

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 53

Edición
en lengua española

Legislación

48° año
26 de febrero de 2005

Sumario

I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

Reglamento (CE) n° 322/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas	1
Reglamento (CE) n° 323/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97	3
Reglamento (CE) n° 324/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97	5
Reglamento (CE) n° 325/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fija el importe máximo de la ayuda a la mantequilla concentrada para la 330ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90	7
Reglamento (CE) n° 326/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a la 14ª licitación específica contemplada con arreglo a la licitación permanente mencionada en el Reglamento (CE) n° 2771/1999	8
Reglamento (CE) n° 327/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a la 77ª licitación específica en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2799/1999	9
Reglamento (CE) n° 328/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a la 13ª licitación específica convocada con arreglo a la licitación permanente mencionada en el Reglamento (CE) n° 214/2001	10
Reglamento (CE) n° 329/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se establecen determinadas cantidades indicativas y límites máximos individuales para la expedición de certificados de importación de plátanos en la Comunidad durante el segundo trimestre del año 2005 en lo que respecta a los contingentes arancelarios A/B y C	11
Reglamento (CE) n° 330/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se establecen determinadas cantidades indicativas y límites máximos individuales para la expedición de certificados en el marco de la cantidad adicional para la importación de plátanos en los nuevos Estados miembros en el segundo trimestre de 2005	13

Precio: 18 EUR

(Continúa al dorso)

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

★ Reglamento (CE) n° 331/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fija la ayuda al almacenamiento privado de mantequilla y nata prevista en el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo y se establecen excepciones a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2771/1999	15
★ Reglamento (CE) n° 332/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo al pago de las restituciones por las exportaciones a Croacia de productos del código NC 0406 cubiertos por los certificados solicitados antes del 1 de junio de 2003	17
Reglamento (CE) n° 333/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fija el elemento corrector aplicable a la restitución para los cereales	18
Reglamento (CE) n° 334/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan las restituciones aplicables a los productos de los sectores de los cereales y del arroz entregados en el marco de acciones comunitarias y nacionales de ayuda alimentaria	20
Reglamento (CE) n° 335/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a la expedición de certificados de importación para el ajo importado dentro del contingente arancelario autónomo abierto por el Reglamento (CE) n° 218/2005	22
Reglamento (CE) n° 336/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a la expedición de certificados de importación para determinadas conservas de setas importadas dentro del contingente arancelario autónomo abierto por el Reglamento (CE) n° 220/2005	23
Reglamento (CE) n° 337/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se suspenden las compras de mantequilla en algunos Estados miembros	24
Reglamento (CE) n° 338/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado, vaporizado, de grano largo B con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2032/2004	25
Reglamento (CE) n° 339/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a las ofertas presentadas en el marco de la licitación de la subvención para la expedición de arroz descascarillado de grano largo B con destino a la isla de Reunión contemplada en el Reglamento (CE) n° 2033/2004	26
Reglamento (CE) n° 340/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, relativo a las ofertas presentadas para la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2031/2004	27
★ Reglamento (CE) n° 341/2005 de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 1432/94 y (CE) n° 1458/2003 en lo que atañe a la cantidad máxima que deben tener por objeto las solicitudes de certificados de importación de carne de porcino	28

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Comisión

2005/163/CE:

★ Decisión de la Comisión, de 16 de marzo de 2004, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Italia a las compañías marítimas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo irrenia) [notificada con el número C(2004) 470] ⁽¹⁾	29
---	----



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(véase página tres de cubierta)

- ★ **Decisión de la Comisión, de 8 de septiembre de 2004, relativa a la ayuda estatal que Bélgica tiene previsto ejecutar en favor de Stora Enso Langerbrugge [notificada con el número C(2004) 3351] ⁽¹⁾** 66
-

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores del Reglamento (CE) n° 1582/2004 de la Comisión, de 8 de septiembre de 2004, por el que se inicia una investigación en relación con el posible incumplimiento de las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) n° 1470/2001 del Consejo sobre las importaciones de lámparas fluorescentes compactas electrónicas integradas originarias de la República Popular China mediante las importaciones de lámparas fluorescentes compactas electrónicas integradas (CFL-i) procedentes de Vietnam, Pakistán o Filipinas declaradas o no originarias de esos países, y por la que se someten a registro dichas importaciones (DO L 289 de 10.9.2004)** 78
- ★ **Corrección de errores del Reglamento (CE) n° 305/2005 de la Comisión, de 19 de octubre de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 312/2003 del Consejo respecto de los contingentes arancelarios para determinados productos originarios de Chile (DO L 52 de 25.2.2005)** 78



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 322/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
*Director General de Agricultura
y de Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 337 de 24.12.1994, p. 66. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1947/2002 (DO L 299 de 1.11.2002, p. 17).

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	052	121,9
	204	66,1
	212	151,1
	624	193,8
	999	133,2
0707 00 05	052	173,6
	068	152,0
	204	115,9
	220	230,6
	999	168,0
0709 10 00	220	36,6
	999	36,6
0709 90 70	052	190,8
	204	176,4
	999	183,6
0805 10 20	052	56,3
	204	46,4
	212	50,5
	220	39,2
	624	67,5
	999	52,0
0805 20 10	204	87,1
	624	84,0
	999	85,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,6
	204	97,6
	400	84,9
	464	56,0
	624	87,7
	662	49,9
	999	72,6
0805 50 10	052	56,5
	999	56,5
0808 10 80	400	107,9
	404	96,3
	508	80,2
	512	95,5
	524	56,8
	528	76,5
	720	51,1
	999	80,6
0808 20 50	388	79,3
	400	95,6
	512	58,7
	528	69,1
	999	75,7

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2081/2003 de la Comisión (DO L 313 de 28.11.2003, p. 11). El código «999» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) N° 323/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se fijan los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2571/97 de la Comisión, de 15 de diciembre de 1997, relativo a la venta de mantequilla a precio reducido y a la concesión de una ayuda para la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada destinadas a la fabricación de productos de pastelería, de helados y otros productos alimenticios⁽²⁾, los organismos de intervención proceden a la venta por licitación de determinadas cantidades de mantequilla de intervención que obran en su poder así como a la concesión de una ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada. El artículo 18 de dicho Reglamento establece que, habida cuenta de las ofertas recibidas para cada licitación específica, se fije un precio mínimo de venta de la mantequilla y un importe máximo de la ayuda a la nata, la man-

tequilla y la mantequilla concentrada que pueden variar según el destino, el contenido de materia grasa de la mantequilla y el modo de utilización, o bien que se decida no dar curso a la licitación. El o los importes de las garantías de transformación se deben fijar teniendo todo ello en cuenta.

- (2) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 158ª licitación específica en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97, el importe máximo de las ayudas y los importes de las garantías de transformación quedarán fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 350 de 20.12.1997, p. 3; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan los importes máximos de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) nº 2571/97

(EUR/100 kg)

Fórmula		A		B	
Modo de utilización		Con trazador	Sin trazador	Con trazador	Sin trazador
Importe máximo de la ayuda	Mantequilla \geq 82 %	56	52	55,5	52
	Mantequilla < 82 %	54,5	50,8	—	49,75
	Mantequilla concentrada	67,5	63,5	67	63,5
	Nata			26	22
Garantía de transformación	Mantequilla	62	—	61	—
	Mantequilla concentrada	74	—	74	—
	Nata	—	—	29	—

REGLAMENTO (CE) N° 324/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2571/97 de la Comisión, de 15 de diciembre de 1997, relativo a la venta de mantequilla a precio reducido y a la concesión de una ayuda para la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada destinadas a la fabricación de productos de pastelería, de helados y otros productos alimenticios⁽²⁾, los organismos de intervención proceden a la venta por licitación de determinadas cantidades de mantequilla de intervención que obran en su poder así como a la concesión de una ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada. El artículo 18 de dicho Reglamento establece que, habida cuenta de las ofertas recibidas para cada licitación específica, se fije un precio mínimo de venta de la mantequilla y un importe máximo de la ayuda a la nata, la mantequilla y la mantequilla concentrada que pueden variar

según el destino, el contenido de materia grasa de la mantequilla y el modo de utilización, o bien que se decida no dar curso a la licitación. El o los importes de las garantías de transformación se deben fijar teniendo todo ello en cuenta.

- (2) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 158ª licitación específica en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2571/97, los precios mínimos de venta de mantequilla de intervención y los importes de las garantías de transformación quedarán fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 350 de 20.12.1997, p. 3. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan los precios mínimos de venta de la mantequilla para la 158ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) nº 2571/97

(EUR/100 kg)

Fórmula			A		B	
Modo de utilización			Con trazador	Sin trazador	Con trazador	Sin trazador
Precio mínimo de venta	Mantequilla $\geq 82\%$	Sin transformar	—	210	—	—
		Concentrada	—	—	—	—
Garantía de transformación		Sin transformar	—	73	—	—
		Concentrada	—	—	—	—

REGLAMENTO (CE) N° 325/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se fija el importe máximo de la ayuda a la mantequilla concentrada para la 330ª licitación específica efectuada en el marco de la licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 429/90 de la Comisión, de 20 de febrero de 1990, relativo a la concesión mediante licitación de una ayuda para la mantequilla concentrada destinada al consumo inmediato en la Comunidad ⁽²⁾, los organismos de intervención procederán a una licitación permanente para conceder una ayuda a la mantequilla concentrada. El artículo 6 de dicho Reglamento dispone que, habida cuenta de las ofertas recibidas para cada licitación específica, se fijará un importe máximo de la ayuda para la mantequilla concentrada con un contenido mínimo de materia grasa del 96 % o bien se decidirá no dar curso a la licitación. Por consiguiente, debe fijarse el importe de la garantía de destino.

- (2) Por razón de las ofertas recibidas, es conveniente fijar el importe máximo de la ayuda al nivel que se contempla a continuación y determinar en consecuencia la garantía de destino.

- (3) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 330ª licitación específica de acuerdo con el procedimiento de licitación permanente establecida en el Reglamento (CEE) n° 429/90, el importe máximo de la ayuda y el importe de la garantía de destino se fijan como sigue:

- importe máximo de la ayuda: 66,6 EUR/100 kg,
— garantía de destino: 74 EUR/100 kg.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 45 de 21.2.1990, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25)

REGLAMENTO (CE) Nº 326/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****relativo a la 14ª licitación específica contemplada con arreglo a la licitación permanente mencionada en el Reglamento (CE) nº 2771/1999**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10, letra c),

Considerando lo siguiente:

- (1) Con arreglo al artículo 21 del Reglamento (CE) nº 2771/1999 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo en lo que respecta a las medidas de intervención en el mercado de la mantequilla y la nata⁽²⁾, los organismos de intervención han puesto en venta mediante licitación permanente determinadas cantidades de mantequilla en su poder.
- (2) Teniendo en cuenta las ofertas recibidas en respuesta a cada licitación específica, se fijará un precio mínimo de venta o se tomará la decisión de no adjudicar el contrato,

con arreglo al artículo 24 bis del Reglamento (CE) nº 2771/1999.

- (3) El estudio de las ofertas recibidas lleva a la decisión de no dar curso a la licitación.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 14ª licitación específica con arreglo al Reglamento (CE) nº 2771/1999, cuyo plazo de presentación de ofertas terminó el 22 de febrero de 2005, no se dará curso a la licitación.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 333 de 24.12.1999, p. 11. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

REGLAMENTO (CE) N° 327/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****relativo a la 77ª licitación específica en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) n° 2799/1999**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud de lo dispuesto en el artículo 26 del Reglamento (CE) n° 2799/1999 de la Comisión, de 17 de diciembre de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo en relación con la concesión de una ayuda a la leche desnatada y a la leche desnatada en polvo destinadas a la alimentación animal y con la venta de dicha leche desnatada en polvo⁽²⁾, los organismos de intervención han puesto en licitación permanente ciertas cantidades de leche desnatada en polvo que obran en su poder.
- (2) En virtud de lo dispuesto en el artículo 30 de dicho Reglamento (CE) n° 2799/1999, teniendo en cuenta las

ofertas recibidas para cada licitación específica, se fijará un precio mínimo de venta o se decidirá no dar curso a la licitación.

- (3) El estudio de las ofertas recibidas lleva a la decisión de no dar curso a la licitación.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En lo que respecta a la 77ª licitación específica efectuada con arreglo al Reglamento (CE) n° 2799/1999 y para la cual el plazo de presentación de ofertas expiró el 22 de febrero de 2005, no se dará curso a la licitación.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

(1) DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

(2) DO L 340 de 31.12.1999, p. 3. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

**REGLAMENTO (CE) Nº 328/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005**

**relativo a la 13ª licitación específica convocada con arreglo a la licitación permanente mencionada
en el Reglamento (CE) nº 214/2001**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, la letra c) de su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con arreglo al artículo 21 del Reglamento (CE) nº 214/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo en lo que respecta a las medidas de intervención en el mercado de la leche desnatada⁽²⁾, los organismos de intervención han puesto en venta mediante licitación permanente determinadas cantidades de leche desnatada en polvo en su poder.
- (2) Teniendo en cuenta las ofertas recibidas en respuesta a cada licitación específica, se fijará un precio mínimo de

venta o se tomará la decisión de no adjudicar el contrato, con arreglo al artículo 24 *bis* del Reglamento (CE) nº 214/2001.

- (3) El estudio de las ofertas recibidas lleva a la decisión de no dar curso a la licitación.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para la 13ª licitación específica con arreglo al Reglamento (CE) nº 214/2001, cuyo plazo de presentación de ofertas terminó el 22 de febrero de 2005, no se dará curso a la licitación.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 37 de 7.2.2001, p. 100. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

REGLAMENTO (CE) N° 329/2005 DE LA COMISIÓN

de 25 de febrero de 2005

por el que se establecen determinadas cantidades indicativas y límites máximos individuales para la expedición de certificados de importación de plátanos en la Comunidad durante el segundo trimestre del año 2005 en lo que respecta a los contingentes arancelarios A/B y C

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 404/93 del Consejo, de 13 de febrero de 1993, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del plátano⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 20,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 896/2001 de la Comisión, de 7 de mayo de 2001, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 404/93 del Consejo en lo relativo al régimen de importación de plátanos en la Comunidad⁽²⁾, establece la posibilidad de fijar una cantidad indicativa, expresada mediante un porcentaje uniforme de las cantidades disponibles para cada uno de los contingentes arancelarios A/B y C contemplados en el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 404/93, a efectos de la expedición de certificados de importación en cada uno de los tres primeros trimestres del año.
- (2) Los datos correspondientes, en primer lugar, a las cantidades de plátanos comercializadas en la Comunidad en 2004 y, concretamente, a las importaciones reales, sobre todo en el segundo trimestre, y, en segundo lugar, las perspectivas de abastecimiento y de consumo del mercado comunitario durante el mismo segundo trimestre del año 2005, llevan a fijar cantidades indicativas para los contingentes arancelarios A/B y C de manera que se garantice un abastecimiento adecuado de la Comunidad y la continuación de los flujos comerciales entre los sectores de producción y de comercialización.
- (3) Según esos mismos datos, hay que fijar, de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 896/2001, la cantidad máxima por la que cada operador puede presentar solicitudes de certificado para el segundo trimestre de 2005.
- (4) Como el presente Reglamento debe aplicarse antes de que se abra el plazo de presentación de solicitudes de certificado correspondientes al segundo trimestre de 2005, procede prever la entrada en vigor inmediata del presente Reglamento.

(5) El presente Reglamento se debe aplicar a los operadores establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004, puesto que el Reglamento (CE) n° 1892/2004 de la Comisión⁽³⁾ adoptó medidas transitorias para la importación de plátanos en la Comunidad como consecuencia de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia.

(6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del plátano.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La cantidad indicativa a que se refiere el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 896/2001, para la expedición de certificados para la importación de plátanos en lo que respecta a los contingentes arancelarios contemplados en el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 404/93 queda fijada, para el segundo trimestre de 2005, en lo siguiente:

- el 29 % de las cantidades disponibles para los operadores tradicionales y los operadores no tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta a los contingentes arancelarios A/B,
- el 29 % de las cantidades disponibles para los operadores tradicionales y los operadores no tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta al contingente arancelario C.

Artículo 2

La cantidad máxima autorizada a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 896/2001, para las solicitudes de certificado para la importación de plátanos en lo que respecta a los contingentes arancelarios contemplados en el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 404/93 queda fijada, para el segundo trimestre de 2005, en lo siguiente:

- a) el 29 % de la cantidad de referencia determinada y notificada de conformidad con los artículos 4 y 5 del Reglamento (CE) n° 896/2001 correspondiente a los operadores tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta a los contingentes arancelarios A/B;

⁽¹⁾ DO L 47 de 25.2.1993, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 2003.

⁽²⁾ DO L 126 de 8.5.2001, p. 6. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 838/2004 (DO L 127 de 29.4.2004, p. 52).

⁽³⁾ DO L 328 de 30.10.2004, p. 50.

- b) el 29 % de la cantidad determinada y notificada de conformidad con el artículo 9, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 896/2001 correspondiente a los operadores no tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta a los contingentes arancelarios A/B;
- c) el 29 % de la cantidad de referencia determinada y notificada de conformidad con los artículos 4 y 5 del Reglamento (CE) nº 896/2001 correspondiente a los operadores tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta al contingente arancelario C;
- d) el 29 % de la cantidad determinada y notificada de conformidad con el artículo 9, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 896/2001 correspondiente a los operadores no tradicionales establecidos en la Comunidad en su composición a 30 de abril de 2004 en lo que respecta al contingente arancelario C.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día 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 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión
Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) N° 330/2005 DE LA COMISIÓN

de 25 de febrero de 2005

por el que se establecen determinadas cantidades indicativas y límites máximos individuales para la expedición de certificados en el marco de la cantidad adicional para la importación de plátanos en los nuevos Estados miembros en el segundo trimestre de 2005

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Tratado de adhesión de la República Checa, de Estonia, de Chipre, de Letonia, de Lituania, de Hungría, de Malta, de Polonia, de Eslovenia y de Eslovaquia,

Vista el Acta de adhesión de la República Checa, de Estonia, de Chipre, de Letonia, de Lituania, de Hungría, de Malta, de Polonia, de Eslovenia y de Eslovaquia, y, en particular, su artículo 41, párrafo primero,

Visto el Reglamento (CEE) n° 404/93 del Consejo, de 13 de febrero de 1993, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del plátano ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n° 1892/2004 de la Comisión ⁽²⁾ adoptó las medidas transitorias necesarias para facilitar la transición de los regímenes vigentes en los nuevos Estados miembros antes de la adhesión al régimen vigente de importación dentro de la organización común de mercados del sector del plátano en el año 2005. Al efecto de garantizar el abastecimiento del mercado, especialmente en los nuevos Estados miembros, dicho Reglamento fijó transitoriamente una cantidad adicional a efectos de la expedición de certificados de importación. La gestión de esta cantidad adicional debe efectuarse con los mecanismos e instrumentos establecidos por el Reglamento (CE) n° 896/2001 de la Comisión, de 7 de mayo de 2001, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 404/93 del Consejo en lo relativo al régimen de importación de plátanos en la Comunidad ⁽³⁾.

⁽¹⁾ DO L 47 de 25.2.1993, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 2003.

⁽²⁾ DO L 328 de 30.10.2004, p. 50.

⁽³⁾ DO L 126 de 8.5.2001, p. 6. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 838/2004 (DO L 127 de 29.4.2004, p. 52).

(2) El artículo 14, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n° 896/2001, dispone que podrán fijarse cantidades indicativas y límites máximos individuales a efectos de la expedición de los certificados de importación en cada uno de los tres primeros trimestres del año.

(3) A efectos de la expedición de esos límites máximos individuales y cantidades indicativas, procede aplicar los mismos porcentajes que los fijados para la gestión de los contingentes arancelarios A/B y C por el Reglamento (CE) n° 329/2005 de la Comisión ⁽⁴⁾, de manera que se garantice un abastecimiento adecuado y la continuación de los flujos comerciales entre los sectores de producción y de comercialización.

(4) Como el presente Reglamento debe aplicarse antes de que se abra el plazo de presentación de solicitudes de certificado correspondientes al segundo trimestre de 2005, procede prever la entrada en vigor inmediata del presente Reglamento.

(5) El presente Reglamento se debe aplicar a los operadores establecidos en la Comunidad y registrados de conformidad con los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n° 1892/2004.

(6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del plátano.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Dentro de la cantidad adicional fijada en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1892/2004, la cantidad indicativa a que se refiere el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 896/2001 para la expedición de certificados de importación de plátanos queda fijada, para el segundo trimestre de 2005, en el 29% de las cantidades disponibles para los operadores tradicionales y los operadores no tradicionales conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1892/2004.

⁽⁴⁾ Véase la página 11 de este Diario Oficial.

Artículo 2

Dentro de la cantidad adicional fijada en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1892/2004, la cantidad máxima autorizada a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 896/2001 para las solicitudes de certificado para la importación de plátanos queda fijada, para el segundo trimestre de 2005, en lo siguiente:

- a) el 29 % de la cantidad de referencia específica notificada conforme a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, del

Reglamento (CE) n° 1892/2004, en el caso de los operadores tradicionales;

- b) el 29 % de la asignación específica notificada conforme a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 1892/2004, en el caso de los operadores no tradicionales.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día 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 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) N° 331/2005 DE LA COMISIÓN

de 25 de febrero de 2005

por el que se fija la ayuda al almacenamiento privado de mantequilla y nata prevista en el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo y se establecen excepciones a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 2771/1999

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 34, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2771/1999 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo en lo que respecta a las medidas de intervención en el mercado de la mantequilla y la nata⁽²⁾, establece que el importe de la ayuda al almacenamiento privado mencionada en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1255/1999 debe fijarse cada año.

(2) El artículo 6, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n° 1255/1999 especifica que el importe de la ayuda se fija en función de los gastos de almacenamiento y de la evolución previsible de los precios de la mantequilla fresca y de la mantequilla almacenada.

(3) En lo relativo a los gastos de almacenamiento, deben tenerse en cuenta, en particular, los gastos de entrada y salida de los productos de que se trate, los gastos diarios del almacenamiento frigorífico y los gastos financieros del almacenamiento.

(4) En lo concerniente a la evolución previsible de los precios, deben tomarse en consideración las reducciones de los precios de intervención de la mantequilla previstas en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1255/1999 y los consiguientes descensos que se prevén para los precios de mercado de la mantequilla fresca y de la mantequilla almacenada, y deben concederse ayudas más elevadas para las solicitudes de contratos recibidas antes del 1 de julio de 2005.

(5) Para evitar que se presente un número excesivo de solicitudes de almacenamiento privado antes de la fecha citada, es necesario establecer, para el período que finalizará el 1 de julio de 2005, una cantidad indicativa y un mecanismo de comunicación que permita a la Comisión determinar el momento en que se alcanza tal cantidad. La cantidad indicativa debe fijarse en función de las cantidades que hayan sido objeto de contratos de almacenamiento en años anteriores.

(6) El artículo 29, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2771/1999 dispone que las operaciones de entrada en almacén deben tener lugar entre el 15 de marzo y el 15 de agosto. La actual situación en el mercado de la mantequilla justifica adelantar al 1 de marzo la fecha de las operaciones de entrada en almacén de la mantequilla y la nata en 2005. Por consiguiente, es necesario autorizar una excepción a lo dispuesto en dicho artículo.

(7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. La ayuda mencionada en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1255/1999 para los contratos concluidos en 2005 se calculará por tonelada de mantequilla o de equivalente de mantequilla sobre la base de los elementos siguientes:

a) para todos los contratos:

— 17,92 EUR para los gastos de almacenamiento fijos,

— 0,33 EUR para los gastos de almacenamiento frigorífico por día de almacenamiento contractual,

— un importe por día de almacenamiento contractual, calculado sobre la base del 90 % del precio de intervención de la mantequilla que esté en vigor el día de inicio del almacenamiento contractual y sobre la base de un tipo de interés anual del 2,25 %,

y

b) 102,60 EUR para los contratos que se hayan celebrado sobre la base de las solicitudes recibidas por el organismo de intervención antes del 1 de julio de 2005.

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 333 de 24.12.1999, p. 11. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2250/2004 (DO L 381 de 28.12.2004, p. 25).

2. El organismo de intervención registrará la fecha de recepción de las solicitudes de celebración de contratos, tal como se indica en el artículo 30, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2771/1999, así como las cantidades y fechas de elaboración correspondientes y el lugar donde se encuentre almacenada la mantequilla.

A más tardar a las 12.00 horas (hora de Bruselas) de cada martes, los Estados miembros comunicarán a la Comisión las cantidades por las que se hayan presentado solicitudes durante la semana anterior. Cuando la Comisión haya informado a los Estados miembros de que las solicitudes han alcanzado las 80 000 toneladas, los Estados miembros comunicarán a la Comisión diariamente antes de las 12.00 horas (hora de Bruselas) las cantidades por las que se hayan presentado solicitudes el día anterior.

3. La Comisión suspenderá la aplicación de lo dispuesto en el apartado 1, letra b), y en el apartado 2 cuando observe que las solicitudes mencionadas en el apartado 1, letra b), han alcanzado las 110 000 toneladas.

Artículo 2

No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2771/1999, en 2005 las operaciones de entrada en almacén podrán efectuarse a partir del 1 de marzo.

Artículo 3

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

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión
Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (CE) N° 332/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****relativo al pago de las restituciones por las exportaciones a Croacia de productos del código NC 0406 cubiertos por los certificados solicitados antes del 1 de junio de 2003**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 26, apartado 3 y su artículo 31, apartado 14,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para evitar una desviación del tráfico comercial, el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 951/2003 de la Comisión, de 28 de mayo de 2003, por el que se establecen excepciones a los Reglamentos (CE) n° 174/1999 por el que se establecen disposiciones específicas de aplicación del Reglamento (CEE) n° 804/68 del Consejo, relativo a los certificados de exportación y de las restituciones por exportación en el sector de la leche y de los productos lácteos, y (CE) n° 800/1999 por el que se establecen disposiciones comunes de aplicación del régimen de restituciones por exportación de productos agrícolas⁽²⁾, no permite el pago de restituciones por los certificados de exportación de productos del código NC 0406 que indiquen en la casilla 7 un destino distinto a Croacia cuando se utilicen para las exportaciones a este país a partir del 1 de junio de 2003.
- (2) El derecho a la restitución derivado de los certificados de exportación solicitados antes de la fecha de aplicación de un Reglamento no debe verse afectado.

(3) La limitación introducida por el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 951/2003 debe, por lo tanto, aplicarse exclusivamente a los certificados solicitados a partir del 1 de junio de 2003.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la leche y de los productos lácteos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se abonará la restitución por las exportaciones a Croacia de productos del código NC 0406 cubiertos por certificados solicitados antes del 1 de junio de 2003 y que indiquen en la casilla 7 un destino distinto de dicho país incluido en la zona I de destino, tal como se define en el artículo 15, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 174/1999 de la Comisión⁽³⁾.

Artículo 2

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

Se aplicará a partir del 1 de junio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 133 de 29.5.2003, p. 82. Reglamento derogado por el Reglamento (CE) n° 1948/2003 (DO L 287 de 5.11.2003, p. 13).

⁽³⁾ DO L 20 de 27.1.1999, p. 8.

REGLAMENTO (CE) Nº 333/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se fija el elemento corrector aplicable a la restitución para los cereales**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1784/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece una organización común de mercados en el sector de los cereales⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 15,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 1784/2003, la restitución que se aplica a una exportación que deba realizarse durante el período de validez del certificado será, si así se solicitare, la aplicable a las exportaciones de cereales el día de la presentación de la solicitud de certificado. En tal caso, puede aplicarse a la restitución un elemento corrector.
- (2) El Reglamento (CE) nº 1501/95 de la Comisión, de 29 de junio de 1995, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo en lo que respecta a la concesión de las restituciones por exportación y las medidas que deben adoptarse en caso de perturbación en el sector de los cereales⁽²⁾, permite la fijación de un elemento corrector para los productos a que se refiere la letra c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 1766/92⁽³⁾. Ese elemento corrector debe calcularse atendiendo a los elementos que figuran en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1501/95.

- (3) La situación del mercado mundial o las exigencias específicas de determinados mercados pueden requerir la diferenciación del elemento corrector de acuerdo con su destino.
- (4) El elemento corrector debe fijarse al mismo tiempo que la restitución y de acuerdo con el mismo procedimiento y puede ser modificado en el intervalo entre dos fijaciones.
- (5) De las disposiciones anteriormente mencionadas se desprende que el elemento corrector debe fijarse con arreglo al anexo del presente Reglamento.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se fija en el anexo el elemento corrector aplicable a las restituciones fijadas por anticipado para las exportaciones de cereales, contemplado en las letras a), b) y c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1784/2003, excepto para la malta.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de marzo de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 78.⁽²⁾ DO L 147 de 30.6.1995, p. 7. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1431/2003 (DO L 203 de 12.8.2003, p. 16).⁽³⁾ DO L 181 de 1.7.1992, p. 21. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 (DO L 158 de 27.6.2003, p. 1).

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fija el elemento corrector aplicable a la restitución para los cereales

(EUR/t)								
Código del producto	Destino	Corriente 3	1 ^{er} plazo 4	2 ^o plazo 5	3 ^{er} plazo 6	4 ^o plazo 7	5 ^o plazo 8	6 ^o plazo 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	C01	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1002 00 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	C02	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	C03	0	-0,46	-0,92	-0,92	—	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	A00	0	0	0	0	—	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	C01	0	-0,63	-1,26	-1,26	—	—	—
1101 00 15 9130	C01	0	-0,59	-1,18	-1,18	—	—	—
1101 00 15 9150	C01	0	-0,54	-1,09	-1,09	—	—	—
1101 00 15 9170	C01	0	-0,50	-1,00	-1,00	—	—	—
1101 00 15 9180	C01	0	-0,47	-0,94	-0,94	—	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9700	A00	0	0	0	0	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9400	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	A00	0	0	0	0	—	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

Nota: Los códigos de los productos y los códigos de los destinos de la serie «A» se definen en el Reglamento (CEE) n° 3846/87 de la Comisión (DO L 366 de 24.12.1987, p. 1), modificado.

Los códigos de los destinos numéricos se definen en el Reglamento (CE) n° 2081/2003 (DO L 313 de 28.11.2003, p. 11).

C01: Todos los terceros países excepto Albania, Bulgaria, Rumanía, Croacia, Bosnia y Herzegovina, Serbia y Montenegro, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Liechtenstein y Suiza.

C02: Argelia, Arabia Saudí, Bahréin, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Libano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Qatar, Siria, Túnez y Yemen.

C03: Todos los terceros países excepto Bulgaria, Noruega, Rumanía, Suiza y Liechtenstein.

REGLAMENTO (CE) Nº 334/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005

por el que se fijan las restituciones aplicables a los productos de los sectores de los cereales y del arroz entregados en el marco de acciones comunitarias y nacionales de ayuda alimentaria

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1784/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece una organización común de mercados en el sector de los cereales⁽¹⁾, y, en particular, el párrafo tercero de su artículo 13,

Visto el Reglamento (CE) nº 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece una organización común del mercado del arroz⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 13,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2681/74 del Consejo, de 21 de octubre de 1974, relativo a la financiación comunitaria de los gastos resultantes del suministro de productos agrícolas en virtud de la ayuda alimentaria⁽³⁾, establece que corresponde al Fondo Europeo de Orientación y de Garantía Agraria, sección «Garantía», la parte de los gastos correspondiente a las restituciones a la exportación fijadas en la materia con arreglo a las normas comunitarias.
- (2) Con objeto de facilitar la elaboración y la gestión del presupuesto para las acciones comunitarias de ayuda alimentaria y con el fin de permitir a los Estados miembros conocer el nivel de participación comunitaria en la financiación de las acciones nacionales de ayuda alimentaria, es necesario determinar el nivel de las restituciones concedidas para dichas acciones.
- (3) Las normas generales y las modalidades de aplicación establecidas por el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 1784/2003 y por el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 3072/95 para las restituciones a la exportación son aplicables *mutatis mutandis* a las mencionadas operaciones.
- (4) Los criterios específicos que deben tenerse en cuenta para el cálculo de la restitución a la exportación en el caso del arroz se definen en el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 3072/95.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Para las acciones comunitarias y nacionales de ayuda alimentaria realizadas en el marco de convenios internacionales o de otros programas complementarios, así como para la ejecución de otras medidas comunitarias de suministro gratuito, las restituciones aplicables a los productos de los sectores de los cereales y del arroz se fijarán con arreglo al anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de marzo de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 78.

⁽²⁾ DO L 329 de 30.12.1995, p. 18; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 411/2002 de la Comisión (DO L 62 de 5.3.2002, p. 27).

⁽³⁾ DO L 288 de 25.10.1974, p. 1.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 25 de febrero de 2005, por el que se fijan las restituciones aplicables a los productos de los sectores de los cereales y del arroz entregados en el marco de acciones comunitarias y nacionales de ayuda alimentaria

(en EUR/t)

Código del producto	Importe de las restituciones
1001 10 00 9400	0,00
1001 90 99 9000	0,00
1002 00 00 9000	0,00
1003 00 90 9000	0,00
1005 90 00 9000	0,00
1006 30 92 9100	0,00
1006 30 92 9900	0,00
1006 30 94 9100	0,00
1006 30 94 9900	0,00
1006 30 96 9100	0,00
1006 30 96 9900	0,00
1006 30 98 9100	0,00
1006 30 98 9900	0,00
1006 30 65 9900	0,00
1007 00 90 9000	0,00
1101 00 15 9100	0,00
1101 00 15 9130	0,00
1102 10 00 9500	0,00
1102 20 10 9200	56,00
1102 20 10 9400	48,00
1103 11 10 9200	0,00
1103 13 10 9100	72,00
1104 12 90 9100	0,00

Nota: Los códigos de productos se definen en el Reglamento (CEE) n° 3846/87 de la Comisión (DO L 366 de 24.12.1987, p. 1), modificado.

**REGLAMENTO (CE) N° 335/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005**

relativo a la expedición de certificados de importación para el ajo importado dentro del contingente arancelario autónomo abierto por el Reglamento (CE) n° 218/2005

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

1. Los certificados de importación solicitados por los importadores tradicionales de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 218/2005, cuyas solicitudes han sido remitidas a la Comisión por los Estados miembros el 22 de febrero de 2005, se expedirán a razón del 2,985 % de la cantidad solicitada.

Visto el Reglamento (CE) n° 218/2005 de la Comisión, de 10 de febrero de 2005, relativo a la apertura y el modo de gestión de un contingente arancelario autónomo para el ajo⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 6,

2. Los certificados de importación solicitados por los importadores nuevos de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 218/2005, cuyas solicitudes han sido remitidas a la Comisión por los Estados miembros el 22 de febrero de 2005, se expedirán a razón del 0,741 % de la cantidad solicitada.

Considerando lo siguiente:

Artículo 2

Las solicitudes de certificado presentadas por los importadores tradicionales y nuevos ante las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo al apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 218/2005 sobrepasan las cantidades disponibles. Es preciso, por lo tanto, determinar en qué medida pueden expedirse los certificados.

El presente Reglamento entrará en vigor el 28 de febrero de 2005.

Se aplicará hasta el 30 de junio de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
*Director General de Agricultura
y de Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 39 de 11.2.2005, p. 5.

REGLAMENTO (CE) N° 336/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****relativo a la expedición de certificados de importación para determinadas conservas de setas importadas dentro del contingente arancelario autónomo abierto por el Reglamento (CE) n° 220/2005**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

1. Los certificados de importación solicitados por los importadores tradicionales de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 220/2005, cuyas solicitudes han sido remitidas a la Comisión por los Estados miembros el 22 de febrero de 2005, se expedirán a razón del 7,853 % de la cantidad solicitada.

Visto el Reglamento (CE) n° 220/2005 de la Comisión, de 10 de febrero de 2005, relativo a la apertura y el modo de gestión de un contingente arancelario autónomo de conservas de setas⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 6,

2. Los certificados de importación solicitados por los importadores nuevos de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 220/2005, cuyas solicitudes han sido remitidas a la Comisión por los Estados miembros el 22 de febrero de 2005, se expedirán a razón del 9,615 % de la cantidad solicitada.

Considerando lo siguiente:

Artículo 2

Las solicitudes de certificado presentadas por los importadores tradicionales y nuevos ante las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo al apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 220/2005 sobrepasan las cantidades disponibles. Es preciso, por lo tanto, determinar en qué medida pueden expedirse los certificados.

El presente Reglamento entrará en vigor el 28 de febrero de 2005.

Se aplicará hasta el 30 de junio de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura
y de Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 39 de 11.2.2005, p. 11.

REGLAMENTO (CE) Nº 337/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se suspenden las compras de mantequilla en algunos Estados miembros**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos ⁽¹⁾,Visto el Reglamento (CE) nº 2771/1999 de la Comisión, de 16 de diciembre de 1999, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1255/1999 del Consejo en lo que respecta a las medidas de intervención en el mercado de la mantequilla y la nata ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2 del Reglamento (CE) nº 2771/1999 establece que la Comisión abrirá o suspenderá las compras en un Estado miembro en cuanto se compruebe que durante dos semanas consecutivas el precio de mercado en dicho Estado miembro se sitúa, según el caso, bien a un nivel inferior bien a un nivel igual o superior al 92 % del precio de intervención.

- (2) El Reglamento (CE) nº 1487/2004 de la Comisión ⁽³⁾ establece la última lista de Estados miembros en los que la intervención ha sido suspendida. Dicha lista ha de ser adaptada para tener en cuenta los nuevos precios de mercado comunicados por Italia, República Checa, Alemania, Eslovenia y Hungría en aplicación del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 2771/1999. En aras de la claridad, conviene sustituir dicha lista y derogar el Reglamento (CE) nº 1487/2004.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las compras de mantequilla contempladas en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1255/1999 quedan suspendidas en Bélgica, en la República Checa, en Dinamarca, en Chipre, en Hungría, en Malta, en Grecia, en Francia, en Luxemburgo, en los Países Bajos, en Austria, en Eslovaquia, en Eslovenia, en Finlandia, en Suecia y en el Reino Unido.

Artículo 2

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 1487/2004.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 48. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 186/2004 de la Comisión (DO L 29 de 3.2.2004, p. 6).

⁽²⁾ DO L 333 de 24.12.1999, p. 11. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1932/2004 (DO L 333 de 9.11.2004, p. 4).

⁽³⁾ DO L 273 de 21.8.2004, p. 11.

REGLAMENTO (CE) N° 338/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005

por el que se fija la restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado, vaporizado, de grano largo B con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2032/2004

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1785/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece la organización común del mercado del arroz⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 14,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 2032/2004 de la Comisión⁽²⁾ ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de arroz.
- (2) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 584/75 de la Comisión⁽³⁾, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 26 del Reglamento (CE) n° 1785/2003, podrá decidir la fijación de una restitución máxima a la exportación. Para proceder a dicha fijación deben tenerse en cuenta los criterios establecidos por el apartado 4 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1785/2003. La licitación se adjudicará a todo licitador cuya oferta se sitúe al nivel de la restitución máxima a la exportación o a un nivel inferior.

(3) La aplicación de los mencionados criterios a la situación actual del mercado del arroz conduce a fijar la restitución máxima a la exportación en el importe que figura en el artículo 1.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

La restitución máxima a la exportación de arroz blanqueado, vaporizado, de grano largo B con destino a determinados terceros países se fijará sobre la base de las ofertas presentadas del 21 al 24 de febrero de 2005 a 60,00 EUR/t en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2032/2004.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 96.

⁽²⁾ DO L 353 de 27.11.2004, p. 6.

⁽³⁾ DO L 61 de 7.3.1975, p. 25. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1948/2002 (DO L 299 de 1.11.2002, p. 18).

REGLAMENTO (CE) Nº 339/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005

relativo a las ofertas presentadas en el marco de la licitación de la subvención para la expedición de arroz descascarillado de grano largo B con destino a la isla de Reunión contemplada en el Reglamento (CE) nº 2033/2004

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1785/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece la organización común del mercado del arroz⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 5,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2692/89 de la Comisión, de 6 de septiembre de 1989, por el que se establecen disposiciones de aplicación relativas a los suministros de arroz a la isla de Reunión⁽²⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 9,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante el Reglamento (CE) nº 2033/2004 de la Comisión⁽³⁾ se abrió una licitación para subvencionar la expedición de arroz descascarillado de grano largo con destino a la isla de Reunión.
- (2) De conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 2692/89, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 26 del Reglamento (CE) nº 1785/2003, puede decidir no dar curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta los criterios previstos en los artículos 2 y 3 del Reglamento (CEE) nº 2692/89, no resulta conveniente proceder a la fijación de una subvención máxima.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No se dará curso a las ofertas presentadas del 21 al 24 de febrero de 2005 en el marco de la licitación para la subvención de la expedición de arroz descascarillado de grano largo B del código NC 1006 20 98 con destino a la isla de Reunión, contemplada en el Reglamento (CE) nº 2033/2004.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 96.

⁽²⁾ DO L 261 de 7.9.1989, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1275/2004 (DO L 241 de 13.7.2004, p. 8).

⁽³⁾ DO L 353 de 27.11.2004, p. 9.

REGLAMENTO (CE) N° 340/2005 DE LA COMISIÓN
de 25 de febrero de 2005

relativo a las ofertas presentadas para la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A con destino a determinados terceros países en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) n° 2031/2004

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1785/2003 del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, por el que se establece la organización común de mercados del arroz⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 14,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 2031/2004 de la Comisión⁽²⁾, ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de arroz.
- (2) De acuerdo con el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 584/75 de la Comisión⁽³⁾, la Comisión, basándose en las ofertas presentadas y, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 26 del Reglamento (CE) n° 1785/2003, podrá decidir no dar curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta los criterios previstos en el apartado 4 del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1785/2003, no resulta conveniente proceder a la fijación de una restitución máxima.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No se dará curso a las ofertas presentadas del 21 al 24 de febrero de 2005 en el marco de la licitación de la restitución a la exportación de arroz blanqueado de grano redondo, medio y largo A con destino a determinados terceros países contemplada en el Reglamento (CE) n° 2031/2004.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de febrero de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 96.

⁽²⁾ DO L 353 de 27.11.2004, p. 3.

⁽³⁾ DO L 61 de 7.3.1975, p. 25. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1948/2002 (DO L 299 de 1.11.2002, p. 18).

REGLAMENTO (CE) Nº 341/2005 DE LA COMISIÓN**de 25 de febrero de 2005****por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 1432/94 y (CE) nº 1458/2003 en lo que atañe a la cantidad máxima que deben tener por objeto las solicitudes de certificados de importación de carne de porcino**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2759/75 del Consejo, de 29 de octubre de 1975, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de porcino ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 11, apartado 1,Visto el Reglamento (CE) nº 774/94 del Consejo, de 29 de marzo de 1994, relativo a la apertura y modo de gestión de determinados contingentes arancelarios comunitarios de carne de vacuno de calidad superior, carne de porcino, carne de aves de corral, trigo, tranquillón, salvado, moyuelos y otros residuos ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 7,Visto el Reglamento (CE) nº 1095/96 del Consejo, de 18 de junio de 1996, relativo a la aplicación de las concesiones que figuran en la lista CXL elaborada a raíz de la conclusión de las negociaciones enmarcadas en el apartado 6 del artículo XXIV del GATT ⁽³⁾, y, en particular, su artículo 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1432/94 de la Comisión, de 22 de junio de 1994, por el que se establecen las disposiciones de aplicación en el sector de la carne de porcino del régimen de importación establecido en el Reglamento (CE) nº 774/94 del Consejo relativo a la apertura y modo de gestión de determinados contingentes arancelarios comunitarios de carne de porcino y determinados productos agrícolas ⁽⁴⁾, y el Reglamento (CE) nº 1458/2003 de la Comisión, de 18 de agosto de 2003, relativo a la apertura y al modo de gestión de contingentes arancelarios en el sector de la carne de porcino ⁽⁵⁾, abren contingentes de importación de carne de porcino y establecen disposiciones concretas que re-

gulan el acceso de los agentes económicos a dichos contingentes.

- (2) La utilización de ambos contingentes de importación ha sido generalmente baja en los últimos años y la fijación de una cantidad máxima relativamente pequeña, que debe tener por objeto cualquier solicitud de certificado, puede haber constituido un factor desalentador. Con el fin de facilitar los intercambios comerciales de carne de porcino al amparo de ambos contingentes resulta adecuado incrementar dicha cantidad máxima.
- (3) Los Reglamentos (CE) nº 1432/94 y (CE) nº 1458/2003 deben, por lo tanto, modificarse en consecuencia.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de porcino.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el artículo 3, letra b), del Reglamento (CE) nº 1432/94, el porcentaje del «10 %» se sustituirá por «20 %».

Artículo 2

En el artículo 4, letra b), del Reglamento (CE) nº 1458/2003, los porcentajes del «10 %» se sustituirán por «20 %».

*Artículo 3*El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a las solicitudes de certificado presentadas a partir del 1 de marzo de 2005.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de febrero de 2005.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 282 de 1.11.1975, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1365/2000 (DO L 156 de 29.6.2000, p. 5).

⁽²⁾ DO L 91 de 8.4.1994, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 2198/95 de la Comisión (DO L 221 de 19.9.1995, p. 3).

⁽³⁾ DO L 146 de 20.6.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 156 de 23.6.1994, p. 14. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2083/2004 (DO L 360 de 7.12.2004, p. 12).

⁽⁵⁾ DO L 208 de 19.8.2003, p. 3. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 2083/2004.

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 16 de marzo de 2004

relativa a las ayudas estatales otorgadas por Italia a las compañías marítimas Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar y Toremar (Grupo Tirrenia)

[notificada con el número C(2004) 470]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/163/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

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

Tras haber invitado a los interesados a presentar sus observaciones con arreglo a los artículos mencionados ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Como consecuencia de los numerosos informes recibidos, la Comisión ha decidido iniciar el procedimiento en virtud del apartado 2 del artículo 88 del Tratado en relación con las ayudas otorgadas a seis empresas del Grupo Tirrenia, y precisamente Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar. Dichas ayudas asumen directamente la forma de subvenciones abonadas a cada empresa del grupo con el fin de mantener los servicios de transporte marítimo prestados por tales sociedades en aplicación de seis convenios celebrados en 1991 con el Estado. Estos acuerdos tienen por objeto garantizar la prestación de servicios de transporte marítimo, en su mayor parte constituidos por conexiones entre la Italia peninsular, Sicilia, Cerdeña y otras islas menores italianas.
- (2) Mediante carta de 6 de agosto de 1999, la Comisión informó a Italia de su decisión de iniciar el procedimiento. Mediante carta de 28 de septiembre de 1999, las autoridades italianas transmitieron sus observaciones sobre tal decisión.

⁽¹⁾ DO C 306 de 23.10.1999, p. 2.

- (3) A raíz de la publicación de la decisión en el Diario Oficial ⁽²⁾, numerosos operadores privados que compiten con las empresas del Grupo Tirrenia en la oferta de servicios de transporte marítimo enviaron sus observaciones a la Comisión, las cuales fueron transmitidas a las autoridades italianas para permitir a éstas presentar a su vez observaciones al respecto.
- (4) El 18 de octubre de 1999, Italia presentó al Tribunal de Justicia un recurso de anulación contra la decisión de apertura del procedimiento, respecto a la parte en que dispone la suspensión de la asignación de las ayudas ⁽³⁾. Igualmente, las compañías Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar y Toremar han presentado recurso de anulación ante el Tribunal de Primera Instancia, de conformidad con el apartado 4 del artículo 230 del Tratado ⁽⁴⁾.
- (5) Durante la fase de investigación, las autoridades italianas solicitaron que se escindiera el examen del expediente del Grupo Tirrenia para llegar, con carácter prioritario, a una decisión final sobre la empresa Tirrenia di Navigazione. Tal solicitud está motivada por la voluntad de las autoridades italianas de proceder a la privatización del grupo empezando, precisamente, por Tirrenia di Navigazione, y del intento de acelerar dicho proceso en lo que se refiere a esta empresa.
- (6) En lo que respecta a tal solicitud, la Comisión ha observado que Tirrenia di Navigazione asumió, dentro del grupo, el papel de líder en el plan de estrategia financiera y comercial del grupo, pero que las seis empresas del grupo, jurídicamente autónomas, operaban en segmentos de mercado geográficamente distintos, sujetos a una competencia de intensidad variable, tanto por parte de operadores privados italianos como de otros Estados miembros. La Comisión ha observado, además, que las subvenciones otorgadas por las autoridades italianas en aplicación de los convenios mencionados en el considerando 1 se calcularon para nivelar el déficit neto de explotación registrado en las líneas atendidas por cada una de las mencionadas empresas y fueron asignadas directamente a estas últimas, sin pasar por Tirrenia di Navigazione. Por último, los otros elementos constitutivos de la ayuda objeto del procedimiento iniciado —ayudas a las inversiones y ayudas de carácter fiscal— requieren un análisis distinto para cada empresa del grupo. En consecuencia, la Comisión ha considerado poder acceder a la solicitud de las autoridades italianas y, mediante la Decisión 2001/851/CE ⁽⁵⁾ ha cerrado el procedimiento iniciado relativo a las ayudas otorgadas a la compañía Tirrenia di Navigazione.
- (7) La presente decisión atañe a las ayudas concedidas por Italia a las otras cinco empresas del Grupo Tirrenia (de ahora en adelante denominadas «compañías regionales»). Con ocasión de varias reuniones bilaterales organizadas entre 2001 y 2003, las autoridades italianas han proporcionado, para cada una de las cerca de 50 líneas atendidas por las cinco compañías regionales, información relativa a las especificidades de los mercados en cuestión, a la evolución en el tiempo del tráfico realizado por las empresas públicas, a la eventual presencia de empresas privadas que operan en competencia con las públicas y a la evolución del nivel de las ayudas públicas concedidas a cada compañía (documentos registrados con los números A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 y A/13356/04).
- (8) Además, algunas empresas denunciantes, en particular algunos operadores privados activos en el Golfo de Nápoles que compiten con la compañía regional Caremar, transmitieron a la Comisión, en los meses de enero, febrero y septiembre de 2003, informaciones complementarias que contienen nuevos elementos que han de tenerse en cuenta en el ámbito del procedimiento de examen. Las autoridades italianas han sido invitadas a presentar observaciones al respecto. El 20 de octubre de 2003 tuvo lugar una reunión bilateral, a consecuencia de la cual las autoridades italianas asumieron compromisos en relación con algunos enlaces rápidos en el Golfo de Nápoles. Tales compromisos han sido formalizados mediante la nota 501 de 29 de octubre de 2003, recibida por la Comisión el 31 de octubre de 2003 (A/33506), y confirmados mediante nota fechada el 17 febrero de 2004 (A/13405/04). Por lo que se refiere a Adriatica, las autoridades italianas han transmitido a la Comisión informaciones complementarias mediante fax de 23 de febrero de 2004 (registrado con el número A/13970/04).

⁽²⁾ Véase la nota 1.

⁽³⁾ Asunto C-400/99, pendiente respecto al fondo. Mediante sentencia de 9 de octubre de 2001, Rec. p. I-7303), el Tribunal ha rechazado la solicitud accesoria de la Comisión destinada a hacer declarar la inadmisibilidad del recurso propuesto por Italia.

⁽⁴⁾ Asunto pendiente T-246/99.

⁽⁵⁾ DO L 318 de 4.12.2001, p. 9.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS DE AYUDA**Servicios afectados**

- (9) Tradicionalmente, *Adriatica* realiza las siguientes conexiones internacionales:
- i) en el medio y bajo Adriático:
 - Ancona/Durazzo (Albania),
 - Bari/Durazzo,
 - Ancona/Split (Croacia),
 - Ancona/Bar (Yugoslavia).
 - ii) en el alto Adriático (Costa Istriana) entre los puertos italianos de Trieste, Grado y Lignano, por una parte, y los puertos croatas de Pirano, Parenzo, Rovigno y Brioni, por la otra.
- Hasta el año 2000, *Adriatica* también realizaba otras líneas internacionales, como:
- Trieste/Durazzo (Albania),
 - Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras (Grecia).
- (10) Paralelamente, *Adriatica* realiza conexiones de cabotaje puramente local con las Islas Tremiti que salen de los puertos italianos peninsulares de Ortona, Vasto, Termoli, Vieste y Manfredonia.
- (11) Por último, *Adriatica* ofrece servicios de transporte de mercancías desde y hacia Sicilia en las siguientes líneas de cabotaje:
- Rávena/Catania,
 - Venecia/Catania,
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾,
 - Génova/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) La mayor parte del tráfico de pasajeros de la compañía *Adriatica* se concentra en las conexiones internacionales en el medio y bajo Adriático, en particular en las conexiones con Albania (el 49 % del tráfico total de la compañía) y en las de cabotaje con las islas del archipiélago de Tremiti ⁽⁸⁾. Por lo que respecta al tráfico de mercancías, más del 90 % del volumen total de *Adriatica* se centra en las conexiones de cabotaje con Sicilia y en las internacionales del medio y bajo Adriático (el 67 % del tráfico de mercancías total de la compañía) ⁽⁹⁾.
- (13) *Adriatica* soporta una presión competitiva variable en las muchas líneas en las que opera. Por ejemplo, en el medio y bajo Adriático, sólo dos líneas internacionales son atendidas también por otros operadores marítimos, es decir:
- Bari/Durazzo (Albania), trayecto en el que operan, todo el año, otros dos operadores comunitarios,
 - Ancona/Split (Croacia), atendida por otros tres operadores, entre ellos un operador comunitario presente sólo en temporada alta.

En cambio, los servicios regulares de línea con Grecia de los puertos de Brindisi y Bari, realizados por *Adriatica* hasta 2000, también fueron efectuados por otros numerosos operadores, entre los cuales había operadores comunitarios.

⁽⁶⁾ Servicios transferidos por la compañía Tirrenia di Navigazione a *Adriatica* en 1.2.2001.

⁽⁷⁾ Véase la nota 2.

⁽⁸⁾ De los 596 943 pasajeros transportados por *Adriatica* en el transcurso del año 2000, 397 146 viajaron en las líneas del medio y bajo Adriático —de los cuales, 334 639 entre Italia y Albania— y 161 024 en los enlaces con el archipiélago de las Islas Tremiti.

⁽⁹⁾ De los 779 223 metros lineales de mercancía transportados por *Adriatica* en el transcurso del año 2000, 306 124 viajaron en las líneas del medio y bajo Adriático —de los cuales, 235 542 entre Italia y Albania— y 473 099 en las conexiones con Sicilia.

- (14) En el mercado de cabotaje con las islas italianas, Adriatica tiene que hacer frente a la competencia de otros operadores italianos en las conexiones con algunas islas del archipiélago de Tremiti. Sin embargo, esa presencia no es constante a lo largo del año, ya que los servicios de la competencia se suspenden durante la mayor parte de la temporada baja. En el mercado del transporte de cabotaje de mercancías con Sicilia, la competencia de otros operadores italianos atañe a dos rutas, precisamente Génova/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ y Rávena/Catania

Saremar

- (15) Saremar opera exclusivamente conexiones con las islas situadas en el nordeste y el sudoeste de Cerdeña, respectivamente, así como la línea Santa Teresa di Gallura/Bonifacio que conecta Cerdeña y Córcega.
- (16) En estas rutas, algunas de las cuales registran la presencia de otros competidores comunitarios, Saremar conserva en conjunto el 64 % del mercado del transporte de pasajeros y el 70 % del mercado del transporte de mercancías.
- (17) Excepto la conexión Córcega/Cerdeña, las otras rutas atendidas se caracterizan por una distancia bastante breve, 5 millas marinas por término medio, que, combinada con la frecuencia de los trayectos cotidianos, confiere a estas conexiones marítimas características bastante parecidas a las de un sistema de transporte periurbano, destinado a garantizar el abastecimiento y la movilidad de los habitantes de las islas cercanas⁽¹¹⁾. La especificidad de este mercado depende, además, de las características geográficas y de las condiciones meteorológicas marítimas locales, que imponen una determinada tipología de buques, no aptos para ser empleados en otro lugar para otro tipo de navegación.
- (18) Saremar está expuesta a la competencia de otros operadores italianos en 3 de las 4 líneas que atiende, incluida la conexión entre Cerdeña y Córcega.

Toremar

- (19) Toremar opera exclusivamente en las rutas de cabotaje marítimo entre la Italia peninsular y las islas de Toscana (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa y Giglio). La compañía gestiona esencialmente una red de servicios locales cuyas frecuencias y horarios corresponden a las necesidades de abastecimiento y movilidad de la población insular. Las características de la red de servicios ofrecidas por Toremar permiten compararla con una red de servicios de transporte local periurbano⁽¹²⁾.
- (20) En dos de las seis líneas atendidas por Toremar operan también otros operadores italianos, presentes todo el año.

Siremar

- (21) Siremar opera conexiones locales entre los puertos de Sicilia y las islas menores que la circundan (las Islas Eolias, las Pelagias, las Égadas, Ustica y Pantelleria). Sólo las conexiones con el archipiélago de las Islas Eolias, situado al norte de Sicilia, se prolongan hasta la península (Nápoles). Esta red de líneas tiene carácter puramente local; los trayectos —generalmente breves—, las frecuencias y los horarios satisfacen, sobre todo, las necesidades de movilidad de los residentes de las islas.
- (22) En las conexiones con el archipiélago de las Islas Eolias y las Islas Égadas, Siremar opera en competencia con operadores privados italianos.
- (23) Las Islas Eolias, que cuentan con 12 000 residentes permanentes, 9 000 de ellos en la isla principal de Lipari, están atendidas por cinco conexiones efectuadas por Siremar que salen del puerto siciliano de Milazzo. Los servicios se ofrecen todo el año por medio de unidades mixtas (pasajeros/automóviles) y unidades rápidas reservadas al transporte de pasajeros. Un operador italiano compite con los servicios de Siremar en cuatro de las cinco líneas mediante unidades mixtas de modesta capacidad, mientras que otro hace competencia a los servicios de enlace rápido en tres líneas en temporada baja y cuatro en temporada alta.

⁽¹⁰⁾ Asimilable a la línea Génova/Palermo, atendida por la competencia, ya que los puertos de Palermo y Termini Imerese, que distan pocos kilómetros entre sí, pueden ser considerados sustituibles.

⁽¹¹⁾ En las 4 líneas regulares atendidas por la compañía se registra, por término medio, una salida por hora entre las 6 y las 22 horas.

⁽¹²⁾ Para cada trayecto atendido se registra, por término medio, una salida cada hora, de las 6 a las 22 horas, de todos los puertos.

- (24) Por lo que respecta a las Islas Égadas, situadas al noroeste de Sicilia, las conexiones de Siremar con Sicilia y entre las tres islas del archipiélago se realizan con salida del puerto siciliano de Trapani, durante todo el año, por medio de una unidad mixta (pasajeros/automóviles) y dos unidades rápidas. Dos operadores privados italianos están presentes en este mercado; el primero ofrece un servicio reservado al transporte de mercancías y el segundo, servicios de enlace rápido.
- (25) Las otras líneas atendidas por Siremar que salen de los puertos de Palermo o Agrigento no han de hacer frente a la competencia de ningún operador privado. Siremar representa, por tanto, el único transportista que asegura la movilidad de los habitantes de las islas afectadas.

Caremar

- (26) Caremar cubre una red de conexiones marítimas locales entre los puertos peninsulares del Golfo de Nápoles —Nápoles, Sorrento y Pozzuoli— y las islas Partenopeas (Capri, Ischia, Procida), por una parte, y los puertos peninsulares de Formia y Anzio (Lacio) y las islas menores de Ponza y Ventotene, por la otra. Los servicios ofrecidos responden, principalmente, a las necesidades de movilidad de las poblaciones locales.
- (27) En el Golfo de Nápoles, Caremar opera en competencia con otros operadores privados italianos en los trayectos «Capri/Nápoles», «Capri/Sorrento», «Ischia/Nápoles» y «Procida/Nápoles».
- (28) Caremar efectúa conexiones —sin competencia— con las Islas de Ponza y Ventotene, atendidas todo el año por unidades mixtas que realizan el transporte de pasajeros y vehículos. Caremar, en cambio, opera en competencia con un operador privado en el segmento de los servicios de enlace rápido en las rutas «Ponza/Formia» y «Ventotene/Formia».
- (29) También la red de líneas atendida por Caremar puede compararse a una red de transporte periurbano en cuanto a frecuencias y horarios, en particular por lo que respecta al Golfo de Nápoles.

Subvenciones otorgadas en concepto de obligaciones de servicio público

Marco normativo

- (30) La Ley nº 684 de 20 de diciembre 1974, por la que se establece la reestructuración de los servicios marítimos de interés nacional prioritario (Ley nº 684/1974) prevé en el artículo 8 que las conexiones marítimas con las islas mayores y menores deben satisfacer las necesidades relacionadas con el desarrollo económico y social de las regiones afectadas y, en particular, del Sur. La Ley dispone que, a tal fin, a los operadores encargados de prestar dichos servicios se les puedan abonar subvenciones en virtud de convenios de servicio público de una duración de veinte años.
- (31) La Ley nº 160 de 5 de mayo 1989, de conversión en ley, con modificaciones, del Decreto ley nº 77 de 4 de marzo de 1989, por la que se establecen disposiciones urgentes en materia de transportes y concesiones marítimas (Ley nº 160/1989), prevé en el artículo 9 que las autoridades públicas determinen las líneas que deben ser atendidas y las frecuencias que deben ser garantizadas, tomando como base una propuesta técnica que emane de las empresas concesionarias, las cuales deben presentar, cada cinco años, un plan de servicios a tal fin.
- (32) La Ley nº 169 de 19 de mayo 1975, por la que se establece la reordenación de los servicios marítimos postales y comerciales de carácter local (Ley nº 169/1975), dispone que las empresas concesionarias garanticen igualmente, con carácter accesorio, servicios de transporte de correo y paquetes postales, así como servicios comerciales de carácter puramente local.

- (33) El Decreto del Presidente de la República nº 501 de 1 de junio 1979, de ejecución de la Ley nº 684 de 20 de diciembre de 1974, interpretada y modificada por la Ley nº 373 de 23 de junio de 1977, sobre la reestructuración de los servicios marítimos de interés nacional prioritario (Decreto nº 501/1979), precisa los diferentes elementos (ingresos y costes) que entran en el cálculo de la subvención abonada a las empresas concesionarias y prevé, además, que los horarios de salida y llegada de cada una de las líneas atendidas por las mencionadas empresas se aprueben mediante Decreto ministerial. Por lo que atañe a los buques, el Decreto del Presidente de la República impone a las concesionarias utilizar unidades cuya antigüedad no supere los 18 años y ser propietarias de ellas, salvo excepción expresa del ministerio. Tal vínculo, que obliga a las empresas concesionarias a renovar periódicamente la flota, constituye una obligación específica para las citadas empresas de navegación. Además, los buques utilizados deben asignarse individualmente a cada una de las líneas de servicio público. El artículo 40 permite al ministro de la Marina Mercante organizar, además de los servicios ordinarios, la prestación de servicios complementarios destinados a satisfacer necesidades extraordinarias relacionadas con el interés público o con las exigencias del tráfico.
- (34) La Ley nº 856 de 5 de diciembre 1986, por la que se establecen normas para la reestructuración de la flota pública (grupo Finmare) e intervenciones para los armadores privados (Ley nº 856/1986), dispone que las tarifas se establezcan mediante decreto ministerial a propuesta de las sociedades concesionarias. Tales tarifas diferencian a los viajeros ordinarios de los residentes y de los trabajadores migratorios, categorías que se benefician de tarifas sociales preferentes.

Convenios de servicio público

- (35) En julio de 1991, el Estado italiano, por una parte, y cada una de las compañías regionales del Grupo Tirrenia, por la otra, estipularon cinco convenios idénticos. En virtud del artículo 2, los convenios se aplicaron con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 1989 y una duración de veinte años, con vencimiento en 31 de diciembre de 2008. Sin embargo, los convenios prevén que las relaciones económicas relativas a los años 1989, 1990 y 1991 se definan mediante medidas *ad hoc*, que no son objeto de la presente decisión.
- (36) De conformidad con el artículo 3 de dichos convenios, la cuantía de la subvención anual se establece tomando como base una solicitud que la empresa presenta en el mes de febrero de cada ejercicio. La solicitud es objeto, por lo tanto, de consultas interministeriales y se aprueba, en el mes de mayo siguiente, mediante decreto ministerial. El objetivo de la subvención anual es el de permitir que la empresa cubra las pérdidas derivadas de la relación negativa entre los costes y los ingresos de explotación. El artículo 5 enumera analíticamente los parámetros económicos que sirven para el cálculo de los diferentes elementos del coste considerados, en virtud del Decreto del Presidente de la República nº 501/79, para determinar el importe de la subvención.

Planes quinquenales

- (37) El artículo 1 de los citados convenios de servicio público dispone que los planes quinquenales determinen las líneas y los puertos que deben atenderse, la tipología y la capacidad de los buques destinados a las conexiones marítimas en cuestión y las frecuencias y las tarifas que deben mantenerse, incluidas las tarifas preferentes, en particular las de los residentes de las regiones insulares.
- (38) El primer plan quinquenal (período 1990-1994) fue aprobado mediante Decreto ministerial de 29 de mayo de 1990, y se aplicó con efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 1990. El segundo plan, que comprende los años 1995 a 1999, aprobado, a su vez, mediante Decreto de 14 de mayo de 1996, dejó sustancialmente inalteradas las líneas y las frecuencias.
- (39) El tercer plan (período 2000-2004), presentado a las autoridades italianas en septiembre de 1999, no ha sido aprobado todavía. En espera de la adopción de dicho plan, el Decreto de 8 de marzo de 2000 impuso a las empresas del Grupo Tirrenia el mantenimiento de los servicios a que se refiere el artículo 9 de la Ley nº 160/89, por medio de las unidades a disposición de la sociedad a 31 de diciembre de 1999.

Subvención anual de equilibrio

- (40) La convención prevé que la subvención anual de equilibrio se pague del modo siguiente: un primer pago anticipado en marzo de cada año, igual al 70 % de la subvención pagada el año anterior. Un segundo pago, efectuado en junio, igual al 20 % de la subvención. El eventual ajuste, liquidado a fin de año, corresponde a la diferencia entre los importes pagados y la relación negativa entre los costes y los ingresos de explotación del año en curso. En el caso de haber percibido una suma superior al coste neto de los servicios prestados (ingresos menos pérdidas), la sociedad tendrá que reembolsar la diferencia en los quince días siguientes a la aprobación del balance.
- (41) La subvención anual corresponde al déficit neto acumulado de los servicios contemplados en el plan quinquenal, a los que debe añadirse un importe variable, correspondiente a la remuneración del capital invertido. La cuantía del déficit neto de explotación viene dada por la diferencia entre las pérdidas acumuladas, generalmente durante el período invernal, y los ingresos registrados, para lo esencial, en el período de verano.
- (42) Por lo que respecta a la remuneración del capital invertido, de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se desprende que representa, en porcentaje de dicho capital, una remuneración que oscila según los años —del 12,5 % en 1992 al 5,1 % en el 2000— coincidente con los tipos de mercado en el transcurso de esos años.
- (43) La cuantía de la subvención otorgada a las compañías regionales del Grupo Tirrenia de conformidad con el convenio de servicio público de 1991 ha tenido la siguiente evolución ⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(en millones de liras italianas)

AÑO	A) COSTES DE EXPLOTACIÓN	B) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	C) DÉFICIT NETO (pérdidas acumuladas menos ingresos acumulados) (A-B)	RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN ANUAL
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Las notables variaciones del importe de la subvención anual (última columna) se explican por las fluctuaciones de los costes netos de explotación (columna c) de los enlaces internacionales con Albania, Yugoslavia y Croacia, servicios que se han venido operando o se han suspendido en función de la situación política de los Balcanes. Los costes netos de explotación y la necesidad de subvencionar anualmente estas conexiones de cabotaje en el alto Adriático y con el archipiélago de las Tremiti vienen siendo, por otra parte, estables en general de 1992 a 2001. Igualmente, la suspensión de las conexiones con Grecia a partir de finales de 1999 produjo una reducción considerable de los costes de explotación y, por tanto, del importe de la subvención de equilibrio.

⁽¹³⁾ Datos procedentes del estudio de Price Waterhouse & Coopers «Valoración de los criterios de predisposición de la contabilidad de gestión por línea y estacionalidad relativos a los ejercicios 1992-1999», completados por las autoridades italianas para los años 2000 y 2001. El estudio reconstruye la contabilidad analítica de las compañías del Grupo Tirrenia, valorando, para cada una de las líneas, los costes y beneficios del ejercicio.

SAREMAR

(en millones de liras italianas)

AÑO	A) COSTES DE EXPLOTACIÓN	B) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	C) DÉFICIT NETO (pérdidas acumuladas menos ingresos acumulados) (A-B)	RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN ANUAL
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

El nivel relativamente estable de la subvención anual (última columna) refleja las características del mercado en el que opera Saremar, es decir, un mercado local orientado a las exigencias de movilidad de las poblaciones insulares. De hecho, los servicios ofrecidos por la compañía se han mantenido sin variaciones sustanciales —en cuanto a frecuencias y horarios— desde la entrada en vigor del convenio de servicio público ⁽¹⁴⁾ y siguen sin registrar cambios en todas las estaciones del año aquí analizado.

TOREMAR

(en millones de liras italianas)

AÑO	A) COSTES DE EXPLOTACIÓN	B) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	C) DÉFICIT NETO (pérdidas acumuladas menos ingresos acumulados) (A-B)	RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN ANUAL
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ En 1992, Saremar efectuó un total de 18 000 viajes en las 4 líneas operadas por la compañía. En 2000, el número de viajes rondaba los 20 000.

El mercado principalmente local en que opera Toremar explica la relativa estabilidad temporal de la subvención anual (última columna). Los servicios que ofreció la compañía pública en 2000 se han mantenido sin cambio alguno —en términos de frecuencias y horarios— respecto de los de 1992⁽¹⁵⁾ y presentan un carácter constante a lo largo del año, al margen de las variaciones estacionales de la demanda.

SIREMAR

(en millones de liras italianas)

AÑO	A) COSTES DE EXPLOTACIÓN	B) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	C) DÉFICIT NETO (pérdidas acumuladas menos ingresos acumulados) (A-B)	RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN ANUAL
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

Las características de la oferta de servicios de Siremar pueden compararse a las ya señaladas respecto a Saremar y Toremar: una oferta estable tras la entrada en vigor del convenio de servicio público⁽¹⁶⁾ y poco sensible a las variaciones estacionales.

El elevado nivel de los costes de explotación de la compañía, que lleva consigo una ingente subvención anual, se explica en particular por el número de líneas operadas (18 líneas regulares) destinadas a satisfacer las exigencias de movilidad de los habitantes de las 14 islas diseminadas frente a las costas de Sicilia. Tan elevado número de servicios regulares de línea da lugar a mayores costes (personal, carburante, mantenimiento, etc.) para garantizar el gran número de viajes anuales efectuados por la compañía⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(en millones de liras italianas)

AÑO	A) COSTES DE EXPLOTACIÓN	B) INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	C) DÉFICIT NETO (pérdidas acumuladas menos ingresos acumulados) (A-B)	RENDIMIENTO DEL CAPITAL INVERTIDO	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN ANUAL
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ En 1992 se efectuaron 8 300 viajes en toda la red de líneas de la compañía frente a los 9 097 de 2000.

⁽¹⁶⁾ En 2000, el número total de viajes efectuados por Siremar en todas las líneas ascendía a 11 910; en 1992 había sido de 11 919.

⁽¹⁷⁾ En 2000 se efectuaron 11 900 viajes en 18 líneas regulares (11 700 en 1992).

Lo estable de la cuantía de la subvención anual se explica por la naturaleza de la red de servicios atendidos por Caremar, que no han sufrido cambios prácticamente desde la entrada en vigor del convenio con el Estado⁽¹⁸⁾.

Los elevados costes de explotación de la compañía, que se reflejan en el nivel de la compensación anual, se deben a su número de líneas (11) y a la frecuencia de los enlaces.

Inversiones previstas por los planes quinquenales y el plan industrial

- (44) Además de las líneas cuyos enlaces y frecuencias deben quedar garantizados, los planes quinquenales regulan también las inversiones que las empresas concesionarias tienen previsto efectuar en el período de referencia para garantizar el funcionamiento de las líneas. En la instrucción del asunto, la Comisión procuró, de forma particular, determinar cómo se contabilizaban los costes de adquisición y la amortización de los buques a efectos del cálculo de la subvención anual.
- (45) La Comisión deseaba también asegurarse de que las inversiones adicionales previstas en favor de las empresas del grupo con arreglo al plan industrial, adoptado por Tirrenia en marzo de 1999 para el período 1999-2002, no contuvieran ningún elemento de ayuda. El plan tiene por principales objetivos:
- permitir a las empresas del grupo hacer frente a los cambios derivados de la liberalización del mercado italiano del cabotaje (1 de enero de 1999) y prepararse para la expiración, en 2008, del régimen de convenios celebrados con el Estado,
 - reducir el coste de los servicios prestados en el marco de dichos convenios,
 - impulsar el desarrollo del grupo y optimizar los recursos disponibles,
 - establecer las condiciones de privatización de las empresas del grupo.
- (46) El plan industrial prevé, en particular, una evolución de las inversiones necesarias para los servicios contemplados en los convenios de servicios públicos que debería traducirse en el desmantelamiento de unidades obsoletas, la transferencia de otras unidades dentro del grupo y la realización de nuevas inversiones por un valor global de 700 000 millones de liras italianas.

Trato fiscal preferente

- (47) El Decreto ley nº 504 de 26 de octubre 1995 instituye un régimen fiscal preferente para los aceites minerales utilizados como carburantes para la navegación. De conformidad con el apartado 3 del artículo 63 de dicho Decreto, la reducción de los impuestos especiales se aplica a los lubricantes utilizados a bordo.
- (48) En la decisión de apertura del procedimiento, la Comisión expresó algunas dudas con respecto a las modalidades de aplicación de esta ventaja fiscal, en el caso de buques inmovilizados en los puertos italianos para ser sometidos a operaciones de mantenimiento. La Comisión deseaba cerciorarse de que dicha medida no tuviera efectos discriminatorios para otros operadores marítimos cuyos buques se encontraran en la misma situación.

⁽¹⁸⁾ A lo largo del año 2000 se efectuaron 12 872 viajes en 12 líneas operadas (15 650 en 1992).

III. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

Observaciones de las compañías del Grupo Tirrenia

- (49) Mediante carta del 22 de noviembre de 1999, las compañías del Grupo Tirrenia presentaron sus observaciones en lo que atañe a la decisión de apertura del procedimiento. Principalmente, las empresas ponen en duda la calificación de «ayudas nuevas» atribuida a las compensaciones abonadas en virtud de los convenios estipulados con el Estado y, en consecuencia, la autenticidad de la decisión de iniciar el procedimiento formal de examen. Los interesados opinan, en especial, que la Comisión fue informada hace tiempo de la existencia de un régimen de compensación del servicio público y que no puso nunca objeciones en cuanto al mismo. Además —siempre según las empresas afectadas—, el importe de las compensaciones anuales otorgadas a las compañías públicas resultaría estrictamente necesario y proporcionado con respecto a la necesidad de cubrir el coste neto adicional de las obligaciones de servicio público. Tirrenia concluye, por tanto, que, en relación con los otros operadores presentes en el mercado, tal pago no constituye un obstáculo para la competencia.
- (50) Al mismo tiempo, Tirrenia di Navigazione y las compañías regionales del Grupo Tirrenia impugnaron la decisión con que la Comisión inició el procedimiento, mediante recurso de conformidad con el apartado 4 del artículo 230 del Tratado, pendiente ante del Tribunal de Primera Instancia ⁽¹⁹⁾.

Observaciones de los operadores privados

- (51) A la Comisión han llegado las observaciones de muchos operadores privados que compiten en alguna de las líneas atendidas por Caremar, Saremar y Toremar. Tales observaciones pueden sintetizarse como sigue:
- las empresas del Grupo Tirrenia practicarían, en las líneas en las que se agrupa la competencia de los operadores privados, una política comercial agresiva, caracterizada por tarifas de dumping, sistemas de descuentos y pagos diferidos que no pueden encontrar una explicación en ausencia de subvenciones públicas,
 - las obligaciones de servicio público carecen de transparencia y la facultad concedida a las empresas del Grupo Tirrenia de modificar la extensión de las obligaciones que se les han impuesto, con particular referencia a las rutas que deben ser atendidas, al horario y las frecuencias que deben observarse, es contraria a la naturaleza misma de las obligaciones de servicio público,
 - teniendo en cuenta los servicios ofrecidos por los operadores privados en algunas líneas atendidas por las compañías del Grupo Tirrenia, resulta muy discutible la necesidad de prestar un servicio público,
 - las modalidades de financiación de las inversiones efectuadas desde 1995 o previstas en el plan industrial contienen elementos de ayuda, con particular referencia a las dos unidades adquiridas en 1996 por Viamare y, más en general, a las condiciones de acceso al crédito bancario, más favorables, concedidas a las empresas del Grupo Tirrenia,
 - las empresas del Grupo Tirrenia se benefician de un trato fiscal preferente sobre los aceites minerales que consumen sus buques inmovilizados en los puertos italianos.

IV. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES ITALIANAS

Subvenciones otorgadas en concepto de obligaciones de servicio público

- (52) Mediante carta de 29 de septiembre de 1999, las autoridades italianas han transmitido sus observaciones con respecto a la decisión de iniciar el procedimiento. A su juicio, el Reglamento (CE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽²⁰⁾, en su artículo 4 permite que los convenios estipulados con cada empresa del Grupo Tirrenia permanezcan íntegramente en vigor hasta la fecha de vencimiento, es decir, a finales de 2008. En consecuencia, el sistema de obligaciones de servicio público que se deriva de los convenios no puede ser cuestionado por la decisión de iniciar el procedimiento.

⁽¹⁹⁾ Véase la nota 4.

⁽²⁰⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

- (53) Las autoridades italianas ponen en duda, además, el hecho de que las ayudas contempladas en la decisión de la Comisión constituyan ayudas «nuevas» de conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado y que hayan podido incidir, con anterioridad a la apertura del mercado italiano de cabotaje (1 de enero de 1999), en los intercambios entre Estados miembros.
- (54) Prescindiendo de estas objeciones de carácter general, las autoridades italianas subrayan que la presencia de operadores privados en las líneas atendidas por las empresas del Grupo Tirrenia es un fenómeno a menudo reciente y parcial, ya que se limita a un reducido número de rutas y se concentra en la estación de verano. Además, el método de cálculo de la compensación anual, que consiste en deducir de las pérdidas acumuladas durante el invierno los ingresos obtenidos en el curso del verano, contribuye a limitar el importe de la compensación al mínimo indispensable.

Por consiguiente, según las autoridades italianas, la compensación resulta necesaria y estrictamente proporcionada con respecto a las obligaciones de servicio público, de las que corresponde al Estado miembro definir las características.

Con referencia a la violación de las normas en materia de competencia de que se ha hecho responsable Adriatica en las conexiones entre Italia y Grecia, las autoridades italianas subrayan que la decisión de la Comisión en lo que respecta a tal violación no tiene carácter definitivo, que los dos procedimientos son autónomos, que las ayudas no han sido utilizadas para financiar comportamientos contrarios a la competencia, que una declaración de incompatibilidad equivaldría a una nueva sanción y que una eventual recuperación comprometería el equilibrio de la compañía Adriatica así como el proceso de privatización.

Inversiones previstas en el plan industrial

- (55) Las autoridades italianas subrayan que las inversiones previstas en el plan industrial tienen como objeto reducir los costes del servicio, manteniendo, mientras tanto, un nivel de calidad elevado. Además, según las mismas autoridades, las modalidades con que se financian las inversiones proyectadas no contienen ningún elemento de ayuda, ya que tal financiación provendrá, en parte, de los fondos propios de las empresas afectadas y, en parte, de préstamos bancarios contratados a las condiciones normales de mercado.

Trato fiscal preferente

- (56) Las autoridades italianas precisaron el marco normativo que regula el trato fiscal de los aceites minerales utilizados como carburante para la navegación. De las informaciones transmitidas a la Comisión se deriva que, mediante una decisión de aplicación general de 2 de marzo de 1996, emanada en virtud del Decreto ley nº 504/1995, el trato fiscal preferente previsto por tal medida ha sido ampliado a los combustibles y lubricantes utilizados por toda la flota inmovilizada en un puerto para operaciones de manutención.
- (57) Al mismo tiempo, Italia impugnó ante el Tribunal de Justicia, con recurso todavía pendiente, la decisión de apertura del procedimiento, en la parte en que dispone la suspensión de la asignación de las ayudas⁽²¹⁾.

V. VALORACIÓN DE LAS AYUDAS

Subvenciones otorgadas en concepto de obligaciones de servicio público

Existencia de medidas de ayuda

- (58) De conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afectan al comercio entre Estados miembros, las ayudas concedidas por los Estados, ya sea a través de recursos estatales o bajo cualquiera forma que, favoreciendo a determinadas empresas o a determinadas producciones, falseen o amenacen con falsear la competencia.

⁽²¹⁾ Véase la nota 3.

- (59) Es evidente que las subvenciones en cuestión son concedidas por el Estado y mediante recursos estatales. En cuanto a la noción de ventaja, ha sido objeto de una interpretación por parte del Tribunal de Justicia en su sentencia de 24 de julio de 2003, *Altmark Trans*⁽²²⁾. Según esta jurisprudencia, una intervención estatal que comporta una compensación directa que representa la contrapartida de las prestaciones efectuadas por las empresas beneficiarias para ejecutar determinadas obligaciones de servicio público no entra en el campo de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado, en la medida en que tales empresas no obtienen una ventaja financiera y la citada intervención no tiene, por lo tanto, el efecto de situar a tales empresas en una posición competitiva más favorable frente a las empresas competidoras.

Según el Tribunal, para que, en un caso concreto, una compensación semejante pueda sustraerse a la calificación de ayuda estatal, tienen que concurrir cuatro condiciones:

- la empresa beneficiaria tiene que encargarse efectivamente del cumplimiento de las obligaciones de servicio público y dichas obligaciones tienen que ser definidas claramente. En el caso particular de las compensaciones otorgadas a las empresas del Grupo Tirrenia, la Comisión constata que las obligaciones de servicio público impuestas a tales empresas derivan, al mismo tiempo, de los convenios concluidos en julio de 1991 con el Estado italiano, del marco normativo aplicable (véanse los considerandos 30 a 34) y de los planes quinquenales (véanse los considerandos 37, 38 y 39). La cuestión de la existencia de una necesidad real de servicio público⁽²³⁾ se examina en los considerandos 84 a 122,
 - los parámetros sobre cuya base se calcula la compensación tienen que estar previamente definidos de manera objetiva y transparente, para evitar que la misma comporte una ventaja económica capaz de favorecer a la empresa beneficiaria frente a las empresas competidoras. En el caso en cuestión, la Comisión observa que el artículo 5 de los convenios detalla los parámetros económicos que sirven de base para el cálculo de los diferentes elementos de coste considerados para determinar la compensación, de conformidad con el Decreto del Presidente de la República n° 501/79,
 - la compensación no puede sobrepasar lo necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes originados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos relativos a las mismas además de un margen de beneficio razonable para el citado cumplimiento. La cuestión se analiza en los considerandos 123 a 148,
 - cuando la elección de la empresa que debe encargarse de la ejecución de las obligaciones de servicio público, en un caso específico, no se efectúa en el ámbito de un procedimiento de contratación pública que permita seleccionar al candidato capaz de prestar tales servicios al menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria tiene que determinarse tomando como base un análisis de los costes que una empresa media, gestionada de modo eficaz y adecuadamente dotada de medios de transporte para poder satisfacer las necesidades de servicio público solicitadas, habría tenido que soportar para cumplir tales obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes a las mismas así como un margen de beneficio razonable para la ejecución de dichas obligaciones. Es necesario constatar, al respecto, que las empresas del Grupo Tirrenia no han sido seleccionadas al final de un procedimiento de contratación pública. La Comisión constata, además, que ni los textos aplicables ni los convenios imponen condiciones tales que aseguren que la compensación no sobrepasa los costes de una empresa mediana, gestionada de modo eficaz y adecuadamente dotada de medios. Tampoco las informaciones y los datos transmitidos por las autoridades italianas y por los beneficiarios permiten establecer si dicha condición se respeta.
- (60) A la luz de las consideraciones que preceden y de las que se formularán más adelante en cuanto a la existencia de una necesidad real de servicio público, la Comisión cree que la subvención anual de equilibrio, concedida a las compañías regionales en el marco de los convenios de 1991, constituye una ventaja para tales empresas frente a las empresas competidoras que ofrecen, o podrían ofrecer, servicios comparables en el mercado en cuestión.
- (61) Por lo que respecta a la repercusión en el comercio intracomunitario y las distorsiones de la competencia, son evidentes en el caso de transportes entre Estados miembros, o entre Estados miembros y terceros países, liberalizados por el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, que aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ Asunto C-280/00, aún no publicado.

⁽²³⁾ Sentencia de 20 de febrero de 2001 en el asunto C-205/99, *Analir e.a.*, Rec. p. I-1271.

⁽²⁴⁾ DO L 378 de 31.12.1986, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 3573/90 (DO L 353 de 17.12.1990, p. 16).

- (62) Aunque se trata de servicios de cabotaje, el Tribunal observó⁽²⁵⁾ que no se excluye del todo que una subvención pública concedida a una empresa sólo activa en la gestión de servicios de transporte local o regional y no de servicios de transporte internacional pueda, en cualquier caso, incidir en los intercambios entre Estados miembros.
- (63) En efecto, cuando un Estado miembro concede una subvención pública a una empresa, la prestación de servicios de transporte por parte de dicha empresa puede resultar inalterada o incrementada, con la consecuencia de que las empresas con sede en otros Estados miembros tienen menores posibilidades de ofrecer los mismos servicios de transporte en el mercado de ese Estado miembro⁽²⁶⁾.
- (64) Según la jurisprudencia del Tribunal, en el caso de ayudas concedidas ilegalmente, la Comisión no tiene que demostrar las consecuencias reales de las ayudas en la competencia y en los intercambios entre Estados miembros. En efecto, semejante obligación implicaría que los Estados miembros que abonar ayudas en violación de la obligación de notificación a que se refiere el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE resultarían favorecidos en detrimento de los que notifican el proyecto de ayudas⁽²⁷⁾.
- (65) El hecho de que, hasta el 1 de enero de 1999, el mercado de las conexiones de cabotaje con las islas del Mediterráneo estuviera temporalmente exento de la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3577/92 relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), no permite excluir *a priori* que las subvenciones otorgadas a las compañías regionales que operan en los trayectos de cabotaje con las islas del Mediterráneo de conformidad con el convenio no hayan incidido en los intercambios entre Estados miembros y no hayan falseado la competencia.
- (66) En todo caso, admitiendo, incluso, que las ayudas otorgadas a empresas que sólo ejercieron transportes de cabotaje pudieran no influir en los intercambios y no comportar distorsiones de la competencia antes del 1 de enero de 1999, la situación ha cambiado después de esa fecha, ya que, con arreglo al Reglamento n° 3577/92, las actividades de cabotaje ya están abiertas al conjunto de los operadores comunitarios.
- (67) A la luz de los criterios indicados en los considerandos de 58 a 66, procede analizar la situación de las compañías regionales en función de los mercados en los que operan.
- Por lo que respecta a Adriatica, la Comisión recuerda que esta compañía opera, en el marco del convenio, no sólo en el mercado de cabotaje, sino también en las líneas internacionales en las que debe, o ha debido, afrontar, tras la entrada en vigor del convenio, la competencia de otros operadores comunitarios. La Comisión constata igualmente, en este contexto, que existe un riesgo de subvenciones cruzadas entre los servicios desarrollados por Adriatica en el mercado de cabotaje y los servicios prestados en el mercado internacional, en particular en ausencia de una contabilidad separada de la empresa para estas diferentes categorías de servicios. En estas circunstancias, las subvenciones abonadas a Adriatica tomando como base el convenio han podido influir en los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia.
 - Por lo que respecta a las otras cuatro compañías regionales, la Comisión constata que sólo Saremar opera en una línea internacional, entre Cerdeña y Córcega, y opera en competencia con un operador privado italiano. El hecho de que esta línea esté abierta a la potencial competencia de los operadores de los demás Estados miembros tras la entrada en vigor del convenio lleva a la conclusión de que la subvención anual abonada a Saremar para cubrir el déficit neto de explotación del conjunto de su red de conexiones ha podido influir en los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia, especialmente a causa de la ausencia de una contabilidad separada entre las distintas categorías de servicios prestados.

⁽²⁵⁾ Sentencia Altmark Trans, apartado 94, véase la nota 22.

⁽²⁶⁾ En tal sentido, véanse las sentencias de 13 de julio de 1988 en el asunto 102/87, Francia/Comisión, Rec. p. 4067, apartado 19; de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89, Italia/Comisión, Rec. p. I-1603, apartado 26, y de 14 de septiembre de 1994 en los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión, Rec. p. I-4103, apartado 40; Altmark Trans, cit., apartado 78.

⁽²⁷⁾ Sentencias de 5 de agosto de 2003 en los asuntos acumulados T-116/01 y T-118/01, P&O European Ferries, apartado 118; de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, C-301/87, Rec. p. I-307, apartado 33, y de 29 de septiembre de 2000, T-55/99, CETM/ Comisión, Rec. p. II-3207, apartado 103.

- Por lo que respecta, en particular, a Siremar, Toremar y Caremar, la Comisión formula las siguientes observaciones:
- estas compañías operan exclusivamente en un segmento bien delimitado del mercado de cabotaje con las islas del Mediterráneo,
 - hasta el 1 de enero de 1999, los servicios de cabotaje entre las islas del Mediterráneo han estado temporalmente exentos de la aplicación del principio de libre prestación de servicios en virtud del apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 3577/92⁽²⁸⁾,
 - en estos diferentes segmentos del mercado de cabotaje, las compañías regionales están sometidas, en algunas líneas, a la competencia de operadores privados italianos, cuya presencia a menudo es anterior a la entrada en vigor del convenio; ninguno de dichos operadores opera, sin embargo, en otros mercados que no sean los de cabotaje italiano en el Mediterráneo,
 - ningún operador de otro Estado miembro estuvo presente en estos diferentes segmentos del mercado de cabotaje antes del 1 de enero de 1999 y ninguno se ha introducido después de la apertura del mercado.
- (68) El hecho de que un sector no esté liberalizado —como en el caso de cabotaje en el Mediterráneo antes del 1 de enero de 1999— no siempre constituye una condición suficiente para excluir cualquier repercusión negativa en los intercambios entre Estados miembros⁽²⁹⁾.
- (69) Por una parte, el hecho de que tres compañías del Grupo Tirrenia (Tirrenia, Adriatica y Saremar) operaran en el mercado de los transportes entre Estados miembros o entre Estados miembros y terceros países, y la ausencia de una contabilidad separada de estas compañías entre las distintas categorías de servicios, lleva a considerar que todas las ayudas de las que se han beneficiado han podido influir en los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia. Además, no se puede excluir que tales efectos se hayan producido para todas las subvenciones concedidas a las compañías del grupo.
- (70) Por otra parte, ya antes de la liberalización del mercado de cabotaje, los operadores de los demás Estados miembros fueron libres de ejercer su derecho de establecimiento y de realizar los servicios de cabotaje utilizando buques con pabellón italiano.
- (71) En todo caso, la posibilidad de que los operadores de los demás Estados miembros presten servicios competitivos en el mercado de cabotaje en Italia a partir del 1 de enero 1999 lleva a constatar una repercusión, al menos potencial, en los intercambios durante los últimos cinco años, en particular en ausencia de derechos exclusivos conferidos a las compañías regionales en el ámbito de los convenios de servicio público.
- (72) En consideración de cuanto precede y teniendo en cuenta, en especial, el hecho de que para que la compensación comporte una ventaja configurable como «ayuda» es suficiente que una de las cuatro condiciones indicadas no se satisfaga⁽³⁰⁾, la Comisión cree que todas las compensaciones anuales abonadas a las compañías regionales por las autoridades italianas constituyen ayudas estatales de conformidad con el artículo 87 del Tratado. En contra de lo que sostienen las empresas beneficiarias, el apartado 3 del artículo 4 del Reglamento n° 3577/92 no prohíbe examinar las ayudas en cuestión. El apartado 3 del artículo 4 autoriza, de manera excepcional, la continuación de los contratos existentes concluidos antes de la entrada en vigor del Reglamento a pesar de que no se respeten las condiciones del procedimiento previsto para la atribución de los servicios públicos a que se refieren los apartados anteriores del mismo artículo. La disposición en cuestión atañe a la política común de los transportes.

⁽²⁸⁾ Véase la nota 20.

⁽²⁹⁾ Decisión 2000/394/CE de la Comisión, de 25 de noviembre de 1999, relativa a las medidas de ayuda en favor de las empresas implantadas en Venecia y Chioggia previstas por las Leyes n° 30/1997 y n° 206/1995, por las que se establecen desgravaciones de las cargas sociales (DO L 150 de 23.6.2000, p. 50).

⁽³⁰⁾ Sentencia Altmark Trans, apartado 94, véase la nota 22.

La nueva medida de ayuda

- (73) La Comisión no comparte la opinión de las compañías regionales según la cual las ayudas en cuestión constituirían ayudas existentes. En primer lugar, constata que tales ayudas no son anteriores a la entrada en vigor del Tratado. En efecto, han sido las Leyes nº 684/74 y nº 169/75 las que han reglamentado, en su forma actual, el régimen de la subvención anual de equilibrio. Sin embargo, el Decreto nº 501/79, la Ley nº 856/86 y los Convenios de 1991 establecieron detalladamente varias obligaciones de servicio público, así como los elementos de coste que entran en el cálculo de la subvención de equilibrio de la que se benefician las compañías regionales.
- (74) La Comisión constata, en segundo lugar, que las ayudas en cuestión no han sido aprobadas por la Comisión. La decisión de la Comisión de 6 de julio de 1990 de cerrar el procedimiento C 12/89 (ex N 444/88) relativo a las ayudas que Italia decidió conceder para reabsorber las pérdidas de la empresa Fincantieri en 1987 y 1988 y a la Ley nº 234/89 por la que se establece la reglamentación de las ayudas a la construcción naval en Italia⁽³¹⁾, reclamada por las empresas beneficiarias, únicamente concernía a las ayudas a favor de astilleros navales y no a las subvenciones que son objeto de la presente decisión. En todo caso, después de dicha decisión, el marco normativo de estas subvenciones ha sido modificado de modo sustancial con la conclusión de los convenios que no han sido notificados nunca.
- (75) En particular, la circunstancia de que la Comisión haya podido tener conocimiento de las distintas medidas legislativas que instituyen el régimen de la subvención anual, así como del convenio de 1991, no permite concluir —a falta de una notificación previa con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88— que el régimen de la subvención anual haya sido tácitamente autorizado, en virtud de la sentencia pronunciada en el asunto Lorenz⁽³²⁾. El Tribunal ha señalado recientemente que la simple comunicación de un texto a la Comisión no constituye una notificación con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE⁽³³⁾.
- (76) La Comisión considera, en consecuencia, que las ayudas a las compañías regionales constituyen ayudas nuevas de conformidad con el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo 1999, por el que se establece la modalidad de aplicación del artículo 93 del Tratado CE⁽³⁴⁾.
- (77) Admitiendo también que las ayudas a las compañías Siremar, Toremar y Caremar, que sólo efectuaron transportes de cabotaje, no constituyeran ayudas estatales en el momento de la asignación, estas se han convertido, en todo caso, en nuevas ayudas desde el 1 de enero de 1999, a causa de la liberalización de los transportes en virtud del Reglamento (CEE) nº 3577/92. En efecto, de conformidad con el artículo 1, letra b), inciso v), del Reglamento (CE) nº 659/1999, en el caso de que algunas medidas se conviertan en ayudas a consecuencia de la liberalización de una actividad por parte del derecho comunitario, dichas medidas no se consideran ayudas existentes después de la fecha fijada para la liberalización.

Evaluación de la compatibilidad de la ayuda

- (78) La prohibición de las ayudas sancionada en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado no es absoluta. En efecto, las excepciones son posibles en aplicación de los apartados 2 y 3 del artículo 87 y del apartado 2 del artículo 86.
- (79) A las ayudas asignadas a las compañías regionales en concepto de subvención anual no se les aplica ninguna de las excepciones a que se refiere el apartado 2 del artículo 87, ya que no constituyen ni ayudas de carácter social concedidas a los consumidores individuales, ni ayudas destinadas a remediar daños provocados por catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios, ni ayudas asignadas a la economía de determinadas regiones. En particular, por lo que se refiere a las ayudas de carácter social, la aplicación del apartado 2 del artículo 87 presupone que las medidas de las que se benefician los consumidores individuales no favorecen directa o indirectamente a ciertas empresas o a ciertas producciones. La Comisión constata, al respecto, que la merma de los ingresos resultantes para las compañías regionales por la aplicación de tarifas reducidas para los residentes en las islas y para los trabajadores migratorios se tiene en cuenta en el cálculo de la compensación anual. Las autoridades italianas se hacen cargo de estas reducciones de tarifas, de las que se benefician los consumidores individuales, únicamente cuando los consumidores interesados viajan con el operador público, circunstancia que favorece a este último frente a sus competidores privados.

⁽³¹⁾ DO C 239 de 25.9.1990, p. 10.

⁽³²⁾ Sentencia de 11 de diciembre de 1973 en el asunto 120/73, Lorenz, Rec. 1973, p. 1471.

⁽³³⁾ Auto del Tribunal de 24 de julio de 2003, asunto C-297/01, Sicilcassa (todavía no publicado en la Recopilación).

⁽³⁴⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Reglamento modificado por el Acta de adhesión.

- (80) Tales ayudas tampoco pueden beneficiarse de una de las excepciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 87. No se trata, en efecto, de ayudas destinadas a fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o a remediar una perturbación grave de la economía de un Estado miembro, en virtud de la letra b), ni de ayudas destinadas a fomentar la cultura y la conservación del patrimonio, en virtud de la letra d). Tampoco pueden calificarse de ayudas regionales en virtud de las letras a) o c), dado que no forman parte de un régimen de ayudas plurisectorial abierto, en una región concreta, a todas las empresas de los sectores interesados⁽³⁵⁾. Además, a causa de su objeto y sus modalidades, las ayudas en cuestión constituirían ayudas al funcionamiento, que pueden admitirse excepcionalmente sólo en las regiones que se benefician de la excepción a que se refiere la letra a) del apartado 3 del artículo 87, y a condición, en particular, de que el Estado miembro demuestre la existencia y la importancia de las desventajas que las ayudas pretenden paliar⁽³⁶⁾. Ya que las autoridades italianas no han proporcionado elementos suficientes al respecto, no pueden autorizarse ayudas por este concepto. Las ayudas en cuestión tampoco pueden considerarse destinadas a favorecer el desarrollo de ciertas actividades en virtud de la letra c), puesto que se destinan a cubrir los costes de explotación de un operador marítimo determinado y no forman parte de un plan global apropiado para hacer que la empresa beneficiaria recupere la eficacia económica y financiera sin recurrir a más ayudas.
- (81) El apartado 2 del artículo 86 del Tratado establece que las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado y, en especial, a las normas sobre competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho y de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiadas. El desarrollo de los intercambios no debe quedar afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad.
- (82) Según la jurisprudencia comunitaria, al tratarse de una disposición que establece una norma de excepción, debe interpretarse de forma restrictiva⁽³⁷⁾. No es suficiente, por lo tanto, desde este punto de vista, que las autoridades públicas hayan confiado a la empresa en cuestión la gestión de un servicio de interés económico general, ya que también es necesario que la aplicación de las normas del Tratado, y en particular el artículo 87, sea tal que impida el cumplimiento de la misión específica que le haya sido confiada y que el interés de la Comunidad no se vea afectado⁽³⁸⁾.
- (83) Con el fin de evaluar si las subvenciones otorgadas a las compañías regionales en virtud de los convenios de 1991 pueden beneficiarse de la excepción a que se refiere el apartado 2 del artículo 86 del Tratado, la Comisión debe comprobar, en primer lugar, la existencia y la amplitud de las obligaciones de servicio público impuestas a la empresa, para evaluar si el servicio público es necesario y si es necesaria la subvención que se destina a compensar el coste.

Existencia de obligaciones de servicio público que responden a una necesidad real

Conexiones de cabotaje con las islas menores italianas

- (84) Las conexiones de cabotaje se incluyen en el ámbito de aplicación del artículo 4 del mencionado Reglamento (CEE) n° 3577/92 y, a efectos del examen de las ayudas estatales, en el de las Directrices comunitarias en materia de ayudas estatales a los transportes marítimos⁽³⁹⁾. En su versión actual, las Directrices establecen, en la sección 9, que «[...] pueden imponerse obligaciones de servicio público (OSP) o celebrarse contratos de servicio público (CSP) con respecto a los servicios a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo», es decir, los servicios regulares de, entre y hacia las islas, además de entre las islas y para la prestación de servicios de cabotaje. Para tales servicios, por lo tanto, las compensaciones se someten a las normas indicadas en la mencionada disposición, así como a las normas en materia de ayudas estatales tal como las establece el Tratado y las interpreta el Tribunal de Justicia. La versión anterior de las mencionadas Directrices comunitarias estableció en el punto 9 que «puede imponerse una obligación de servicio público para garantizar servicios regulares hacia puertos que conectan regiones periféricas de la Comunidad o para rutas poco comunicadas y consideradas vitales para el desarrollo económico de las regiones afectadas, en los casos en que el libre juego de las fuerzas de mercado no garantice un nivel de servicio suficiente». De la jurisprudencia se deduce, además, que las obligaciones de servicio público sólo pueden imponerse si responden a una necesidad real que el mero juego de las fuerzas del mercado no puede satisfacer⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Véase la última frase del punto 2 de las Directrices sobre las ayudas de Estado de finalidad regional (DO C 74 de 10.3.1998, p. 9).

⁽³⁶⁾ Punto 4.15 de las Directrices, véase la nota 35.

⁽³⁷⁾ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de febrero de 1997 en el asunto T-106/95, Fédération française des sociétés de assurances (FFSA y otros)/Comisión, Rec. p. II-229, apartado 173 de la motivación.

⁽³⁸⁾ Véase también la sentencia del Tribunal de 10 de diciembre de 1991 en el asunto C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*, Rec. p. I-5889, apartado 26.

⁽³⁹⁾ Comunicación C(2004) 43 de la Comisión — Directrices comunitarias en materia de ayudas de Estado a los transportes marítimos, DO C 13 de 17.1.2004, p. 3, y, para el período anterior, las Directrices de 1997, DO C 205 de 5.7.1997, p. 5, además de, en la medida en que sean aplicables, las de 1989 [SEC (89) 921 def. de 3 de agosto de 1989].

⁽⁴⁰⁾ Sentencia Analir y otros, véase la nota 23.

- (85) De las normas de ley y de las normas convencionales anteriormente descritas se deriva que las compañías regionales que atienden las islas menores están sometidas, en todas sus líneas, a una serie de obligaciones relativas a los puertos que deben conectarse, las frecuencias, los horarios de salida y llegada, la tipología de la flota y las tarifas que deben fijarse, obligaciones todas que estas empresas no asumirían (o no asumirían en la misma medida ni en las mismas condiciones) si sólo pudieran actuar tomando como base el propio interés económico.
- (86) Mediante la imposición de estas obligaciones se aspira a garantizar el respeto del principio de continuidad territorial y un nivel suficiente de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros y mercancías de y hacia las islas menores italianas, a fin de satisfacer las necesidades de movilidad de las poblaciones locales y el desarrollo económico y social de estas regiones insulares. El respeto de estas obligaciones durante la validez de los convenios se garantiza mediante el depósito de fianzas. La posibilidad de ajustes provisionales de los horarios y la frecuencia de las conexiones durante el año, bajo el control de las autoridades públicas, no es motivo para poner en tela de juicio la imposición de la obligación de garantizar dichas conexiones. Las normas en cuestión obligan, por lo tanto, a las empresas beneficiarias a desarrollar un servicio de interés económico general de conformidad con el apartado 2 del artículo 86, y un servicio público según el Reglamento (CEE) n° 3577/92.

Conexiones internacionales

- (87) Las conexiones marítimas internacionales se incluyen en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, que aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países⁽⁴¹⁾. El Reglamento no prevé expresamente la posibilidad de imponer obligaciones de servicio público mínimas para garantizar las conexiones marítimas entre Estados miembros o entre un Estado miembro y un tercer país.
- (88) Sin embargo, las Directrices comunitarias en materia de ayudas estatales a los transportes marítimos de 2004⁽⁴²⁾ permiten por su parte que puedan imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público cuando un servicio de transporte internacional sea necesario para hacer frente a una necesidad urgente de transporte público (sección 9). Además, se permiten compensaciones para el desarrollo de estos servicios a condición de que se sometan a las normas fundamentales y de procedimiento dictadas por el Tratado. También el mencionado punto 9 de las Directrices de 1997 autorizaba ayudas tendentes a compensar las obligaciones de servicio público.
- (89) Por consiguiente, la Comisión constata que la legislación comunitaria en vigor admite la posibilidad de introducir obligaciones de servicio público en conexiones marítimas que no sean las interiores de un Estado miembro. Sin embargo, tratándose del mercado del transporte marítimo internacional, sujeto a la competencia actual o potencial de otros operadores comunitarios, las compensaciones abonadas a las empresas concesionarias se configuran como ayudas reales al funcionamiento, que sólo pueden autorizarse en virtud del apartado 2 del artículo 86. Por lo tanto, a la vez deben ser necesarias, en el sentido de que respondan a una necesidad real que el juego de las fuerzas del mercado no permita satisfacer, y estrictamente proporcionadas al objetivo que persiguen.
- (90) De las 5 compañías regionales del Grupo Tirrenia, únicamente Adriatica y Saremar operan en líneas internacionales, dentro de los convenios de servicio público. Por consiguiente, hace falta examinar, para cada una de las dos compañías y para cada conexión internacional afectada, los motivos que justifican la imposición de las obligaciones de servicio público a las empresas beneficiarias y si las compensaciones abonadas pudieran beneficiarse de la exclusión a que se refiere el apartado 2 del artículo 86 del Tratado.

⁽⁴¹⁾ Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁽⁴²⁾ Véase la nota 39.

- (91) Por lo que respecta a Saremar, la Comisión constata que esta sociedad efectúa, durante todo el año, dos viajes diarios de ida y vuelta en el trayecto Cerdeña/Córcega (Santa Teresa/Bonifacio) con una unidad mixta cuya capacidad total es de 560 pasajeros y 51 automóviles. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deduce que se trata de una conexión fronteriza de corta distancia (10 millas marinas) y de interés principalmente local, tanto para las comunidades sardas como para las comunidades corsas vecinas. La conexión de línea entre Santa Teresa y Bonifacio permite garantizar la movilidad de los trabajadores fronterizos y un flujo regular de mercancías entre la Córcega meridional y la Cerdeña septentrional. Las informaciones transmitidas por las autoridades italianas indican que dicha conexión ha sido solicitado expresamente por las comunidades sardas y corsas locales.
- (92) Durante la estación turística (media y alta), Saremar opera en competencia con otro operador italiano, capaz de modificar la oferta de servicios desde el punto de vista de la capacidad y la frecuencia en función de la situación del mercado⁽⁴³⁾. Además, el operador en cuestión no está presente durante todo el período de temporada baja.
- (93) De cuanto precede se deriva que no pudo alcanzarse, por el libre juego de las fuerzas del mercado, el objetivo —que es expresión de un interés público legítimo— de realizar todo el año una conexión de línea entre dos regiones insulares de la Comunidad teniendo en cuenta las necesidades expresadas por los entes territoriales afectados.
- (94) Por lo que respecta a las conexiones internacionales realizadas por *Adriatica*, la Comisión formula las siguientes observaciones:
- a) la conexión marítima «Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras», que une las regiones centrales de la Comunidad a una de sus regiones periféricas, constituye una línea de importancia vital para los tráficos comerciales y turísticos, en particular si se tiene en cuenta la inestabilidad que ha dificultado las conexiones terrestres alternativas. Además, desde 1977, y a solicitud conjunta de las autoridades italianas y helénicas, la citada conexión marítima se incluyó en la lista de ferrocarriles y servicios automovilísticos o de navegación a los que se aplica el Convenio internacional relativo al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) de 7 de febrero de 1970. Para poder prestar los servicios marítimos ofrecidos en esta línea, *Adriatica* se hizo miembro de la Comunidad EURAIL. Por otra parte, como consecuencia de las informaciones proporcionadas a la Comisión en el curso de la reunión de 26 de octubre de 2001 (registrada con los números A/13408/04 y A/13409/04), se desprende que, entre 1992 y 1999, *Adriatica* efectuó en esta línea un promedio de 265 viajes al año, transportando una media de 161 440 pasajeros, 24 376 vehículos y 104 437 metros lineales de mercancías. Se debe constatar, además, que, según lo indicado por las autoridades italianas mediante carta de 17 de febrero de 2004 (registrada con número A/13405/04), entre 1996 y 1999 los operadores que hacen competencia a *Adriatica* no realizaron un servicio que diera las mismas garantías en cuanto a la calidad de las unidades utilizadas y, entre otras cosas, a la regularidad y frecuencia de los servicios. Precede constatar, sin embargo, que, en el período incluido entre el 30 de octubre de 1990 y julio de 1994, que corresponde, en parte, al período examinado a efectos de la presente decisión, *Adriatica* participó en un acuerdo que tenía por objeto los niveles de precio que debían aplicarse a los vehículos comerciales en las líneas de Patras a Bari y a Brindisi⁽⁴⁴⁾. En este período, parece que la competencia en el mercado en cuestión fue lo suficientemente activa y específica como para inducir a Tirrenia a participar en un acuerdo ilícito, de modo que no se puede creer que la ayuda fuera necesaria para garantizar un servicio público. A pesar de las aclaraciones proporcionadas sobre este punto por las autoridades italianas mediante fax del 24 de febrero de 2004 (documento registrado con el número A/13970/04), no se puede admitir la necesidad de una subvención destinada a compensar la obligación de prestación de servicios de interés económico general si la empresa beneficiaria se hace responsable de un comportamiento contrario a la competencia prohibido por el artículo 81 del Tratado CE. En efecto, aunque la decisión de la Comisión no sea todavía definitiva, ha sido confirmada ampliamente por el Tribunal de Primera Instancia y goza, en todo caso, de la presunción de validez. Es

⁽⁴³⁾ Por ejemplo, en 2001, uno de los dos buques de este operador ha sido retirado de este segmento de mercado y trasladado a conexiones más rentables.

⁽⁴⁴⁾ Decisión 1999/271/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 1998, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34466 — Transbordadores griegos) (DO L 109 de 27.4.1999, p. 24), confirmada en cuanto a la comprobación y la cualificación de los hechos por la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de diciembre de 2003 en el asunto T-61/99, *Adriatica di Navigazione/Comisión* (todavía no publicada).

bien cierto que los dos procedimientos relativos, respectivamente, a las normas en materia de competencia y a las ayudas estatales, son autónomos, pero la jurisprudencia impone a la Comisión que tenga en cuenta una eventual violación de las normas de competencia en el momento de evaluar la compatibilidad de una ayuda estatal, en particular si el beneficiario se hace responsable de una violación de dichas normas⁽⁴⁵⁾. El vínculo entre la violación de las normas de competencia y las ayudas es evidente, ya que las compensaciones se abonaron precisamente para los servicios que eran objeto del convenio y ello con independencia de si las ayudas se utilizaron para dar lugar a un comportamiento contrario a la competencia. Por último, una declaración de incompatibilidad y una recuperación de las ayudas no tendrían, en ningún caso, carácter de nueva sanción, sino que únicamente serían el resultado de comprobar que el beneficiario había participado de las ayudas en un acuerdo prohibido. Teniendo en cuenta la tipología de los servicios realizados, que atañen, al mismo tiempo, a los vehículos comerciales, los pasajeros y las mercancías, se debe concluir que la participación en un convenio para establecer los precios que deben aplicarse a los vehículos comerciales permite sacar conclusiones para la conexión en su conjunto. Ello es tanto más evidente ya que el convenio concernía, precisamente, al tráfico de vehículos comerciales que las autoridades italianas quisieron realizar gracias a la subvención. Por último, debe observarse que en 2000 se suprimió dicha conexión.

- b) La conexión marítima entre Italia y Albania «Trieste/Durazzo» tiene origen en un protocolo firmado el 22 de octubre de 1983 entre las autoridades italianas y albanesas con objeto de desarrollar las relaciones comerciales entre Albania y los países de Europa occidental. El artículo 5 del protocolo encarga a Adriatica di Navigazione y a la compañía albanesa Transship organizar las modalidades del servicio de enlace. Desde 1991, sin considerar las oscilaciones asociadas a las circunstancias políticas, el tráfico en esta línea se ha desarrollado notablemente⁽⁴⁶⁾. Por lo demás, esta línea no está sometida a ninguna competencia.
 - c) Las otras dos conexiones marítimas entre Italia y Albania, «Bari/Durazzo» y «Ancona/Durazzo», no han sido instituidas por ningún acuerdo internacional.
 - d) Las conexiones marítimas entre Italia y Yugoslavia (puerto de Bar en Montenegro), con salida de los puertos italianos de Ancona y Bari, se han desarrollado desde 1997, y responden a una solicitud expresada por las autoridades de Montenegro, que deseaban contar con una conexión marítima permanente entre el único puerto comercial del país y los puertos septentrionales y meridionales de Italia. Desde 1998, otros dos operadores, uno montenegrino y otro esloveno, operan junto a Adriatica solamente en el trayecto «Bari/Bar».
 - e) La explotación de las conexiones marítimas entre Italia y Croacia «Ancona/Split» y «Bari/Dubrovnik», concedida en 1960 a operadores privados, fue transferida a Adriatica por la Ley n° 42 del 27 de febrero de 1978. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que los servicios, interrumpidos en 1991, se han restablecido durante el año 1994, tras la expresa solicitud del gobierno de la República de Croacia. A pesar de las oscilaciones debidas a la crisis de Kosovo, el tráfico se ha desarrollado considerablemente desde 1994⁽⁴⁷⁾. Dos compañías marítimas, una de ellas croata y la otra liberiana, hacen competencia a Adriatica en este mercado.
- (95) De las constataciones expuestas se deduce que Adriatica fue encargada, para los servicios prestados en aplicación de un acuerdo o un convenio internacional, de una misión de interés general que conllevó costes que la empresa no habría tenido que soportar si hubiera actuado conforme a su único interés comercial. Este razonamiento no puede aplicarse a la conexión «Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras» para el período comprendido entre enero de 1992 y julio de 1994, que corresponde al de duración de la participación de Adriatica en un acuerdo prohibido por el artículo 81 del Tratado CE. Tampoco se aplica para los servicios en conexiones internacionales que la empresa ha desarrollado y que no tienen origen en dicho acuerdo o convenio. El mismo vale, en particular, para las conexiones «Bari/Durazzo» y «Ancona/Durazzo». Los resultados de la gestión de estas dos líneas, sin embargo, han sido positivos, de modo que no se ha abonado a Adriatica ninguna compensación por los servicios prestados. Por el contrario, según se deduce de las cuentas analíticas transmitidas a la Comisión, las ventajas económicas resultantes contribuyen a reducir el importe de la subvención anual de equilibrio abonada por los servicios realizados en las líneas deficitarias.

⁽⁴⁵⁾ Sentencia del 15 de junio de 1993 en el asunto C-225/91, Matra/Comisión (Rec. p. I-3203, apartados 41 a 43).

⁽⁴⁶⁾ En 1991: 20 096 pasajeros y 24 205 metros lineales de mercancías transportadas; en 2000: 334 639 pasajeros y 235 542 metros lineales de mercancías.

⁽⁴⁷⁾ En 1994: 9 866 pasajeros y 7 494 metros lineales de mercancías transportadas; en 2000: 48 281 pasajeros y 43 563 metros lineales de mercancías.

- (96) Para que las obligaciones impuestas a las compañías regionales puedan dar lugar a compensación, y para que la Comisión esté en condiciones de averiguar que el importe de la compensación se limita a lo estrictamente necesario, las autoridades públicas competentes deben precisar con antelación tales obligaciones.
- (97) Al respecto, la Comisión constata que los servicios prestados por cada compañía regional se definen en los planes quinquenales antes mencionados, que establecen exactamente los puertos de enlace y las frecuencias que deben ser realizadas en temporada alta y baja, así como la tipología de los buques destinados individualmente a las líneas que deben atenderse. La red de servicios así realizada puede adaptarse, sin embargo, en función de la evolución de la demanda de transportes en los trayectos en cuestión en el transcurso de cada período quinquenal. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que semejante adecuación sólo se produce a petición de las comunidades locales afectadas que se dirigen al Ministerio de Transportes, autoridad encargada de la vigilancia de las compañías regionales, para solicitar una modificación de las frecuencias o los horarios. Estas solicitudes se evalúan más tarde, individualmente, a escala interministerial, entre otras cosas para considerar sus implicaciones financieras en los costes de explotación de la empresa afectada. Cualquier modificación de la red de servicios en el transcurso de cada período quinquenal es objeto, por lo tanto, de una decisión administrativa preliminar dirigida a la empresa concesionaria.

Comparabilidad de la competencia

- (98) Al comprobar la existencia de una necesidad real de servicio público⁽⁴⁸⁾ y el alcance de las obligaciones efectivamente impuestas a las compañías regionales concesionarias, así como la necesidad de compensarles los costes, la Comisión debe verificar si existen o no operadores competidores que ofrecen servicios similares o comparables a los que ofrece el operador público y que responden a las necesidades prescritas por las autoridades italianas. Esta comprobación se efectúa, línea por línea, mediante un examen comparativo de la oferta acumulada y de la demanda global de servicios. Es oportuno distinguir, al respecto, la situación de cada una de las empresas regionales.

Adriatica

- (99) Adriatica está sometida a la competencia de otras compañías marítimas, por una parte, en las dos líneas internacionales siguientes, para las cuales se le ha encargado una misión de interés general («Ancona/Split» y «Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras») y, por otra, en algunas líneas de cabotaje en el archipiélago de Tremiti y en dos líneas de transporte de mercancías entre la península y Sicilia.

Conexiones internacionales

- (100) En la línea «Ancona/Split», Adriática efectúa todo el año dos viajes semanales por medio de una unidad mixta en competencia con una empresa pública croata y con buques privados con pabellón de Barbados y Panamá, sólo presentes, principalmente, en la temporada de verano y que no satisfacen el conjunto de las necesidades de servicio establecidas por las autoridades italianas en el marco del convenio.
- (101) En la línea «Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras», Adriatica ha operado en competencia con armadores griegos, cuyos buques ostentan pabellón chipriota o maltés, y con un operador italiano con pabellón italiano. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva (en particular, la carta de 17 de febrero de 2004 registrada con el número A/13405/04) que, a partir de 1997, algunos operadores griegos ofrecen servicios comparables a los de Adriatica en cuanto a la regularidad del servicio, la capacidad, la frecuencia y la tipología de los buques. Según se ha indicado antes (considerando 94, letra a), esta conexión ha revestido en el pasado una importancia vital para el tráfico intracomunitario e internacional, ya que enlaza a la Comunidad con una de sus regiones periféricas. La Comisión considera que, según las Directrices comunitarias de 1997, pueden admitirse subvenciones destinadas a cubrir un déficit de explotación para los servicios de línea hacia puertos que atienden regiones periféricas de la Comunidad o para los itinerarios vitales para el desarrollo de las regiones afectadas en el caso de que las fuerzas libres del mercado no garanticen un nivel de servicio suficiente (sección 9). Pero, teniendo en cuenta los servicios que ofrece Adriatica en cuanto a

⁽⁴⁸⁾ Sentencia Analir e.a., véase la nota 23.

regularidad, capacidad, frecuencia y tipología de los buques, la Comisión considera que la concesión de subvenciones públicas pueda justificarse a la luz del derecho comunitario. Esta conclusión no puede extenderse al período incluido entre enero de 1992 y julio de 1994, durante el cual Adriatica participó, en esta línea, en un acuerdo prohibido por el artículo 81 del Tratado CE, lo que demuestra que la ayuda no correspondió a una necesidad real de servicio público. Por último, debe observarse que en 2000 se suprimió el enlace en cuestión.

Conexiones de cabotaje

- (102) En algunas conexiones hacia el archipiélago de Tremiti, Adriatica está sometida a la competencia de operadores privados italianos, presentes solamente en temporada media y alta. Ninguno de ellos satisface, por consiguiente, las necesidades de regularidad y prestación estables durante el año del servicio, solicitadas por las autoridades italianas.
- (103) Por lo que respecta al transporte de mercancías entre la península y Sicilia, Adriatica se expone a la competencia de operadores privados italianos en los trayectos «Rávena/Catania» y «Génova/Termini Imerese». Sin embargo, la oferta de tales operadores no puede ser considerada comparable a la de Adriatica en cuanto a regularidad, frecuencia y tipología de los buques respecto de las necesidades establecidas por las autoridades italianas en el ámbito del convenio de servicio público.

Siremar

- (104) Siremar compete con operadores privados italianos en los mercados locales de los archipiélagos de las Islas Eolias, de las Islas Égadas y en la conexión entre Sicilia y la Isla de Pantelleria.
- (105) La red de conexiones con y entre las Islas Eolias está constituida por cinco líneas en las que Siremar presta todo el año servicios diarios por medio de unidades mixtas (pasajeros/mercancías) y unidades rápidas reservadas únicamente al transporte de pasajeros. Un operador privado italiano está presente como vector de transporte mixto con unidades de construcción antigua y modesta capacidad. Sin embargo, la oferta de este competidor no satisface todas las necesidades previstas en el convenio, en particular en lo que se refiere a la prestación estable del servicio, durante el año, en todas las líneas y tipologías de buques. La misma constatación puede hacerse con respecto al mercado de los enlaces rápidos, en el que otro operador italiano hace competencia a Siremar sin prestar servicios, en toda la red de líneas, que satisfagan todas las necesidades del convenio, en particular desde el punto de vista de las líneas realizadas y las frecuencias de los servicios. En efecto, en lo que atañe a la red de enlace rápido Islas Eolias/Milazzo tiene que constatarse que el operador privado no presta los mismos servicios de Siremar en cuanto a frecuencias de viajes y número de islas atendidas. Parece, en particular, que las conexiones Lipari/Salina y Milazzo/Alicudi no los realiza el citado operador durante la temporada baja.
- (106) La red de conexiones con y entre las islas del archipiélago de las Égadas está constituida por dos líneas atendidas por unidades mixtas (pasajeros/mercancías) y por cuatro líneas atendidas por unidades rápidas reservadas al transporte de pasajeros. Dos operadores privados italianos están presentes, uno en el segmento del transporte de mercancías, y el otro en el de los enlaces rápidos (pasajeros), sin que ninguno de los dos preste servicios que respondan a todas las necesidades del convenio en cuanto a líneas y tipología de los buques.
- (107) En la línea Trapani (Sicilia)/Pantelleria, según las informaciones transmitidas a la Comisión, Siremar presta todo el año servicios diarios en competencia con un operador privado italiano cuya actividad, sin embargo, se limita al transporte por carretera y tampoco satisface, por ese motivo, las necesidades de servicios previstas en el convenio.
- (108) Además, según se afirma en una reclamación transmitida a la Comisión el 13 de agosto de 1999 (registrada por la DG Transportes el 18 de agosto de 1999 con el número D 02.30864296), parece que de 1990 a 1999 los operadores privados que conectan las islas menores sicilianas con Sicilia y la península recibieron subvenciones de la Región para el desarrollo de estos servicios. Estos datos tienden a confirmar la necesidad de subvenciones públicas para garantizar un nivel satisfactorio de conexiones con las islas en cuestión.

- (109) Procede tener en cuenta, igualmente, que la Región de Sicilia, mediante Ley regional nº 12 de 9 de agosto de 2002 (transmitida a la Comisión mediante carta de 12 de septiembre de 2002 y registrada con el número A/68547 de 22 de octubre de 2002), estableció que, para reforzar las conexiones marítimas con las islas menores de Sicilia y dentro del respeto de la necesidad de movilidad de los habitantes, los servicios de conexión marítima con dichas islas deben asignarse a través de licitación por un período de cinco años. Después, el departamento regional de transportes y comunicaciones de la Región de Sicilia convocó una licitación mediante procedimiento abierto de 21 de octubre de 2002 para la atribución del servicio de enlace marítimo de interés público por medio de unidades rápidas de pasajeros entre y hacia las islas menores de Sicilia.
- (110) La Comisión constata, por lo tanto, que actualmente algunos servicios marítimos de línea entre y hacia las islas menores sicilianas se atribuyen según criterios objetivos y transparentes conforme a las normas de competencia establecidas por las directivas comunitarias en materia de contratos públicos. Considera, además, que la competitividad en el mercado de cabotaje marítimo resulta reforzada y, en consecuencia, que la libre prestación de servicios se garantiza de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 3577/92.

S a r e m a r

- (111) Saremar compete con operadores privados italianos en tres de las cuatro líneas atendidas por la compañía.
- (112) En la línea entre Córcega y Cerdeña «Santa Teresa/Bonifacio», Saremar realiza todo el año servicios diarios por medio de una unidad rápida de capacidad mediana. Un operador privado presta servicios comparables, limitados, sin embargo, a la temporada media y alta, y no satisface, por lo tanto, las necesidades de regularidad y frecuencias previstas en el convenio.
- (113) En dos de las tres líneas que conectan Cerdeña con sus islas menores, es decir, los trayectos «Palau/Maddalena» en el norte y «Carloforte/Calasetta» en el sur, operadores privados italianos ofrecen todo el año servicios complementarios a los ofrecidos por Saremar. La complementariedad de los horarios de salida indica que los servicios de los operadores privados se articulan con los del operador público para garantizar una mayor movilidad de los habitantes de las islas menores. Sin embargo, de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas (registradas con los números A/13350/04, A/13346/04 y A/13356/04) se deduce que los buques de los operadores privados competidores, que, según las autoridades italianas, se beneficiaron, por otro lado, de una ayuda financiera de los entes locales, se construyeron hace más de veinte años y no responden, por consiguiente, a las obligaciones de servicio previstas en el ámbito del convenio. En particular, por lo que atañe a la línea «Carloforte/Calasetta», parece que desde 1998 el operador privado recibió subvenciones regionales con objeto de atender dicha línea durante las horas nocturnas y las primeras horas de la mañana. Estos datos tienden a confirmar la necesidad de las subvenciones para garantizar un servicio público satisfactorio.

T o r e m a r

- (114) Toremar compete con muchos operadores privados italianos en dos líneas que conectan las islas del archipiélago toscano con la costa, es decir, «Portoferraio/Piombino» para la Isla de Elba y «Giglio/Porto S. Stefano» para la Isla de Giglio.
- (115) En la línea «Portoferraio/Piombino», Toremar efectúa, según el período del año, de 8 a 15 viajes diarios por medio de unidades mixtas que realizan el transporte de pasajeros y vehículos. El número y los horarios de los viajes se establecen teniendo en cuenta las coincidencias necesarias con la red de autobuses insulares, por una parte, y las redes ferroviarias y de autobuses de la península, por la otra. Un operador privado ofrece todo el año servicios diarios con una frecuencia comparable a los de Toremar. Además, de las informaciones proporcionadas por las autoridades italianas, (registradas con el número A/12951/04), se deriva que los buques del operador privado tienen más de veinte años de edad, que el operador público es el único que garantiza el primero y el último viaje del día y que, a partir de 2000, la gestión de esta conexión ha permitido obtener beneficios, que se han deducido del importe de la subvención anual de equilibrio.

- (116) En la conexión con la Isla de Giglio, Toremar efectúa, según el período del año, de 3 a 5 viajes al día por medio de una unidad especial que realiza, además del transporte de pasajeros y vehículos, el de productos energéticos. A falta de toda estructura hospitalaria local, el buque de Toremar está obligado a permanecer en el muelle de la isla durante toda la noche en caso de urgencia médica. En la línea también está presente todo el año un operador privado. Sin embargo, de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que dicho operador reduce o suspende sus actividades durante la temporada baja.

Caremar

- (117) Caremar debe hacer frente a la competencia de operadores privados italianos en las siguientes conexiones entre la península y las islas del Golfo de Nápoles (Capri, Ischia y Procida), a saber: los trayectos «Capri/Sorrento», «Capri/Nápoles», «Ischia/Nápoles» y «Procida/Nápoles», y, en las dos líneas que conectan las pequeñas Islas de Ponza y Ventotene a la península: «Ponza/Formia» y «Ventotene/Formia».
- (118) En la línea «Capri/Sorrento», Caremar realiza todo el año conexiones diarias por medio de una unidad mixta, también destinada al servicio de la cercana línea «Capri/Nápoles». De las informaciones proporcionadas por las autoridades italianas durante las reuniones de 26 de octubre de 2001 y 16 de abril de 2002 (documentos registrados con los números A/13326/04 y A/13330/04) se desprende que los operadores privados, presentes en esta línea, limitan su oferta de servicio de transporte mixto a la temporada alta y no satisfacen, por tanto, el conjunto de las necesidades establecidas por las autoridades italianas en cuanto a la regularidad del servicio.
- (119) En la línea «Capri/Nápoles», Caremar sólo compite con operadores privados italianos en el segmento de los enlaces rápidos. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que los operadores privados ofrecen en este segmento de mercado servicios comparables en conjunto a los ofrecidos por Caremar. La Comisión constata, igualmente, que el buque de Caremar está obligado a permanecer en Capri durante la noche para hacer frente a eventuales urgencias médicas y efectúa, por tanto, la primera conexión diaria que sale de la isla, lo que permite a los residentes insulares ir a la península por motivos profesionales o de estudios. También se desprende de dichas informaciones que se han examinado los resultados de explotación de estos servicios para calcular la subvención anual de equilibrio abonada a Caremar.
- (120) Las Islas de Ischia y Procida están unidas a los puertos peninsulares de Nápoles y Pozzuoli por diferentes conexiones de línea para el transporte mixto y rápido. El enlace «Ischia, Procida y la península (Nápoles o Pozzuoli)» sólo lo efectúa Caremar. Por el contrario, las conexiones directas «Ischia/Nápoles» y «Procida/Nápoles» son atendidas por unidades rápidas de Caremar y de distintos operadores privados italianos. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que los operadores privados ofrecen servicios comparables en conjunto a los ofrecidos por Caremar para estas dos conexiones directas —«Ischia/Nápoles» y «Procida/Nápoles»—. Sin embargo, la Comisión constata que, en la conexión «Procida/Nápoles», Caremar realiza todo el año el primer viaje diario que sale de la isla de Procida y el último, en temporada baja, que sale de la península, permitiendo, de tal modo, el desplazamiento de los residentes insulares por motivos profesionales o de estudios. La Comisión también observa que el déficit de explotación para estos servicios se ha examinado en el cálculo de la subvención anual de equilibrio abonada a Caremar.
- (121) Además, según se afirma en una reclamación transmitida el 13 de agosto de 1999 (registrada por la DG Transportes el 18 de agosto de 1999 con el número D 02.30864296), se ha hecho creer a la Comisión que, al menos para el año 1990, los operadores privados que prestaron servicios de enlace rápido en algunas líneas del Golfo de Nápoles (entre ellas Nápoles-Capri, Nápoles-Ischia, Nápoles-Sorrento-Capri y Nápoles-Procida-Ischia) recibieron subvenciones por parte de la Región de Campania. Estos datos tienden a confirmar la necesidad de las subvenciones para garantizar un nivel satisfactorio de servicio público.
- (122) En las líneas directas «Ponza/Formia» y «Ventotene/Formia», Caremar está en competencia con un operador privado en el segmento de los enlaces rápidos. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que sólo Caremar opera todos los días de la semana en el trayecto «Ventotene/Formia» de conformidad con las necesidades de regularidad del servicio establecidas en el ámbito del convenio. Además, en la línea «Ponza/Formia», el servicio de enlace rápido que ofrece Caremar exclusivamente los lunes completa el que ofrece el operador privado los demás días de la semana.

Necesidad de la compensación

- (123) Por lo que respecta a los servicios prestados por las compañías regionales en las líneas en las que no existe competencia, la Comisión observa que atañen ya sea al transporte de pasajeros, ya sea al de mercancías, y constata que la ausencia de competencia afecta a los distintos periodos quinquenales contemplados en los convenios de servicio público. La ausencia de competencia verificada en los últimos diez años en estas líneas demuestra que empresas operantes según las reglas del mercado no serían capaces de garantizar los servicios de transporte que las compañías regionales prestan en el marco del régimen instituido por los convenios. La compensación resulta necesaria, por tanto, para permitir que tales compañías compensen los sobrecostes generados por dichos servicios.
- (124) Por lo que respecta a los servicios prestados por las compañías regionales en las líneas examinadas en las que existe competencia, la Comisión constata que, en la mayor parte de los casos, el libre juego de las fuerzas del mercado no permitiría garantizar los servicios de transporte que las compañías regionales prestan en el marco de los convenios. También en este caso resulta necesaria la compensación para permitir que tales empresas compensen los sobrecostes generados por dichos servicios.
- (125) En algunos casos esporádicos, una competencia comparable atestigua la capacidad del mercado de satisfacer las necesidades de servicio establecidas en el marco de los convenios de servicio público. La eventual presencia de operadores privados capaces de satisfacer, sin compensaciones financieras, las obligaciones impuestas al operador público en cuanto a regularidad del servicio, frecuencias y tipología de los buques, llevaría a dudar de la necesidad y de la proporcionalidad de las compensaciones otorgadas al operador público para la explotación de las líneas en cuestión. El problema se plantea, en particular, para los enlaces rápidos «Nápoles-Capri» y «Nápoles-Ischia», que Caremar opera en el Golfo de Nápoles.
- (126) A este respecto, de las informaciones transmitidas a la Comisión por algunos demandantes se desprende que en marzo de 2002, a iniciativa de la región de Campania, los operadores privados, presentes desde antiguo en el mercado del Golfo de Nápoles, se han comprometido ante las autoridades regionales a ofrecer durante todo el año un servicio similar al que ofrece Caremar, en particular en las dos líneas citadas en el punto precedente, renunciando anticipadamente a solicitar una contrapartida financiera. La Comisión observa, sin embargo, que tales servicios no equivalen a los prestados por el operador público en cuanto a regularidad, frecuencia de las conexiones y tipología de los buques, y que los operadores privados tienen derecho a eludir sus obligaciones mediante un preaviso de 45 días. Además, es preciso advertir que algunas obligaciones se imponen exclusivamente al operador público (por ejemplo, mantener un buque en el muelle de la isla durante la noche o garantizar el primero y el último viaje diario) y determinan costes adicionales que deben entrar en el cálculo de la compensación. Por lo demás, existe una complementariedad entre los servicios prestados por Caremar y los realizados por los operadores privados. A la luz de tales consideraciones, la necesidad y la proporcionalidad de las compensaciones no pueden ser puestas en tela de juicio.
- (127) Para verificar si la compensación anual abonada a las compañías regionales equivale al mínimo necesario para la prestación de los servicios correspondientes a las necesidades de servicio público predeterminadas por las autoridades italianas, la Comisión debe tener en cuenta todos los parámetros que generan, a cargo del operador público, los costes adicionales de los servicios prestados. Al respecto, la Comisión observa que el mecanismo de cálculo de la compensación prevé que los ingresos obtenidos durante la temporada alta contribuyan a reducir el déficit acumulado durante la temporada baja, de forma que el importe de la compensación anual que se derive de ello sea inferior, en su totalidad, a lo que se conseguiría sumando simplemente los déficits acumulados línea por línea. La Comisión constata, además, que los ingresos de la empresa están sujetos a un doble vínculo de tarifas, representado, por una parte, por las tarifas preferentes para ciertas categorías sociales y, por otra, por la obligación de conseguir la aprobación de las autoridades públicas para cada modificación de las tarifas. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se desprende, en efecto, que las compañías regionales no son libres de ajustar sus tarifas, especialmente en relación con la evolución de los costes de explotación. Este doble vínculo, que determina una sensible reducción de las ganancias de las empresas concesionarias y se repercute sobre el importe de la compensación anual, no puede calificarse, en estas condiciones, de práctica comercial agresiva, caracterizada por tarifas predatorias.

- (128) La Comisión constata, en segundo lugar, que los elementos de coste considerados a efectos del cómputo de la compensación han sido establecidos por las autoridades públicas sin dejar a las empresas ningún margen de sensatez. Estos elementos reflejan todos los costes fijos y variables directamente vinculados a la prestación de servicios calificados como servicios de interés general por las autoridades públicas y que, en cuanto tales, se contemplan en los convenios. Los cuadros que figuran a continuación —que utilizan el 2000 como año de referencia— reflejan para cada una de las compañías regionales la composición de los costes tenida en cuenta para el cálculo de la compensación anual. Los elementos de coste, establecidos por las autoridades públicas y reproducidos en el anexo de los convenios de servicio público, son idénticos para todas las empresas regionales y no se han modificado desde 1991.

(en millones de liras italianas)

ELEMENTOS DE COSTE Contabilidad 2000	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i) Comisiones de agencia/gastos de adquisición	[...](*)	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias/Costes de tránsito portuario y otros costes de tráfico	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Ingresos de explotación	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Resultado (costes — ingresos)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
Rendimiento del capital invertido	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Compensación ex. art. 7	806				
Subvención anual	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Secreto comercial.

Los costes de explotación comprenden los de las tripulaciones, mantenimiento, seguros, carburantes y aceites minerales. El término «Administración» comprende principalmente los de personal de tierra y de los locales administrativos. La Comisión observa que todos los elementos de coste incluidos en el cálculo de la compensación anual están relacionados y son necesarios para el funcionamiento de las líneas atendidas por las sociedades regionales conforme a los convenios. Respecto a la amortización de los buques, la Comisión considera que, en la medida en que los buques en cuestión se destinan con carácter exclusivo a los servicios incluidos en el régimen del convenio, este elemento de coste puede considerarse necesario para la prestación de los servicios y, por consiguiente, entrar en el cálculo de la compensación anual. Respecto al coste de los combustibles e hidrocarburos utilizados por estos mismos buques, la Comisión no ha hallado ningún factor discriminatorio que lleve consigo una reducción del coste de dichos combustibles y lubricantes en beneficio de las compañías regionales frente a los demás operadores marítimos.

- (129) Con el fin de permitir el examen de la proporcionalidad de las compensaciones, las autoridades italianas proporcionaron a la Comisión un análisis de las cuentas de resultado de cada una de las líneas atendidas por el operador público durante los diez últimos años.

- (130) A este respecto, la Comisión observa, en primer lugar, que el importe de la compensación anual se calcula teniendo en cuenta los ingresos de explotación registrados para cada una de las compañías regionales en las líneas que son objeto de los convenios de servicio público, ingresos que se deducen de los déficit acumulados en el conjunto de las líneas. Tal mecanismo de cálculo permite limitar el importe de las subvenciones otorgadas a las empresas públicas.
- (131) En general, la Comisión considera que, a efectos del cálculo de la compensación anual, puedan tenerse en cuenta sólo los costes directamente ligados a los gastos derivados de obligaciones de servicio público previamente reconocidas por las autoridades italianas. Al respecto, la Comisión observa que las compañías regionales únicamente prestan los servicios de línea previstos por los diferentes planes quinquenales, tanto en lo que se refiere a regularidad y frecuencias como en cuanto a capacidad.
- (132) Por lo que atañe a los servicios prestados por las compañías regionales para los que se ha constatado *a priori* la existencia de un nivel de competencia comparable, es preciso comprobar si habrían obtenido un resultado neto de explotación negativo considerado a efectos del cálculo de la compensación anual otorgada a la empresa afectada.
- (133) Por lo que respecta a Adriatica, en la línea Bari/Durazzo (Albania) puede observarse una competencia comparable por parte de otro operador comunitario. Sin embargo, del examen se destaca que los resultados de explotación de la empresa en este trayecto son positivos, con la consecuencia que Adriatica no se ha beneficiado de ninguna subvención por los servicios prestados.
- (134) En la línea Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras, Adriatica ha soportado hasta 2000, año en que se suprimió el servicio, una competencia globalmente comparable por parte de otros operadores comunitarios. El examen de los resultados de explotación indica que el déficit neto registrado en este trayecto se ha considerado en el cálculo de la compensación anual. En relación con la necesidad de la compensación, la Comisión ha observado (considerando 101) que esta línea representa un itinerario vital para el desarrollo de las regiones periféricas de la Comunidad de conformidad con las Directrices comunitarias de 1997. Sin embargo, la Comisión ya ha constatado que la compensación no resulta necesaria para el período incluido entre enero de 1992 y julio de 1994, durante el cual Adriatica participó en un acuerdo prohibido.
- (135) Por lo que respecta a Siremar, como ya observó la Comisión (considerando 105), ninguno de los operadores privados italianos presentes en los mercados locales atendidos por el operador público ofrece durante todo el año servicios comparables capaces de satisfacer plenamente las necesidades de servicio público previstas en los planes quinquenales.
- (136) En relación con Saremar, la Comisión ha constatado (considerando 112) que en la línea «Santa Teresa/Bonifacio» el operador privado competidor no satisface las necesidades de regularidad y continuidad del servicio a lo largo de todo el año establecidas por las autoridades italianas. Sin embargo, en las dos conexiones de cabotaje en las que se ejerce la competencia de operadores privados italianos, la Comisión ha observado (considerando 113) que los buques de los operadores privados competidores de Saremar no satisfacen las necesidades establecidas por las autoridades italianas en cuanto a la antigüedad máxima de los buques.
- (137) Con respecto a Toremar, la Comisión ha observado (considerandos 114 a 116) que el operador privado en competencia con la sociedad en la línea entre Toscana y la Isla de Elba no satisface las necesidades establecidas por las autoridades italianas en cuanto a la antigüedad de los buques.
- (138) Para Caremar, la competencia comparable de operadores privados italianos se concentra en las conexiones «Capri/Nápoles», «Procida/Nápoles» e «Ischia/Nápoles», donde está limitada al segmento de los servicios de transporte rápido de pasajeros. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que estas líneas, cuyos resultados de explotación son globalmente deficitarios, se han considerado en el cálculo de la compensación anual.

(139) La Comisión ha constatado, además, que, en el caso de las compañías regionales, el coste del servicio público no se ha determinado tomando como base un procedimiento de licitación pública, que habría permitido evaluar el sobrecoste correspondiente al servicio público. Por consiguiente, la Comisión debe determinar los costes que se han de considerar para el cálculo de la compensación, es decir, los costes de las empresas concesionarias que están directamente vinculados a la prestación de los servicios públicos y son estrictamente necesarios para dicha prestación. Al respecto, la Comisión observa, como demuestran los cuadros que figuran más arriba, que los diferentes elementos de coste considerados por las compañías regionales son los mismos que tiene en cuenta Tirrenia di Navigazione⁽⁴⁹⁾. La estructura de los costes de estas empresas, establecida en los convenios de servicio público, es, por lo tanto, idéntica. En la decisión relativa a la sociedad Tirrenia di Navigazione, la Comisión ha reconocido que tales elementos de coste estaban directamente vinculados a la prestación de los servicios públicos y eran estrictamente necesarios para dicha prestación.

(140) Los cuadros siguientes reflejan la evolución temporal de los costes de las compañías regionales⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Elementos de coste	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Comisiones de agencia, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Elementos de coste	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Comisiones de agencia, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ Decisión 2001/851/CE, véase la nota 5.

⁽⁵⁰⁾ Datos extraídos del estudio de Price Waterhouse & Coopers, véase la nota 13.

TOREMAR

Elementos de coste	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Comisiones de agencia, etc	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Elementos de coste	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Comisiones de agencia, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Elementos de coste	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i) Comisiones de agencia, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Tasas portuarias, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Costes de explotación	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortizaciones	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Gastos financieros netos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administración	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Otros costes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total de los costes	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) De la información remitida por las autoridades italianas se desprende que el perfil temporal de los distintos elementos de coste de las compañías regionales se debe fundamentalmente a factores externos, tales como la inflación y la evolución de los tipos de interés, como demuestran los datos recogidos en el cuadro siguiente:

Año	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Variación de la inflación (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Tipos a corto plazo	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Tipos a medio y largo plazo	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Índice oficial del ISTAT.

La evolución de la compensación concedida a las compañías regionales está directamente vinculada a la de los costes de cada una de las empresas, arriba expresada, y de los ingresos (véanse los cuadros del considerando 43), los cuales a su vez están condicionados por factores externos (por ejemplo, la inflación). A la luz de los anteriores cuadros se puede afirmar que el aumento de los costes de las compañías regionales se ha mantenido en su conjunto por debajo de la variación acumulada del índice de inflación de 1992 a 2000.

- (142) Para cada compañía, otros elementos explican la evolución de los costes y, por consiguiente, de la compensación.
- (143) En cuanto a Adriatica, las conexiones internacionales con Yugoslavia, Croacia y Albania han sufrido apreciables variaciones de tráfico de un año a otro, en función de la situación política de la región. Asimismo, la suspensión en 1999 de las conexiones con Grecia ha supuesto una importante reducción de los costes de explotación⁽⁵¹⁾.
- (144) Para Saremar, la relativa estabilidad de los costes de explotación registrada entre 1992 y 2000 depende de la naturaleza de los servicios prestados por la compañía —esencialmente, conexiones de cabotaje entre Cerdeña y las islas cercanas—, que satisfacen, ante todo, las necesidades de las poblaciones locales y, por lo tanto, no están sometidas a fuertes variaciones de la oferta y la demanda.
- (145) Lo mismo puede decirse de Toremar, que opera en las conexiones locales con las islas del archipiélago toscano, poco sujetos a variaciones de la oferta y la demanda.
- (146) Por lo que se refiere a Siremar y Caremar, el aumento de los costes de explotación debe cotejarse con el aumento paralelo de los ingresos derivados de la explotación de las líneas que operan las dos sociedades. El aumento de los ingresos, más sensible para Caremar, ha permitido mantener el importe de la subvención anual en un nivel relativamente estable (véanse los cuadros indicados en el considerando 43).
- (147) Por lo que atañe a la remuneración del capital invertido, la Comisión observa que las Directrices comunitarias en materia de ayudas estatales a los transportes marítimos prevén que el importe de la subvención otorgada en concepto de compensación de obligaciones de servicio público tenga en cuenta un «margen razonable sobre el capital desembolsado», como ocurre en el caso en examen⁽⁵²⁾. La jurisprudencia admite, además, que la gestión de un servicio de interés económico general deba beneficiarse de condiciones económicamente aceptables⁽⁵³⁾ y que la compensación para el cumplimiento de obligaciones de servicio público pueda comprender un margen de beneficio razonable⁽⁵⁴⁾. En esta circunstancia, la Comisión recuerda que la remuneración del capital invertido oscila, según los años, del 12,5 % en 1992 al 5,1 % en 2000. Los distintos elementos del capital invertido se han definido de manera precisa en los convenios y los tipos de remuneración se han determinado en relación con los tipos de mercado, a fin de reflejar una remuneración adecuada para cada elemento. A la luz de lo que precede, se puede concluir que la remuneración se ha fijado en un nivel razonable.

⁽⁵¹⁾ En 1998, las conexiones con Grecia registraron un déficit neto acumulado de 12 216 mil millones de liras italianas.

⁽⁵²⁾ DO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

⁽⁵³⁾ Sentencia del Tribunal de 19 de mayo de 1993 en el asunto C-320/91, Corbeau (Rec. p. I-2533).

⁽⁵⁴⁾ Para el concepto de ayuda estatal, véase la sentencia Altmark Trans, nota 22.

- (148) La evolución temporal de los costes e ingresos de las compañías regionales explica la evolución paralela del importe de las compensaciones otorgadas en el marco de los convenios estipulados con el Estado italiano. Por consiguiente, y teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, la Comisión estima que el importe del déficit neto de las compañías regionales corresponde al importe que debe compensarse. De ello se desprende que las compensaciones abonadas a estas empresas, que corresponden al déficit neto de explotación incrementado por un rendimiento razonable sobre el capital invertido, son estrictamente proporcionadas al coste adicional determinado por la misión de servicio público que se les confió.

Incidencia en la evolución de los intercambios

Conexiones de cabotaje

- (149) Para que una ayuda pública pueda ser declarada compatible con el Tratado en virtud del apartado 2 del artículo 86 hace falta comprobar, además, que no comprometa el desarrollo de los intercambios en una medida contraria a los intereses de la Comunidad. La Comisión observa que el apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 (Reglamento de «cabotaje marítimo») autoriza el mantenimiento en vigor de los convenios de servicio público hasta la fecha de su vencimiento, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2008.
- (150) La Comisión observa, además, que, en la mayor parte de los casos, las líneas de cabotaje atendidas por las compañías regionales conectan algunas islas al puerto peninsular más cercano y constituyen el único modo de garantizar la continuidad territorial de las regiones insulares afectadas. Los mercados en cuestión se configuran como mercados locales, que dependen estrictamente del puerto peninsular de embarque y desembarque. Por otra parte, la breve duración de las travesías y la frecuencia de los viajes en el transcurso del día a menudo permiten comparar el tráfico de estas conexiones marítimas con una red de transporte terrestre periurbano.
- (151) La Comisión observa, incluso, que, a pesar de la liberalización del mercado de cabotaje italiano de 1 de enero de 1999, en la mayor parte de los casos las empresas regionales están sometidas, en los mercados en cuestión, a la única competencia de otros operadores nacionales, por lo demás ya presentes en estos mismos mercados antes de tal fecha.
- (152) Por consiguiente, la Comisión constata que, en el mercado de cabotaje, el abono de la subvención de equilibrio a las compañías regionales no había comprometido hasta ahora el desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés de la Comunidad. Sin embargo, en el futuro esa subvención podría tener el efecto de reforzar la posición de las empresas en cuestión, permitiéndoles eliminar la competencia actual o potencial en el mercado en el que operan. Este efecto podría producirse en el caso de que la aplicación de los convenios condujera, en el futuro y en las líneas en las que se agrupa la competencia de los operadores privados, a un aumento de la capacidad ofrecida por las compañías regionales en el ámbito del régimen de los convenios de servicio público.
- (153) Al respecto, por lo que se refiere a las conexiones de cabotaje en las que las empresas regionales soportan la competencia de los operadores privados, de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se desprende que, en el momento de la liberalización del mercado de cabotaje:
- Adriatica poseía, en las conexiones con y entre las islas del archipiélago de Tremiti, el 44 % del mercado en el segmento del transporte de pasajeros. En las líneas de mercancías entre la península y Sicilia, la oferta de Adriatica representó alrededor del 33 % de la oferta total en el trayecto «Génova/Termini Imerese»⁽⁵⁵⁾ y el 60 % en el trayecto «Rávena/Catania». La Comisión observa que, en este último trayecto, la posición predominante de Adriatica no ha impedido la entrada en el mercado de un nuevo operador privado en 2001,
 - Siremar poseía cerca del 58 % del mercado del transporte de pasajeros en el archipiélago de las Islas Eolias y el 52 % del mismo mercado (enlaces rápidos) en el archipiélago de las Islas Égadas,
 - la oferta de Saremar representaba el 59 % de la oferta total del transporte de pasajeros en la línea «La Maddalena/Palau» y el 53 % en la línea «Carloforte/Calasetta»,
 - la oferta de pasajeros de Toremar representaba el 60 % de la oferta total en la línea «Piombino-Portoferraio» y el 27 % en la línea «Isla de Giglio-Porto Santo Stefano»,

⁽⁵⁵⁾ Asimilable a la línea Génova/Palermo atendida por el operador privado competidor.

- en el segmento de los servicios de transporte rápido, Caremar transportaba el 17 % de los pasajeros en el Golfo de Nápoles y el 31 % en las conexiones con las Islas Pontine.

De las mismas informaciones se deriva, además, que, globalmente, las cuotas de mercado de las compañías regionales han permanecido relativamente estables en los últimos diez años.

Compromisos contraídos por las autoridades italianas

- (154) Mediante nota de 29 de octubre de 2003 (registrada el 31 de octubre de 2003 con el número A/33506), las autoridades italianas se comprometieron, para el período 2005-2008, a no abonar más ninguna compensación de servicio público a Caremar para nivelar el déficit neto de explotación del enlace rápido «Nápoles-Capri». Por consiguiente, tal enlace rápido se suprimirá en la oferta de servicios de Caremar.
- (155) En la misma carta, las autoridades italianas se comprometieron, además, siempre para el período 2005-2008, a reducir la oferta total de servicios de transporte de pasajeros efectuada con unidades rápidas (hidroplaneadores y catamaranes) en la línea «Nápoles-Procida-Ischia». Según los compromisos asumidos por las autoridades italianas, la reducción de capacidad consistirá en una disminución del número de plazas ofrecidas en las diferentes unidades de Caremar destinadas al servicio de esta línea, que bajarán de 1 142 260 a 633 200 plazas en el período invernal y de 683 200 a 520 400 plazas en el período de verano, manteniendo, mientras tanto, el nivel actual de viajes para permitir la movilidad de los residentes de las islas. Según las estimaciones de las autoridades italianas, la reducción global de capacidad es igual a cerca del 45 % en el período invernal y a cerca del 24 % en el período de verano. Mediante carta de 17 de febrero de 2004 (registrada con el número A/13405/04), las autoridades nacionales han precisado, además, que la reducción atañe a la oferta de servicios de carácter turístico para los que los operadores privados están en condiciones de ofrecer servicios comparables. En la misma carta, las autoridades italianas se han comprometido, igualmente, a tener una contabilidad separada para las conexiones que tienen carácter de servicio público.
- (156) Por lo que respecta al compromiso de suprimir totalmente los servicios ofrecidos por Caremar en el enlace rápido «Nápoles-Capri», la reducción de capacidad en las conexiones con las Islas Partenopeas se estima en el 65 % en el período invernal y en el 49 % en el período de verano.
- (157) Como ya se ha precisado (considerandos 117 a 122), en estas dos conexiones Caremar ofrece servicios globalmente comparables a los ofrecidos por las compañías privadas italianas presentes desde antiguo en el mercado del Golfo de Nápoles, donde operan sin beneficiarse de compensaciones equivalentes a las que percibe Caremar.
- (158) La Comisión constata que, tomando como base los compromisos asumidos, las autoridades italianas procederán, por una parte, a introducir un sistema de contabilidad transparente y, por otra, a reducir sensiblemente la cuota de mercado de Caremar en las conexiones de cabotaje del Golfo de Nápoles. A la luz de estas consideraciones, y teniendo en cuenta que los compromisos de los operadores privados con respecto a las autoridades de la región de Campania no asumen la forma de un auténtico y apropiado convenio de servicio público que comporte una obligación formal de realizar las conexiones en cuestión, la Comisión considera que, por parte de las autoridades italianas, no es desproporcionado mantener un nivel de servicio mínimo en las líneas en cuestión para garantizar, en todo caso, la continuidad territorial de las regiones insulares afectadas.

Conexiones internacionales

- (159) Las conexiones marítimas internacionales están plenamente abiertas a la competencia; de conformidad con el Reglamento (CE) n° 4055/86 del Consejo, se aplica a ellos el principio de libre prestación de servicios. Por lo tanto, las compensaciones otorgadas a Adriatica y a Saremar para realizar, en el marco de los convenios de servicio público, las conexiones internacionales antes descritas (considerandos 90 a 95), son de tal naturaleza que inciden en la competencia actual o potencial de los demás operadores comunitarios. Por consiguiente, la Comisión tiene que averiguar si esas compensaciones han alterado o no los intercambios en una medida contraria al interés común.

(160) A este respecto, y a la luz de las informaciones transmitidas por las autoridades italianas, la Comisión constata lo siguiente:

- el número de pasajeros transportado por Saremar en la línea entre Córcega y Cerdeña representa el 4,4 % del total de los pasajeros transportados por la sociedad en el conjunto de las líneas que opera y el 43 % de los pasajeros transportados en ese trayecto (el otro 57 % lo transporta el operador privado competidor). Sin embargo, la cuota de mercado ha quedado prácticamente inalterada a la entrada en vigor del convenio.

Teniendo en cuenta las características de dicha conexión (véanse los considerandos 91 a 93) y, en particular, el interés puramente local y el bajo potencial de desarrollo, la Comisión considera que las compensaciones otorgadas a Saremar para la explotación de esta línea no han alterado los intercambios en una medida contraria al interés común,

- en el trayecto Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras, Adriatica ha efectuado en 1999, último año de operatividad de la conexión, 140 viajes anuales, transportando el 10 % de los pasajeros que viajan en esta línea. En 1998, Adriatica poseía en este trayecto el 12 % del mercado del transporte mixto.

Teniendo en cuenta las características de dicha conexión (véase el considerando 94), la Comisión considera que las compensaciones otorgadas a Adriatica para la explotación de esta línea no han alterado los intercambios en una medida contraria al interés común.

No puede decirse lo mismo para el período incluido entre enero de 1992 y julio de 1994, durante el cual Adriatica participó con sus competidores en un convenio para la fijación de los precios que debían aplicarse a los vehículos comerciales. En dicho período, la distorsión de la competencia derivada de la ayuda se sumó a la distorsión determinada por el convenio. Teniendo en cuenta la tipología de dichas conexiones, el convenio sobre una categoría de precios produjo un efecto distorsionador en el conjunto de los servicios ofrecidos. A la luz de estas consideraciones, y a pesar de los argumentos aducidos por las autoridades italianas, por otra parte ya rebatidos más arriba [véase el considerando 94, letra a)], la Comisión considera que la ayuda ha comprometido el desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés común y que, también por esta razón, debe declararse incompatible con el mercado común.

Inversiones previstas en los planes quinquenales y el plan industrial

(161) Por lo que respecta a las inversiones previstas en los planes quinquenales, la Comisión, en su decisión relativa a la apertura del procedimiento, expresó algunas dudas sobre las modalidades de financiación de las inversiones necesarias para la prestación de los servicios subvencionados en el marco de los convenios de 1991. La Comisión deseaba comprobar, en particular, en qué medida se consideraron los gastos para la adquisición y amortización de los buques a efectos del cálculo de la compensación anual. Además, el hecho de asegurar a las compañías regionales hasta 2008 una subvención que incluía los gastos de amortización de la flota es una circunstancia que, según la Comisión, pudo ser equiparada a una garantía implícita por parte del Estado italiano, garantía que permite al operador público no asumir el riesgo económico inherente a cualquier inversión.

(162) En primer lugar, es oportuno recordar que los convenios imponen a las compañías regionales emplear, en las líneas subvencionadas, buques de edad inferior a 20 años, de los que deben ser, por regla general, propietarias, salvo excepción expresa de las autoridades públicas. Esta obligación, que constituye una obligación de servicio público, ha impulsado a las compañías regionales a renovar buena parte de la flota durante los últimos años, en consideración a la edad alcanzada por los buques utilizados en las líneas contempladas en el primer plan quinquenal 1990-1994. Además, un Decreto ministerial, que aprueba o modifica cada plan quinquenal, establece la tipología de los buques que deben utilizarse en cada una de las diferentes líneas atendidas por tales compañías. La adquisición de cada nueva unidad —así como la venta o la baja de las unidades más antiguas— debe ser autorizada mediante decreto ministerial, el cual precisa exactamente, además, el servicio al que debe ser destinada la unidad en cuestión. Las inversiones efectuadas por las compañías regionales tienen que armonizarse luego con la estrategia de desarrollo de los servicios prestados por tales compañías durante el período quinquenal de referencia, estrategia que prevé el plan quinquenal aprobado por la autoridad pública.

- (163) Habida cuenta de esta normativa concreta, la Comisión ha verificado, por un lado, si, en los dos períodos quinquenales transcurridos (1990-1994 y 1995-1999), los gastos de adquisición de nuevas unidades y los gastos de amortización de las unidades utilizadas por las compañías regionales en las líneas de servicio público correspondieron a las prescripciones establecidas por las autoridades italianas y, por el otro, si habían sido considerados de forma proporcionada en el cálculo de la compensación anual. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se deriva que la puesta en servicio de nuevos buques ha estado siempre acompañada de la baja simultánea de las unidades más antiguas, de manera que, globalmente, no se ha comprobado un aumento de la capacidad a causa de la renovación de la flota de las compañías regionales.
- (164) Por lo que respecta a los gastos de adquisición de las nuevas unidades, de las mismas informaciones se desprende que las adquisiciones se han realizado, en parte, mediante fondos propios de cada empresa y, en parte, recurriendo a préstamos bancarios y que, además, los tipos de interés practicados por los organismos financieros que han participado en la operación corresponden al tipo del que se han beneficiado, en el mismo período, empresas con unas dimensiones y un volumen de negocios comparables en otros sectores de la economía⁽⁵⁶⁾. Igualmente se desprende que las compañías regionales no se han beneficiado de ninguna garantía directa por parte de las autoridades italianas en relación con el reembolso de tales préstamos. La Comisión reconoce que la existencia misma del convenio estipulado con el Estado ha dado a los inversionistas la certeza de que sus compromisos serían respetados y a las compañías regionales la posibilidad de poner al día su flota sin hacerse cargo de riesgos económicos que un operador comercial, en cambio, habría tenido que soportar. Esta ventaja —que puede asimilarse a una garantía implícita⁽⁵⁷⁾ y constituir, por lo tanto, una ayuda estatal de conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado— es, sin embargo, inherente al régimen instituido por los convenios, estipulados para una duración de veinte años antes de la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 3577/92 y de las Directrices sobre las ayudas estatales a los transportes marítimos de 1997⁽⁵⁸⁾ y posteriormente sustituidos por las Directrices comunitarias de 2004⁽⁵⁹⁾. Por otra parte, como ya se ha dicho, los nuevos buques adquiridos por las compañías regionales en el marco de los convenios de servicio público se destinan exclusivamente a los servicios de línea previstos en los planes quinquenales. En consecuencia, esta ventaja, que forma parte del convenio de servicio público, puede beneficiarse de la excepción que figura en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado.
- (165) Por lo que se refiere a los costes de la amortización de los buques utilizados por las compañías regionales en las líneas contempladas en los planes quinquenales, la Comisión constata que constituyen uno de los elementos de coste que, de conformidad con el artículo 5 del convenio, entran en el cálculo de la subvención anual. La amortización se calcula de modo lineal sobre un período de 20 años, a excepción de las unidades de alta velocidad para las que el período de amortización se limita a 15 años. En la medida en que la amortización de los buques utilizados para realizar las conexiones reconocidas de interés general por las autoridades italianas se calcula según los criterios previstos en el convenio, y dado que el examen de las cuentas analíticas de estas líneas no ha revelado, para los dos quinquenios considerados, elementos de compensación excesiva en este sentido, la Comisión considera que el mecanismo establecido en el convenio para tener en cuenta la amortización de los buques en el cálculo de la compensación anual puede autorizarse de conformidad con el apartado 2 del artículo 86 del Tratado. En efecto, la prestación de los servicios reconocidos de interés general presupone el empleo de buques de tipología y capacidad predeterminadas por las autoridades públicas, cuya amortización puede contribuir, por lo tanto, a determinar la compensación anual, siempre y cuando los buques en cuestión hayan sido adquiridos por la empresa, en las condiciones normales del mercado, para cumplir la misión confiada a esta última y se empleen exclusivamente para el servicio de transporte de línea en las rutas contempladas en el convenio. En el caso de las compañías regionales, la Comisión constata que todos los buques considerados se han destinado exclusivamente a los servicios de línea reconocidos de interés general y que, por lo tanto, su amortización debe tenerse en cuenta en su totalidad a efectos del cálculo de la subvención anual. Análogas consideraciones valen para las inversiones necesarias para la prestación de los servicios previstos por las autoridades italianas para el quinquenio 2000-2004, que corresponden, por tipología y capacidad, a los compromisos suscritos por las propias autoridades en lo que respecta al nivel de tales servicios.
- (166) En cuanto a las inversiones adicionales previstas en el plan industrial para el período 1999-2002, procede recordar que la ejecución de dicho plan se suspendió a causa de la apertura del procedimiento.

⁽⁵⁶⁾ Por ejemplo, la reciente adquisición de dos unidades rápidas fue financiada en 1999 por el Banco de Nápoles con un préstamo de 160 mil millones de liras italianas a un tipo variable igual al Euribor a 6 meses, aumentado en el 0,40 % y reembolsable en diez años. De las informaciones transmitidas por las autoridades italianas se desprende que el mismo organismo financiero concedió, en la misma época, aperturas de crédito a otras diferentes grandes empresas con condiciones prácticamente idénticas.

⁽⁵⁷⁾ Véase la comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de garantía (DO C 71 de 11.3.2000, p. 14).

⁽⁵⁸⁾ Véase la nota 39.

⁽⁵⁹⁾ Véase la nota 39.

Compatibilidad con otras disposiciones de derecho comunitario

- (167) Según una jurisprudencia constante, de la economía general del Tratado se desprende que el procedimiento a que se refiere el artículo 88 no debe conseguir nunca un resultado contrario a las disposiciones específicas del Tratado. Por consiguiente, la Comisión no puede declarar compatible con el mercado común una ayuda pública que, en vista de determinadas modalidades de la misma, contradice otras disposiciones del Tratado⁽⁶⁰⁾. La obligación, para la Comisión, de respetar la coherencia entre los artículos 87 y 88 y otras normas del Tratado se impone especialmente si también las otras normas atañen, como en el caso específico, al objetivo de una competencia no falseada en el mercado común. En efecto, al adoptar una decisión sobre la compatibilidad de una ayuda con el mercado común, la Comisión no puede ignorar el peligro de que operadores económicos individuales perjudiquen a la competencia en el mercado común⁽⁶¹⁾.
- (168) Como ya se ha recordado, entre enero de 1992 y julio de 1994 Adriatica participó en un convenio para fijar los precios que debían aplicarse a los vehículos comerciales en la línea Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras, en contraste con el artículo 81⁽⁶²⁾, precisamente mientras se beneficiaba de ayudas para realizar esta conexión. Ese convenio, como ya se ha dicho, implicaba una distorsión de la competencia para el conjunto de los servicios ofrecidos. Teniendo en cuenta la relación entre la infracción constatada y las ayudas percibidas, así como la distorsión acumulada por la competencia resultante de estos dos elementos, y a pesar de los argumentos aducidos por las autoridades italianas, por otra parte ya rebatidos más arriba [véase el considerando 94, letra a)], la Comisión considera que, también por esta razón, las ayudas en cuestión deben declararse incompatibles.

Aplicación futura del mecanismo de compensación

- (169) La Comisión observa que el sistema de compensaciones actualmente en vigor se destina a ser aplicado hasta 2008. Después de tal fecha, el pago de las compensaciones por los servicios prestados se subordinará al respeto de las obligaciones derivadas del Reglamento (CE) n° 3577/92⁽⁶³⁾ y de las normas del derecho comunitario en materia de contratos públicos y concesiones de servicios.
- (170) Por el período restante de aplicación del mecanismo actual, la Comisión considera necesario imponer dos condiciones para asegurar la compatibilidad de las ayudas y facilitar los controles. Por una parte, la Comisión estima necesario que para el período 2004-2008 todas las compañías regionales tengan una contabilidad separada para las actividades de servicio público relativas a cada una de las líneas consideradas. Por lo que respecta a Caremar, la Comisión observa que, mediante carta de 17 de febrero de 2004 (registrada con el número A/13405/04), las autoridades italianas han asumido un compromiso en tal sentido. Por otra parte, cualquier modificación duradera, parcial o total, del nivel de los servicios ofrecidos por Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar y Caremar que implique un aumento de la ayuda tendrá que ser notificada previamente a la Comisión.

IV. CONCLUSIONES

- (171) Con arreglo a las consideraciones precedentes, la Comisión constata que ya no existen dudas en lo que respecta a la compatibilidad de las ayudas abonadas a las compañías regionales a partir de enero de 1992 dentro de los convenios de 1991, salvo por lo que atañe a las ayudas concedidas a la sociedad Adriatica para el período de enero de 1992 a julio de 1994 para la conexión Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras, que son incompatibles con el mercado común por tres motivos, cada uno de los cuales es suficiente de por sí para justificar tal conclusión: en primer lugar, no satisfacen una necesidad real de servicio público; en segundo lugar, comprometen el desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés común; en tercer lugar, están estrictamente vinculados a un acuerdo prohibido por el artículo 81 del Tratado CE. Según una práctica constante, y en virtud del artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999, tales ayudas deben recuperarse, salvo en el caso de que dicha recuperación se oponga a un principio general del derecho comunitario. En este caso

⁽⁶⁰⁾ Véanse las sentencias del Tribunal de 21 de mayo de 1980 en el asunto C-73/79, Comisión/Italia, Rec. p. I-1533, apartado 11; de 15 de junio de 1993 en el asunto C-225/91, Matra/Comisión, Rec. p. I-3203, apartado 41; de 19 de septiembre de 2000 en el asunto C-156/98, Alemania/Comisión, Rec. p. I-6857, apartado 78.

⁽⁶¹⁾ Sentencia Matra, véase la nota 61, apartados 42 y 43.

⁽⁶²⁾ Decisión 1999/271/CE de la Comisión, de 9 de diciembre de 1999, relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 85 del Tratado CE (IV/34466 — Transbordadores griegos), DO L 109 de 27.4.1999, p. 24, confirmada en este punto por la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 11 de diciembre de 2003, asunto T-61/99 en el Adriatica di Navigazione/Comisión (todavía no publicada).

⁽⁶³⁾ Según la interpretación proporcionada por la Comisión en la Comunicación C(2004)43 def. — Directrices comunitarias en materia de ayudas de Estado a los transportes marítimos, véase la nota 39.

concreto, la Comisión considera que ningún principio se opone a la recuperación de las ayudas y, más en particular, que la sociedad Adriatica no podía prever de modo razonable beneficiarse de las ayudas en cuestión precisamente mientras participaba en un acuerdo con sus competidores. Las eventuales dificultades que se derivan de la recuperación de las ayudas no revisten ningún carácter de excepcionalidad. Por lo tanto, Italia debe adoptar todas las medidas necesarias para recuperar las ayudas del beneficiario.

- (172) La presente Decisión se refiere únicamente a los aspectos relativos a las ayudas estatales y deja pendiente la aplicación de otras disposiciones del Tratado, en particular en materia de derecho de contratas públicas y de concesiones de servicios.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, las ayudas concedidas por Italia a Adriatica desde el 1 de enero de 1992 en concepto de compensaciones para la prestación de un servicio público, son compatibles con el mercado común en virtud del apartado 2 del artículo 86 del Tratado.
2. Son incompatibles con el mercado común las ayudas concedidas a Adriatica para el período de enero de 1992 a julio de 1994 en relación con la conexión Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patras.
3. Italia tomará todas las medidas necesarias para recuperar de la sociedad Adriatica las ayudas a que se refiere el apartado 2 que se le concedieron ilegalmente.

La recuperación se ejecutará sin demora, según los procedimientos previstos por el ordenamiento nacional, a condición de que permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión.

Las ayudas que deben recuperarse producen intereses a partir de la fecha en que las ayudas se han puesto a disposición del beneficiario y hasta la fecha de la recuperación. Los intereses se calculan tomando como base el tipo de referencia utilizado para el cálculo de la subvención equivalente en el ámbito de las ayudas regionales y sobre base compuesta, según lo previsto en la comunicación de la Comisión sobre los tipos de interés que deben aplicarse en el caso de recuperación de ayudas concedidas ilegalmente.

4. Desde el 1 de enero de 2004, todas las actividades de servicio público impuestas por Italia a la sociedad Adriatica deben contabilizarse por separado para cada una de las líneas afectadas.

Artículo 2

1. Las ayudas concedidas por Italia desde el 1 de enero de 1992, en concepto de compensaciones para la prestación de un servicio público, a Siremar, Saremar y Toremar son compatibles con el mercado común en virtud del apartado 2 del artículo 86 del Tratado.
2. Desde el 1 de enero de 2004, todas las actividades de servicio público impuestas por Italia a Siremar, Saremar y Toremar deben contabilizarse por separado para cada una de las líneas afectadas.

Artículo 3

1. Las ayudas concedidas por Italia a Caremar desde el 1 de enero de 1992, en concepto de compensaciones para la prestación de un servicio público, son compatibles con el mercado común en virtud del apartado 2 del artículo 86 del Tratado.

2. Hasta el 1 de septiembre de 2004, y no más tarde de esa fecha, Italia se compromete:
- a) a suprimir las ayudas concedidas a Caremar para la prestación de servicios regulares de transporte rápido de pasajeros en la línea «Nápoles-Capri»;
 - b) a hacer que se reduzca, en lo que respecta a la oferta de plazas, la capacidad de los servicios regulares de transporte rápido de pasajeros en la línea «Nápoles-Procida-Ischia» de 1 142 260 a 633 200 plazas durante el período de invierno y de 683 200 a 520 400 plazas durante el período de verano;
 - c) a limitar las ayudas concedidas a Caremar para la prestación de servicios regulares de transporte rápido de pasajeros en la línea «Nápoles-Procida-Ischia» a la cobertura del déficit neto de explotación de los servicios;
 - d) a hacer que se contabilicen por separado, para cada una de las líneas afectadas, todas las actividades de servicio público impuestas por Italia a Caremar.

Artículo 4

Los compromisos relativos a la reducción de capacidad a que se refiere el artículo 3 se recogen en el Decreto interministerial por el que se adapta el plan quinquenal de las compañías regionales para el período 2005-2008.

Artículo 5

Deberá comunicarse previamente a la Comisión cualquier modificación duradera, parcial o total, del nivel de los servicios ofrecidos por Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar y Caremar que implique un aumento de las ayudas.

Artículo 6

En un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Italia comunicará a la Comisión las medidas adoptadas para su cumplimiento.

Artículo 7

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, 16 de marzo de 2004.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidenta

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 8 de septiembre de 2004

relativa a la ayuda estatal que Bélgica tiene previsto ejecutar en favor de Stora Enso Langerbrugge

[notificada con el número C(2004) 3351]

(Los textos en lenguas francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/164/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, primer párrafo,

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

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

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado y en el punto 76 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales para la protección del medio ambiente⁽²⁾ (en lo sucesivo denominadas «las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente»), Bélgica notificó, por carta de 4 de abril de 2003, las ayudas en favor de NV Stora Enso Langerbrugge (en lo sucesivo denominada «SEL»). El asunto se registró con el número N 167/03. La Comisión pidió información complementaria a Bélgica por cartas de 20 de mayo 2003, 17 de julio de 2003 y 20 de octubre de 2003. Bélgica proporcionó información complementaria por cartas de 19 de junio de 2003 y 15 de septiembre de 2003. Los días 9 de julio y 8 de octubre de 2003 tuvieron lugar las reuniones entre los representantes de la Comisión, las autoridades belgas y SEL.
- (2) Por carta de 27 de noviembre de 2003, la Comisión informó a Bélgica de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado con respecto a las ayudas. La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea*⁽³⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.
- (3) La Comisión recibió observaciones por parte de dos interesados, uno de ellos SEL. Transmitió dichas observaciones a Bélgica por carta de 1 de octubre de 2003. Esta carta contenía también otras preguntas de la Comisión. Por carta de 18 de diciembre de 2003, Bélgica pidió que

determinados datos que figuran en la decisión se considerasen confidenciales, e incluyó asimismo comentarios sobre el contenido de la decisión. Tras solicitar, por carta de 19 de diciembre de 2003, una prórroga que se le concedió por carta de 12 de enero de 2004, Bélgica comentó la decisión de la Comisión por carta de 29 de enero de 2004. La Comisión planteó cuestiones complementarias por cartas de 5 de febrero y 5 de abril de 2004. Bélgica respondió a estas cuestiones y comentó las observaciones comunicadas por terceros interesados por cartas de 8 de marzo de 2004, 2 de abril de 2004, 10 de junio de 2004 y 4 de agosto de 2004. Se celebraron reuniones el 28 de abril de 2004 y el 18 de mayo de 2004, y un representante de la Comisión visitó la instalación el 7 de julio de 2004.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

2.1. Beneficiario

- (4) El beneficiario es NV Stora Enso Langerbrugge, una filial de Stora Enso Oyj, un importante productor de papel de revista, de papel prensa, de papeles finos, de cartones de embalaje y de productos de madera. En 2001 alcanzó un volumen de negocios de 13 500 millones EUR y su capacidad de producción fue de cerca de 15 millones de toneladas de papel y cartón. La sociedad emplea a aproximadamente 43 000 personas. Las ayudas se destinan al establecimiento de Langerbrugge, cerca de Gante. En 2000, la empresa alcanzó en Bélgica un volumen de negocios de 55 millones EUR⁽⁴⁾.

2.2. Proyecto

- (5) El proyecto incluye cinco partes:
- a) una nueva máquina de papel («PM4») y una unidad de destintado («DIP2») para la producción de papel prensa a partir de un 100 % de fibra reciclada («papel prensa 100 % fibra reciclada»);
- b) adaptaciones a una máquina de papel («PM3») que producía antes *papel prensa* a partir de un 80 % de fibra reciclada y que ahora debe producir *papel de revista* a partir de un 80 % de fibra reciclada («papel de revista 80 % fibra reciclada»);
- c) un sistema de combustión de lodo para la producción combinada de calor y electricidad («sistema de combustión de lodo PCCE»);

⁽¹⁾ DO C 15 de 21.1.2004, p. 10.

⁽²⁾ DO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

⁽³⁾ Véase la nota 1.

⁽⁴⁾ <http://www.storaenso.com>

- d) instalaciones de tratamiento del agua;
- e) una infraestructura ferroviaria para la conexión del lugar con la red ferroviaria pública e inversiones complementarias para el almacenamiento de los residuos de papel.
- (6) Las inversiones ya se han efectuado en gran parte. El proyecto ha permitido aumentar el personal en 40 personas y garantiza el mantenimiento de 410 puestos. El número de empleos indirectos es de 1 350 personas. Con el fin de evitar que el aumento de la capacidad total sea superior al crecimiento del mercado, se ha cerrado una antigua máquina de papel de Langerbrugge («PM2», con una capacidad de 120 000 toneladas al año) y se ha reorganizado la producción en algunas instalaciones de Finlandia y Suecia.

2.3. Máquina de papel 4 y unidad de destintado 2: producción de papel prensa con un 100 % de fibra reciclada

- (7) La unidad PM4 tiene una capacidad anual de 400 000 toneladas. El coste de inversión total del proyecto PM4 asciende a 259 622 000 EUR. Como el contenido medio de fibra reciclada del papel prensa era sólo del 49,8 % en Europa en el momento de solicitar la ayuda, Bélgica consideró que el coste de inversión de este proyecto podía considerarse como «coste adicional» hasta un total del 50,2 %. El proyecto DIP2 representa una inversión total de 90 111 000 EUR, que sería subvencionable al 100 %. Dadas las economías realizadas en los cinco primeros años, esto supone un coste total subvencionable de 127 388 000 EUR.
- (8) Bélgica explicó también que varios elementos de las inversiones realizadas en las unidades PM4 y DIP2 superan las normas aplicables a SEL. Se trata, en particular, del sistema de recirculación del agua de enfriamiento, del cierre máximo del circuito de agua blanca, de los sistemas de recuperación de calor, de las prensas especiales destinadas a obtener una banda de papel más seca después de la sección de las prensas, de una tecnología avanzada de apoyo del papel en el secador, de técnicas innovadoras para el enrollado y la manipulación del papel terminado y de los equipamientos de limpieza suplementarios. Según Bélgica, estas inversiones representarían al menos un sobre coste medioambiental subvencionable de 19 106 000 EUR.
- (9) La unidad PM4 es el producto de una concepción innovadora, que reduce el consumo de energía, aditivos, productos químicos y aguas industriales. La característica esencial de esta unidad es el mayor tamaño de la máquina con relación a las máquinas convencionales de producción de papel. Ello requiere adaptaciones en el conjunto de la máquina, en particular un paso cerrado y no abierto entre la prensa y el secador y una velocidad de producción algo menos elevada. Sobre la base de dos estudios de coste detallados, se estima que el coste de una inversión más convencional, para una capacidad idéntica, sería de 14,1 millones EUR menos. La nueva máquina supondrá un ahorro, pero habida cuenta de que los costes de puesta en marcha y de optimización de la máquina serán más elevados, durante los cinco primeros años no debe esperarse ningún beneficio operativo neto.

2.4. Máquina de papel 3: paso del papel prensa al papel de revista con un 80 % de fibra reciclada

- (10) La unidad PM3 se construyó en 1957 para la producción de papel prensa; en 1989 se renovó y en 2000 y 2001 se aumentó su velocidad. Ahora se ha adaptado para producir papel de revista con un 80 % de fibra reciclada (calidad SC, [...] (*) g/m², sin estucar). Su capacidad será de 165 000 toneladas al año. Las inversiones tienen por objeto adaptar el suministro de materias primas y el tratamiento de éstas (en particular la unidad DIP1 existente), así como la máquina de papel propiamente dicha y sus sistemas de alimentación de gas, calefacción y control de calidad, etc. El coste total de la inversión asciende a 39 555 000 EUR.
- (11) La otra opción con que contaba SEL habría sido continuar la producción en su unidad de papel de revista PM2, que se construyó en 1937 y se modernizó en 1985, y que tiene una capacidad de 115 000 toneladas al año. Con relación a esta unidad, la unidad PM3 transformada supone una reducción del coste de la electricidad, pero un aumento de los costes de producción de vapor, pérdidas de productos de condensación y costes de tratamiento de las cenizas. El ahorro neto sería de 4 342 000 EUR en los cinco primeros años, lo que supone un coste subvencionable de 35 213 000 EUR.

2.5. Sistema de combustión de lodos PCCE

- (12) SEL construyó un sistema PCCE que utilizaba como combustible la biomasa procedente de las dos unidades de destintado y de la fábrica de tratamiento de las aguas coalimentada con gas natural. La instalación se basa en un sistema de combustión en lecho fluido. La potencia energética máxima instalada es la siguiente: 1) electricidad: $P_e = 10,4 \text{ MW}_e$ bruto y 8 MW_e neto; 2) vapor recalentado de alta presión a 480 °C, 80 bares, $P_{th} = 53 \text{ MW}_{th}$; 3) agua caliente, recuperada en el lavado de los gases de combustión, a alrededor de 60 °C, $P_{th} = 5,6 \text{ MW}_{th}$. Una caldera de contrapresión transforma el vapor de alta presión en vapor de baja presión a aproximadamente 4 bares; este vapor se utiliza para el proceso de producción de papel. El rendimiento de conversión energética de la caldera será del 87,5 % en carga parcial y de cerca del 90 % en plena carga. La capacidad prevista de la instalación es de cerca de 250 000 toneladas de lodos al año, y la capacidad máxima es en la práctica más escasa. Utilizando las máquinas de papel a su capacidad máxima, la cantidad anual de lodos sería de 200 000 toneladas.
- (13) El coste de inversión total asciende a 55 147 000 EUR. El sistema de combustión de lodos PCCE requiere más trabajo de mantenimiento y es menos fiable que una instalación PCCE convencional, y la inversión incluye dos generadores de vapor complementarios. Los costes de ingeniería y el coste de gestión técnica del proyecto se inscriben en el balance y posteriormente se amortizan, y por tanto también se incluyen.

(*) Información confidencial.

2.6. Instalaciones de tratamiento del agua

- (14) SEL utilizará agua de superficie procedente de un río local, el Kale. Este agua debe ser tratada y desinfectada antes de poder utilizarse en el proceso de producción. La inversión subvencionable ascendería, según las autoridades belgas, a 7 429 000 EUR.
- (15) SEL prevé unos efluentes de agua considerables en el canal marítimo Gante-Terneuzen. El vertido se efectúa al término de un proceso biológico en dos etapas. Según Bélgica, el coste subvencionable ascendería a 4 431 000 EUR.
- (16) El permiso medioambiental exige la realización de un estudio técnico-económico destinado a evaluar la carga y la concentración en términos de demanda química de oxígeno (DQO) de los efluentes que se verterán en el canal marítimo. El análisis podría conducir a una inversión suplementaria de cerca de 1 millón EUR en una estación de purificación terciaria del agua. Esta posible inversión se incluye en la notificación, pero para poder beneficiarse de una ayuda, la empresa debe presentar una solicitud separada de ayuda ecológica. Aún no se ha tomado ninguna decisión sobre esta inversión, pues las autoridades flamencas aún no se han pronunciado sobre la solicitud de excepción a la norma DQO generalmente aplicable que se ha presentado.

2.7. Almacenamiento de los residuos de papel e infraestructura ferroviaria

- (17) El proyecto de inversión incluye grandes instalaciones de almacenamiento de residuos de papel, así como una conexión a la red ferroviaria existente para el transporte de papel viejo y productos acabados. La totalidad de los flujos de productos entrantes y salientes podría transportarse por carretera. Bélgica considera que solamente las inversiones complementarias vinculadas al transporte ferroviario son subvencionables, es decir, la infraestructura ferroviaria, el coste complementario de la instalación de almacenamiento de los residuos de papel y el coste complementario del muelle de carga y del depósito de papel acabado. A diferencia del transporte por carretera, el papel usado transportado por vía ferroviaria se embala en fardos. Por tanto, se incluyen también los costes de inversiones para el desplazamiento, la igualación y la retirada de hilos. Las inversiones en contenedores y vehículos especiales para el transporte combinado no se incluyen, dado que pueden destinarse a varios usos. Tampoco se incluye el coste de las oficinas, de los locales de uso social y de las instalaciones de extinción automática de incendios, ni los costes indirectos. El coste subvencionable ascendería así a 8 864 000 EUR. Si resultara *a posteriori* que el coste real de la inversión fuese inferior, las autoridades belgas recalcularían la ayuda sobre la base del coste real de la inversión. Las inversiones en infraestructuras ferroviarias no supondrán una reducción de los costes de explotación con relación al transporte por carretera.

2.8. La ayuda

- (18) La ayuda consiste en:

- una subvención de 25 892 425 EUR,
- una exención de la contribución territorial de una duración de cinco años. Bélgica ha calculado la ventaja máxima teórica en 2 035 162 EUR al año, lo que representa un valor actualizado neto de cerca de 9 millones EUR en cinco años. No obstante, las autoridades flamencas han congelado el valor de los bienes sobre cuya base se calcula el impuesto en el nivel de 1998; por tanto, las inversiones no supondrían un aumento de la contribución territorial y la exención no aportaría por tanto una ventaja real. Sin embargo, la situación podría cambiar si se modificase el método de cálculo del régimen.

- (19) Las dos medidas se basan en el Decreto de 15 de diciembre de 1993 sobre la expansión económica en la región flamenca, que fue aprobado por la Comisión en 1993. En 2000, la Comisión aprobó modificaciones al régimen de ayudas en favor del medio ambiente basándose en este Decreto⁽⁵⁾. El régimen prevé intensidades de ayuda del 8 al 12 % para distintos tipos de medidas. El régimen se ha compatibilizado con las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, de acuerdo con el punto 77 de estas Directrices.

2.9. Razones que han conducido a la incoación del procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado

- (20) En su decisión de incoar el procedimiento en virtud del artículo 88, apartado 2, del Tratado, la Comisión expresó sus dudas en cuanto a la posibilidad de asignar ayudas con arreglo a las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente para cubrir los costes de inversión del proyecto. Consideró, en particular, que la inversión en una unidad de producción de papel prensa con el 100 % de fibra reciclada debía considerarse como una inversión normal en este sector habida cuenta del estado actual de la técnica. El papel de revista con el 80 % de fibra reciclada es menos corriente, pero no es seguro que tal inversión no sea necesaria para los grandes productores de papel que desean poder cumplir las cada vez más estrictas normas medioambientales y seguir siendo competitivos a largo plazo gracias a las continuas innovaciones. Por lo que se refiere a las otras inversiones, no es cierto que los costes subvencionables se hayan limitado a lo estrictamente necesario para hacer frente a los objetivos medioambientales.

3. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

- (21) Uno de los competidores de SEL comunicó unas observaciones. Considera que las ayudas falsean la competencia en el mercado del papel prensa, del papel de revista y del papel recuperado. En este último mercado, existe una escasez neta en la región donde SEL prevé comprar sus fibras. En la medida en que otros productores, que son competidores de SEL, comprarían fibra reciclada, las inversiones en las unidades PM3 y PM4 no presentan una ventaja medioambiental neta.

⁽⁵⁾ N223/93 y N40/99, DO C 284 de 7.10.2000, p. 4.

- (22) La modernización de la instalación de Langerbrugge no es ni más ni menos que una actualización de la técnica, justificada por objetivos de mercado y de competencia, y una inversión destinada a mantener, o incluso a aumentar, la competitividad a largo plazo. Las inversiones en las unidades PM4 y PM3 representan una actualización de la técnica en el sector del papel, como prueban las modernizaciones más recientes realizadas por distintos productores de papel estos últimos años. Por lo que se refiere al papel de revista, conviene establecer una distinción entre el papel supercalandrado, el papel de revista y el papel estucado. Únicamente si SEL fuera capaz de producir papel de revista estucado con un elevado contenido en fibra reciclada la modernización se consideraría superior a lo que imponen las normas industriales actuales.
- (23) Se trata de una inversión que todo productor de papel de edición tendría necesidad de realizar. Se anunció en 2001 y la ayuda no parece haber influido en la decisión de inversión. Esta decisión se ajusta al objetivo de SEL que es obtener un rendimiento de los capitales invertidos del 13 % y realizar gastos de inversión en un nivel igual o inferior al nivel de amortización. Además, el conjunto del proyecto se financió a partir del flujo de caja de SEL. Varios comunicados de prensa de SEL lo confirman. La inversión en la unidad PM4, la modernización de la unidad PM3 y el cierre de la unidad PM2 presentan además la ventaja de ser más baratos que la construcción de una nueva máquina de papel en una instalación virgen, tanto para el papel prensa como para el papel de revista, y de permitir a SEL obtener nuevas capacidades suprimiendo al mismo tiempo progresivamente antiguas capacidades, etapa necesaria con el fin de no sufrir la introducción de nuevas capacidades sin que exista la demanda correspondiente. La demanda de papel de gran calidad está en aumento y tanto los clientes como las autoridades exigen un contenido cada vez mayor de fibra reciclada.
- (24) La construcción de nuevas capacidades de combustión de lodos y la inversión en una unidad de tratamiento del agua y los efluentes tendrían posibilidad de ser aprobadas en virtud de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente. Esta inversión está no obstante directamente vinculada a la capacidad de producción y no es imprescindible para hacer frente a los objetivos medioambientales, por lo que no debería ser subvencionable. La construcción de la infraestructura ferroviaria parece excesiva, en la medida en que el transporte por camión constituiría una alternativa evidente, que no requeriría ninguna inversión suplementaria. Los efectos sobre el medio ambiente serían minúsculos.

4. COMENTARIOS DE BÉLGICA Y DE SEL

4.1. Observaciones generales

- (25) Bélgica y SEL consideran que la ayuda no afectaría negativamente a los intercambios entre los Estados miembros y no conferiría a SEL una ventaja susceptible de falsear la competencia. En todos los elementos del proyecto existe una proporción suficiente de costes subvencionables que justifican la ayuda. Se ha proporcionado información y justificaciones detalladas sobre los costes subvencionables. Puesto que ya se recogieron en las secciones 2 y 5, no se reiterarán en la presente sección.

4.2. Unidades PM4 y DIP2: producción de papel prensa con un 100 % de fibra reciclada

- (26) Los porcentajes en materia de reciclaje son en realidad normas impuestas a los Estados miembros, pero en la situación existente en Bélgica existe un vínculo directo entre estas normas y las actividades de SEL.
- (27) El papel prensa con un 100 % de fibra reciclada no corresponde en absoluto al estado actual de la técnica. En Europa Occidental sólo existen actualmente cinco o seis unidades de producción de papel prensa de la misma magnitud. La gran mayoría de las instalaciones de producción producen papel con un porcentaje de fibra reciclada situado entre el 40 y el 80 %. Estas instalaciones no son productos en serie y cada una de ellas fue innovadora. Para alcanzar una productividad óptima son necesarios normalmente unos dos años, es decir, mucho más tiempo que para una instalación que cuente con la técnica actual. Las unidades PM4 y DIP2 cuentan con la mejor técnica mundial.

4.3. Unidad PM3: papel de revista con un 80 % de fibra reciclada

- (28) Además de los argumentos ya formulados en la decisión de incoación, Bélgica y SEL destacan los elementos innovadores y únicos de PM3, así como la importancia de los costes de puesta en marcha y la curva de aprendizaje. Ello demuestra también que no puede considerarse que la inversión corresponda al estado actual de la técnica. Se admite que el mercado del papel de revista evoluciona hacia un contenido más elevado de fibra reciclada y un menor consumo de energía, pero no puede considerarse que la inversión de SEL corresponda al estado actual de la técnica.
- (29) La reconstrucción de la unidad PM3 se emprendió antes de que fuera necesaria técnica o económicamente. Esta unidad debe considerarse un prototipo para el grupo Stora Enso. La inversión responde plenamente a la estrategia del grupo a largo plazo, consistente en mejorar continuamente los procesos, la utilización de los recursos y la capacidad del personal, con el fin de lograr una producción de papel duradera.
- (30) Ni Bélgica ni SEL comunicaron observaciones con respecto a las inversiones realizadas por LEIPA, donde también se produce papel de revista esencialmente a base de fibra reciclada ⁽⁶⁾.

4.4. Instalación de producción combinada de calor y electricidad para la combustión de lodos

- (31) Si se tiene en cuenta el coste total de la instalación de combustión de lodos PCCE, incluida la amortización, no habría beneficios netos durante los cinco primeros años de vida de la instalación. Si SEL no hubiera invertido en esta instalación, habría podido comprar el vapor y la electricidad que necesita a un productor vecino. En este caso, SEL habría debido invertir en una caldera de vapor suplementaria, de un coste de 1 189 000 EUR. Por esta razón los costes subvencionables deberían corresponder al coste de inversión total menos 1 189 000 EUR.

⁽⁶⁾ Nota 10 de la decisión de incoar el procedimiento en virtud del artículo 88, apartado 2; véase la nota 1 de la presente Decisión.

- (32) En cualquier caso, una instalación PCCE convencional constituiría una solución alternativa más adecuada para la producción de la misma cantidad de vapor y electricidad que unas unidades de producción de vapor y electricidad separadas.

4.5. Tratamiento del agua dulce

- (33) Si SEL disponía de autorización para extraer cantidades limitadas de agua subterránea, lo lógico sería que continuara haciéndolo. El coste total por m³ sería prácticamente similar en los dos casos, pero no sería necesaria ninguna inversión. No obstante, en la práctica, no sería realista extraer tales cantidades de agua subterránea.

4.6. Tratamiento de los efluentes

- (34) Bélgica explicó que no era necesario aumentar las capacidades de las instalaciones de tratamiento de agua existentes, habida cuenta del máximo aprovechamiento del tratamiento de efluentes y del proceso de producción. La inversión consiste esencialmente en una cisterna tampón destinada a garantizar un funcionamiento estable del tratamiento, y en los equipamientos técnicos necesarios para realizar la conexión a las instalaciones de tratamiento existentes. La instalación de tratamiento de efluentes posee algunas características innovadoras.
- (35) El tratamiento va más allá de lo que exigen las normas VLAREM, y también las normas previstas por el permiso, para la práctica totalidad de las sustancias. Estas últimas normas son estrictas y, en las negociaciones con las autoridades, se adaptaron en función de los mejores resultados posibles de las instalaciones de tratamiento. Dichas normas superan los niveles correspondientes a la «mejor técnica disponible». Un informe de expertos considera que el límite de 260 mg/l impuesto en términos de demanda química de oxígeno (DQO) debe considerarse extremadamente ambicioso. El permiso medioambiental impone una reducción suplementaria a 180 mg/l, un caso sin precedentes en el sector del papel.
- (36) Con excepción de la DQO, todas las concentraciones de sustancias son menores en los efluentes que en las aguas procedentes del Kale.

4.7. Tratamiento terciario del agua

- (37) Bélgica considera que la ayuda destinada a un eventual tratamiento terciario del agua sería compatible por las mismas razones que las aplicables al tratamiento de los efluentes. Habida cuenta del informe técnico de que dispone y a la espera de la decisión de las autoridades flamencas sobre la solicitud de excepción a la norma de 180 mg/l para la DQO, SEL aún no ha tomado una decisión con respecto a esta inversión. Tampoco ha solicitado una subvención.

4.8. Almacenamiento de los residuos de papel e infraestructura ferroviaria

- (38) Bélgica y SEL destacan que el paso del transporte por carretera al transporte ferroviario se ajusta completamente al Libro Blanco de la Comisión «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁽⁷⁾. Las inversiones en una infraestructura ferroviaria no son necesarias para el funcionamiento de la fábrica de producción de papel, en la medida en que las infraestructuras de carretera podrían adaptarse a la nueva situación mediante una desviación de la carretera principal. Esta última solución presentaría algunas desventajas, que deben considerarse minúsculas. Este análisis se ve confirmado por un estudio realizado en el marco de la evaluación del impacto medioambiental. El coste del transporte no habría aumentado si no se hubiera realizado la inversión en una infraestructura ferroviaria.
- (39) La ayuda se ajusta también a las normas sobre ayudas estatales en el sector de los transportes. Las inversiones habrían podido ser subvencionables en virtud del programa europeo Marco Polo, pero no se ha presentado ninguna solicitud de ayuda. La ayuda es necesaria para compensar una parte de los costes adicionales. Además, el transporte por carretera también está subvencionado, puesto que todos los costes relativos a los embotellamientos y a la contaminación no se cargan a los transportistas.

5. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

5.1. Ayuda estatal según lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado

- (40) El artículo 87, apartado 1, del Tratado establece que, salvo que el Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones. La subvención y la exención fiscal previstas, esta última en la medida en que reduce el importe de los impuestos efectivamente pagados, constituyen ayudas según lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado, ya que liberan a SEL, por medio de recursos estatales, de parte de los costes de inversión que ella debería sufragar. La ayuda refuerza la posición de SEL frente a sus competidores en la Comunidad, y debe por tanto considerarse que afecta a la competencia. Dada la existencia de intensas corrientes de intercambio entre los Estados miembros en el sector del papel prensa y papel de revista, así como de los residuos de papel y la pasta de papel, la Comisión considera que la ayuda a SEL afecta al comercio entre Estados miembros.
- (41) Bélgica cumplió la obligación de notificar la ayuda en aplicación del artículo 88, apartado 3, del Tratado y del punto 76 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.

(7) COM(2001) 370 final de 12 de septiembre de 2001.

5.2. Observaciones generales sobre la compatibilidad

- (42) La Comisión examinó la aplicabilidad de las exenciones previstas en el artículo 87, apartados 2 y 3, del Tratado. Las exenciones previstas en el artículo 87, apartado 2, del Tratado podrían utilizarse como base para justificar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. No obstante, la ayuda: a) no tiene carácter social y no se concede a consumidores individuales, b) no remedia daños causados por desastres naturales o por otros acontecimientos extraordinarios, y c) no es necesaria para compensar las desventajas económicas causadas por la división de Alemania.
- (43) Las exenciones previstas en el artículo 87, apartado 3, letras a), b) y d), del Tratado, que se refieren a las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo; las ayudas para fomentar la realización de un proyecto importante de interés común europeo o destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro; o las ayudas destinadas a promover la cultura y la conservación del patrimonio, no son aplicables. Bélgica no ha intentado justificar las ayudas en virtud de estas disposiciones.
- (44) Por lo que se refiere a la primera parte de la exención prevista en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, es decir, las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, la Comisión observa que la ayuda no tiene por objetivo la investigación y el desarrollo, las inversiones efectuadas por pequeñas y medianas empresas ni el rescate o la reestructuración de SEL. La ayuda puede ser importante para fomentar las inversiones en el lugar elegido. No obstante, Langerbrugge no está situado en una región donde las inversiones iniciales pueden beneficiarse de ayudas regionales. Por esta razón, la ayuda no puede considerarse compatible con el mercado común por el motivo de que facilite el desarrollo de determinadas regiones.
- (45) La Comisión ha examinado si la ayuda podría beneficiarse de una exención en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado por otros motivos, y, en particular, si en este caso cabe aplicar las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente. La ayuda se concedió en virtud de un régimen de ayudas que había sido aprobado por la Comisión en 2000⁽⁸⁾. Sin embargo, esta aprobación se produjo antes de la aplicación de la nueva normativa. Cuando adoptó esta nueva normativa, la Comisión propuso a los Estados miembros que adaptasen los regímenes de ayudas existentes para hacerlos compatibles con la nueva normativa antes del 1 de enero de 2002. Bélgica aceptó sin condiciones esta propuesta de medidas apropiadas y por tanto estaba obligada a adaptar el régimen aprobado en 2000. Por esta razón la Comisión ha evaluado la compatibilidad de la ayuda en función del nuevo marco. La parte del proyecto relativa a la infraestructura ferroviaria, sin embargo, se evalúa a la luz del artículo 73 del Tratado, relativo a las ayudas estatales que responden a las necesidades de coordinación de los transportes.

5.3. Compatibilidad en virtud de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente

- (46) De acuerdo con el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, podrán autorizarse las ayudas que permitan a las empresas superar las normas comunitarias vigentes, hasta un nivel máximo del 30% bruto del coste de inversión subvencionable. Estas condiciones serán también aplicables cuando las empresas realicen inversiones en ausencia de normas comunitarias obligatorias, así como cuando las empresas deban realizar inversiones para adaptarse a normas nacionales más estrictas que las normas comunitarias vigentes. Con arreglo al punto 6 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, también se consideran normas comunitarias las normas impuestas por organismos nacionales en aplicación de la Directiva 96/61/CEE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación⁽⁹⁾. De acuerdo con esta Directiva, los Estados miembros deben definir las normas que imponen en los permisos medioambientales sobre la base de los resultados que pueden obtenerse cuando se utilizan las mejores técnicas disponibles.
- (47) De acuerdo con los puntos 36 y 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, se consideran costes subvencionables las inversiones en terrenos que sean estrictamente necesarias para cumplir objetivos ambientales, las inversiones en edificios, instalaciones y bienes de equipo cuyo fin sea reducir o eliminar la contaminación y otros efectos nocivos, o adaptar los métodos de producción para proteger el medio ambiente. Los costes subvencionables se limitarán estrictamente a los costes de las inversiones adicionales realizadas para alcanzar los objetivos de protección ambiental.
- 5.3.1. *Unidades DIP2, PM4 y PM3: aumento del índice de reciclaje*
- (48) La Comisión no cuestiona las ventajas que el reciclaje de los residuos de papel presenta para el medio ambiente. Considera, no obstante, que es imposible justificar la ayuda concedida a las unidades DIP2, PM4 y PM3 sobre la base del punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente por la razón de que éstas contribuyen a aumentar el índice de reciclaje.
- (49) La Comisión recuerda en primer lugar que, de acuerdo con los principios generales del Derecho, cualquier excepción debe interpretarse de manera restrictiva. Las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente definen las condiciones en las cuales la Comisión puede considerar una ayuda compatible con el mercado común de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, y constituyen por tanto una excepción a la prohibición general que figura en el artículo 87, apartado 1, del Tratado. Conviene también recordar que las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente se basan en el principio general de que «quien contamina, paga» y que cualquier interpretación de estas Directrices debe respetar imperativamente este principio.

⁽⁸⁾ Véase la nota 5.

⁽⁹⁾ DO L 257 de 10.10.1996, p. 26.

- (50) Las inversiones en las unidades PM3, PM4 y DIP2 se utilizarán para producir papel prensa y papel de revista, que acabarán en forma de residuos de papel. El aumento de la capacidad de producción implicará pues un aumento de las cantidades de residuos de papel, que sólo se reciclarán en parte. A este respecto, el cierre de la unidad PM2 y la reducción de la producción en Finlandia y Suecia, que contrarrestan en parte el aumento de la capacidad en las unidades PM3 y PM4, no pueden tenerse en cuenta. Las capacidades que se han cerrado son más antiguas que las nuevas capacidades, poseen características técnicas diferentes y no se tienen la misma posición en el mercado. Por tanto, no es posible una comparación directa.
- (51) Las inversiones pueden aumentar la demanda de residuos de papel. No obstante, no es seguro que darán lugar a un aumento de la recogida de los residuos de papel, ni en general ni por lo que se refiere a los residuos de papel procedente de las ventas de SEL. Por tanto, las inversiones no reducirán la contaminación que la propia SEL origina. Las ventajas medioambientales podrán proceder de efectos indirectos sobre la oferta y la demanda de residuos de papel, que afecta al conjunto de los usuarios y proveedores de estos productos, y no solamente a SEL.
- (52) Además, la Comisión observa que las normas relativas a la proporción de los residuos reciclados no son normas legales directamente aplicables a las distintas empresas, aunque, en el caso de Bélgica, tengan un impacto importante en las actividades de SEL. Se trata más bien de normas impuestas a los Estados miembros por la legislación europea, en particular, la Directiva 1999/31/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa al vertido de residuos⁽¹⁰⁾ y la Directiva 94/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 1994, relativa a los envases y residuos de envases⁽¹¹⁾. La ayuda no se concede para permitir a la empresa superar las normas que le son directamente aplicables. Por tanto, en este caso no se aplica la primera situación mencionada en el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, que autoriza las ayudas que permitan a las empresas superar las normas comunitarias vigentes.
- (53) Bélgica considera en cambio que sería aplicable la segunda situación mencionada en el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, es decir, el caso de las ayudas concedidas a las empresas que realicen inversiones en ausencia de normas comunitarias obligatorias. No obstante, la Comisión llegó a la conclusión de que no era el caso. Las ayudas en favor de las inversiones en las unidades PM3, PM4 y DIP2 tienen por objetivo global favorecer el reciclaje para aliviar a los auténticos contaminantes de cargas que normalmente deberían soportar. La ayuda no tiene por objeto reducir la cantidad de residuos de papel resultante de las ventas de SEL, sino que incentiva a SEL para que recoja residuos de papel que pueden proceder de productos vendidos por cualquier productor de papel. La Comisión considera que el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente se aplica a los casos en que una empresa invierte para mejorar sus propios resultados en el plano medioambiental y para reducir su propia contaminación. En tales casos, pueden concederse ayudas para incitar a la empresa a mejorar su propia situación medioambiental. De no ser así, las normas podrían burlarse fácilmente concediendo ayudas no a quienes contaminan, sino a las empresas que se hacen cargo de la contaminación.
- (54) Esta interpretación se ve confirmada por la letra b) del punto 18 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, que dice: «cuando las ayudas tengan un efecto incentivador, especialmente para impulsar a las empresas a superar las normas o a realizar inversiones adicionales para que sus instalaciones sean menos contaminantes».
- (55) Además, la interpretación sugerida por Bélgica permitiría a los Estados miembros subvencionar inversiones en todos los sectores en los que es posible utilizar materias primas secundarias. Estas ayudas se concederían sin que las empresas tengan que respetar las normas relativas a las ayudas estatales, en particular las ayudas regionales o las ayudas a las inversiones de las PYME. Tales ayudas podrían causar graves distorsiones en los mercados en cuestión.
- (56) Por esta razón, la Comisión considera que el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente no es aplicable a las inversiones en las unidades PM3, PM4 y DIP2 en su conjunto. No obstante, la Comisión ha examinado si los puntos 29 o 30 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente podrían aplicarse a determinadas partes de las inversiones.
- 5.3.2. *Diferentes elementos de las inversiones medioambientales en las unidades PM3, PM4 y DIP2 y reducción del consumo de energía de la unidad PM4*
- (57) Tal como se dijo en el considerando 9, Bélgica considera que distintos elementos de las inversiones en las unidades PM4 y DIP2, que suponen unos costes adicionales de 19,1 millones EUR, podrían beneficiarse de una ayuda de conformidad con el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente. No obstante, la descripción de estos elementos pone de relieve una serie de economías de costes. La inversión suplementaria en torres de refrigeración, por ejemplo, implicaría una disminución del consumo de energía durante el período invernal de 10 MW. El cierre del circuito de agua blanca tiene por objeto reducir el consumo de agua. La utilización de prensas de zapata en lugar de prensas convencionales permite a SEL obtener papeles más secos, optimiza el proceso de secado y permite ahorrar energía. Pese a las solicitudes reiteradas de la Comisión, Bélgica no ha demostrado que estos costes podrían ser íntegramente subvencionables como costes adicionales, ni tampoco ha indicado qué ventajas obtenía SEL de estos elementos específicos de la inversión, tal como exigen los puntos 36 y 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente. No es por tanto posible calcular cuál es el importe de ayuda que se puede autorizar.

⁽¹⁰⁾ DO L 182 de 16.7.1999, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽¹¹⁾ DO L 365 de 31.12.1994, p. 10. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/12/CE (DO L 47 de 18.2.2004, p. 26).

- (58) Como ya se dijo en el considerando 10, Bélgica alegó que la unidad PM4 podría beneficiarse de ayudas en virtud del apartado 30 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente en la medida en que permite reducir el consumo de energía. En vez de invertir en una máquina de papel de tamaño clásico, SEL optó por una máquina innovadora que utiliza menos energía. La inversión cumple por tanto la condición de ahorrar energía.
- (59) De acuerdo con los puntos 36 y 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, sólo serán subvencionables las inversiones que sean estrictamente necesarias para cumplir objetivos ambientales. No es sólo una parte de la unidad PM4 lo que permite reducir el consumo de energía. El elemento crucial es el mayor tamaño del conjunto de los elementos rotativos, que afecta al conjunto de la concepción y la construcción de la máquina y requiere tanto una velocidad inferior como la adaptación de la sección de las prensas. Un experto independiente realizó una evaluación detallada del coste de una máquina convencional de producción de papel prensa. A continuación, se realizó una evaluación detallada del coste de la inversión efectiva. Las diferencias proceden no sólo de las prescripciones técnicas, sino también de conocimientos más precisos, de estimaciones de las posibles reducciones de precio, etc. El coste subvencionable de 14,1 millones EUR sólo afecta a las diferencias de costes relativas a las inversiones en equipamiento⁽¹²⁾. Esta evaluación se realizó sobre la base de hipótesis prudentes, evitando toda estimación excesiva.
- (60) De acuerdo con el tercer párrafo del punto 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, los costes subvencionables han de calcularse netos de las ventajas obtenidas de un eventual incremento de la capacidad y de los ahorros de costes generados durante los cinco primeros años de vida de la inversión. No obstante, los costes de puesta en marcha, más elevados durante los primeros años de vida de la inversión, superan las ventajas obtenidas de los ahorros generados en el ámbito de la energía, las materias primas y la productividad.
- (61) En conclusión, para la unidad PM 4, la Comisión estima que se pueden considerar admisibles las ayudas de un importe del $40\% \times 14,1$ millones EUR = 5,64 millones EUR.
- (62) No existe un paralelismo sobre cuya base puedan estimarse compatibles las ayudas para las unidades PM 3 y DIP2.
- 5.3.3. *Instalación de combustión de lodos PCCE*
- (63) De acuerdo con el punto 31 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, las inversiones para la producción combinada de electricidad y calor también podrán beneficiarse de ayudas cuando el rendimiento de conversión sea especialmente elevado. A este
- respecto, la Comisión tendrá en cuenta, en particular, el tipo de energía primaria utilizada en el proceso de producción. Estas inversiones podrán beneficiarse de ayudas al tipo de base del 40% de los costes subvencionables, de acuerdo con los puntos 36 y 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.
- (64) La instalación utilizará biomasa⁽¹³⁾ procedente directamente de la fábrica, así como gas natural, y tendrá un rendimiento de conversión del 87,5-90%. Teniendo en cuenta también las disposiciones de la Directiva 2004/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa al fomento de la cogeneración sobre la base de la demanda de calor útil en el mercado interior de la energía y por la que se modifica la Directiva 92/42/CEE⁽¹⁴⁾, la Comisión considera que esta inversión entra en el ámbito de aplicación del punto 31 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.
- (65) El conjunto de los costes en cuestión se refieren a edificios, instalaciones y equipamiento necesario para producir y utilizar la electricidad y el vapor generados por la instalación de producción combinada de electricidad y calor a partir de la biomasa. Son pues subvencionables de acuerdo con el punto 36 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.
- (66) De acuerdo con el primer párrafo del punto 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, solamente los costes adicionales son subvencionables. En este caso concreto, la opción más económica consistiría en invertir en una instalación convencional de producción combinada de calor y electricidad. Se trataría en este caso de un generador de vapor de alta presión de 55 000 kW y de una turbina de vapor complementaria de 9 400 kW, lo que representaría una inversión de un coste total de 5 180 000 EUR.
- (67) De acuerdo con el tercer párrafo del punto 37 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, los costes subvencionables han de calcularse netos de los ahorros de costes generados durante los cinco primeros años de vida de la inversión y de las producciones accesorias adicionales durante el mismo período de cinco años. Los ahorros en cuestión son los siguientes:
- costes evitados de explotación de una instalación convencional de producción combinada de calor y electricidad: se trata de los costes de alimentación de combustible de la instalación PCCE convencional para producir las mismas cantidades de vapor y calor, de los costes de personal, de los costes de mantenimiento y del coste del agua desmineralizada necesaria para el funcionamiento de una instalación convencional,

⁽¹²⁾ Una pequeña parte se refiere en realidad a los recambios necesarios para garantizar la continuidad del proceso de producción.

⁽¹³⁾ Según lo dispuesto en el artículo 2, letra b), de la Directiva 2001/77/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, relativa a la promoción de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables en el mercado interior de la electricidad (DO L 283 de 27.10.2001, p. 33). Directiva modificada por el Acta de adhesión de 2003.

⁽¹⁴⁾ DO L 52 de 21.2.2004, p. 50.

- costes evitados de tratamiento de lodos. Si los lodos no se incineraran en la instalación PCCE, SEL podría elegir entre las siguientes soluciones: 1) tratamiento, en particular, por lo que se refiere a los lodos procedentes del tratamiento del agua, pero no a los lodos procedentes del destintado; 2) utilización en el sector del ladrillo; 3) utilización como combustible para la producción de electricidad, en particular, en la medida en que los lodos se consideran biomasa; 4) utilización en el sector del cemento,
 - ayudas de explotación: SEL podrá obtener certificados verdes para la electricidad que produce. Las autoridades belgas garantizan un precio mínimo de 80 EUR por certificado. El precio efectivo obtenido en 2003 fue ligeramente más elevado.
- (68) Los costes adicionales, por su parte, son los costes de explotación siguientes de la instalación PCCE de tratamiento de lodos: gas de coalimentación, transporte y evacuación de las cenizas, consumo de agua desmineralizada, costes de personal mucho más elevados, costes de los certificados medioambientales, y control y coste de la depuración de los gases de combustión. El coste de deshidratación de los lodos antes de la combustión no se ha deducido, en la medida en que la deshidratación es en cualquier caso necesaria.
- (69) En un período de cinco años, de mayo de 2003 a abril de 2008, el ahorro neto total ascendería a 16 343 000 EUR, valor actualizado neto a 1 de enero de 2003.
- (70) Teniendo en cuenta lo anterior, los importes admisibles ascienden al $40\% \times [55\,147\,000 \text{ EUR} - 5\,180\,000 \text{ EUR} - 16\,343\,000 \text{ EUR}] = 13\,449\,600 \text{ EUR}$.
- (71) En algunos casos, la combustión de lodos en una instalación PCCE puede incluirse en el punto 29 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, por ejemplo cuando la empresa opta por una tecnología de evacuación de lodos más favorable al medio ambiente que otra tecnología autorizada por las normas comunitarias. SEL, no obstante, no dispone de tal posibilidad. En todos los casos, los lodos se incinerarían, con o sin recuperación del valor calorífico. Por ello, las ventajas que la opción elegida presenta para el medio ambiente residen en la recuperación de energía gracias a la producción combinada de electricidad y calor, y la ayuda sólo podría autorizarse en virtud del punto 31 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.

5.3.4. Tratamiento del agua dulce

- (72) Las inversiones son necesarias con el fin de poder utilizar las aguas de superficie procedentes del arroyo Kale. No obstante, Bélgica no ha confirmado que SEL habría podido disponer de otra opción menos costosa, que se habría ajustado a la legislación comunitaria. Bélgica reco-

noce que «en la práctica, no es realista extraer tales cantidades de aguas subterráneas. Si SEL hubiera tenido un permiso que autorizara la extracción (limitada) de aguas subterráneas, estas tomas de agua habrían podido razonablemente considerarse realistas». No obstante, SEL no dispone actualmente de ningún permiso que le permita extraer aguas subterráneas y no se ha proporcionado ningún detalle a este respecto. Habida cuenta de los problemas que existen actualmente en Flandes en el ámbito de las aguas subterráneas, y que cada vez son mayores, parece que las autoridades imponen restricciones a la expedición de nuevos permisos. Además, tal como explica Bélgica, la decisión de no utilizar aguas subterráneas se tomó a la vista de las disposiciones sobre una gestión viable del agua de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas⁽¹⁵⁾ (en lo sucesivo la «Directiva marco sobre el agua»). Por lo que se refiere a las aguas subterráneas, el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso ii), de dicha Directiva establece que los Estados miembros habrán de proteger, mejorar y regenerar todas las masas de agua subterránea y garantizarán un equilibrio entre la extracción y la alimentación de dichas aguas con objeto de alcanzar un buen estado de las aguas subterráneas. Este objetivo deberá lograrse para 2015 y se fijan distintos plazos intermedios. En la actualidad las capas de agua que Stora Enso habría debido utilizar están sobreexplotadas; por esta razón la fecha límite de 2015 tiene ahora implicaciones políticas. La Comisión no puede por tanto tener en cuenta esta segunda opción para el cálculo de los costes subvencionables y, de acuerdo con el punto 40 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, ninguna ayuda puede considerarse compatible para este elemento particular.

5.3.5. Tratamiento de los efluentes

- (73) Bélgica explica que la calidad de los efluentes responde a normas superiores a la mayoría de las previstas por el permiso en cuestión y a las normas VLAREM II que, según ella, se basan en las mejores técnicas disponibles, tal como exige la Directiva 96/61/CEE. El punto crítico, no obstante, es la concentración en términos de demanda química de oxígeno (DQO) del agua. A corto plazo, SEL no estará en condiciones de situar la DQO por debajo de 260 mg/l.
- (74) El documento de referencia «Mejores tecnologías disponibles» para el sector del papel señala una DQO de 1 700-2 700 mg/l, pero se basa en un consumo de agua por tonelada de papel mucho más elevada, que se consideraba como la mejor tecnología disponible en el momento en que se redactó dicho documento de referencia. Bélgica menciona un estudio de expertos que declara que la norma de 260 mg/l es muy ambiciosa y que no existe ningún precedente en el sector del papel. No obstante, la evaluación de las incidencias sobre el medio ambiente se refiere, señalando que los vertidos serán de 260 mg/l, a los resultados de la fábrica Stora Enso de Sajonia, en Alemania.

⁽¹⁵⁾ DO L 327 de 22.12.2000, p. 1. Directiva modificada por la Decisión 2455/2001/CE (DO L 331 de 15.12.2001, p. 1).

(75) El permiso medioambiental concedido para la inversión de Stora Enso es aún más estricto e impone un valor de DQO máximo de 180 mg/l, basado en la legislación flamenca aplicable. SEL ha solicitado una excepción con el fin de poder verter efluentes con una DQO de 260 mg/l. El permiso se concedió con una referencia a esta demanda y con la perspectiva de un estudio sobre mejoras futuras, que deberían permitir alcanzar la norma de 180 mg/l.

(76) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 96/61/CEE, «cuando alguna norma de calidad medioambiental requiera condiciones más rigurosas que las que se puedan alcanzar mediante el empleo de las mejores técnicas disponibles, el permiso exigirá la aplicación de, en particular, condiciones complementarias, sin perjuicio de otras medidas que puedan tomarse para respetar las normas de calidad medioambiental». La máquina de papel de Stora Enso verterá efluentes en el canal Gante-Terneuzen, que está muy contaminado. Según la evaluación de las incidencias en el medio ambiente, con una DQO de 260 mg/l, los vertidos totales de SEL representarán del 10 al 15 % del conjunto de la DQO vertida al canal, lo que tendrá una incidencia importante y superará los niveles de calidad previstos para el canal. La directiva marco sobre el agua obliga a los Estados miembros a definir objetivos de calidad adecuados para las aguas receptoras en los Estados miembros. Aunque las obligaciones que derivan de esta Directiva puedan no ser completamente vinculantes aún, parece que los objetivos fijados para el canal Gante-Terneuzen no son superiores a las exigencias impuestas por la Directiva.

(77) Por tanto, si se autorizara el vertido de efluentes con una DQO de 260 mg/l, esta norma debería considerarse como una norma comunitaria, fijada de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 96/61/CEE y con los objetivos generales de la Directiva marco sobre el agua. Bélgica no ha demostrado que la norma de 260 mg/l supere los límites requeridos por la legislación comunitaria. En conclusión, la inversión es necesaria para satisfacer las normas comunitarias, según el punto 6 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente, y no puede por tanto beneficiarse de una ayuda. Aunque la inversión vaya más allá de las normas medioambientales aplicables, distintas de la DQO, no existe ningún coste de inversión adicional subvencionable, y la Comisión no puede por tanto considerar ninguna ayuda compatible para estas inversiones.

5.3.6. Tratamiento terciario del agua

(78) Las inversiones adicionales en instalaciones de tratamiento terciario del agua se efectuarán con el fin de cumplir las normas relativas a la DQO. Bélgica no ha explicado si estas normas superan las normas comunitarias. En cualquier caso, Bélgica no ha notificado ninguna ayuda en favor de estas inversiones, en la medida en que la situación aún no está clara, y depende del resultado del estudio que SEL deberá realizar para ajustarse al permiso medioambiental. Por tanto, la Comisión no tiene por qué pronunciarse sobre este punto.

5.4. Infraestructura ferroviaria y almacenamiento de los residuos de papel

(79) Esta parte del proyecto se refiere a una actividad de transporte, y no a la producción de papel propiamente dicha. La inversión afectará pues en primer lugar a la competencia en el mercado del transporte. El artículo 73 del Tratado dispone que serán compatibles con el Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes. El Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable⁽¹⁶⁾, aplica el artículo 73 del Tratado. El artículo 3, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento precisa que, hasta la entrada en vigor de una regulación común en materia de imputación de los costes de infraestructura, cuando las ayudas sean concedidas a empresas que tengan a su cargo gastos relativos a la infraestructura de la que hagan uso, mientras que otras empresas no soporten tales cargas, el importe de las ayudas así concedidas deberá ser evaluado considerando los costos de infraestructura que los transportes competidores no soportan. La Comisión considera que, de acuerdo con su práctica anterior⁽¹⁷⁾, los gastos para las vías de apartadero se incluyen en el ámbito de aplicación de dicho artículo, dado que las empresas que ofrecen modos de transporte competitivos, en particular, el transporte por carretera, no tienen que soportar los mismos gastos de infraestructura. Realizar un cambio de un modo de transporte hacia otro modo de transporte, como en este caso, se considera una actividad de coordinación según lo dispuesto en el artículo 73 del Tratado. De acuerdo con la práctica de la Comisión, una ayuda de una intensidad de hasta el 50 % puede considerarse compatible con el mercado común sobre esta base. Además, SEL demostró que el transporte ferroviario no era necesario para la continuación de las operaciones. Puede por tanto considerarse que la ayuda puede incitar a la empresa a realizar la inversión. Por tanto, puede justificarse una ayuda para esta parte del proyecto en virtud del artículo 73 del Tratado hasta un importe de 4 432 000 EUR.

5.5. Compatibilidad basada directamente en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado

(80) Las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente no son aplicables a las inversiones en las unidades PM4 y DIP2 ni a las inversiones en la unidad PM3, por lo que la Comisión ha examinado si la ayuda concedida a estas inversiones puede considerarse compatible en virtud de el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.

⁽¹⁶⁾ DO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽¹⁷⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 19 de junio de 2002, N643/2001, Austria, Programa de ayuda para el desarrollo de vías de apartadero privadas (DO C 178 de 26.7.2002, p. 20), Decisión de 18 de septiembre de 2002, N308/2002, Alemania, Directrices sobre concesión de subvenciones para fomentar la inversión en desarrollo de infraestructuras ferroviarias en el Estado federado de Sajonia-Anhalt (DO C 277 de 14.11.2002, p. 2), y Decisión de 9 de febrero de 2001, N597/2000, Países Bajos, régimen de subvención de conexiones industriales específicas de las vías navegables (DO C 102 de 31.3.2001, p. 8).

5.5.1. *Unidades PM4 y DIP2: producción de papel prensa con el 100 % de fibra reciclada*

- (81) La inversión de SEL en una capacidad de producción de papel prensa con el 100 % de fibra reciclada debe considerarse como una inversión que responde al estado actual de la técnica, que numerosos productores de papel prensa han realizado o realizarán en un futuro más o menos próximo. La disponibilidad de cantidades suficientes de residuos de papel parece constituir un factor determinante a este respecto, tal como confirman los ejemplos de unidades de producción de papel prensa con el 100 % de fibra reciclada mencionados por Bélgica, una de las cuales se encuentra en otra fábrica de Stora Enso. Una técnica «que responde al estado actual de la técnica» no debe confundirse con la técnica más frecuentemente utilizada. El hecho de que la producción de este tipo de máquinas a papel no se realice aún en serie y que sea necesario un período de optimización de dos años no modifica la evaluación de la Comisión. Por tanto, la Comisión no puede considerar la ayuda compatible por este motivo. Recientemente resolvió de manera similar por lo que se refiere a la ayuda concedida a una inversión del mismo tipo de la empresa Shotton, en el Reino Unido⁽¹⁸⁾.

5.5.2. *Unidad PM3: paso al papel de revista con el 80 % de fibra reciclada*

- (82) La producción de papel de revista SC con un contenido de fibra reciclada del 80 % no es corriente y es probable que SEL Langerbrugge sea la primera unidad de producción en la cual se utiliza una calandra en línea de 6 metros de ancho para producir papel SC de calidad con un contenido en fibra reciclada superior al 60 %. También es cierto que un producto de alta calidad como el papel de revista posee generalmente un contenido de fibra reciclada menos elevado. No obstante, por las razones que se exponen a continuación, la Comisión ha llegado a la conclusión de que las inversiones en la unidad PM3 no pueden beneficiarse directamente de ayudas en virtud de el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.
- (83) En primer lugar, el aumento del índice de fibra reciclada constituye actualmente una tendencia en el sector del papel, no sólo para el papel prensa, sino también para el papel de revista, en particular, la calidad SC. Es posible que, desde un punto de vista puramente técnico, la inversión vaya más allá de lo que se puede considerar como el estado actual de la técnica, aunque que aún no se haya establecido que pueda alcanzarse el objetivo de un contenido en fibra reciclada del 80 %. En cualquier caso, estos objetivos no parecen básicamente diferentes de los objetivos que pueden fijarse otros productores de papel, ahora o en un futuro próximo. Eso se ve confir-

mado por los datos proporcionados por un tercero interesado, y también por otros asuntos examinados anteriormente por la Comisión⁽¹⁹⁾.

- (84) En segundo lugar, la inversión se corresponde perfectamente con el programa de inversión de SEL, que se orienta hacia una mejora de los activos sin creación de nuevas capacidades susceptibles de falsear los mercados, y el cierre de la unidad PM2 se inserta, según los propios términos de SEL, «perfectamente en el programa de mejora continua de Stora Enso orientado al cierre de las unidades de producción que no son rentables a largo plazo» («dit past volledig in Stora Enso's continue verbeteringsprogramma date er op gericht is productie-eenheden die op lange termijn niet rendabel zijn te laten uitlopen»). La unidad PM4 está más perfeccionada que la antigua unidad PM3 y la nueva unidad PM3 está más perfeccionada que la antigua unidad PM2, y el cierre de la unidad PM2 y de algunos activos en Suecia y Finlandia permitirán evitar cualquier exceso de capacidad. Esta serie de inversiones aporta importantes ventajas a SEL, en la medida en que no tendrá que sufragar el coste de una inversión en una máquina de papel de revista nueva y costosa, no se ampliarán excesivamente las capacidades y la empresa podrá desarrollar su tecnología sin incurrir en riesgos financieros o económicos demasiado importantes. Esta solución era la única posible para poder producir papel con un contenido de fibra reciclada del 80 % con menor coste. La adaptación de la unidad PM2, por ejemplo, habría permitido producir papel con un contenido máximo de fibra reciclada del 55 %. Todo productor de papel que desee seguir siendo competitivo a largo plazo a nivel tecnológico y medioambiental debe realizar periódicamente inversiones en productos innovadores. El efecto estimulante de la ayuda sigue siendo pues dudoso, incluso aunque pueda considerarse que la inversión se refiere a una técnica superior al estado actual de la técnica.
- (85) En tercer lugar, existe un compromiso a nivel europeo dirigido a utilizar fibra reciclada en un 56 % por término medio de aquí a 2005. La media actual en Bélgica es del 49,8 %. Si bien el papel de revista tiene en general un contenido menor de papel reciclado, parece difícil lograr estos objetivos solamente aumentando el contenido de fibra reciclada de papeles distintos al papel de revista. La propia SEL destaca que, habida cuenta de su posición en el mercado belga del papel, las normas tienen una influencia directa en sus actividades. El papel prensa constituye una parte limitada del conjunto del papel producido. Además, todas las unidades de producción de papel prensa no están suficientemente cerca de fuentes de papel reciclado y puede no resultar económicamente viable adaptar algunas de ellas para una utilización más elevada de fibra reciclada a partir de 2005. Por esta razón no es sorprendente que el aumento de los índices de papel reciclado constituya también una tendencia para el papel de revista.

⁽¹⁸⁾ Decisión de la Comisión, de 23 de julio de 2003, relativa a la ayuda estatal C 61/2002 que el Reino Unido tiene previsto ejecutar en favor de una instalación de reprocesado de papel prensa en virtud del programa WRAP (DO L 314 de 28.11.2003, p. 26).

⁽¹⁹⁾ En particular, el asunto N 713/02 — Ayuda en favor de LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Brandenburgo (Alemania) (DO C 110 de 8.5.2003, p. 13).

(86) En cuarto lugar, Bélgica y SEL no han explicado cuál habría sido el coste de una inversión similar en una unidad de producción de papel de revista con un contenido más habitual de fibra reciclada, ni qué ahorro supondría la inversión realizada en comparación con esta opción. En cambio, hacen hincapié en el hecho de que los costes adicionales son necesarios no sólo para lograr un contenido en fibra reciclada del 80 %, sino también para obtener un papel de revista de alta calidad con una máquina fabricada inicialmente para producir papel prensa. Por ello, los costes de inversión incluyen partidas como la instalación de deshidratación (el papel SC es más difícil de deshidratar), un tercer secador (porque el papel SC es más pesado), calandras en línea con 2x4 pinzas suaves para obtener un buen brillo del papel y rodillos adaptados a la calidad SC, y nuevas herramientas de pulpado para obtener una pulpa de calidad SC. En el mejor de los casos, sólo una parte de la inversión podría considerarse exclusivamente destinada a aumentar el índice de reciclaje ⁽²⁰⁾.

(87) En quinto lugar, tal como se ha mencionado en la sección 5.3.1, nada garantiza que la inversión permitirá un aumento de la utilización de fibra reciclada ni un aumento de la utilización de fibra reciclada procedente de las ventas de SEL. La ayuda, por ejemplo, no se supedita a la recogida de una cantidad suplementaria de residuos de papel procedente de la recogida municipal, como era el caso de la ayuda concedida a Shotton. En la medida en que no existe una ventaja directa para el medio ambiente, el objetivo de la ayuda parece ser en primer lugar la innovación. No obstante, la Comisión puede basarse en el Encuadramiento comunitario sobre ayudas de estado de investigación y desarrollo ⁽²¹⁾ para aprobar ayudas destinadas solamente a las fases de la investigación fundamental e industrial y del desarrollo precompetitivo. Cuanto más cerca se encuentre la fase de I+D de la de comercialización, mayores pueden ser los efectos distorsivos de la ayuda de Estado. Por esta razón el punto 2.3 de dicho Encuadramiento excluye las ayudas a las actividades que pueden considerarse innovadoras pero que no pertenecen a ninguna de las categorías mencionadas. Las observaciones transmitidas por el tercero interesado confirman el riesgo de distorsión de la competencia en el presente asunto.

6. CONCLUSIONES

- (88) Bélgica respetó la obligación de notificación de la ayuda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado y el punto 76 de las Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente.
- (89) Las inversiones de SEL en la unidad PM4 permiten reducir el consumo de electricidad, aditivos y agua en com-

paración con una máquina de papel prensa convencional. Los costes de inversión subvencionables ascienden a 14 100 000 EUR, y por tanto una ayuda de un importe de 5 640 000 EUR puede considerarse compatible con el mercado común. Por lo que se refiere a la inversión en la instalación de combustión de lodos PCCE, la Comisión considera que una ayuda por un importe de 13 449 600 EUR es compatible con el mercado común. Por lo que se refiere a las inversiones en la infraestructura ferroviaria y el almacenamiento de los residuos de papel, la Comisión considera que el importe máximo de ayuda compatible con el mercado común asciende a 4 432 000 EUR. En total, se considera compatible un importe de 23 521 600 EUR.

- (90) Las inversiones de SEL en las unidades PM3 y DIP2, así como en las instalaciones de tratamiento del agua dulce y los efluentes no son subvencionables.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Bélgica tiene previsto ejecutar en favor de NV Stora Enso Langerbrugge, consistente en una subvención por un importe de 25 900 000 EUR y una exención de la contribución territorial de un valor estimado en 9 millones EUR, es compatible con el mercado común hasta un total de 23 521 600 EUR.

Por tanto, se autoriza la ejecución de esta ayuda por un importe de 23 521 600 EUR.

El importe residual de la ayuda es incompatible con el mercado común y no puede por tanto ejecutarse.

Artículo 2

Bélgica informará a la Comisión, en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas para ajustarse a la misma.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 8 de septiembre de 2004.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión

⁽²⁰⁾ Ello pone de manifiesto que si la inversión en la unidad PM3 se considerase subvencionable, solamente una parte de los costes podrían considerarse costes *adicionales* por analogía con los apartados 36 y 37 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales para la protección del medio ambiente.

⁽²¹⁾ DO C 45 de 17.2.1996, p. 5.

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores del Reglamento (CE) n° 1582/2004 de la Comisión, de 8 de septiembre de 2004, por el que se inicia una investigación en relación con el posible incumplimiento de las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) n° 1470/2001 del Consejo sobre las importaciones de lámparas fluorescentes compactas electrónicas integradas originarias de la República Popular China mediante las importaciones de lámparas fluorescentes compactas electrónicas integradas (CFL-i) procedentes de Vietnam, Pakistán o Filipinas declaradas o no originarias de esos países, y por la que se someten a registro dichas importaciones

(Diario Oficial de la Unión Europea L 289 de 10 de septiembre de 2004)

En la página 56, en el artículo 1, en el párrafo primero:

en lugar de: «código TARIC 8539 31 90*91»,

léase: «código TARIC 8539 31 90*92».

Corrección de errores del Reglamento (CE) n° 305/2005 de la Comisión, de 19 de octubre de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 312/2003 del Consejo respecto de los contingentes arancelarios para determinados productos originarios de Chile

(Diario Oficial de la Unión Europea L 52 de 25 de febrero de 2005)

En la página 8, en el anexo, en la primera columna del cuadro:

en lugar de: «09.1937 (*)»,

léase: «09.1940 (*)»;

en lugar de: «09.1939»,

léase: «09.1941»;

en lugar de: «09.1941 (**)»,

léase: «09.1942 (**)».
