

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

# C 382



Edición  
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

59° año

15 de octubre de 2016

### Sumario

#### II *Comunicaciones*

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

##### **Comisión Europea**

2016/C 382/01

Comunicación de la Comisión — Aprobación del contenido de un proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea .....

1

#### IV *Información*

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

##### **Comisión Europea**

2016/C 382/02

Tipo de cambio del euro .....

14

ES

## INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2016/C 382/03	Información que debe presentarse con arreglo al artículo 5, apartado 2 — Creación de una agrupación europea de cooperación territorial (AECT) [Reglamento (CE) n.º 1082/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 (DO L 210 de 31.7.2006, p. 19)] .....	15
---------------	---	----

---

## V Anuncios

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

#### Comisión Europea

2016/C 382/04	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado <sup>(1)</sup> .....	17
2016/C 382/05	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto M.8102 — Valeo/FTE Group) <sup>(1)</sup> .....	18

### OTROS ACTOS

#### Comisión Europea

2016/C 382/06	Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 50, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1151/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los regímenes de calidad de los productos agrícolas y alimenticios .....	19
---------------	---	----

---

### Corrección de errores

2016/C 382/07	Corrección de errores de la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2009/142/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los aparatos de gas (versión codificada) (Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la Directiva) (DO C 349 de 22.12.2010) .....	25
---------------	---	----

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

## II

*(Comunicaciones)*COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS  
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN EUROPEA

**Comunicación de la Comisión — Aprobación del contenido de un proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**

(2016/C 382/01)

El 13 de octubre de 2016 la Comisión aprobó el contenido de un proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El proyecto de Reglamento de la Comisión se adjunta como anexo de la presente Comunicación. El proyecto de Reglamento de la Comisión está abierto a consulta pública en la siguiente dirección: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>

## ANEXO

**PROYECTO DE REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN****de ...**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**

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

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 1, apartado 1, letras a) y b),

Previa consulta al Comité Consultivo sobre Ayudas Estatales,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión <sup>(2)</sup> declara determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior y exentas de la obligación de que deben notificarse a la Comisión antes de su concesión. El Reglamento (UE) n.º 651/2014 anunciaba que la Comisión tenía la intención de revisar el ámbito de aplicación de dicho Reglamento con vistas a incluir otros tipos de ayuda, y en particular las ayudas para infraestructuras portuarias y aeroportuarias, una vez se hubiera adquirido la suficiente experiencia.
- (2) A la luz de la experiencia adquirida por la Comisión y con el fin de simplificar y aclarar las normas sobre ayudas estatales, reducir la carga administrativa y permitir a la Comisión centrarse en los casos que más pueden falsear la competencia, las ayudas para infraestructuras portuarias y aeroportuarias deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014.
- (3) Las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales con un volumen anual medio de hasta tres millones de pasajeros pueden mejorar tanto la accesibilidad de determinadas regiones como el desarrollo local, dependiendo de las características de cada aeropuerto. Esto respalda las prioridades de la Estrategia Europa 2020 contribuyendo así a un mayor crecimiento económico y a los objetivos de interés común de la UE. La experiencia adquirida como consecuencia de la aplicación de las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas <sup>(3)</sup> revela que las ayudas a la inversión para los aeropuertos regionales no falsean indebidamente los intercambios comerciales y la competencia, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Deben estar amparadas, en consecuencia, por la exención por categorías del Reglamento (UE) n.º 651/2014, siempre que se cumplan determinadas condiciones. No es adecuado establecer un umbral de notificación en términos del importe de la ayuda, puesto que el impacto en la competencia de una medida de ayuda depende principalmente del tamaño del aeropuerto y no del volumen de la inversión.
- (4) Las condiciones para la exención de la ayuda del requisito de notificación deben tener como objetivo limitar los falseamientos de la competencia que irían en detrimento de la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la ayuda debe cumplir dos condiciones. La intensidad de la ayuda no debe superar la intensidad máxima de ayuda autorizable, que varía en función del tamaño del aeropuerto, y además, el importe de la ayuda no debe sobrepasar el déficit de financiación de la inversión. Para aeropuertos muy pequeños de hasta 150 000 pasajeros anuales, las ayudas solo deben estar obligadas a cumplir uno de esos requisitos. Las condiciones de compatibilidad deben garantizar un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura. La exención no debe aplicarse a la ayuda concedida a aeropuertos situados en las proximidades de un aeropuerto desde el que ya operen servicios aéreos regulares, porque las ayudas a tales aeropuertos entrañan un mayor riesgo de falseamiento de la competencia y, por tanto, deben ser notificadas a la Comisión, a excepción de la que se conceda a aeropuertos muy pequeños (de hasta 150 000 pasajeros anuales), donde no es probable que pueda producirse un falseamiento importante de la competencia.

<sup>(1)</sup> DO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup> DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (5) Los puertos marítimos revisten una importancia estratégica para la consecución del buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial, como se indica, entre otros, en la Estrategia Europa 2020 y en el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»<sup>(1)</sup>. Como se subraya en la Comunicación titulada «Puertos: motor de crecimiento»<sup>(2)</sup>, el funcionamiento eficaz de los puertos en todas las regiones marítimas de la Unión requiere unas inversiones públicas y privadas eficientes. En particular, las inversiones son necesarias para adaptar las infraestructuras de acceso a los puertos y las infraestructuras portuarias al mayor tamaño y complejidad de la flota y al uso de infraestructuras para combustibles alternativos, así como a unos requisitos más estrictos en materia medioambiental. La falta de infraestructuras portuarias de alta calidad aumenta la congestión e incrementa los costes para expedidores, transportistas y consumidores.
- (6) El desarrollo de los puertos interiores y su integración en el transporte multimodal es uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La legislación de la Unión pretende explícitamente reforzar la intermodalidad del transporte y la reorientación hacia modos de transporte más ecológicos, como el ferroviario, el marítimo y el realizado por vías navegables interiores.
- (7) Las condiciones para eximir la ayuda a los puertos deben tener como objetivo limitar los falseamientos de la competencia que irían en detrimento de la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la ayuda no debe superar la intensidad máxima autorizable de ayuda, que para los puertos marítimos varía según el tamaño del proyecto de inversión. El importe de la ayuda no debe exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión, excepto en el caso de importes de ayuda muy pequeños, para los que resulta adecuado un enfoque simplificado con el fin de reducir la carga administrativa. Igualmente, debe garantizarse un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura.
- (8) Las inversiones incluidas en los planes de trabajo de los corredores de la red básica creados por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(3)</sup> son proyectos de interés común con una relevancia estratégica especial para la Unión. Los puertos marítimos que forman parte de dichas redes constituyen los puntos de acceso y de salida de las mercancías transportadas hacia y desde la Unión. Los puertos interiores que forman parte de dichas redes son factores clave que permiten la multimodalidad de la red. Las inversiones destinadas a mejorar el funcionamiento de dichos puertos deben beneficiarse de un umbral de notificación más elevado.
- (9) A la luz de la experiencia adquirida a raíz de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014 y del Reglamento (UE) n.º 702/2014, también es conveniente adaptar determinadas disposiciones de esos Reglamentos.
- (10) En particular, por lo que se refiere a los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas, la aplicación de normas distintas para la compensación de los costes adicionales de transporte y otros costes adicionales ha resultado difícil en la práctica, e inapropiada para hacer frente a los factores adversos estructurales a que se refiere el artículo 349 del Tratado, lejanía e insularidad, superficie reducida, relieve y clima adversos, dependencia económica de un reducido número de productos, cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, por lo que las disposiciones deben sustituirse por un método aplicable a todos los costes adicionales.
- (11) Teniendo en cuenta los limitados efectos negativos sobre la competencia de la ayuda a la cultura y la conservación del patrimonio, el umbral de notificación para la ayuda en estos ámbitos debe incrementarse.
- (12) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (UE) n.º 651/2014 y el Reglamento (UE) n.º 702/2014.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 651/2014 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

i) las letras k) y l) se sustituyen por el texto siguiente:

«k) ayudas a infraestructuras deportivas y recreativas multifuncionales;

l) ayudas a infraestructuras locales;»

<sup>(1)</sup> COM(2011) 144.

<sup>(2)</sup> COM(2013) 295.

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

ii) se añaden las letras m) y n) siguientes:

«m) ayudas a aeropuertos regionales; y

n) ayudas a puertos.».

b) En el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento no se aplicará a:

- a) las ayudas concedidas en el sector de los productos de la pesca y la acuicultura, cubierto por el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), a excepción de las ayudas a la formación, las ayudas para el acceso de las pyme a la financiación, las ayudas en el ámbito de la investigación y el desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las pyme, las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad, y los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas y las zonas poco pobladas;
- b) las ayudas concedidas en el sector de la producción agrícola primaria, a excepción de las ayudas regionales de funcionamiento, las ayudas para servicios de consultoría en favor de las pyme, las ayudas a la financiación de riesgo, las ayudas de investigación y desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las pyme, las ayudas para la protección del medio ambiente, las ayudas a la formación y las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad;
- c) las ayudas, distintas de las ayudas regionales de funcionamiento, concedidas en el sector de la transformación y comercialización de productos agrícolas, en los casos siguientes:
  - i) cuando el importe de la ayuda se determine en función del precio o de la cantidad de dichos productos adquiridos a productores primarios o comercializados por las empresas interesadas; o
  - ii) cuando la ayuda se supedita a su transmisión, total o parcial, a los productores primarios;
- d) las ayudas destinadas a facilitar el cierre de minas de carbón no competitivas, tal como se contemplan en la Decisión 2010/787/UE del Consejo (\*\*);
- e) las categorías de ayudas regionales excluidas en el artículo 13.

(\*) Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo (DO L 354 de 28.12.2013, p. 1).

(\*\*) Decisión del Consejo 2010/787/UE, de 10 de diciembre de 2010, relativa a las ayudas estatales destinadas a facilitar el cierre de minas de carbón no competitivas (DO L 336 de 21.12.2010, p. 24).»

c) el apartado 4 queda modificado como sigue:

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

«a) los regímenes de ayudas que no excluyan explícitamente el pago de ayudas individuales a empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda concedida por el mismo Estado miembro ilegal e incompatible con el mercado interior, a excepción de los regímenes de ayudas destinados a reparar los perjuicios causados por determinados desastres naturales;»

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

«c) las ayudas a empresas en crisis, a excepción de los regímenes de ayudas destinados a reparar los perjuicios causados por determinados desastres naturales y los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento, a condición de que dichos regímenes no traten a las empresas en crisis más favorablemente que a las demás empresas.».

2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

a) el apartado 39 se sustituye por el texto siguiente:

«39) “beneficio de explotación”: diferencia entre los ingresos actualizados y los costes de explotación actualizados durante la vida económica de la inversión, si esta diferencia es positiva; los costes de explotación comprenden, entre otros, los costes de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyen, a efectos del presente Reglamento, los gastos de amortización y los costes de financiación si se han cubierto mediante ayudas a la inversión; actualizar los ingresos y los costes de explotación utilizando un tipo de actualización apropiado permite alcanzar un beneficio razonable;»

b) el apartado 42 se sustituye por el texto siguiente:

«42) “ayudas regionales de funcionamiento”: ayudas para reducir los gastos corrientes de una empresa; se incluyen categorías de costes tales como los de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres, administración, etc., pero excluyen los gastos de amortización y los costes de financiación si se incluyeron en los costes subvencionables cuando se concedió la ayuda a la inversión;»

c) el apartado 48 se sustituye por el texto siguiente:

«48) “zonas poco pobladas”: regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por km<sup>2</sup> o NUTS 3 con menos de 12,5 habitantes por km<sup>2</sup>;»

d) se inserta el punto 48 bis siguiente:

«48 bis) “zonas con muy baja densidad de población”: regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por km<sup>2</sup>;»

e) el apartado 55 se sustituye por el texto siguiente:

«55) “zonas que pueden optar a ayudas de funcionamiento”: regiones ultraperiféricas contempladas en el artículo 349 del Tratado o zonas poco pobladas o zonas con muy baja densidad de población;»

f) se inserta el punto 61 bis siguiente:

«61 bis) “cese de la misma actividad o de una actividad similar”: cese total y también ceses parciales que provoquen importantes pérdidas de puestos de trabajo; a este efecto, se consideran importantes pérdidas de puestos de trabajo las de al menos [100] empleos en tal actividad en un centro de trabajo o una reducción del empleo en tal actividad en un establecimiento de al menos el 50 % de la plantilla;»

g) tras el punto 143 se añaden los puntos siguientes:

**«Definiciones aplicables a las ayudas a los aeropuertos regionales**

144) “infraestructura aeroportuaria”: infraestructura y equipos destinados a la prestación de servicios aeroportuarios por el aeropuerto a compañías aéreas y a los diversos prestadores de servicios, incluyendo pistas, terminales, plataformas, pistas de rodaje, infraestructura centralizada de asistencia en tierra y cualesquiera otras instalaciones que apoyen directamente los servicios aeroportuarios, excluida la infraestructura y los equipos necesarios básicamente para el ejercicio de actividades no aeronáuticas;

145) “compañía aérea”: cualquier compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro o por un miembro de la Zona Europea Común de Aviación en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

146) “aeropuerto”: entidad o grupo de entidades que realice la actividad económica de prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas;

147) “servicios aeroportuarios”: servicios prestados a las compañías aéreas por un aeropuerto o por cualquiera de sus filiales a efectos de la asistencia en tierra a las aeronaves, desde el aterrizaje hasta el despegue, así como a la carga y los pasajeros, con objeto de permitir a las compañías aéreas prestar servicios de transporte aéreo, incluida la prestación de servicios de asistencia en tierra y de infraestructura centralizada de asistencia en tierra;

148) “tráfico medio anual de pasajeros”: cifra determinada sobre la base del tráfico de pasajeros tanto entrante como saliente durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda la ayuda;

149) “infraestructura centralizada de asistencia en tierra”: infraestructura gestionada normalmente por el gestor aeroportuario y puesta a disposición de los distintos prestadores de servicios de asistencia en tierra que operan en el aeropuerto a cambio del pago de una remuneración, excluidos los equipos que sean propiedad o sean operados por los prestadores de servicios de asistencia en tierra;

150) “tren de alta velocidad”: tren capaz de alcanzar velocidades superiores a 200 km/h;

151) “servicios de asistencia en tierra”: servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos en estos, tal como se describen en el anexo de la Directiva 96/67/CE del Consejo (\*\*);

152) “actividades no aeronáuticas”: servicios comerciales a las compañías aéreas o a otros usuarios del aeropuerto, incluidos los servicios complementarios a los pasajeros, transitarios u otros prestadores de servicios, alquiler de oficinas y tiendas, aparcamientos de automóviles y hoteles;

153) “aeropuerto regional”: aeropuerto con un tráfico medio anual de pasajeros de hasta 3 millones de pasajeros.

**Definiciones aplicables a las ayudas a los puertos**

154) “puerto”: zona compuesta por terrenos y agua dotada de infraestructuras y equipos que permiten la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías, y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

155) “puerto marítimo”: puerto destinado principalmente a la recepción de buques marítimos;

156) “puerto interior”: puerto distinto de un puerto marítimo, para la recepción de buques de navegación interior;

157) “infraestructura portuaria”: infraestructura e instalaciones destinadas a la prestación de servicios portuarios relacionados con el transporte, como atracaderos utilizados para el amarre de buques, muros de muelle, embarcaderos y pontones flotantes en zonas de marea, dársenas interiores, rellenos y superficies ganadas al mar, infraestructuras para combustibles alternativos, infraestructuras para la recogida de desechos generados por buques y residuos de carga, así como las instalaciones de transporte dentro de la zona portuaria;

158) “superestructura portuaria”: elementos de superficie, edificios, equipos móviles, incluidas las grúas, y equipos fijos dentro de la zona portuaria relacionados directamente con la función de transporte del puerto;

159) “infraestructura de acceso”: cualquier tipo de infraestructura necesaria para el acceso y entrada por tierra, mar o vía fluvial de los usuarios a los puertos marítimos o interiores, en particular carreteras y vías férreas de acceso y canales y esclusas de acceso;

160) “dragado”: eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto, o dentro de una zona portuaria, con el fin de permitir la llegada de buques al mismo;

161) “dragado de mantenimiento”: dragado rutinario con el fin de mantener accesible la vía navegable o la zona portuaria;

162) “infraestructura para combustibles alternativos”: infraestructura portuaria que permita a un puerto recibir buques que utilizan combustibles como electricidad, hidrógeno, biocombustibles (líquidos), combustibles sintéticos, metano, incluido el gas natural (GNC y GNL) y biometano y gas de petróleo licuado (GPL) que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes fósiles de petróleo en el suministro de energía para el transporte, contribuyen a su descarbonización y mejoran el rendimiento medioambiental del sector del transporte;

163) “buque”: estructura marítima flotante, autopropulsada o no, con uno o más cascos con desplazamiento en superficie;

164) “buque marítimo”: un buque distinto de los que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones;

165) “buques de navegación interior”: buques destinados exclusiva o principalmente a la navegación en vías navegables interiores;

166) “infraestructuras para la recogida de desechos generados por buques y residuos de carga”: la recepción en toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques o residuos de carga según se define en la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*).

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

(\*\*) Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

(\*\*\*) Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).»

3) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

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

«z) en las ayudas a la inversión en cultura y conservación del patrimonio: 150 millones EUR por proyecto; en las ayudas de funcionamiento a la cultura y la conservación del patrimonio: 75 millones EUR por empresa y por año.»



ii) se añaden las letras dd), ee) y ff) siguientes:

- «dd) en las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales: las intensidades de ayuda establecidas en el artículo 56 bis, apartados 10 y 11;
- ee) en las ayudas a la inversión para puertos marítimos: 100 millones EUR por proyecto de inversión único (o 120 millones EUR por proyecto de inversión único en un puerto marítimo incluido en el plan de trabajo de un corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*));
- ff) en las ayudas a la inversión para los puertos interiores: 20 millones EUR por proyecto de inversión único.

(\*) Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).».

4) En el artículo 5, apartado 2, se añade la letra k) siguiente:

- «k) las ayudas en forma de venta o arrendamiento de activos materiales por debajo de los tipos de mercado, si el valor se ha establecido mediante tasación de un perito independiente antes de la operación o por referencia a un parámetro público, actualizado con regularidad y generalmente aceptado.»

5) En el artículo 6, el apartado 5 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) las ayudas regionales de funcionamiento y las ayudas regionales al desarrollo urbano, si cumplen las condiciones establecidas en los artículos 15 y 16;»

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

- «d) las ayudas para compensar los costes adicionales del empleo de trabajadores con discapacidad y las ayudas para compensar los costes de la asistencia prestada a los trabajadores desfavorecidos, si se cumplen las condiciones pertinentes establecidas en los artículos 34 y 35;».

6) El artículo 7 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, se añade la frase siguiente:

«Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a las opciones de costes simplificadas establecidas en los artículos 67 y 68 del Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante un fondo de la Unión que permita el uso de estas opciones de costes simplificadas y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con la disposición de exención de que se trate.»

(\*) Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320).»

b) en el apartado 3, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Las ayudas pagaderas en el futuro, incluidas las ayudas pagaderas en varios plazos, se actualizarán a su valor en el momento en que se concedan.»

c) Se suprime el apartado 4.

7) Los artículos 12 y 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 12

### Seguimiento

1. A fin de permitir a la Comisión controlar las ayudas exentas de notificación en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros o bien, en el caso de las ayudas a proyectos de Cooperación Territorial Europea, el Estado miembro en el que esté establecida la autoridad de gestión, conservarán registros detallados de la información y la documentación justificativa necesarias para determinar el cumplimiento de todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Estos registros se conservarán durante diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda *ad hoc* o de la última ayuda en virtud del régimen.

2. En el caso de regímenes de ayuda fiscal al amparo de los cuales se conceda automáticamente sobre la base de las declaraciones impositivas de los beneficiarios, y cuando no exista un control previo de que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad para cada beneficiario, los Estados miembros verificarán regularmente, una vez por ejercicio económico como mínimo, sobre la base de controles *a posteriori* y por muestreo, que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad y extraerán las conclusiones necesarias. Los Estados miembros conservarán registros detallados de los controles durante al menos 10 años a partir de su fecha de realización.

3. El Estado miembro de que se trate deberá facilitar a la Comisión, en un plazo de 20 días hábiles o en el plazo más largo que pueda establecerse en la solicitud, toda la información y la documentación justificativa que la Comisión considere necesaria para controlar la aplicación del presente Reglamento, incluida la información a la que se hace referencia en los apartados 1 y 2.

#### Artículo 13

#### Ámbito de aplicación de las ayudas regionales

La presente sección no se aplicará a:

- a) las ayudas que favorezcan las actividades de los sectores del acero, el carbón, la construcción naval o las fibras sintéticas;
  - b) las ayudas al sector de los transportes, así como a las infraestructuras conexas, y a la producción, la distribución y las infraestructuras de energía, con excepción de los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento;
  - c) las ayudas regionales en forma de regímenes dirigidos a un número limitado de sectores específicos de actividad económica; los regímenes dirigidos a actividades turísticas, a las infraestructuras de banda ancha o a la transformación y comercialización de productos agrícolas no se considerarán dirigidos a sectores específicos de actividad económica;
  - d) las ayudas regionales individuales a la inversión concedidas a un beneficiario que en el momento de solicitud de la ayuda:
    - i) haya puesto fin a una actividad idéntica o similar en un establecimiento en el territorio de otra parte contratante en el Acuerdo EEE durante los dos años anteriores, o
    - ii) tenga [planes concretos] de poner fin a dicha actividad en un plazo que se inicie en la fecha de la solicitud de ayuda hasta dos años después de que se haya completado la inversión inicial;
  - e) las ayudas regionales de funcionamiento concedidas a empresas cuyas actividades principales estén incluidas en el ámbito de la sección K "Actividades financieras y de seguros" de la NACE Rev. 2 o a empresas que realicen actividades intragrupo y cuyas actividades principales estén incluidas en las categorías 70.10 "Actividades de las sedes centrales" o 70.22 "Otras actividades de consultoría de gestión empresarial" de la NACE Rev. 2.
- 8) El artículo 14 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 6, la primera frase del párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:  
«En el caso de adquisición de activos de un establecimiento, a tenor del artículo 2, apartados 49 o 51, solo podrán tenerse en cuenta los costes relativos a la adquisición de activos a terceros no relacionados con el comprador.»;
  - b) en el apartado 7, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:  
«En el caso de ayudas concedidas a grandes empresas para una transformación fundamental en el proceso de producción, los costes subvencionables deberán superar la amortización de los activos relativos a la actividad que se va a modernizar en los tres ejercicios fiscales anteriores.».
- 9) Se sustituye el artículo 15 por el texto siguiente:

#### «Artículo 15

#### Ayudas regionales de funcionamiento

1. Los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y en zonas poco pobladas serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. En zonas poco pobladas, los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento compensarán los costes adicionales del transporte de mercancías producidas en zonas que puedan optar a ayudas de funcionamiento, así como los costes adicionales del transporte de mercancías transformadas en esas zonas, con arreglo a las siguientes condiciones:

- a) las ayudas sean objetivamente cuantificables de antemano conforme a un importe fijo o a un coeficiente por tonelada/kilómetro, o cualquier otra unidad pertinente;
- b) que los costes de transporte adicionales se calculen sobre la base del trayecto de las mercancías dentro de la frontera nacional del Estado miembro de que se trate, utilizando el medio de transporte que tenga el menor coste para el beneficiario.

La intensidad de ayuda no excederá el 100 % de los costes adicionales de transporte, tal como se establece en el presente apartado.

3. En zonas con muy baja densidad de población, los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento deberán evitar o reducir la despoblación en las siguientes condiciones:

- a) que los beneficiarios tengan su actividad económica en la zona de que se trate;
- b) el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de todos los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior al 20 % de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la zona en cuestión.

4. En las regiones ultraperiféricas, los regímenes de ayudas de funcionamiento compensarán los costes adicionales de funcionamiento incurridos en ellas como efecto directo de una o varias de las desventajas permanentes contempladas en el artículo 349 del Tratado, cuando los beneficiarios desarrollen su actividad económica en una región ultraperiférica, siempre que el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de todos los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior a uno de los siguientes porcentajes:

- a) al [25 %] del valor añadido bruto generado anualmente por el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión;
- b) al [30 %] de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión;
- c) al [20 %] del volumen de negocios anual del beneficiario obtenido en la región ultraperiférica en cuestión.

Estos porcentajes podrán incrementarse en [10 puntos porcentuales] en el caso de las empresas con un volumen de negocios anual de hasta [300 000] EUR.».

10) En el artículo 21, apartado 16, el texto de la frase introductoria se sustituye por el siguiente:

«Las medidas de financiación de riesgo que proporcionen garantías o préstamos a empresas subvencionables o inversiones en cuasicapital estructurado como deuda en empresas subvencionables deberán cumplir las condiciones siguientes:».

11) En el artículo 22, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Serán subvencionables las pequeñas empresas no cotizadas, registradas desde hace cinco años como máximo, siempre que la pequeña empresa cumpla las siguientes condiciones:

- a) no se haya hecho simplemente cargo de la actividad de otra empresa;
- b) todavía no haya distribuido beneficios;
- c) no haya surgido de una operación de concentración.

En el caso de empresas subvencionables que no estén obligadas a registrarse, podrá considerarse que el período de subvencionabilidad de cinco años empieza a contar desde el momento en que la empresa inicie su actividad económica o bien esté sujeta a impuesto por su actividad económica.

No obstante lo dispuesto en la letra c) del párrafo primero, las empresas formadas mediante concentración de empresas que puedan optar a la ayuda en virtud del presente artículo se considerarán también empresas subvencionables hasta un máximo de cinco años a partir de la fecha de registro de la empresa más antigua que participe en la concentración.».

12) En el artículo 31, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) los costes de funcionamiento en que incurran los formadores y los beneficiarios de la formación, directamente relacionados con el proyecto de formación, como gastos de viaje y alojamiento, materiales y suministros vinculados directamente al proyecto, y la amortización de instrumentos y equipos, en la medida en que se utilicen exclusivamente para el proyecto de formación;».

13) En el artículo 52, se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Como alternativa al establecimiento de los costes subvencionables según lo previsto en el apartado 2, el importe máximo de la ayuda para un proyecto podrá establecerse sobre la base del procedimiento de selección competitiva de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4.».

14) El artículo 53 queda modificado como sigue:

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

«a) museos, archivos, bibliotecas, centros o espacios artísticos y culturales, teatros, cines, teatros de ópera, salas de conciertos, otras organizaciones que realicen actuaciones en directo, instituciones de patrimonio cinematográfico y otras infraestructuras, organizaciones e instituciones artísticas y culturales similares;»

b) en el apartado 6 se suprime la tercera frase;

c) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Para las ayudas que no superen 2 millón EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse, como alternativa al método a que se refieren los apartados 6 y 7, en el 80 % de los costes subvencionables.».

d) en el apartado 9, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de las actividades definidas en el apartado 2, letra f), el importe máximo de la ayuda no deberá ser superior bien a la diferencia entre los costes subvencionables y los ingresos actualizados del proyecto, bien al 70 % de los costes subvencionables.».

15) En el artículo 54, apartado 4, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En ambos casos, el importe máximo de gasto sujeto a los requisitos de territorialización no podrá rebasar en ningún caso el 80 % del presupuesto de producción global.

Para que los proyectos puedan ser objeto de la ayuda, los Estados miembros también podrán exigir un nivel mínimo de actividad de producción en el territorio de que se trate, pero ese nivel no podrá rebasar el 50 % del presupuesto de producción global.».

16) Tras el artículo 56 se insertan la siguientes secciones:

«SECCIÓN 14

### ***Ayudas a los aeropuertos regionales***

*Artículo 56 bis*

### **Ayudas a la inversión a los aeropuertos regionales**

1. Las ayudas a la inversión a un aeropuerto serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. La inversión de que se trate no excederá de lo que sea necesario para dar cabida al tráfico previsto a medio plazo sobre la base de unas previsiones de tráfico razonables.

3. El aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales. En caso de que exista una limitación física de capacidad, la asignación tendrá lugar sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

4. No se concederá ayuda a un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente desde el que se ofrezcan servicios aéreos regulares, en el sentido del artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

5. No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros por encima de los tres millones en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda.

6. No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. Tampoco se aplicará cuando se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías por encima de las 200 000 toneladas en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda.

7. La ayuda no se concederá para la reubicación de aeropuertos existentes o para la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros, incluida la reconversión de un aeródromo existente en un aeropuerto de pasajeros.

8. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
9. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones en infraestructuras aeroportuarias, incluidos los costes de planificación.
10. El importe de la ayuda no será superior a:
  - a) el 50 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de uno a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda;
  - b) el 75 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de hasta un millón de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda.
11. La intensidad máxima de la ayuda podrá incrementarse en 20 puntos porcentuales en el caso de los aeropuertos situados en regiones remotas.
12. Los apartados 2 y 4 no se aplicarán a los aeropuertos con un tráfico medio anual de hasta 150 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda, siempre que no se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros por encima de los 150 000 pasajeros. La ayuda concedida a dichos aeropuertos deberá cumplir lo dispuesto en el apartado 8 o en los apartados 10 y 11.

## SECCIÓN 15

### **Ayudas a puertos**

#### *Artículo 56 ter*

### **Ayudas a la inversión en puertos marítimos**

1. Las ayudas a la inversión en puertos marítimos serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones, incluidos los costes de planificación:
  - a) para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de los puertos marítimos, y
  - b) para la construcción, sustitución o mejora de la infraestructura de acceso dentro de la zona portuaria; ello incluye el dragado dentro de la zona portuaria, a excepción del dragado de mantenimiento.
3. No serán subvencionables los costes de inversión relativos a actividades relacionadas no de transporte, incluidas las instalaciones de producción industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes, así como las superestructuras.
4. La intensidad de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
5. El importe máximo de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra a), no excederá de:
  - a) el 100 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe de hasta 20 millones EUR;
  - b) el 80 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe superior a 20 millones EUR y de hasta 50 millones EUR;
  - c) el 50 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe superior a 50 millones EUR y de hasta 100 millones EUR;
  - d) el 50 % de los costes subvencionables si son de un importe de hasta 120 millones EUR para los puertos marítimos incluidos en el plan de trabajo de un corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

La intensidad máxima de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra b), no deberá ser superior al 100 % de los costes subvencionables.

6. Las intensidades de ayuda establecidas en el apartado 5, párrafo primero, letras b), c) y d), podrán incrementarse en 10 puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra a), del Tratado, y en 5 puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado.

7. Toda inversión que reciba ayuda iniciada por el mismo beneficiario en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de las obras en otra inversión que reciba ayuda en el mismo puerto marítimo se considerará que forma parte de un único proyecto de inversión.

8. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar las infraestructuras portuarias que hayan recibido ayuda se realizará de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional. La duración de toda concesión u otro tipo de atribución a un tercero para el alquiler o la explotación de la infraestructura portuaria que haya recibido ayuda no podrá exceder el tiempo que se calcule razonable para que el tercero recupere las inversiones realizadas en la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

9. La infraestructura portuaria que haya recibido ayuda se pondrá a disposición de los usuarios interesados de forma igual y no discriminatoria, y en condiciones de mercado.

10. Para las ayudas que no superen 5 millones EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse en el 80 % de los costes subvencionables, como alternativa al método a que se refieren los apartados 4, 5 y 6.

#### Artículo 56 quater

#### **Ayudas a la inversión en puertos interiores**

1. Las ayudas a la inversión en puertos interiores serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones, incluidos los costes de planificación:

a) para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de los puertos interiores, y

b) para la construcción, sustitución o mejora de la infraestructura de acceso dentro de la zona portuaria; ello incluye el dragado dentro de la zona portuaria, a excepción del dragado de mantenimiento.

3. No serán subvencionables los costes de inversión relativos a actividades relacionadas no de transporte, incluidas las instalaciones de producción industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes, así como las superestructuras.

4. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.

5. La intensidad máxima de ayuda no deberá superar el 100 % de los costes subvencionables.

6. Toda inversión que reciba ayuda iniciada por el mismo beneficiario en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de las obras en otra inversión que reciba ayuda en el mismo puerto interior se considerará que forma parte de un único proyecto de inversión.

7. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar las infraestructuras portuarias que hayan recibido ayuda se realizará de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional. La duración de toda concesión u otro tipo de atribución a un tercero para el alquiler o la explotación de la infraestructura portuaria que haya recibido ayuda no podrá exceder el tiempo que se calcule razonable para que el tercero recupere las inversiones realizadas en la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

8. La infraestructura portuaria que haya recibido ayuda se pondrá a disposición de los usuarios interesados de forma igual y no discriminatoria, y en condiciones de mercado.

9. Para las ayudas que no superen 2 millones EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse en el 80 % de los costes subvencionables, como alternativa al método a que se refieren los apartados 4 y 5.»

17) En el artículo 58, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento será aplicable a las ayudas individuales concedidas antes de la entrada en vigor de las respectivas disposiciones del presente Reglamento, si la ayuda cumple todas las condiciones en él establecidas, a excepción del artículo 9.»

### Artículo 2

Los anexos del Reglamento (UE) n.º 651/2014 quedan modificados como sigue:

- 1) El anexo II se sustituye por el texto que figura en el anexo del presente Reglamento.

[En el anexo II (ficha de información que deberá enviar el Estado miembro), se crearán nuevas entradas en la parte II para las nuevas categorías de ayuda (ayuda a la inversión en aeropuertos, puertos marítimos y puertos interiores) y la entrada sobre ayudas a las pyme (artículos 17 a 20) se dividirá en diferentes entradas (por artículo).]

- 2) En el anexo III, la nota a pie de página 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).»

- 3) En el anexo III, la nota a pie de página 3 se sustituye por la siguiente:

«equivalente en subvención bruta o, en el caso de las medidas contempladas en los artículos 16, 21, 22 o 39 del presente Reglamento, el importe de las inversiones.»

### Artículo 3

En el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 702/2014, se añade el texto siguiente:

«Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a las opciones de costes simplificadas establecidas en los artículos 67 y 68 del Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*), siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante el FEADER y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con la disposición de exención de que se trate.

---

(\*) Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320).»

### Artículo 4

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por la Comisión

El Presidente

---

## IV

(Información)

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

## COMISIÓN EUROPEA

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

14 de octubre de 2016

(2016/C 382/02)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,1002	CAD	dólar canadiense	1,4485
JPY	yen japonés	114,76	HKD	dólar de Hong Kong	8,5363
DKK	corona danesa	7,4398	NZD	dólar neozelandés	1,5508
GBP	libra esterlina	0,89910	SGD	dólar de Singapur	1,5263
SEK	corona sueca	9,7068	KRW	won de Corea del Sur	1 246,06
CHF	franco suizo	1,0889	ZAR	rand sudafricano	15,6303
ISK	corona islandesa		CNY	yuan renminbi	7,4000
NOK	corona noruega	9,0248	HRK	kuna croata	7,5073
BGN	leva búlgara	1,9558	IDR	rupia indonesia	14 358,56
CZK	corona checa	27,029	MYR	ringit malayo	4,6128
HUF	forinto húngaro	305,31	PHP	peso filipino	53,227
PLN	esloti polaco	4,3020	RUB	rublo ruso	69,2807
RON	leu rumano	4,5040	THB	bat tailandés	38,804
TRY	lira turca	3,3969	BRL	real brasileño	3,4994
AUD	dólar australiano	1,4421	MXN	peso mexicano	20,8448
			INR	rupia india	73,4380

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



## INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

### Información que debe presentarse con arreglo al artículo 5, apartado 2

#### Creación de una agrupación europea de cooperación territorial (AECT)

[Reglamento (CE) n.º 1082/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 (DO L 210 de 31.7.2006, p. 19)]

(2016/C 382/03)

#### I.1. Nombre, dirección y puntos de contacto

Nombre registrado: Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ (AECT Renovación de la vía férrea Dresde-Praga)

Domicilio social: Consejería de Economía, Trabajo y Transportes del Estado Federado de Sajonia

Wilhem-Buck-Str. 01097 Dresde, Alemania

Punto de contacto: Sra. D.ª Petra Heldt, tel.: +49 3515648671

Correo electrónico: Petra.Heldt@smwa.sachsen.de

Dirección de internet de la agrupación:

#### I.2. Duración de la agrupación

Duración de la agrupación: período indefinido

Fecha de registro:

Fecha de publicación: 1.9.2016

## II. OBJETIVOS

La AECT tiene por objeto realizar trabajos de preparación y apoyo a la realización del proyecto de renovación de la vía férrea Dresde-Praga, destinada al transporte de mercancías y pasajeros. A tal fin, debe constituir una estructura organizativa permanente que permita a sus miembros facilitar y fomentar la cooperación territorial transfronteriza, así como reforzar la cohesión económica, social y territorial. La AECT asume principalmente las tareas siguientes:

- prestar apoyo en los ámbitos político, técnico, organizativo y de comunicación a las autoridades y responsables nacionales que deciden las actividades encaminadas a ejecutar el proyecto,
- coordinar los trabajos de preparación y diseño relativos al proyecto,
- impulsar las relaciones públicas a fin de recabar un amplio apoyo entre los ciudadanos para la ejecución del proyecto,
- profundizar la cooperación transfronteriza en materia de modos de transporte en el Corredor Oriente/Mediterráneo Oriental (OEM) a fin de mejorar su conexión,
- atraer subvenciones para financiar el proyecto.

## III. DETALLES ADICIONALES SOBRE EL NOMBRE DE LA AGRUPACIÓN

Nombre en inglés:

Nombre en francés:

## IV. MIEMBROS

IV.1. Número total de miembros de la agrupación: 4

IV.2. Nacionalidades de los miembros de la agrupación: Alemania, República Checa

IV.3. Información sobre los miembros

Nombre oficial: Estado Federado de Sajonia, representado por su Consejería de Economía, Trabajo y Transportes del Estado Federado de Sajonia (Freistaat Sachsen, vertreten durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr)

Dirección postal: Wilhelm-Buck-Str. 01097 Dresde, Alemania

Dirección de internet: www.smwa.sachsen.de

Tipo de miembro: Autoridad regional

Nombre oficial: República Checa, representada por su Ministerio de Transportes

Dirección postal: nábřeží L. Svobody 12, B.P. 9, 110 15 Praga, República Checa

Dirección de internet: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

Tipo de miembro: Estado miembro

Nombre oficial: Distrito de la Suiza Sajona y Montes Metalíferos Orientales (Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge)

Dirección postal: B.P. 10 02 53/54, 01782 Pirna, Alemania

Dirección de internet: [www.landratsamt-pirna.de](http://www.landratsamt-pirna.de)

Tipo de miembro: Autoridad regional

Nombre oficial: Administración regional de la Región de Ústí nad Labem (Krajský úřad Ústeckého kraje)

Dirección postal: Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem, República Checa

Dirección de internet: [www.kr-ustecky.cz](http://www.kr-ustecky.cz)

Tipo de miembro: Autoridad regional

---

## V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE  
COMPETENCIA

## COMISIÓN EUROPEA

**Notificación previa de una operación de concentración****(Asunto M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD)****Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2016/C 382/04)

1. El 7 de octubre de 2016, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>, de un proyecto de concentración por el cual Merck & Co., Inc. («Merck», Estados Unidos) adquiere el control exclusivo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de concentraciones, de Sanofi Pasteur MSD SNC («SPMSD», Francia), actualmente bajo el control conjunto de Merck y Sanofi Pasteur SA, mediante adquisición de acciones.
2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:
  - Merck: empresa del sector de la salud activa a escala mundial en el ámbito de los productos farmacéuticos incluidos tratamientos con la diabetes, cáncer, vacunas, y hospitales de cuidados agudos, sanidad animal, alianzas y servicios de asistencia sanitaria;
  - SPMSD: se dedica al desarrollo y comercialización de vacunas humanas en 18 países del EEE.
3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento 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 (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(2)</sup>, 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 n.º de referencia M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD, a la siguiente dirección:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento de concentraciones»).

<sup>(2)</sup> DO C 366 de 14.12.2013, p. 5.

**Notificación previa de una operación de concentración****(Asunto M.8102 — Valeo/FTE Group)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2016/C 382/05)

1. El 10 de octubre de 2016, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup>, de un proyecto de concentración por el cual Valeo Holding GmbH (Alemania), bajo el control de Valeo SA («Valeo», Francia), adquiere el control, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento de concentraciones, de la totalidad de FTE Group Holding GmbH («FTE», Alemania) mediante adquisición de acciones.

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

- Valeo: diseño, fabricación y venta de equipo automovilístico, incluidos en particular sistemas térmicos, sistemas de propulsión, sistemas de confort y de asistencia de conducción y sistemas de visibilidad,
- FTE: diseño, fabricación y venta de i) productos de accionamiento del embrague, ii) productos de accionamiento de los frenos, iii) bombas de aceite de transmisión eléctrica y otros componentes para cajas de cambio y grupos motopropulsores basados en tecnología electrohidráulica. FTE se dedica también a la refabricación de zapatas de freno.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento de concentraciones. 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 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 postal, con indicación del n.º de referencia M.8102 — Valeo/FTE Group, a la siguiente dirección:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento de concentraciones»).

## OTROS ACTOS

## COMISIÓN EUROPEA

**Publicación de una solicitud con arreglo al artículo 50, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1151/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los regímenes de calidad de los productos agrícolas y alimenticios**

(2016/C 382/06)

La presente publicación otorga el derecho a oponerse a la solicitud, de conformidad con el artículo 51 del Reglamento (UE) n.º 1151/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

PLIEGO DE CONDICIONES DE UNA ESPECIALIDAD TRADICIONAL GARANTIZADA

«TRADITIONALLY REARED PEDIGREE WELSH PORK»

N.º UE: UK-TSG-0007-01396 — 27.10.2015

«REINO UNIDO»

**1. Nombre(s) que debe(n) registrarse**

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork»

**2. Tipo de producto**

Clase 1.1. Carne fresca (y despojos)

**3. Justificación del registro****3.1. Indicar si el producto**

- es el resultado de un método de producción, transformación o composición que correspondan a la práctica tradicional aplicable a ese producto o alimento
- está producido con materias primas o ingredientes que sean los utilizados tradicionalmente.

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» designa la carne que se obtiene de cerdos criados con arreglo a un método de producción tradicional en vigor. El método de crianza y producción tradicional permite un índice de crecimiento más lento y natural, dando al mismo tiempo prioridad a minimizar los niveles de estrés y mantener unos niveles de bienestar elevados.

**3.2. Indicar si el nombre**

- se ha utilizado tradicionalmente para referirse al producto específico
- identifica el carácter tradicional o específico del producto

Las características únicas de la carne «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» enumeradas a continuación confieren al producto su carácter específico.

Canal

- Buen músculo ojo de lomo y lomo de gran longitud
- Jamones bien desarrollados
- Tocino dorsal, mínimo 10 mm en cerdos con un peso > 50 kg (peso muerto) y tocino dorsal, mínimo 14 mm en cerdos con más peso > 75 kg (peso muerto)
- Color claro pero oscurecimiento del color conforme el cerdo gana peso para el sacrificio

Una vez cocida

- Sabor delicado y agradable aroma que se desarrollan en la madurez
- Tierna debido a los mayores niveles de grasa en general de la carne.

<sup>(1)</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

Estas características se derivan de la combinación de dos elementos: el método de producción y cría tradicional; y que los cerdos deben ser de la raza Pedigree Welsh. La raza Pedigree Welsh tiene una larga historia de cría selectiva para lograr canales especiales y cualidades alimenticias específicas.

#### 4. Descripción

##### 4.1. Descripción del producto a que se refiere el punto 1, incluidas sus principales características físicas, químicas, microbiológicas u organolépticas que le confieran su carácter específico (artículo 7, apartado 2, del presente Reglamento)

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» designa la carne procedente de cerdos de la raza Pedigree Welsh que han sido criados con arreglo a un sistema tradicional de producción. La canal de la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» es conocida por su delicado equilibrio al corte que ofrece un buen músculo de ojo de lomo, un lomo de gran longitud y jamones bien desarrollados. Posee un elevado rendimiento con un mínimo del 65 % y buenas clasificaciones en todos los pesos. La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» tiende a acumular grasas pero no de manera excesiva, con un grosor mínimo del tocino dorsal de 10 mm cuando alcanza el peso necesario para la producción de carne y de 14 mm en el caso de cerdos con más peso (75 kg de peso muerto). La carne tiene un color claro, según un análisis cromático independiente, que la describió como baja en valores rojo y amarillo, lo que le confiere un color menos intenso. El color de esta carne se oscurecerá cuando el cerdo tenga un peso más alto en el momento del sacrificio, y una vez alcanzado el peso máximo de sacrificio emergerán claramente numerosas venas de grasa intramuscular (marmóreo) sin excesivo tocino dorsal.

Cuando se cocina, la carne posee un succulento sabor delicado y un agradable aroma que se desarrollan en la madurez. La carne de cerdo es muy tierna debido al aumento general de los niveles de grasa en la misma. Debido a los niveles más elevados de grasa característicos de la carne de cerdo, esta puede tener mayores pérdidas por cocción que variarán en función del corte de la carne.

Datos de su composición

Poder calorífico: > 300 kcal/100 g

Tocino dorsal: 10 mm mín. (con un peso > 50 kg (peso muerto)

14 mm mín. (con peso más grande > 75 kg (peso muerto)

Estas cualidades alimenticias distintivas y únicas se derivan de una combinación de:

- la larga historia de la raza Pedigree Welsh y su dilatada trayectoria de cría selectiva para lograr estas canales y estas cualidades alimenticias específicas;
- los métodos de crianza y producción tradicionales que tienen como prioridad minimizar los niveles de estrés y lograr unos niveles de bienestar elevados que posibilitan un índice de crecimiento natural más lento.

Aunque en el título se hace referencia al término «cerdo», esta solicitud se aplica a todos los cortes y despojos de la canal.

##### 4.2. Descripción del método de producción del producto a que se refiere el punto 1, que deben seguir los productores, que incluya, si procede, la naturaleza y características de las materias primas o ingredientes que se utilicen, así como el método de elaboración empleado (artículo 7, apartado 2, del presente Reglamento)

La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se obtiene utilizando prácticas tradicionales específicas que son muy diferentes de los sistemas comerciales de producción convencionales.

La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» procede de un cerdo obtenido exclusivamente de cerdos de la raza Pedigree Welsh cuyo nacimiento se ha notificado. El nacimiento de cualquier cerdo de esta raza deberá ser notificado a la British Pig Association o a una asociación de criadores de cerdos que lleve un libro genealógico de Pedigree Welsh Pig. Cada animal puede ser identificado mediante su tatuaje auricular individual, que ofrece un elevado nivel de autenticidad y trazabilidad.

Alimentación

Los cerdos de los que se obtiene la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» siguen un régimen alimenticio tradicional. Los cerdos son alimentados con una dieta baja en proteínas en la que el porcentaje de proteínas del pienso adquirido no supera el 20 % tras el destete. Los bajos niveles de proteínas propios de las prácticas alimentarias tradicionales junto con el menor índice de crecimiento natural de la raza contribuyen a una menor ganancia media del peso vivo diario en comparación con los sistemas de producción modernos. La propensión de la raza a acumular más grasa contribuye también a una reducción de la eficiencia en la conversión del pienso en carne magra.

El pienso utilizado es normalmente una combinación de piensos naturales complementados con piensos compuestos. Los piensos naturales, siempre que sea posible, se criarán en la granja o, si es viable, tendrán un origen local. Cuando los cerdos se crían en una explotación pequeña («tyddyn») tradicionalmente sus piensos se complementan a menudo con coproductos alimentarios. Estos incluyen lactosuero y residuos de leche procedentes de la industria láctea, levaduras y residuos de cervecías procedentes de la industria cervecera y residuos de la fabricación de pan, cereales y galletas. Las dietas también se complementan con heno y plantas forrajeras y, ocasionalmente, se recurre a la tradición medieval de la montanera en la que los cerdos escarban en los bosques en busca de bellotas y otros frutos de cáscara y frutas de temporada. Siempre que sea posible, las alternativas a la soja deben proceder de la UE, como harina de colza, habas, harina de girasol o guisantes. No está autorizado el uso de aditivos alimentarios sintéticos ni de estimulantes del crecimiento.

#### Entorno natural

La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se obtiene de cerdos de la raza Pedigree Welsh que cumplen con la práctica tradicional de ser criados en régimen extensivo y en un entorno natural que posibilita un índice de crecimiento natural y el mínimo estrés para el animal.

La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se obtiene de cerdos robustos que se crían en régimen extensivo tanto en recintos cerrados como al aire libre. Todos los sistemas de cría deben cumplir una norma estricta de bienestar animal (por ejemplo, la norma Freedom Food de la RSPCA o una norma equivalente). Además, cada explotación debe respetar el código de recomendaciones para el bienestar de los animales: Cerdos o regímenes equivalentes.

Cría extensiva en espacios abiertos: Cuando la cría de los cerdos se realice en espacios abiertos, estos no deben incluir más de 30 hembras por hectárea y debe haber un espacio mínimo de 40 metros cuadrados por cerdo de engorde (entre el destete y el sacrificio).

Cría extensiva en espacios cerrados: Cuando la cría se realice en régimen extensivo en espacios cerrados, las hembras deben mantenerse en patios con paja con un espacio mínimo de 3,5 metros cuadrados por hembra y 1,54 metros cuadrados por cada cerdo que vaya a sacrificarse. No está autorizada la cría en corrales totalmente enrejados.

#### Cría de cerdos

Todos los cerdos destinados a la producción de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» deben ajustarse a las prácticas tradicionales de cría, como por ejemplo:

- Entre 6 y 8 semanas de edad mínima antes del destete.
- Las modernas prácticas de cría intensiva, incluidos el recorte de los dientes, el anillado del hocico y el raboteo únicamente se permiten si así lo aconsejan los veterinarios y no deben considerarse tratamientos rutinarios.
- La castración solo se permite si así la recomienda un veterinario o para cerdos de carne destinados a productos tradicionales.
- Está prohibido el uso de jaulas de gestación y de parideras.

#### Transporte

Los sistemas de transporte animal están diseñados para garantizar que los animales no padezcan ningún sufrimiento o malestar innecesarios. Los animales deben ser transportados directamente desde la explotación al matadero y nunca con cerdos de otras explotaciones. El transporte y la manipulación deben reducirse al mínimo y los cerdos deben ser sacrificados en el matadero adecuado más cercano para minimizar el estrés.

El espacio mínimo disponible para los cerdos durante su transporte debe ser como sigue:

Peso vivo (en kg)	Carga ganadera (kg/m <sup>2</sup> )	Espacio disponible (m <sup>2</sup> /cerdo)
10	137	0,05
30	200	0,15
35	218	0,16

Peso vivo (en kg)	Carga ganadera (kg/m <sup>2</sup> )	Espacio disponible (m <sup>2</sup> /cerdo)
40	222	0,18
100	235	0,43
110	245	0,45
Cerdas	316	0,79

#### Sacrificio y despiece

Los cerdos de la raza Pedigree Welsh para la producción de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se sacrifican lo más cerca posible del lugar donde se han criado, preferiblemente en pequeños mataderos y los animales no deben padecer sufrimientos o malestar innecesarios antes del sacrificio. Los equipos de aturdimiento y matanza deben ser diseñados y mantenidos para que garanticen un aturdimiento o una muerte rápida y eficaz del animal.

Las canales de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» deben colgarse durante un mínimo de 2 días (pero preferiblemente durante más tiempo) después del sacrificio antes de su despiece en una sala de almacenamiento refrigerada a una temperatura inferior a 4 grados centígrados.

La variación natural de la raza derivada de los diversos linajes y los diferentes modos de acabado de los animales que utilizan los productores pueden producir variaciones en la composición de la canal y los niveles de tocino dorsal. Esta variación natural requiere conocimientos tradicionales de carnicería y experiencia en el despiece en el tratamiento de la canal. Las canales de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se despiezan utilizando métodos de corte tradicionales, como el corte en la cadena del matadero y el corte en bloques tradicional.

Minimizar el estrés de los cerdos mediante el cumplimiento de elevados niveles de bienestar durante su cría extensiva, durante el transporte y antes del sacrificio además del carácter dócil de esta raza y la ausencia de predisposición genética al estrés (como el síndrome del estrés porcino) posibilitan que se registren pocos casos de carne pálida, blanda, exudativa u oscura, dura y seca. Todo ello permite que la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» sea una carne tierna.

#### 4.3. Descripción de los elementos esenciales que establecen el carácter tradicional del producto (artículo 7, apartado 2, del presente Reglamento)

El carácter específico de la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» es evidente en sus cualidades alimenticias que se deben a dos factores principales:

- la larga historia de la raza Pedigree Welsh y su esmerada cría selectiva para obtener una canal, unas cualidades y unas características alimenticias concretas
- Método de cría y producción tradicional

El cerdo de la raza Pedigree Welsh presenta un perfil único dentro del espectro de razas porcinas autóctonas británicas siendo una de las tres principales razas sobre las que se desarrolló la industria porcina moderna. La conformación de su canal comparte los atributos de las razas desarrolladas más recientemente como Large White o Landrace, manteniendo al mismo tiempo el sabor de las razas autóctonas tradicionales menos mejoradas como Berkshire, Tamworth y Gloucester Old Spot. Estos rasgos específicos de la raza se han obtenido tras una cría esmerada y selectiva durante el siglo pasado. Aunque se han mejorado características de las canales como por ejemplo unos jamones bien desarrollados, la raza conserva su fenotipo tradicional y sus características genotípicas y fenotípicas tradicionales como un índice de crecimiento natural más lento y una propensión a acumular grasa. Ello, junto con su sistema de cría extensiva tradicional, se traduce en una carne con un color más claro, reconocida por su ternura con un valor calorífico más alto y su jugosidad al cocerla.

En comparación con los cerdos modernos cruzados o híbridos criados de manera convencional, la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» posee:

- color menos pronunciado de los músculos (más claro)
- mayor ternura
- sabor más delicado a carne porcina
- mayor grosor del tocino dorsal



- mayor porcentaje global de grasa
- mayor valor calorífico
- jugosidad en la cocción

Al comparar el índice de crecimiento; un cerdo de raza Pedigree Welsh puede tardar un mínimo de 154 días en ser sacrificado mientras que los cerdos comerciales criados de manera intensiva pueden ser sacrificados en tan solo 126 días. Este menor índice de crecimiento se debe a la combinación del índice de crecimiento natural más lento propio de esta raza junto con la ingestión de menores proteínas y el método extensivo de la producción tradicional. El color más claro de la carne debido al color menos pronunciado de los músculos así como su mayor ternura y sabor delicado a carne de cerdo se deben a este crecimiento más lento.

La propensión natural de la raza a acumular grasas y su menor eficiencia a la hora de convertir los piensos en masa muscular magra proporciona una canal con un mayor nivel de grasa en comparación con los cerdos comerciales modernos criados de manera convencional. La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» posee una medición de tocino dorsal superior a 10 mm en comparación con la carne de cerdo comercial que tiene una medición de tocino dorsal objetivo de 8 mm. En cerdos con pesos altos, las mediciones de tocino dorsal medias de la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» son a menudo superiores a los 14 mm. Además de una mayor cantidad de tocino dorsal, también cuenta con una composición de grasa más alta en general, lo que proporciona un valor calorífico medio superior a 300 kcal/100 g en comparación con un valor medio inferior a 200 kcal/100 g asociado a la carne de cerdo producida de manera más comercial. Este mayor nivel de grasa da lugar a una mayor jugosidad durante su cocción.

La «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» también tiene grandes diferencias con respecto a la carne de cerdo de otras razas autóctonas menos mejoradas:

- menor grosor del tocino dorsal
- una mejor calidad en pesos más grandes
- jamones bien desarrollados
- músculo ojo de lomo más grande
- longitud superior del lomo
- elevados porcentajes de rendimiento a la canal

Las razas tradicionales menos mejoradas poseen una medición de tocino dorsal superior a los 14 mm cuando el animal alcanza el peso necesario para la producción de carne frente a la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» que tiene un mínimo de 10 mm cuando el animal alcanza el peso necesario para la producción de carne. En el caso de cerdos más grandes de razas autóctonas menos mejoradas, estos tendrían unas mediciones de tocino dorsal superiores a los 20 mm y a menudo alcanzan hasta los 30 mm mientras que la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» alcanza tranquilamente un mínimo de 14 mm en el caso de cerdos con más peso.

La cría selectiva del cerdo de la raza Pedigree Welsh en el último siglo ha dado como resultado una canal que proporciona ojos de lomo más grandes, lomos de mayor longitud, jamones más desarrollados, porcentajes de rendimiento más elevados y una mejor clasificación entre los cerdos con más peso en comparación con las razas autóctonas menos mejoradas. La combinación de estas características contribuye al reconocimiento histórico de que la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» como la canal ideal para el carnicero.

Las características específicas de la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» están respaldadas por amplios datos históricos y han sido analizadas mediante un programa de pruebas de composición y organolépticas. El estudio ha demostrado objetivamente que la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» proporciona diferencias en tradición, calidad y sabor.

#### La larga historia de la raza porcina Pedigree Welsh

Los cerdos tienen una larga relación con Gales y esto se refleja en la literatura medieval de Gales. El Mabinogion (colección de historias) del siglo XI habla de «pequeños animales cuya carne es mejor que la carne de vaca. Son pequeños y su nombre varía. Se les llama moch.» Se dice que estas criaturas (cerdos) fueron introducidos en el mundo moderno por Arawn, el rey de Annwfn (rey del inframundo). La leyenda arturiana galesa también se hace eco del jabalí encantado, Twrch Trwyth, y del «colmillo blanco, jefe de los jabalís», Ysgithrwyth Benbaedd, así como de la cerda blanca del oráculo Hen Wen.

En Gales existe poca tradición de cría intensiva de cerdos con fines comerciales. La mayor parte de los cerdos se criaban en espacios cerrados o se les permitía que buscasen comida al aire libre estacionalmente. El legado y la tradición de la raza porcina Pedigree Welsh forman parte en gran medida de la «tyddyn» (pequeña explotación agrícola) o de la tradición campesina galesa. También existe una tradición de cría urbana de cerdos a pequeña escala en las ciudades industrializadas en las que las «twlc mochyn» (pocilgas) eran habituales en los jardines de muchas viviendas con patios. Estas pocilgas construidas con piedras secas y con forma de ménsula también representaron una forma prominente de arquitectura autóctona galesa, sobre todo en el sur del país.

Como nación con abundancia de hierba, la producción de corderos y productos lácteos es muy importante en Gales. Tradicionalmente, los propietarios de pequeñas explotaciones ganaderas vendían la carne de sus corderos y sus vacas en el mercado, lo que les permitía obtener precios más altos y mantener así sus cerdos para su consumo, haciendo que la carne de cerdo fuese la carne que más se consumía en las zonas rurales. La tradición era criar los cerdos durante el verano y el otoño y sacrificarlos en la granja en invierno. Cada zona rural contaba con su propio matarife que se encargaba de matar y despiezar al animal, muchas veces en espacios especialmente dispuestos para este fin en graneros, anexos o incluso espacios al aire libre. El sacrificio anual sería una ocasión para socializar con todos los miembros de la familia que hubiesen contribuido a hacer posible ese día. Los productos frescos como las albóndigas (ffaggots) se harían con el plwc (corazón, hígado y pulmones), la cabeza se ponía en salmuera para fabricar queso de cerdo, los intestinos se limpiaban para ser utilizados como tripas para embutidos frescos, la carne fresca se compartía a nivel local, y los costados y los jamones se curaban y conservaban para que suministrasen carne al año siguiente.

Desde que existen registros, la raza galesa Welsh se remonta a una raza autóctona de cerdos caracterizados por sus orejas blancas en abanico que existió en Gales. La raza ha contribuido considerablemente a la ganadería moderna convirtiéndose en una de las tres razas porcinas a partir de las cuales se ha desarrollado la producción moderna de cerdos hibridados. Sin embargo, con el giro imparable hacia la intensificación, se requerían canales de carne de cerdo y bacon más magras, con independencia de la importancia del sabor. Las empresas más grandes dedicadas a la cría de cerdos que dominaron el mercado no favorecieron la raza Pedigree Welsh y ello se tradujo en un descenso drástico de este tipo de cerdos. En 2002 solo se registraron 82 cerdos de la raza Welsh en el libro genealógico de razas. En 2005 fue declarada especie amenazada y desde entonces ha sido clasificada como una raza rara por la Rare Breeds Survival Trust.

#### El método de cría y producción tradicional

La larga historia de la raza y sus características naturales junto con el método de cría y producción tradicional confieren un carácter distintivo y único a la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork.» Los componentes clave de un sistema de cría tradicional tienen como fin proporcionar lo siguiente:

#### Índice de crecimiento natural

La prioridad básica en la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» es que los animales tengan un índice de crecimiento natural, para lo que deben transcurrir un mínimo de 154 días hasta su sacrificio. Esto se logra a través de una dieta baja en proteínas, inferior al 20 % tras el destete, que debería obtenerse a nivel local siempre que sea posible. Los piensos pueden ser naturales o compuestos y pueden complementarse con piensos para animales alternativos y coproductos alimentarios procedentes de la producción alimentaria y del forraje. No está autorizado el uso de aditivos alimentarios sintéticos ni de estimulantes del crecimiento.

#### Producción extensiva

Los cerdos de los que se obtiene la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se pueden criar en espacios exteriores y en espacios interiores pero deben ser entornos naturales que cumplan una norma de bienestar natural (como la norma Freedom Food de la RSPCA o similar). La carga ganadera, independientemente de si la cría se realiza en un recinto cerrado o al aire libre, debe permitir a los cerdos comportarse de un modo natural, y si los cerdos se crían en espacios cerrados deben mantenerse en patios con paja y no en cochineras totalmente enrejadas. Prácticas de la ganadería intensiva moderna como el destete a las 4 semanas, el uso de jaulas para la gestación, parideras, el recorte parcial de los dientes, el anillado del hocico, el raboteo y la castración quirúrgica no deben considerarse tratamientos rutinarios y únicamente se autorizan si así lo aconseja un veterinario. La castración de los cerdos destinados a productos tradicionales que se necesite en el caso de cerdos grandes únicamente está permitida si así lo recomienda un veterinario.

#### Mínimo estrés

El sistema de cría tradicional está diseñado para minimizar el estrés de los animales a lo largo de toda su vida. Los cerdos de los que se obtiene la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se sacrifican lo más cerca posible de donde han sido criados y preferiblemente en mataderos pequeños. El transporte y la manipulación se reducen al mínimo para garantizar que los cerdos no padezcan sufrimientos o malestar innecesarios antes de su sacrificio. Los animales se transportan directamente de la explotación al matadero y nunca con cerdos de otras explotaciones.

#### Prácticas de transformación tradicionales

Las canales de la «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» deben colgarse un mínimo de 2 días para que se sequen; este proceso sirve para que se desarrolle el sabor y la carne se vuelva tierna. Los métodos tradicionales de corte se utilizan para cortar la canal por parte de operarios que cuentan con la experiencia necesaria para manipular un producto tradicional.

## CORRECCIÓN DE ERRORES

**Corrección de errores de la Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 2009/142/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los aparatos de gas (versión codificada)**

*(Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la Directiva)*

*(Diario Oficial de la Unión Europea C 349 de 22 de diciembre de 2010)*

(2016/C 382/07)

En la página 10:

donde dice:

«OEN (1)»	Referencia y título de la norma (documento de referencia)	Referencia de la norma retirada y sustituida	Fecha límite para obtener presunción de conformidad respecto a la norma sustituida Nota 1
CEN	EN 521:2006 Especificaciones para los aparatos que funcionan exclusivamente con los gases licuados del petróleo. Aparatos portátiles alimentados a la presión de vapor de los gases licuados del petróleo contenidos en sus recipientes de alimentación.	EN 521:1998 Nota 2.1	Fecha vencida (31.8.2006)»

debe decir:

«OEN (1)»	Referencia y título de la norma (y documento de referencia)	Referencia de la norma retirada y sustituida	Fecha límite para obtener presunción de conformidad respecto a la norma sustituida Nota 1
CEN	EN 521:2006 Especificaciones para los aparatos que funcionan exclusivamente con los gases licuados del petróleo. Aparatos portátiles alimentados a la presión de vapor de los gases licuados del petróleo contenidos en sus recipientes de alimentación.	EN 521:1998 Nota 2.1	Fecha vencida (31.8.2006)

Advertencia (1): la presente publicación no incluye las cocinas de gas portátiles planas (2).

(1) De conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2414 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2015, relativa a la publicación con una restricción en el *Diario Oficial de la Unión Europea* de la referencia de la norma armonizada EN 521:2006, "Especificaciones para los aparatos que funcionan exclusivamente con los gases licuados del petróleo. Aparatos portátiles alimentados a la presión de vapor de los gases licuados del petróleo contenidos en sus recipientes de alimentación", de conformidad con la Directiva 2009/142/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 333 de 19.12.2015, p. 120).

(2) Las cocinas de gas planas consisten en un conjunto de quemadores instalados en un elemento horizontal que contiene un compartimento integrado para un cartucho de gas al lado del quemador.»









