

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 306



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

54° año
18 de octubre de 2011

Número de información Sumario Página

IV Información

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2011/C 306/01 Tipo de cambio del euro 1

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2011/C 306/02 Información comunicada por los Estados miembros acerca de las ayudas estatales concedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1857/2006 de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas estatales para las pequeñas y medianas empresas dedicadas a la producción de productos agrícolas y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 70/2001 2

2011/C 306/03 Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías 4

2011/C 306/04 Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías 5

2011/C 306/05 Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías 6

2011/C 306/06 Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías 7

2011/C 306/07 Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías 8

ES

Precio:
3 EUR

(continúa al dorso)

<u>Número de información</u>	Sumario (<i>continuación</i>)	Página
2011/C 306/08	Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías	9

V *Anuncios*

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión Europea

2011/C 306/09	Ayuda estatal — Irlanda — Ayuda estatal SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Transporte aéreo — Excepciones al impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE ⁽¹⁾	10
2011/C 306/10	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprim SAS/Embix JV) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado ⁽¹⁾	17

OTROS ACTOS

Comisión Europea

2011/C 306/11	Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, 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	18
---------------	---	----



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

IV

(Información)

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

17 de octubre de 2011

(2011/C 306/01)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,3776	AUD	dólar australiano	1,3406
JPY	yen japonés	106,43	CAD	dólar canadiense	1,3955
DKK	corona danesa	7,4453	HKD	dólar de Hong Kong	10,7124
GBP	libra esterlina	0,87400	NZD	dólar neozelandés	1,7225
SEK	corona sueca	9,1582	SGD	dólar de Singapur	1,7458
CHF	franco suizo	1,2365	KRW	won de Corea del Sur	1 577,85
ISK	corona islandesa		ZAR	rand sudafricano	10,8856
NOK	corona noruega	7,7320	CNY	yuan renminbi	8,7746
BGN	lev búlgaro	1,9558	HRK	kuna croata	7,4685
CZK	corona checa	24,762	IDR	rupia indonesia	12 147,13
HUF	forint húngaro	293,94	MYR	ringgit malayo	4,2707
LTL	litas lituana	3,4528	PHP	peso filipino	59,465
LVL	lats letón	0,7049	RUB	rublo ruso	42,4230
PLN	zloty polaco	4,2927	THB	baht tailandés	42,182
RON	leu rumano	4,3320	BRL	real brasileño	2,4083
TRY	lira turca	2,5514	MXN	peso mexicano	18,2857
			INR	rupia india	67,4400

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

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Información comunicada por los Estados miembros acerca de las ayudas estatales concedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1857/2006 de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado a las ayudas estatales para las pequeñas y medianas empresas dedicadas a la producción de productos agrícolas y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 70/2001

(2011/C 306/02)

Ayuda n°: SA.33657 (11/XA)

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

Estado miembro: Francia

Región: France

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

Denominación del régimen de ayudas o nombre de la empresa que recibe la ayuda individual: Assistance technique aux exploitations agricoles de huit baies bretonnes pour leur évolution vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote

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

Base jurídica:

— arrêté du préfet de la région Centre, coordonnateur du bassin Loire-Bretagne, du 18 novembre 2009, portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne (cf. disposition 10 A)

Dirección web:

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

— plan de lutte contre les algues vertes du 5 février 2010

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

— projets de délibération du Conseil régional de Bretagne et des Conseils généraux des Côtes-d'Armor et du Finistère

Otros datos: —

Gasto anual previsto en virtud del régimen o cuantía global de la ayuda individual concedida a la empresa beneficiaria: Importe global anual del presupuesto planificado con arreglo al régimen: 3 EUR (en millones)

Intensidad máxima de la ayuda: 100 %

Ayuda n°: SA.33729 (11/XA)

Fecha de ejecución: —

Estado miembro: Italia

Duración del régimen o de la ayuda individual: 24 de octubre de 2011-31 de diciembre de 2015

Región: Emilia-Romagna

Objetivo de la ayuda: Asistencia técnica [Artículo 15 del Reglamento (CE) n° 1857/2006]

Denominación del régimen de ayudas o nombre de la empresa que recibe la ayuda individual: Prevenzione e l'eradicazione di fitopatie ed infestazioni parassitarie. Programma di intervento contributivo riferito alle estirpazioni di piante di drupacee e di actinidia

Sector o sectores beneficiarios: Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas

Base jurídica:

Deliberazione Giunta Regionale n. 1275 del 5 settembre 2011,

Nombre y dirección del organismo que concede la ayuda:

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

Legge Regionale n. 6 del 23 luglio 2010,

Legge Regionale n. 3 del 20 gennaio 2004,

Decreto Legislativo n. 214 del 19 agosto 2005,

Decreto Ministeriale 28 luglio 2009,

Decreto Ministeriale 7 febbraio 2011.

Gasto anual previsto en virtud del régimen o cuantía global de la ayuda individual concedida a la empresa beneficiaria: Importe global anual del presupuesto planificado con arreglo al régimen: 1 EUR (en millones)

Intensidad máxima de la ayuda: 100 %

Fecha de ejecución: —

Duración del régimen o de la ayuda individual: 4 de noviembre de 2011-31 de diciembre de 2013

Objetivo de la ayuda: Enfermedades de las plantas — infestaciones parasitarias [Artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1857/2006]

Sector o sectores beneficiarios: Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca

Nombre y dirección del organismo que concede la ayuda:

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

Dirección web:

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

Otros datos: —

Ayuda n°: SA.33730 (11/XA)

Estado miembro: Italia

Región: Basilicata

Denominación del régimen de ayudas o nombre de la empresa que recibe la ayuda individual: Misure regionali di sostegno alle aziende frutticole colpite dalla Vaiolatura delle drupacee (Sharka), causata dall'agente Plum pox virus

Base jurídica:

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

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

Delibera di Giunta Regionale n. 643 del 4 maggio 2011

Gasto anual previsto en virtud del régimen o cuantía global de la ayuda individual concedida a la empresa beneficiaria: Importe global anual del presupuesto planificado con arreglo al régimen: 0,30 EUR (en millones)

Intensidad máxima de la ayuda: 39,20 %

Fecha de ejecución: —

Duración del régimen o de la ayuda individual: 13 de octubre de 2011-31 de diciembre de 2012

Objetivo de la ayuda: Enfermedades de las plantas — infestaciones parasitarias [Artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1857/2006]

Sector o sectores beneficiarios: Cultivo de frutos con hueso y pepitas

Nombre y dirección del organismo que concede la ayuda:

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

Dirección web:

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

Otros datos: —

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/03)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	5.9.2011
Duración	5.9.2011-31.12.2011
Estado miembro	Portugal
Población o grupo de poblaciones	WHM/ATLANT
Especie	Aguja blanca (<i>Tetrapturus albidus</i>)
Zona	Océano Atlántico
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	—

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

⁽¹⁾ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/04)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	5.9.2011
Duración	5.9.2011-31.12.2011
Estado miembro	Portugal
Población o grupo de poblaciones	ALF/3X14-
Especie	Alfonsino (<i>Beryx</i> spp.)
Zona	Aguas de la UE y aguas internacionales de las zonas III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII y XIV
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	—

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

⁽¹⁾ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/05)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	25.6.2011
Duración	25.6.2011-31.12.2011
Estado miembro	España
Población o grupo de poblaciones	BSF/8910-
Especie	Brótola (<i>Phycis blennoides</i>)
Zona	Aguas de la UE y aguas internacionales de las zonas VIII y IX
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	887271

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

(1) DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/06)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	12.7.2011
Duración	12.7.2011-31.12.2011
Estado miembro	España
Población o grupo de poblaciones	BSF/8910-
Especie	Sable negro (<i>Aphanopus carbo</i>)
Zona	Aguas de la UE y aguas internacionales de las zonas VIII, IX y X
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	887293

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

(1) DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/07)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	13.8.2011
Duración	13.8.2011-31.12.2011
Estado miembro	Bélgica
Población o grupo de poblaciones	WHG/08.
Especie	Merlán (<i>Merlangius merlangus</i>)
Zona	VIII
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	870462

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

⁽¹⁾ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

Información comunicada por los Estados miembros en relación con el cierre de pesquerías

(2011/C 306/08)

De conformidad con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común ⁽¹⁾, se ha decidido el cierre de la pesquería contemplada en el siguiente cuadro:

Fecha y hora del cierre	13.8.2011
Duración	13.8.2011-31.12.2011
Estado miembro	Bélgica
Población o grupo de poblaciones	LEZ/8ABDE.
Especie	Gallos (<i>Lepidorhombus</i> spp.)
Zona	VIIIa, VIIIb, VIIIc y VIIf
Tipos de buques pesqueros	—
Número de referencia	870462

Enlace a la página web de la decisión del Estado miembro:

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

⁽¹⁾ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE
COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

AYUDA ESTATAL — IRLANDA

Ayuda estatal SA.29064 (11/C) (ex 11/NN) — Transporte aéreo — Excepciones al impuesto sobre el transporte aéreo de pasajeros

Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 306/09)

Por carta de 13 de julio de 2011, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Irlanda su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con la medida antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones sobre la medida respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Dichas observaciones se comunicarán a Irlanda. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

TEXTO DEL RESUMEN

El 30 de marzo de 2009 la autoridades irlandesas introdujeron un impuesto especial sobre el transporte aéreo de pasajeros que debía recaudarse respecto a «cada partida de un pasajero en avión desde cualquier aeropuerto». Si bien estaba previsto que, en última instancia, el impuesto se cargara a los pasajeros a través del precio del billete, eran las compañías aéreas las que tenían la responsabilidad de recaudar y pagar el impuesto respecto a los pasajeros que partieran en sus correspondientes aviones. La definición de «pasajero» en este contexto excluye del impuesto a los pasajeros en transferencia o tránsito. En el momento de su introducción, el impuesto se recaudaba sobre la base de la distancia entre el aeropuerto donde se iniciaba el viaje y el aeropuerto donde finalizaba, a una tarifa de i) 2 EUR en caso de un viaje de un aeropuerto a un destino situado a menos de 300 km del aeropuerto de Dublín y ii) 10 EUR en los demás

casos. A consecuencia de un procedimiento de infracción, desde el 1 de marzo de 2011 se aplica una tarifa de 3 EUR a todas las distancias. Como el hecho imponible es la partida de un pasajero en un avión, los vuelos de carga y otros modos de transporte no entran en el ámbito de aplicación del impuesto.

Según una denuncia recibida por la Comisión, el hecho de no aplicar el impuesto a los pasajeros en transferencia o en tránsito y a los vuelos de carga constituye ayuda estatal ilegal e incompatible concedida a las compañías aéreas Aer Lingus y Aer Arann y al operador aeroportuario Dublin Airport Authority (DAA), ya que estas empresas tenían una proporción relativamente alta de este tipo de pasajeros y vuelos. Además, el que no se aplicara el impuesto a los servicios marítimos y al transporte por ferrocarril supuestamente suponía ayuda estatal a los operadores de estos sectores. El denunciante señalaba también el

hecho de que el importe fijo del impuesto representaba un porcentaje mayor del precio del billete de las compañías de bajo coste que para las compañías aéreas tradicionales. Por último, el denunciante alega que la tarifa inferior del impuesto favorecía a Aer Arann ya que el 50 % del los pasajeros transportados por esta compañía viajaban a destinos situados en la mayoría de los casos a más de 300 km del aeropuerto de Dublín.

Según las autoridades irlandesas, los vuelos de carga y otros modos de transporte distintos al transporte aéreo se salen del ámbito de aplicación del impuesto debido a la relativamente simple aplicación del mismo. La política fiscal no está pensada para adaptarse a un modelo individual de negocio en particular. Cualquier operador de servicios de transporte de carga u otros modos de transporte distintos al transporte aéreo quedaría fuera del ámbito de imposición por prestar tales servicios. La exclusión del tráfico de transferencia y tránsito del ámbito del impuesto se debe a razones de neutralidad: en última instancia serían los pasajeros los que se harían cargo de los costes del impuesto y no deberían verse penalizados por el hecho de que la escala se hace en Irlanda. Además, las autoridades irlandesas dan a entender que este diseño impedirá la posible doble imposición en los casos en los que se recaude un impuesto similar en el aeropuerto donde se inicie el viaje. Por lo que respecta a la aplicación de una tarifa impositiva fija en vez de una proporcional al precio del billete, se debe al hecho de que el impuesto es un impuesto especial. Aparte de la carga administrativa que supondría, aplicar un porcentaje del precio del billete abriría la posibilidad de eludirlo ya que las compañías aéreas tenderían a reducir el precio del billete y a incrementar los ingresos mediante honorarios por servicios secundarios. En relación con el hecho de que la tarifa impositiva sea inferior para las rutas más breves (de aplicación hasta el 1 de marzo de 2011) las autoridades irlandesas explicaron que se basa en el hecho de que, normalmente, los precios son más bajos para los destinos más próximos. También pusieron en duda que Aer Arann se viera favorecida por la tarifa más baja, ya que el denunciante también desarrollaba su actividad en una parte importante de las rutas a las que se aplicaba la tarifa inferior. Por ello, las autoridades irlandesas no ven cómo el hecho de que la tarifa sea más baja para rutas más cortas pueda constituir ayuda estatal a Aer Arann y Aer Lingus.

Para determinar si las presuntas medidas constituyen ayuda estatal, el principal punto en este caso es si se cumple el criterio de selectividad, es decir, si las medidas favorecen a determinadas empresas cuya situación de hecho y de derecho es comparable si se tiene en cuenta el objetivo perseguido por las medidas en cuestión.

Los modos de transporte que no corresponden al transporte aéreo se inscriben en sistemas jurídicos, reglamentarios y fiscales diferentes al del transporte aéreo. Su situación de hecho también es diferente a la de los operadores de transporte aéreo. Por ello, la exclusión de otros modos de transporte del impuesto no es selectiva.

Dado que los operadores de transporte de carga desarrollan su actividad en diferentes negocios con un tipo diferente de clientes y el transporte de carga y el de pasajeros no son servicios sustituibles, estos operadores no se encuentran en la misma situación de hecho que los operadores de transporte aéreo de

pasajeros. Por consiguiente, la exclusión del tráfico de carga del impuesto no puede considerarse selectiva.

Por lo que respecta al hecho de que no se aplique el impuesto a los pasajeros en transferencia o en tránsito, entra en la lógica y naturaleza del sistema fiscal y no es, por lo tanto, selectivo. La finalidad es recaudar el impuesto sobre la base de la distancia entre el aeropuerto de partida y el de llegada. Es lógico que no se aplique el impuesto a los pasajeros en transferencia y tránsito ya que ello permite que la imposición recaiga en los pasajeros de la misma forma independientemente del trayecto recorrido (en vez de que tributen a la vez por la primera y la segunda parte del viaje). Además, impedir la doble imposición justifica que los pasajeros en transferencia y tránsito no estén cubiertos por el impuesto.

En relación con el uso de tarifas impositivas fijas en vez de un porcentaje, cabe señalar que los Estados miembros tienen derecho a escoger entre tarifas fijas y proporcionales. Los impuestos especiales, como el que nos ocupa, en general suelen ser específicos por unidad y, en consecuencia, no se fijan proporcionalmente al valor como ocurre con los impuestos sobre las ventas. Por naturaleza, los importes fijos representan una parte mayor de los precios totales más bajos. Sin embargo, no cambia la relación entre los precios altos y los bajos. Por ello, no parece que las líneas aéreas tradicionales tuvieran una ventaja respecto a las de bajo coste. Además, un impuesto proporcional al precio del billete animaría a las compañías a reducir el precio del billete e incrementar al mismo tiempo los costes de transacción o de servicios secundarios.

Respecto a las diferentes tarifas impositivas aplicables de 30 de marzo de 2009 a 1 de marzo de 2011, la Comisión señaló en un documento de trabajo que no se podía discriminar entre vuelos nacionales e intracomunitarios. Según la práctica decisoria de la Comisión, esa diferenciación debe considerarse selectiva si no existe una razón lógica que la sustente. El Tribunal de Justicia ha sido claro a este respecto. El argumento de las autoridades irlandesas de que los vuelos de distancias más largas son más caros y por lo tanto se puede cobrar un gravamen más alto sin que sea desproporcionado en relación con el precio no es válido porque el precio de los billetes en vuelos nacionales no tiene por qué ser necesariamente (esencialmente) más bajo que el de los vuelos a otros destinos de la UE. Por ello parece que una tarifa impositiva más baja otorgaría una ventaja selectiva a determinadas empresas en el sistema de referencia. Dado que se cumplen los demás criterios contemplados en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, la medida constituye ayuda estatal.

En conclusión, la exclusión del transporte de carga y de otros medios de transporte distintos al transporte aéreo y el hecho de que no se aplique el impuesto al tráfico de pasajeros en transferencia o tránsito, no constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. La aplicación de una tarifa fija en lugar de un porcentaje del precio del billete tampoco constituye ayuda estatal. En cambio la aplicación de una tarifa más baja para los vuelos nacionales entre el 30 de marzo de 2009 y el 1 de marzo de 2011 parece constituir ayuda estatal sobre la que existen dudas sobre su compatibilidad con el mercado interior.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser reclamada a su beneficiario.

TEXTO DE LA CARTA

«1. PROCEDURE

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

2. DESCRIPTION OF THE ALLEGED AID

2.1. The Irish Air Travel Tax

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

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

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

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

2.2. Alleged illegal and unlawful State aid

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

⁽¹⁾ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

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

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

2.3. The opinion of the Irish authorities

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

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

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

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

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

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

3. ASSESSMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Compatibility of the aid with the TFEU

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

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

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

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

4. DECISION

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

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

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

⁽¹⁾ OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

Notificación previa de una operación de concentración
(Asunto COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV)

Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/C 306/10)

1. El 11 de octubre de 2011, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, de un proyecto de concentración por el cual la empresa Alstom Holdings (Francia), perteneciente al grupo francés Alstom, así como las empresas Bouygues Immobilier SA («Bouygues Immobilier», Francia) y Exprimm SAS («Exprimm», Francia), dos filiales pertenecientes al grupo francés Bouygues, adquieren el control conjunto, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento comunitario de concentraciones, de la empresa Embix SAS («Embix», Francia) mediante adquisición de acciones en una empresa en participación de nueva creación.

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

- Alstom Holdings: tiene participaciones en las empresas del grupo Alstom activas en la construcción de equipamiento y la prestación de servicios relativos al transporte así como a la producción y transmisión de energía,
- Bouygues Immobilier: promoción inmobiliaria y suministro de alojamientos, barrios ecológicos, parques comerciales y actividades de planificación urbana,
- Exprimm: prestación de servicios de gestión de infraestructuras inmobiliarias y de mantenimiento multitécnico,
- Embix: suministro a los grandes parques terciarios y barrios ecológicos de servicios de gestión inteligente de la energía.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento comunitario de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas concentraciones en virtud del Reglamento comunitario de concentraciones ⁽²⁾, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.

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 un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax (+32 22964301), por correo electrónico a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.6289 — Alstom/Bouygues Immobilier/Exprimm SAS/Embix JV, a la siguiente dirección:

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

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento comunitario de concentraciones»).

⁽²⁾ DO C 56 de 5.3.2005, p. 32 («Comunicación sobre el procedimiento simplificado»).

OTROS ACTOS

COMISIÓN EUROPEA

Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 6, 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

(2011/C 306/11)

La presente publicación otorga un derecho de oposición, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo ⁽¹⁾. Las declaraciones de oposición deben llegar a la Comisión en un plazo de seis meses a partir de la presente publicación.

DOCUMENTO ÚNICO

REGLAMENTO (CE) N° 510/2006 DEL CONSEJO

«VADEHAVSLAM»

N° CE: DK-PGI-0005-0771-25.03.2009

IGP (X) DOP ()

1. Denominación:

«Vadehavslam»

2. Estado miembro o tercer país:

Dinamarca

3. Descripción del producto agrícola o alimenticio:**3.1. Tipo de producto:**

Clase 1.1. Carne fresca (y despojos)

3.2. Descripción del producto que se designa con la denominación de origen indicada en el anexo punto 1:

«Vadehavslam» se refiere a canales y despieces de corderos que han nacido y se han criado en la zona geográfica delimitada.

Las ovejas son de la raza Texel o cruces de Texel con otras razas (otras razas: en ocasiones, cuando una oveja tiene su primer cordero, la raza Texel se cruza con carneros de lana de las razas Suffolk o Gotland), que tradicionalmente se crían en prados salados.

El objetivo de la crianza de este tipo de oveja ha sido producir ovejas que no solo se adapten a las condiciones de su hábitat natural, sino que, además, den a luz corderos grandes y carnosos. Este factor, así como la hierba de los prados salados de la que se alimentan, hacen de este tipo de cordero se diferencie del resto de corderos de otras regiones del país.

Requisitos de calidad de los corderos:

Peso en el momento del sacrificio: 19-25 kg

Conformación: min. 6

Color: 3-4

Grado de engrasamiento: 1-2-3

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

La fecha del sacrificio (la edad del cordero cuando se sacrifica) depende del peso, que debe oscilar entre los 19 y 25 kg. Asimismo, la empresa encargada del sacrificio debe realizar un control visual del contenido graso de la carne en el matadero. (Anteriormente se utilizaba una notificación para los corderos similar a la que emplea Danish Crown para los animales bovinos. Esta notificación ha dejado de emplearse para los corderos, por lo que la empresa encargada del sacrificio debe proceder a un control visual del contenido graso de la carne en el matadero).

3.3. *Materias primas (únicamente en el caso de los productos transformados):*

—

3.4. *Piensos (únicamente en el caso de los productos de origen animal):*

Durante el invierno, al menos el 50 % de los piensos debe producirse en la zona definida. Durante los meses de invierno, los corderos se alimentan de hierba, maíz y productos ensilados y, durante los últimos meses, de heno enriquecido con cebada.

Los animales deben pastar en los prados salados y pastos del litoral de la zona geográfica delimitada durante al menos cuatro meses y medio al año.

3.5. *Fases específicas de la producción que lleven a cabo en la zona geográfica definida:*

— Los corderos deben nacer y criarse en la zona geográfica delimitada.

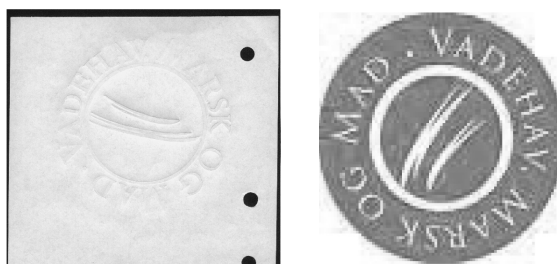
3.6. *Normas especiales sobre el corte en lonchas, el rallado, el envasado, etc.:*

—

3.7. *Normas especiales sobre el etiquetado:*

Todos los animales que se sacrifiquen deben marcarse con el logotipo *Vadehav, Marsk og Mad*.

El logotipo debe figurar tanto en el embalaje del producto final como en los animales sacrificados para garantizar la trazabilidad de producto.



4. **Descripción sucinta de la zona geográfica:**

La zona geográfica es la región Mar de Wadden, al sudoeste de Dinamarca. La región del Mar de Wadden está compuesta por tres islas — Rømø, Mandø et Fanø — y de una zona continental que delimita al sur con Alemania. La frontera septentrional coincide con el límite norte del Parque Nacional del Mar de Wadden y al este limita con la autopista A11.

5. **Vínculo con la zona geográfica:**

5.1. *Carácter específico de la zona geográfica:*

La ciudad de Ribe se fundó sobre el año 710 como un centro de comercio. Gracias a las excavaciones arqueológicas, que han permitido determinar el tipo de productos con el que se comerciaba en aquella época, sabemos que los ovinos eran productos frecuentes. Las ovejas y los corderos provenían de pueblos vecinos situados en los prados salados que circundaban el Mar de Wadden, lo que significa que los ganaderos locales ya criaban ovejas y corderos en la Edad de Hierro.

La producción de «Vadehavslam» (cordero del Mar de Wadden) perpetúa, por lo tanto, la tradición ancestral de criar ovejas y corderos en los prados salados. Cada año, la región se veía afectada por fuertes tormentas que provocaban grandes inundaciones y anegaban las tierras agrícolas. Así, cuando el agua del mar se retiraba, la tierra quedaba impregnada de sedimentos fértiles de brotaban prados salados de gran riqueza que, en verano, servían de pasto para los animales y, en invierno, se prestaban a la recogida de forraje.

En el artículo *Jordbundsundersøgelser i marsken* (Estudio de los suelos de los prados salados), publicado en 1968 la revista de fitogenética *Tidsskrift for planteavl*, Lorens Hansen analiza muestras de tierras extraídas únicamente de los prados salados. El artículo afirma que la tierra de los prados salados es por naturaleza muy rica en potasio debido a su elevado contenido en arcilla y a su modo de formación. Normalmente, no se acostumbra a medir el contenido en sodio de las tierras de cultivo ordinarias, pues este suele ser bastante bajo y no tiene influencia alguna sobre la estructura del suelo. En los prados salados, sin embargo, el contenido en sodio es normalmente muy elevado debido a la sal marina depositada en el momento de formación del suelo.

Las gramíneas que crecen en los prados salados son ricas en nutrientes, por lo que, aunque no suelen ser adecuadas para la agricultura tradicional, resultan ideales como pasto. Asimismo, además de ser ricas en nutrientes, son capaces de resistir condiciones climatológicas variadas. De hecho, lo que hace que estos prados sean únicos como zona de pasto es la gran resistencia que presentan a la sal del Mar de Wadden. Las principales plantas y hierbas que crecen en la zona del litoral son las siguientes:

- en la parte interior, junto al dique: hierba, trébol blanco espontáneo, loto corniculado, rinanto, ranúnculo agrio y amapola,
- en la zona más baja: *limonio*, cinta de agua y otras hierbas resistentes,
- en la parte más alejada/baja del litoral: *pucinellia* y *salicornia*.

5.2. *Carácter específico del producto:*

Estos corderos se crían de tal manera que puedan sobrevivir a las duras condiciones de los prados salados y de la zona del litoral. La cría de corderos «Vadehavslam» ha permitido producir corderos más grandes y carnosos, con una carne que se caracteriza por tener un menor contenido en materia grasa y un sabor salado particular.

5.3. *Relación causal entre la zona geográfica y la calidad o las características del producto (en el caso de las DOP) o una cualidad específica, la reputación u otras características del producto (en el caso de las IGP):*

La naturaleza agreste y las peculiaridades de las condiciones agrícolas dificultan el trabajo de los ganaderos que producen cordero en la región del Mar de Wadden.

Los ganaderos locales se valen de sus conocimientos y experiencia a la hora de criar corderos fuertes capaces de resistir las condiciones medioambientales que se dan en la zona del litoral de este mar. Estos corderos son animales grandes y carnosos, y su carne tiene un sabor salado distintivo debido a las condiciones particulares de crianza que se dan en esta zona. Cuando la tierra queda anegada por el agua marina, la sal y los minerales se depositan en la tierra. Los corderos pastan en los prados salados, cuya hierba posee un alto contenido en potasio y sodio, y esto afecta al sabor de la carne del cordero y aporta al «Vadehavslam» una calidad particular y un sabor salado distintivo.

Desde hace muchos años, el «Vadehavslam» es un producto muy conocido en Dinamarca.

De hecho, en los folletos turísticos de la región del Mar de Wadden y el Parque Nacional del Mar de Wadden, se cita la producción de «Vadehavslam» como una de las particularidades de la región.

Referencia a la publicación del pliego de condiciones:

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

Precio de suscripción 2011 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>

