportes, que las ayudas en cuestión cumplen los requisitos de compatibilidad establecidos por el artículo 73 del Tratado. Habida cuenta de la naturaleza específica de las ayudas de investigación y desarrollo, los criterios aplicables a este tipo de medidas se tratan por separado.

### 6.3. Criterios aplicables a las ayudas a la utilización de la infraestructura ferroviaria, a la reducción de los costes externos y a la interoperabilidad

100. La evaluación de la compatibilidad de las ayudas para la utilización de la infraestructura, la reducción de los costes externos y la interoperabilidad en virtud del artículo 73 del Tratado corresponde a la práctica decisoria de la Comisión en la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento (CEE) nº 1107/70. Las condiciones que se especifican a continuación parecen suficientes, a la luz de dicha práctica, para concluir que la ayuda es compatible.

#### 6.3.1. Costes subvencionables

101. Se determinan en función de los elementos siguientes.
102. En lo que se refiere a las **ayudas a la utilización de infraestructuras ferroviarias**, los costes subvencionables son los costes complementarios de utilización de infraestructuras que sufraga el transporte ferroviario, y no los modos de transporte competidores más contaminantes.
103. En lo que se refiere a las **ayudas a la reducción de los costes externos**, los costes subvencionables son la parte de los costes externos que el transporte ferroviario permite evitar en relación con los modos de transporte competidores.
104. A este respecto, conviene recordar que el artículo 10 de la Directiva 2001/14/CE autoriza explícitamente a los Estados miembros a instaurar un sistema de compensación de los costes ambientales, de accidentes e infraestructura que no paguen los modos de transporte competidores, siempre que pueda acreditarse esa falta de cobertura y en la medida en que superen los costes equivalentes propios del ferrocarril. Si no existe aún ninguna legislación comunitaria que armonice los métodos de cálculo de las cánones de acceso a la infraestructura entre los distintos modos de transporte terrestre, la Comisión tendrá en cuenta, para la aplicación de estas Directrices, la evolución de las normas aplicables a la imputación de costes de infraestructura y de costes externos <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> A este respecto, el artículo 11, párrafo tercero de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42), modificada por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344), establece que «a más tardar el 10 de junio de 2008, la Comisión, tras examinar todas las opciones, incluidos los costes relacionados con el medio ambiente, el ruido, la congestión y la salud, presentará un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Este modelo irá acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y de una estrategia para una aplicación progresiva de este modelo a todos los modos de transporte». En el contexto de elaboración de una Comunicación sobre la internalización de los costes externos para alcanzar este objetivo, la Comisión Europea publicó el 16 de enero de 2008 un manual en el que reúne estudios realizados hasta la fecha sobre los costes externos en el sector del transporte ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). Dicho manual, elaborado conjuntamente por varios institutos de investigación sobre el transporte, puede utilizarse, entre otros elementos, para determinar los costes subvencionables. Por otra parte, la Comisión publicó, en el documento COM(1998) 466, un Libro Blanco titulado «Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE» (Boletín de la UE — Suplemento 3/98).

105. Tanto para las ayudas a la utilización de la infraestructura ferroviaria como para las de reducción de los costes externos, el Estado miembro debe proporcionar un análisis de costes comparativo, transparente, razonado y cuantificado, entre el transporte ferroviario y las opciones alternativas basadas en otros modos de transporte <sup>(1)</sup>. El método empleado y los cálculos efectuados deben publicarse <sup>(2)</sup>.
106. En lo que se refiere a las **ayudas a la interoperabilidad**, los costes subvencionables cubren, en la medida en que contribuyen al objetivo de coordinación de los transportes, todas las inversiones para la instalación de sistemas de seguridad e interoperabilidad <sup>(3)</sup> o para la reducción de la contaminación acústica, tanto en las infraestructuras ferroviarias como en el material rodante. En particular, se abarcan las inversiones relacionadas con el despliegue del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) y de cualquier otra medida similar que pueda contribuir a suprimir las barreras técnicas del mercado europeo de servicios ferroviarios <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2. Necesidad y proporcionalidad de la ayuda

107. La Comisión considera que existe una presunción de necesidad y de proporcionalidad de la ayuda si la intensidad de la ayuda es inferior a los siguientes valores:
- para las ayudas a la utilización de la infraestructura, un 30 % del coste total del transporte ferroviario <sup>(5)</sup>;
  - para las ayudas a la reducción de los costes externos, un 30 % <sup>(6)</sup> del coste total del transporte ferroviario y un 50 % de los costes subvencionables <sup>(7)</sup>;
  - un 50 % de los costes subvencionables para las ayudas a la interoperabilidad.
108. Para las ayudas que hayan rebasado estos umbrales, corresponde a los Estados miembros demostrar que las medidas de que se trata son necesarias y proporcionales <sup>(8)</sup>.
109. En lo que se refiere tanto a las ayudas a la utilización de infraestructuras ferroviarias como a las ayudas a la reducción de los costes externos, éstas deben limitarse estrictamente a la compensación de los costes de oportunidad relacionados con la utilización del transporte ferroviario, y no a la utilización de un modo de transporte más contaminante. Si existen varias soluciones alternativas competidoras que provocan niveles de contaminación más altos que el transporte ferroviario, el límite elegido corresponde al diferencial de costes más elevado entre las distintas soluciones. Si se cumplen los límites de intensidad mencionados en el punto 108, puede suponerse que se cumple el criterio de no conceder una compensación excesiva.

<sup>(1)</sup> Los Estados miembros podrán hallar indicaciones sobre los distintos métodos de evaluación de los costes externos en el anexo del Libro Verde de la Comisión «Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte — Opciones para la internalización de los costes externos del transporte en la Unión Europea» (Boletín de la UE — Suplemento 2/96; COM(1995) 691 final) y en el estudio que la Comisión publicó el 16 de enero de 2008 (Véase el artículo 11 de la Directiva 1999/62/CE).

<sup>(2)</sup> Artículo 10 de la Directiva 2001/14/CE.

<sup>(3)</sup> Véanse, en particular, la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 6), modificada por la Directiva 2007/32/CE (DO L 141 de 25.6.2007, p. 63) y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2001 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 110 de 20.4.2001, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE.

<sup>(4)</sup> El cálculo de los costes subvencionables tendrá en cuenta las posibles modulaciones de las tarifas por el uso de infraestructuras en función de los resultados del material rodante (en materia sonora, en particular).

<sup>(5)</sup> Véase, a modo de ilustración, la Decisión de la Comisión de 27 de diciembre de 2006, N 574/05, prórroga del régimen de ayudas existente, N 335/03 — Italia — Friul-Venecia-Julia — Ayuda para la creación de autopistas ferroviarias (DO C 133 de 15.6.2007, p. 6); Decisión de la Comisión de 12 de octubre de 2006, N 427/06, Reino Unido — *Rail Environmental Benefit Procurement Scheme* (REPS) (DO C 283 de 21.11.2006, p. 10).

<sup>(6)</sup> El Reglamento (CE) n° 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1382/2003 (DO L 328 de 24.11.2006, p. 1), establece en su anexo I que la ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. En las presentes Directrices, en lo que se refiere a las ayudas estatales a la coordinación de los transportes, el criterio es del 30 % del coste total del transporte ferroviario.

<sup>(7)</sup> Véase, a modo de ilustración, la Decisión de la Comisión de 22 de diciembre de 2006, N 552/06, Dinamarca, Prórroga del régimen de ayudas al medio ambiente para el transporte ferroviario de mercancías (DO C 133 de 15.6.2007, p. 5), y la Decisión de la Comisión de 12 de octubre de 2006, N 427/06 — Reino Unido — *Rail Environmental Benefit Procurement Scheme* (REPS), op. cit.

<sup>(8)</sup> Tal podría ser el caso para las medidas en favor de la interoperabilidad en la red transeuropea de transporte, tal como se define en último lugar en la Decisión n° 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión n° 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

110. En cualquier caso, si el beneficiario de la ayuda es una empresa ferroviaria, debe demostrarse que la ayuda tiene realmente un efecto incitativo de transferencia modal hacia el ferrocarril. Para ello, en principio, la ayuda deberá reflejarse en el precio que se exija del pasajero o del cargador, ya que ese factor es determinante a la hora de optar por el ferrocarril o por otros modos de transporte más contaminantes, como la carretera <sup>(1)</sup>.
111. Por último, en lo que se refiere específicamente a las ayudas a la utilización de la infraestructura y a la reducción de los costes externos, deben existir perspectivas realistas de mantenimiento del tráfico transferido hacia el ferrocarril para que la ayuda desemboque en una transferencia sostenible del tráfico.

#### 6.3.3. Conclusión

112. Las ayudas a la utilización de la infraestructura ferroviaria, a la reducción de los costes externos y a la interoperabilidad que sean necesarias y proporcionadas y, en consecuencia, no falseen la competencia en una medida contraria al interés común deben considerarse compatibles en virtud del artículo 73 del Tratado.

#### 6.4. Compatibilidad de las ayudas de investigación y desarrollo

113. En el ámbito del transporte terrestre, el artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n° 1107/70, adoptado en virtud del artículo 73 del Tratado CE, prevé la posibilidad de conceder ayudas de investigación y desarrollo. La Comisión ha desarrollado en fecha reciente una práctica en la aplicación de esa disposición <sup>(2)</sup>.
114. El artículo 9, apartado 2, letra b), del Reglamento OSP recoge el texto del artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n° 1107/70. En virtud de dicha disposición, las ayudas que: tengan por objeto facilitar la investigación o el desarrollo de formas y técnicas de transporte ferroviario de pasajeros más económicas para la colectividad, se limiten a la fase experimental y no se refieran a la fase de explotación comercial de estas formas y técnicas, deben considerarse conformes a las necesidades de coordinación de los transportes.
115. El artículo 9, apartado 2, letra b) se aplica, por otro lado, sin perjuicio del artículo 87 del Tratado. Por lo tanto, las ayudas de investigación, desarrollo e innovación en el ámbito del transporte de pasajeros, cuando no estén sujetas a lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento OSP, y las ayudas que sólo se refieran al transporte de mercancías, podrán considerarse compatibles en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.
116. A este respecto, la Comisión ha definido en el marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación, desarrollo e innovación <sup>(3)</sup> (en lo sucesivo, «el marco comunitario») las condiciones en las que declarará compatibles las ayudas de este tipo en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c) del Tratado. Este marco se aplica «a las ayudas de investigación y desarrollo e innovación en todos los sectores regidos por el Tratado. Se aplica igualmente a aquellos sectores que se rigen por normativas comunitarias específicas sobre ayudas estatales, salvo disposición contraria de dichas normativas» <sup>(4)</sup>. Se aplica por tanto a las ayudas de investigación, desarrollo e innovación en el sector del transporte ferroviario que no se incluyan en el ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (CEE) n° 1107/70 o del artículo 9 del Reglamento OSP (tras la entrada en vigor de este último Reglamento).
117. No puede excluirse que la compatibilidad de las ayudas de investigación y desarrollo pueda analizarse directamente en virtud del artículo 73 del Tratado CE, si persigue un objetivo que responde a la necesidad de coordinación de los transportes. En tal caso, convendrá comprobar las condiciones mencionadas anteriormente, en particular el hecho de que la ayuda deba ser necesaria y proporcionada en

<sup>(1)</sup> Tratándose de las medidas a que se refiere el artículo 15, apartado 1, letra e), de la Directiva 2003/96/CE, puede considerarse que hay un impacto sobre el precio del transporte, salvo que se demuestre lo contrario. Véase, en particular, la Decisión de la Comisión de 2 de abril de 2008, NN 46/B/06, Eslovaquia — *Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector)*, pendiente de publicación.

<sup>(2)</sup> Decisión de la Comisión de 30 de mayo de 2007, N 780/06 — Países Bajos — *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purposelaaaruim*; el proyecto «CompoCaNord» (DO C 227 de 27.9.2007, p. 5); Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2006, N 556/05 — Países Bajos — Ayuda a la protección del medio ambiente y la innovación en el transporte público en la provincia de Gelderland (DO C 207 de 30.8.2006); Decisión de la Comisión de 20 de julio de 2005, N 63/05 — República Checa — Programa para ahorro de energía y uso de combustibles alternativos en el sector del transporte (DO C 83 de 6.4.2006).

<sup>(3)</sup> DO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>(4)</sup> *Ibidem*, punto 2.1.

relación con el objetivo contemplado y no perjudicar a los intereses generales de la Comunidad. La Comisión considera que los principios generales enunciados en el marco comunitario son pertinentes para analizar los distintos criterios.

## 7. GARANTÍAS ESTATALES A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

118. La Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía <sup>(1)</sup> define el régimen jurídico aplicable a las garantías estatales, incluso en el ámbito del transporte ferroviario.
119. Dicha Comunicación indica, en el punto 2.1.3, que la Comisión considera «constitutivas de ayuda en forma de garantía las condiciones de crédito más ventajosas obtenidas por empresas cuya forma jurídica impide la posibilidad de quiebra u otros procedimientos de insolvencia o prevé explícitamente una garantía o cobertura de pérdidas por parte del Estado».
120. Con arreglo a una práctica constante, la Comisión considera incompatibles con el Tratado CE las garantías ilimitadas en un sector abierto a la competencia. En virtud del principio de proporcionalidad, no pueden, en particular, justificarse por misiones de interés general. En efecto, resulta imposible, en el caso de una garantía ilimitada, comprobar que el importe de la ayuda no supera los costes netos de prestación del servicio público <sup>(2)</sup>.
121. Si las garantías estatales se conceden a empresas que están presentes tanto en mercados competitivos como no competitivos, la Comisión acostumbra a solicitar la supresión total de la garantía ilimitada concedida al conjunto de la empresa <sup>(3)</sup>.
122. Varias empresas ferroviarias se acogen a garantías ilimitadas. Éstas suelen ser una herencia de estatutos particulares de monopolios históricos creados para las empresas ferroviarias antes de la entrada en vigor del Tratado o antes de la apertura a la competencia del mercado de los servicios de transporte ferroviario.
123. Según la información que obra en poder de la Comisión, esas garantías constituyen, en gran medida, ayudas existentes. Se invita a los Estados miembros afectados a informar a la Comisión de las condiciones de aplicación de dichos regímenes de ayudas existentes así como de las medidas previstas para suprimirlos, según el procedimiento definido en la sección 8.3.

## 8. DISPOSICIONES FINALES

### 8.1. Normas sobre la acumulación de ayudas

124. Los límites de las ayudas que establecen las presentes Directrices son aplicables independientemente de que la ayuda se financie íntegramente por medio de recursos estatales o por medio de recursos comunitarios, en totalidad o en parte. Las ayudas autorizadas en aplicación de estas Directrices no podrán acumularse con otras ayudas estatales a efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado, ni con otras financiaciones comunitarias, si dicha acumulación da lugar a un nivel de ayuda superior al previsto en estas Directrices.
125. En caso de ayudas de finalidad distinta correspondientes a los mismos costes subvencionables, se aplicará el límite más favorable.

### 8.2. Fecha de aplicación

126. La Comisión aplicará las presentes Directrices a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

La Comisión aplicará las presentes Directrices a todas las ayudas notificadas o no notificadas sobre las que se pronuncie a partir de la fecha de publicación de dichas Directrices.

<sup>(1)</sup> DO C 71 de 11.3.2000, p. 14.

<sup>(2)</sup> Decisión 2005/145/CE de la Comisión, de 16 de diciembre de 2003, relativa a las ayudas estatales concedidas por Francia a EDF y al sector de las industrias eléctricas y del gas (DO L 49 de 22.2.2005 p. 9); Decisión de la Comisión, de 24 de abril de 2007, en el asunto E-12/05, Polonia, Garantía ilimitada en favor de Poczta Polska (DO C 284 de 27.11.2007, p. 2); Decisión de la Comisión, de 27 de marzo de 2002, en el asunto E-10/00, Alemania, Garantías del Estado a entidades públicas de crédito en Alemania (DO C 150 de 22.6.2002, p. 7).

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



### 8.3. Medidas apropiadas

127. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 88, apartado 1, del Tratado, la Comisión propone que los Estados miembros modifiquen sus regímenes de ayudas existentes relacionados con las ayudas estatales a que se refieren estas Directrices, para cumplirlas a más tardar en un plazo de dos años tras su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, sin perjuicio de las disposiciones específicas previstas en el capítulo sobre las garantías estatales. La Comisión invita a los Estados miembros a confirmar por escrito que aceptan esas propuestas de medidas apropiadas a más tardar un año tras la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
128. Si un Estado miembro omite confirmar su aceptación por escrito antes de esa fecha, la Comisión aplicará el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999 por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE <sup>(1)</sup>, e incoará, si procede, el procedimiento que establece dicho artículo.

### 8.4. Período de validez e informe

129. La Comisión se reserva el derecho de modificar las presentes Directrices. Presentará un informe sobre su aplicación antes de cualquier modificación y, a más tardar, cinco años tras su fecha de publicación.

---

<sup>(1)</sup> DO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006.

## V

(Anuncios)

## PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

## COMISIÓN

## CONVOCATORIA DE PROPUESTAS — EACEA/21/08

para la aplicación de la «ventana» de cooperación exterior Erasmus Mundus Región asiática en el curso académico 2008/2009

El programa de acción comunitaria para promover la cooperación entre los centros de enseñanza superior, así como el intercambio entre estudiantes, investigadores y personal académico de los Estados miembros de la UE y terceros países

(2008/C 184/08)

### 1. Objetivos y descripción

La «ventana» de cooperación exterior Erasmus Mundus tiene por objeto contribuir al enriquecimiento mutuo y a un mayor entendimiento entre la Unión Europea y terceros países. Está pensada para promover la cooperación interinstitucional en el ámbito de la educación superior entre la Unión Europea y terceros países mediante un programa de movilidad que se materializa en intercambios de estudiantes y académicos con el fin de estudiar, enseñar, formar e investigar.

El programa abarca las siguientes actividades y los gastos que de ellas se derivan:

La creación de **asociaciones** con base institucional de centros de enseñanza superior europeos y de terceros países para acometer los siguientes tipos de actividades:

- la **organización de la movilidad individual** de los estudiantes, investigadores y personal académico de centros de enseñanza superior,
- la **puesta en práctica de dicha movilidad individual**; los tipos de movilidad y de enseñanza que pueden acogerse a la presente convocatoria son los siguientes:
  - *estudiantes*: posibilidades de movilidad para estudiantes de enseñanza superior, postgrado, doctorado y postdoctorado,
  - *personal académico*: intercambio con fines docentes, de formación práctica y de investigación.

### 2. Candidatos admisibles y beneficiarios

Podrán presentarse universidades o centros de educación superior europeos constituidos en una asociación de un máximo de 20 instituciones.

La asociación deberá estar compuesta por centros de enseñanza superior europeos en posesión de una Carta Erasmus con anterioridad a la fecha de publicación de la presente convocatoria y centros de enseñanza superior de terceros países reconocidos y acreditados por las autoridades nacionales.

### 3. Países que pueden optar

Los países donde deben realizarse las actividades que pueden optar a la presente convocatoria son:

- los 27 Estados miembros de la Unión Europea,
- los países candidatos a la adhesión a la UE Croacia y Turquía y los países del EEE (Islandia, Liechtenstein y Noruega),
- Los siguientes países asiáticos: Afganistán, Bután, Nepal, Pakistán, Bangladesh, Camboya, Sri Lanka, India, Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia, China, Corea del Norte, Myanmar/Birmania y las Maldivas.

### 4. Presupuesto

El importe global aproximado asignado para la región asiática en virtud de la presente convocatoria de propuestas asciende a **11 085 700 EUR**.

Ventana geográfica	Número de asociaciones previstas	Concesión máxima estimada por asociación
Región asiática	2	5 542 850 EUR

### 5. Plazos

Las solicitudes deberán enviarse a más tardar el **31 de octubre de 2008**.

### 6. Información complementaria

El texto completo de la convocatoria de propuestas y los formularios de candidatura están disponibles en el sitio:

<http://eacea.ec.europa.eu/extcoop/call/index.htm>

Las solicitudes deberán respetar obligatoriamente las disposiciones del texto completo y presentarse en el formulario previsto a tal efecto.

---

## PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

### COMISIÓN

#### AYUDA ESTATAL — ITALIA

#### Ayuda estatal C 26/08 (ex NN 31/08) — Préstamo de 300 millones de EUR a la compañía Alitalia

#### Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 184/09)

Por carta de 11 de junio de 2008, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Italia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con la medida antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta que figura a continuación, enviándolas a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Energía y Transportes  
Dirección A — Unidad 2  
B-1049 Bruselas  
Fax (32-2) 296 41 04

Dichas observaciones serán comunicadas a Italia. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito que no se divulgue su identidad, exponiendo los motivos de tal solicitud.

#### TEXTO DEL RESUMEN

#### DATOS Y PROCEDIMIENTO

- (1) A lo largo de una reunión celebrada el 23 de abril de 2008, las autoridades italianas informaron a la Comisión de que el Consejo de ministros italiano había aprobado el 22 de abril de 2008 conceder un préstamo de 300 millones de EUR a la compañía Alitalia por Decreto ley n.º 80, de 23 de abril de 2008 <sup>(1)</sup>.
- (2) La Comisión se dirigió a dichas autoridades, mediante carta de 24 de abril de 2008, para que le confirmaran la existencia de tal préstamo y le presentaran cualquier información de utilidad al respecto para evaluar la medida en relación con los artículos 87 y 88 del Tratado.
- (3) Por carta de 30 de mayo de 2008, tras concederles la Comisión una ampliación de plazo, las autoridades

italianas respondieron a la carta de 24 de abril 2008. En su respuesta, las autoridades italianas informaban a la Comisión particularmente de la aprobación, el 27 de mayo de 2008, del Decreto ley n.º 93 <sup>(2)</sup> por el que se prevé la facultad de Alitalia de incorporar la cuantía del préstamo citado a sus fondos propios con el fin de cubrir pérdidas. Esta facultad tiene por objeto permitir a la compañía preservar su valor de capital para evitar que las pérdidas supongan una disminución del capital social y de las reservas por debajo del límite legal. Se evitaría con ello la apertura del concurso de acreedores («procedura concorsuale») y se mantendría una perspectiva de privatización abierta y creble.

- (4) Varias han sido las denuncias presentadas simultáneamente ante la Comisión respecto de la concesión del préstamo de 300 millones de EUR a la compañía Alitalia por parte del Gobierno italiano.

<sup>(1)</sup> Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, *Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo* (GU n. 97 del 24.4.2008).

<sup>(2)</sup> Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, *Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie* (GU n. 127 del 28.5.2008).

## EVALUACIÓN

- (5) A la hora de calificar la medida como ayuda, la Comisión tiene dudas de si el Estado italiano, al destinarla a Alitalia, se ha comportado o no como un accionista prudente que persigue una política estructural, global o sectorial y se guía por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo de los capitales invertidos que un inversor común.
- (6) En este contexto, la Comisión estima, basándose en la información de que dispone, que la medida en cuestión, cualquiera que sea el uso que se dé a los fondos correspondientes, confiere a Alitalia una ventaja económica con la que no contaría en condiciones normales de mercado. Esta evaluación se funda tanto en la situación financiera de la compañía como en las condiciones y circunstancias de la concesión en sí.
- (7) La Comisión se plantea asimismo dudas sobre la compatibilidad de la medida con el mercado común. Considera en este sentido, basándose en la información de que dispone en la actualidad, que esta medida de ayuda no podría declararse compatible con el mercado común en aplicación de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis <sup>(3)</sup>. Recuerda igualmente que Alitalia ya se ha beneficiado de ayudas de salvamento y reestructuración.

## TEXTO DE LA CARTA

«Con la presente, ho l'onore di informarLa che la Commissione, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

## 1. PROCEDURA

- (1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80 <sup>(4)</sup>.
- (2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qualsiasi informazione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la

concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.
- (4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(5)</sup>.
- (5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.
- (6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93 <sup>(6)</sup> che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.

- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

<sup>(3)</sup> DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

<sup>(4)</sup> Decreto-legge n. 80. Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

<sup>(5)</sup> GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

<sup>(6)</sup> Decreto-legge n. 93. Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

(9) I considerando di questo decreto-legge recitano:

“Vista la situazione finanziaria, manifestata nelle informazioni rese al mercato, dell’Alitalia [...] e considerato il ruolo di quest’ultima quale vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i paesi non appartenenti all’Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali.

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, detto servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato ad Alitalia [...] di un prestito di breve termine, a condizioni di mercato, della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell’insediamento del nuovo governo, ponendolo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.”.

(10) L’articolo 1 di questo decreto-legge autorizza a concedere ad Alitalia un prestito di 300 Mio EUR per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità e stabilisce che tale prestito debba essere rimborsato nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione del capitale sociale di Alitalia e il 31 dicembre 2008. Il predetto articolo prevede inoltre che il prestito in questione sia gravato da un tasso d’interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(7)</sup> e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(8)</sup>.

(11) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che con decreto-legge n. 93 il governo italiano ha concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l’importo del prestito in conto capitale per coprire le proprie perdite (cfr. articolo 4, paragrafo 3, del suddetto decreto-legge). Questa facoltà è finalizzata a preservare il valore del capitale della compagnia per evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l’attivazione della procedura concorsuale, nonché a far sì che le prospettive di privatizzazione restino aperte e credibili.

(12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell’1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell’ipotesi di una liquidazione della compagnia, l’importo

in oggetto sarà rimborsato solo dopo che saranno stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

### 3. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA MISURA ALLA LUCE DELL’ARTICOLO 87, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO

#### 3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

(13) Secondo l’articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono “incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.

(14) Per definire una misura nazionale come aiuto di Stato si presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ossia che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio mediante risorse statali; 2) il vantaggio sia selettivo; e 3) la misura in causa falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri <sup>(9)</sup>.

(15) Esponiamo nel seguito le ragioni che inducono la Commissione a ritenere a questo stadio che la misura in oggetto soddisfi tali condizioni cumulative.

#### 3.1.1. In merito all’esistenza di un vantaggio conferito mediante risorse statali

(16) Da una parte occorre rilevare che la misura in oggetto (nel seguito “la misura”) è un prestito, il cui importo può essere imputato sui fondi propri di Alitalia <sup>(10)</sup>, che è stato direttamente concesso a quest’ultima dallo Stato italiano e comporta pertanto il trasferimento di risorse statali. Inoltre, la misura è imputabile allo Stato italiano, giacché la decisione di concessione del suddetto prestito è stata adottata dal Consiglio dei ministri italiano il 22 aprile 2008 e completata dal decreto-legge n. 93, del 27 maggio 2008.

(17) Per quanto riguarda, d’altra parte, l’esistenza di un vantaggio economico, la Commissione ritiene, a questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, che la misura, qualunque sia l’uso dei fondi corrispondenti, conferisca ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa non avrebbe beneficiato in condizioni normali di mercato <sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, ministero dell’Economia e delle finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).

<sup>(10)</sup> La misura si basa sui decreti-legge n. 80 e n. 93 summenzionati.

<sup>(11)</sup> Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte dell’11 luglio 1996, SFEL, C-39/94, Racc. pag. 3547, punto 60.

<sup>(7)</sup> GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

<sup>(8)</sup> GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

- (18) Sotto questo profilo occorre in primo luogo osservare che la situazione finanziaria di Alitalia era gravemente compromessa al momento della concessione del prestito in oggetto <sup>(12)</sup> e dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (19) Alitalia ha infatti registrato perdite consolidate pari a 626 Mio EUR nell'esercizio 2006 e a 495 Mio EUR nell'esercizio 2007 <sup>(13)</sup>.
- (20) Inoltre, sulla base delle informazioni finanziarie pubblicate dall'impresa, Alitalia ha registrato una perdita, prima delle imposte, di 214,8 Mio EUR nel primo trimestre del 2008, il che equivale ad un peggioramento del 41 % rispetto allo stesso periodo del 2007. D'altra parte, il debito netto di Alitalia ha raggiunto 1,36 Mrd EUR al 30 aprile 2008, facendo registrare un aumento del 13 % rispetto al dicembre 2007. Parallelamente la tesoreria dell'impresa, compresi i crediti finanziari a breve termine, è scesa al 30 aprile 2008 a 174 Mio EUR, in calo del 53 % rispetto a fine dicembre 2007 <sup>(14)</sup>.
- (21) Tale circostanza emerge inoltre chiaramente dal decreto-legge n. 80, nel quale è indicato segnatamente che la concessione del prestito in oggetto deve rendere possibile il risanamento della compagnia e consentirle di far fronte al suo fabbisogno di liquidità immediato (cfr. considerando 9 e 10 supra).
- (22) Le autorità italiane argomentano inoltre nella loro risposta alla Commissione del 30 maggio 2008 che l'adozione del decreto-legge n. 93 è motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia ed è destinata a consentirle di salvaguardare il proprio valore e di assicurarne la continuità operativa. Esse indicano, in questo contesto, che le misure adottate mirano ad evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l'attivazione della procedura concorsuale e la messa in liquidazione della compagnia.
- (23) Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto-legge n. 97 <sup>(15)</sup> che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.
- (24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(16)</sup>. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 <sup>(17)</sup>.
- (26) Ebbene occorre osservare che, per quanto riguarda la comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 <sup>(18)</sup>, i tassi che vi figurano sono stati fissati in modo da riflettere il livello medio dei tassi di interesse in vigore nei diversi Stati membri per i prestiti a medio e lungo termine (da cinque a dieci anni) accompagnati da garanzie normali. La Commissione dubita che tali tassi, per quanto maggiorati dell'1 %, possano essere considerati appropriati nel caso di un'impresa la cui situazione finanziaria è gravemente compromessa. D'altro canto, questa comunicazione si basa sulla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 1997 <sup>(19)</sup>, ai termini della quale "il tasso di riferimento così determinato è un tasso minimo che può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (per esempio imprese in difficoltà, mancanza delle garanzie normalmente richieste dalle banche, ecc.). In tali casi il premio potrà raggiungere i 400 punti base ed essere anche superiore, nell'ipotesi in cui nessuna banca privata avrebbe accettato di concedere il prestito". A questo stadio la Commissione nutre dei dubbi sul fatto che una maggiorazione di 100 punti base del tasso di riferimento, quale prevista dal decreto-legge n. 93, sia sufficiente per tenere conto della situazione particolarmente compromessa nella quale Alitalia versava al momento della concessione della misura.
- (27) Per quanto riguarda la comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione <sup>(20)</sup>, è sufficiente constatare che, anche qualora fosse applicabile visto che il prestito è stato concesso prima della sua entrata in vigore e la qualifica di una misura come aiuto si valuta al momento della sua concessione, le autorità italiane non hanno precisato in che modo intendevano applicarla.

<sup>(12)</sup> Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, sia l'esistenza che la consistenza di un aiuto devono essere valutate tenendo conto della situazione al momento della sua concessione (cfr., ad esempio, la sentenza del Tribunale di primo grado del 19 ottobre 2005, Freistaat Thüringen/Commissione, T-318/00, Racc. pag. II-4179, punto 125).

<sup>(13)</sup> Dati trasmessi dalle autorità italiane nella loro lettera alla Commissione del 30 maggio 2008.

<sup>(14)</sup> Cfr. i risultati finanziari disponibili sul sito Internet di Alitalia (<http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx>). Cfr. inoltre, per quanto riguarda la situazione finanziaria di Alitalia dal 2001, la decisione della Commissione, del 20 luglio 2004, N 279/04 — Misure urgenti a favore della ristrutturazione e del rilancio di Alitalia (GU C 125 del 24.5.2005) e la decisione della Commissione, del 7 giugno 2005, C 2/05 — Alitalia — Piano di ristrutturazione industriale (GU L 69 dell'8.3.2006, pag. 1).

<sup>(15)</sup> Decreto-legge n. 97. Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini (GU n. 128 del 3.6.2008).

<sup>(16)</sup> Cfr. supra, considerando 10.

<sup>(17)</sup> Cfr. supra, considerando 12.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota n. 4.

<sup>(19)</sup> GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

<sup>(20)</sup> Cfr. nota n. 5.

- (28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).
- (29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia <sup>(21)</sup> e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.
- (30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo <sup>(22)</sup>.
- (32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune <sup>(23)</sup>.

### 3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

- (33) La concessione di questo prestito conferisce alla compagnia Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria. La misura presenta pertanto un carattere selettivo.

### 3.1.3. *In merito alle condizioni di incidenza della misura sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

- (34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993 <sup>(24)</sup>.
- (35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

## 3.2. **Qualifica della misura come aiuto illegittimo**

- (36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

<sup>(21)</sup> Un'offerta pubblica di scambio di azioni era stata presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008 ed approvata il 16 marzo dal suo consiglio di amministrazione.

<sup>(22)</sup> Nel comunicato stampa di Alitalia del 13 maggio 2008 si legge: "Il Consiglio di amministrazione ha apprezzato con favore la comunicazione pervenuta da parte del Cav. Bruno Ermolli e resta in attesa di una circostanziata manifestazione di intenti che si mostri coerente con le citate indicazioni di contesto per convenire l'avvio della richiesta due diligence" (<http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx>).

<sup>(23)</sup> Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale di primo grado, del 15 settembre 1998, Breda Fucine Meridionali/Commissione, T-126/96 e T-127/96, Racc., pag. II-3437, punto 79.

<sup>(24)</sup> Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.



(38) Ebbene, la Commissione constata che l'Italia non ha notificato le misure in oggetto né al momento dell'adozione del decreto-legge n. 80 né a quello dell'adozione del decreto-legge n. 93. La Commissione ritiene pertanto in questa fase che l'Italia abbia agito in modo illegittimo concedendo l'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

### 3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

(39) Giacché la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre innanzitutto esaminare l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.

(40) Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato relative agli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, agli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali nonché agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, la Commissione constata, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che sono prive di qualunque pertinenza nel presente contesto.

(41) Quanto alla deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, è sufficiente constatare che la misura non costituisce un progetto importante di comune interesse europeo e non mira a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia italiana. L'aiuto, inoltre, non è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato.

(42) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che autorizza gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ritiene che nulla consenta di considerare che l'aiuto in questione sia compatibile con il mercato comune. In effetti non sembra essere applicabile nel caso in oggetto alcuna delle deroghe previste sotto questo profilo dagli orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione<sup>(25)</sup>, completati dalla comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali<sup>(26)</sup>.

(43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità

regionale del 1998, modificati nel 2000<sup>(27)</sup>, per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

(44) Quanto all'argomento delle autorità italiane relativo alla necessità di garantire, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico assicurato da Alitalia, la Commissione constata in questa fase che questa affermazione di per sé non è di natura tale da consentirle di considerare che la misura sia compatibile con il mercato comune.

(45) Infine la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura non possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune in applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà<sup>(28)</sup>. Per quanto Alitalia possa essere qualificata come impresa in difficoltà ai sensi di questi orientamenti, le condizioni cumulative che consentono di considerare che il prestito in oggetto sia un aiuto al salvataggio non sono in linea di massima soddisfatte nel caso in oggetto. La Commissione rileva infatti che lo Stato non si è impegnato a fornire entro un termine di sei mesi a decorrere dall'attuazione della misura un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova del rimborso integrale del predetto prestito<sup>(29)</sup>.

(46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto una tantum<sup>(30)</sup>, valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001<sup>(31)</sup>, nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004<sup>(32)</sup>.

(47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto una tantum collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto<sup>(33)</sup>.

### 3.4. Conclusione

(48) Tenuto conto dell'insieme delle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato e nutre dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune.

<sup>(27)</sup> GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

<sup>(28)</sup> GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

<sup>(29)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

<sup>(30)</sup> Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera e), e sezione 3.3 degli orientamenti predetti.

<sup>(31)</sup> Decisione 2001/723/CE della Commissione, del 18 luglio 2001, relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia (GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28).

<sup>(32)</sup> Decisione della Commissione del 20 luglio 2004 citata nella nota n. 11.

<sup>(33)</sup> Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

<sup>(25)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(26)</sup> GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(49) La Commissione tiene in questo contesto a richiamare l'attenzione dell'Italia sull'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, sugli articoli 11 e 12 del regolamento (CE) n. 659/1999 citato in precedenza, nonché sull'articolo 14 di detto regolamento che prevede che qualsiasi aiuto illegittimo e incompatibile con il mercato comune potrà essere oggetto di recupero presso il suo beneficiario.

#### 4. DECISIONE

(50) Conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, la Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, a presentare le proprie osservazioni e a fornire qualunque informazione utile per la valutazione della misura concessa ad

Alitalia entro il termine di un mese a decorrere dalla data di ricezione della presente. L'Italia fornirà in particolare qualsiasi informazione utile quanto all'uso da parte di Alitalia della facoltà offertale di imputare il prestito in conto capitale, in modo da consentire alla Commissione di analizzare la natura esatta della misura.

(51) La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.»

**Notificación previa de una operación de concentración****(Asunto COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2008/C 184/10)

1. El 17 de julio de 2008, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>, de un proyecto de concentración por el cual la empresa KLM Royal Dutch Airlines NV («KLM», Países Bajos) controlada por Air France — KLM Holding SA («Air France-KLM», Francia) adquiere el control, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b) del citado Reglamento, de la totalidad de Martinair Holland NV («Martinair», Países Bajos) mediante la adquisición de sus acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

— KLM: compañía aérea con una red internacional activa en todo el mundo en el transporte aéreo de carga y pasajeros,

— Martinair: compañía aérea que ofrece servicios charter y regulares, sirve únicamente destinos intercontinentales y transporta tanto carga como pasajeros.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 139/2004. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.5141 — KLM/Martinair, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Concentraciones  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel

---

(<sup>1</sup>) DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

## OTROS ACTOS

## COMISIÓN

**Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios**

(2008/C 184/11)

Esta publicación otorga un derecho de oposición con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo <sup>(1)</sup>. Las declaraciones de oposición deben llegar a la Comisión en un plazo de seis meses a partir de la presente publicación.

## FICHA RESUMEN

**REGLAMENTO (CE) N° 510/2006 DEL CONSEJO****«OVOS MOLES DE AVEIRO»****N° CE: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****DOP ( ) IGP ( X )**

En el presente resumen figuran los principales datos del pliego de condiciones a efectos informativos.

**1. Servicio competente del Estado miembro:**

Nombre: Gabinete de Planeamento e Políticas  
Dirección: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º  
P-11099-073 Lisboa  
Tel. (351) 213 81 93 00  
Fax (351) 213 87 66 35  
E-mail: gpp@gpp.pt

**2. Agrupación:**

Nombre: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro  
Dirección: Mercado Municipal Santiago  
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB  
P-3800 Aveiro  
Tel. (351) 234 42 88 29  
Fax (351) 234 42 30 76  
E-mail: apoma@sapo.pt  
Composición: Productores/transformadores ( X ) Otros ( )

**3. Tipo de producto:**

Clase 2.4: Productos de panadería, pastelería, repostería o galletería.

(1) DO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

#### 4. Pliego de condiciones:

[Resumen de los requisitos de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 510/2006]

##### 4.1. Nombre: «Ovos Moles de Aveiro».

4.2. *Descripción:* Los «Ovos Moles de Aveiro» (huevos confitados de Aveiro) son una mezcla de yemas de huevo crudas y almíbar. Pueden presentarse tal cual, envueltos en una hostia o acondicionados en barricas de madera o envases de porcelana. Presentan un color homogéneo con distintos matices, entre amarillo y naranja, un brillo uniforme y no muy intenso, un aroma complejo a yema de huevo que evoluciona hacia un olor característico del que forman parte aromas tan diversos como el caramelo, la canela y los frutos secos, fruto de las reacciones químicas producidas en la cocción de la mezcla del azúcar y los compuestos de la yema de huevo. El gusto de este producto es dulce y los sabores a yema de huevo y azúcar quedan matizados por la cocción; su consistencia es cremosa, aunque consistente. La textura es uniforme, sin gránulos de yema de huevo ni de azúcar (aunque estos gránulos son tolerables al cabo de algunos días de la fabricación, puesto que son el resultado de la cristalización del producto). La hostia a veces utilizada para la presentación comercial tiene un color homogéneo, con varias tonalidades entre el blanco y el color crema. Es opaca, mate y sin aroma, excepto un ligero olor a harina. Tiene un sabor *sui generis*, una consistencia plástica y quebradiza, y una textura seca, lisa y uniforme.

4.3. *Superficie geográfica:* Habida cuenta de las condiciones específicas requeridas para las yemas de huevo, especialmente en cuanto a color y grado de frescura, la superficie geográfica de producción de los huevos se limita a los municipios limítrofes de la Ría de Aveiro y las zonas de lagunas adyacentes, así como a los municipios del Vouga medio. A nivel administrativo esta superficie engloba los municipios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos y Vouzela.

Dadas las condiciones y las características edafoclimáticas requeridas para la preparación de las hostias y los huevos confitados, sobre todo por lo que se refiere a la humedad y a la temperatura ambiente, así como la técnica específica necesaria, la superficie geográfica de preparación y acondicionamiento se limita a los municipios limítrofes de la Ría de Aveiro y las zonas de lagunas adyacentes. A nivel administrativo, esta superficie engloba los municipios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Ovar, Sever do Vouga y Vagos.

4.4. *Prueba del origen:* La interacción con la región de origen queda patente en las características del propio producto, en particular, sus propiedades físicas y sensoriales; en las materias primas de calidad especial procedentes de esta región; en el buen hacer de los productores que se dedican a esta actividad desde hace siglos, de acuerdo con una tradición histórica transmitida de generación en generación; y en las distintas formas de comercialización del producto: en barrilitos de madera y de porcelana pintados con motivos alusivos a la región de Aveiro o envuelto en obleas (u hostias) a las que se da la forma de motivos característicos de las lagunas (peces, navajas, mejillones, conchas, caracoles, barriles de madera, boyas, berberechos, barricas y almejas) o de frutos secos (nueces y castañas). Del mismo modo, la existencia de un sistema de control que incide en toda la cadena de producción, incluidas las explotaciones productoras de huevos, los fabricantes de hostias y los productores de huevos confitados garantiza que solamente los productores que respetan las especificaciones y las normas prescritas pueden utilizar la IGP en sus productos finales. La marca de certificación colocada en cada envase o indicada en los documentos de venta de los productores/vendedores se numera, lo cual permite una rastreabilidad completa hasta los productores de huevos. La prueba del origen puede aportarse en cualquier momento y a lo largo de toda la cadena de producción.

4.5. *Método de obtención:* De acuerdo con los métodos de producción locales, constantes y regulados por la ley, los huevos se parten cuidadosamente y los dedos de las confiteras sirven de colador separando cuidadosamente las yemas de las claras o bien se utiliza un instrumento adecuado. Aparte, se prepara al mismo tiempo el almíbar, calentando el azúcar hasta un punto que se sitúa entre una masa pastosa y el cabello de ángel. Tras el enfriamiento, las yemas de huevo se incorporan al jarabe de azúcar. Esta mezcla se cuece a una temperatura de 110 °C, siendo determinante la técnica con la que se lleva a cabo esta operación. A continuación se deja enfriar y reposar la pasta durante 24 horas, en estufas o en lugares adecuados de los «laboratorios de los confiteros», ya que, durante esta fase, la pasta de los huevos confitados de Aveiro es muy sensible a los cambios bruscos de temperatura y absorbe fácilmente los olores exteriores.

A partir de esta etapa y según la presentación final deseada, la pasta enfriada puede utilizarse para:

- llenar las barricas, que se cierran a continuación con una tapa y una película retráctil, con el fin de aislar y proteger el producto,

- rellenar las hostias, que, tras su encolado, se presanan en una prensa manual, no estando permitido el encolado de las hostias con clara de huevo no pasteurizada; después las formas de las hostias se separan con ayuda de tijeras y se recortan en ángulo recto según los distintos motivos; las figuras se colocan en bandejas y se ponen a secar en una estufa (en caso necesario) pudiendo cubrirse de almíbar, lo que confiere una protección complementaria contra la alteración del producto,
- colocarse en tazas para la venta a granel.

Habida cuenta de las características del producto, con el fin de evitar cualquier contaminación y cualquier alteración en la masa o la hostia, los «Ovos Moles de Aveiro», para su comercialización, se acondicionan en origen en barrilitos con los formatos, los materiales y los motivos autorizados, o en envases de cartón o en atmósfera controlada, siendo los modelos aprobados por la agrupación solicitante. La presentación comercial de los «Ovos Moles de Aveiro» a granel, con o sin hostia, sólo se autoriza en los establecimientos de los confiteros, siempre acompañada de los documentos que certifican el origen, el lote y la fecha de fabricación.

Los «Ovos Moles de Aveiro» deben transportarse, conservarse y presentarse a una temperatura entre 8 °C y 25 °C, siendo su duración normal, en estas condiciones, de 15 días.

#### 4.6. Vínculo:

##### Vínculo histórico:

la fabricación de los «Ovos Moles de Aveiro» es secular. De origen monástico, la tradición de su fabricación se mantuvo gracias a las mujeres que se habían educado en los conventos y que habían transmitido el secreto de fabricación de generación en generación. Existen documentos que acreditan que, en 1502, el rey D. Manuel decidió conceder cada año 10 arrobas de azúcar de la isla de Madeira al monasterio de Jesús, en Aveiro, para la fabricación de la confitería monástica, utilizada en la época como remedio para los enfermos convalecientes. Se encuentran referencias históricas a los «Ovos Moles de Aveiro», que, según se dice, se servían como postre en las cenas reales en 1908; también los mencionan expresamente el gran escritor portugués Eça de Queiroz, en 1888, en «Os Maias» y «A Capital», así como el gran escritor brasileño Erico Veríssimo, en 1973, en «Solo de Clarineta-Memórias». Los barrilitos típicos de los huevos confitados de Aveiro y las formas de los hostias, que representan casi siempre motivos marinos, así como sus vendedoras, son temas frecuentes de los azulejos, las litografías, los poemas populares, las obras teatrales y el cancionero regional. En 1856 ya existían fabricantes registrados y reputados.

##### Vínculo natural:

desde el punto de vista fitoclimático, la región está dominada por la cuenca hidrográfica del Vouga, que desagua en otro importante accidente geográfico: la ría de Aveiro. Esta situación crea condiciones específicas para la agricultura, en particular el cultivo del maíz y la avicultura, que se han desarrollado y adquirido proporciones importantes en las laderas de la ría.

Desde siempre, la zona del Vouga medio y las lagunas del bajo Vouga han sido una región fértil que produce un excelente maíz, tanto en cantidad como en calidad. Durante siglos, se trató de un cultivo de subsistencia, pero, hacia finales del XIX y principios del XX, adquirió una dimensión empresarial al crearse en los municipios bañados por el Vouga empresas de gran capacidad de producción y de calidad notable.

No cabe duda de que el excelente maíz tradicional, utilizado para la alimentación de las gallinas, ha contribuido a conferir al producto resultante su gran calidad y sus características especiales.

Del mismo modo, la temperatura y la humedad de la ría son propicias a la fabricación de los «Ovos Moles de Aveiro» y de las hostias, confiriéndoles una plasticidad apropiada y duradera, que no es reproducible fuera de esta región.

##### Vínculo cultural:

tanto la utilización de los barrilitos de madera o de porcelana como los moldes utilizados en la fabricación de las hostias testimonian una relación inequívoca con la ría de Aveiro y con sus motivos, típicos de las lagunas, especialmente mediante la utilización del faro de la ría o del barco «moliceiro» (barca tradicional) como *ex libris*, o de las hostias en forma de pez, de concha de molusco, y de barricas y boyas utilizadas para indicar las redes de pesca, otra de las actividades típicas de la región. Conviene señalar, además, que los envases de madera de chopo y de loza son el resultado de los materiales y las industrias típicas y tradicionales de la región.

4.7. *Estructura de control:*

Nombre: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

Dirección: R. Aníbal Cunha, n.º 84 Loja 5  
P-4050-046 Porto

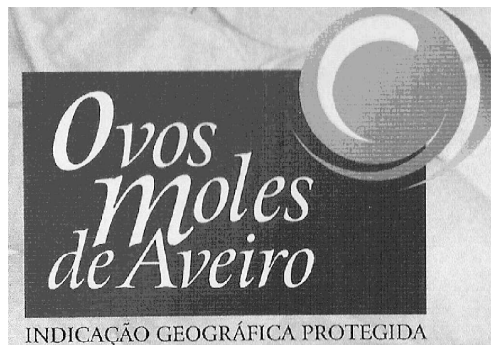
Tel. (351) 223 39 01 62

Fax (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas L.<sup>da</sup>, está reconocido conforme a los requisitos de la norma 45011:2001.

4.8. *Etiquetado:* En la etiqueta debe constar obligatoriamente la mención «Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida», la marca de certificación, el logotipo comunitario (después del registro) y el logotipo de los huevos confitados de Aveiro, aquí reproducido:



En la marca de certificación (con un holograma impreso) debe constar obligatoriamente el nombre del producto, el nombre del organismo privado de control y certificación, y el número de serie que permite rastrear el producto.

---