Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	<i>I Comunicaciones</i>	
	Comisión	
94/C 350/01	ECU.....	1
94/C 350/02	Comunicación de las Decisiones adoptadas en el marco de diversos procedimientos de licitación en el sector agrario (cereales)	2
94/C 350/03	No oposición a una concentración notificada (Caso nº IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD) (¹)	3
94/C 350/04	No oposición a una concentración notificada (Caso nº IV/M.519 — Ericsson/Raychem) (¹)	3
94/C 350/05	Notificación previa de una operación de concentración (Caso nº IV/M.520 — Direct Line/Bankinter) (¹)	4
94/C 350/06	Diploma, certificados y otros títulos de formación en el ámbito de la arquitectura que son objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros	4
94/C 350/07	Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del acuerdo EEE a las Ayudas estatales en el sector de la aviación (¹)	5
94/C 350/08	Comunicación de los agentes económicos del sector del plátano	21

I

(Comunicaciones)

COMISIÓN

ECU (*)

9 de diciembre de 1994

(94/C 350/01)

Importe en moneda nacional por una unidad:

Franco belga y franco luxemburgués	39,3831	Dólar USA	1,21188
Corona danesa	7,49488	Dólar canadiense	1,67749
Marco alemán	1,91538	Yen japonés	121,491
Dracma griega	295,481	Franco suizo	1,62453
Peseta española	160,320	Corona noruega	8,33593
Franco francés	6,57325	Corona sueca	9,11711
Libra irlandesa	0,791459	Marco finlandés	5,91883
Lira italiana	1977,94	Chelín austriaco	13,4822
Florín neerlandés	2,14503	Corona islandesa	83,6683
Escudo portugués	195,852	Dólar australiano	1,56533
Libra esterlina	0,777096	Dólar neozelandés	1,90998
		Rand sudafricano	4,31981

La Comisión dispone de un télex con contestador automático que proporciona, por medio de una simple llamada, los tipos de conversión de las principales monedas. Este servicio funciona todos los días de bolsa desde las 15.30 hasta las 13.00 del día siguiente.

El usuario debe proceder del siguiente modo:

- marcar el número de télex 23789 de Bruselas,
- indicar su número de télex,
- componer el código «cccc» que pone en funcionamiento el sistema de respuesta automática que imprime en el télex los tipos de conversión del ecu,
- no interrumpir la transmisión; el fin de la comunicación se indica mediante el código «ffff».

Nota: La Comisión también dispone de télex (21791) y de telefax (296 10 97), ambos con contestador automático, que informan de los tipos de conversión diarios que corresponde aplicar en el ámbito de la política agrícola común.

(*) Reglamento (CEE) nº 3180/78 del Consejo (DO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1971/89 (DO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).
 Decisión 80/1184/CEE del Consejo (Convenio de Lomé) (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).
 Decisión nº 3334/80/CECA de la Comisión (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).
 Reglamento financiero, de 16 de diciembre de 1980, aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).
 Reglamento (CEE) nº 3308/80 del Consejo (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).
 Decisión del Consejo de Gobernadores del Banco Europeo de Inversiones, de 13 de mayo de 1981 (DO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

Comunicación de las Decisiones adoptadas en el marco de diversos procedimientos de licitación en el sector agrario (cereales)

(94/C 350/02)

(Véase Comunicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas nº L 360 de 21 de diciembre de 1982, página 43)

Licitación permanente	Licitación semanal	
	Decisión de la Comisión de	Restitución máxima
Reglamento (CE) nº 1166/94 de la Comisión, de 24 de mayo de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la restitución a la exportación de trigo blando a todos los terceros países (DO nº L 130 de 25. 5. 1994, p. 15)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas
Reglamento (CE) nº 1081/94 de la Comisión, de 10 de mayo de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la restitución a la exportación de cebada a todos los terceros países (DO nº L 120 de 11. 5. 1994, p. 21)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas
Reglamento (CE) nº 1082/94 de la Comisión, de 10 de mayo de 1994, relativo a una medida particular de intervención para la cebada en España (DO nº L 120 de 11. 5. 1994, p. 24)	—	Ninguna oferta
Reglamento (CE) nº 2305/94 de la Comisión, de 26 de septiembre de 1994, relativo a una licitación para la determinación de la restitución a la exportación del arroz blanqueado de grano redondo con destino a determinados terceros países (DO nº L 251 de 27. 9. 1994, p. 7)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas
Reglamento (CE) nº 2306/94 de la Comisión, de 26 de septiembre de 1994, relativo a una licitación para la determinación de la restitución a la exportación del arroz blanqueado de grano medio y largo A con destino a determinados terceros países (DO nº L 251 de 27. 9. 1994, p. 9)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas
Reglamento (CE) nº 2307/94 de la Comisión, de 26 de septiembre de 1994, relativo a una licitación para la determinación de la restitución a la exportación del arroz blanqueado de grano medio y largo A con destino a determinados terceros países (DO nº L 251 de 27. 9. 1994, p. 11)	8. 12. 1994	285,00 ecus/tonelada
		Reducción máxima
Reglamento (CE) nº 2709/94 de la Comisión, de 8 de noviembre de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la reducción de la exacción reguladora a la importación a España de sorgo de terceros países (DO nº L 288 de 9. 11. 1994, p. 1)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas
Reglamento (CE) nº 2710/94 de la Comisión, de 8 de noviembre de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la reducción de la exacción reguladora a la importación a España de maíz de terceros países (DO nº L 288 de 9. 11. 1994, p. 3)	—	Ninguna oferta
Reglamento (CE) nº 2711/94 de la Comisión, de 8 de noviembre de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la reducción de la exacción reguladora a la importación a España de maíz de terceros países (DO nº L 288 de 9. 11. 1994, p. 4)	8. 12. 1994	52,97 ecus/tonelada
Reglamento (CE) nº 2712/94 de la Comisión, de 8 de noviembre de 1994, relativo a la apertura de una licitación para la reducción de la exacción reguladora a la importación a España de sorgo de terceros países (DO nº L 288 de 9. 11. 1994, p. 5)	8. 12. 1994	Ofertas rechazadas

No oposición a una concentración notificada
(Caso nº IV/M.503 — British Steel/Svensk Stål/NSD)

(94/C 350/03)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

Con fecha 7 de noviembre de 1994 la Comisión decidió no oponerse a la concentración de referencia y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾. Todos aquellos que justifiquen un interés suficiente podrán obtener una copia de la decisión solicitándola por escrito a:

Comisión de las Comunidades Europeas
Dirección General de Competencia (DG IV)
Task Force de Operaciones de Concentración
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruselas
Telefax: (32 2) 296 43 01.

⁽¹⁾ DO nº L 395 de 30. 12. 1989; rectificado en el DO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13.

No oposición a una concentración notificada
(Caso nº IV/M.519 — Ericsson/Raychem)

(94/C 350/04)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

Con fecha 21 de noviembre de 1994 la Comisión decidió no oponerse a la concentración de referencia y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾. Todos aquellos que justifiquen un interés suficiente podrán obtener una copia de la decisión solicitándola por escrito a:

Comisión de las Comunidades Europeas
Dirección General de Competencia (DG IV)
Task Force de Operaciones de Concentración
Avenue de Cortenberg 150
B-1049 Bruselas
Telefax: (32 2) 296 43 01.

⁽¹⁾ DO nº L 395 de 30. 12. 1989; rectificado en el DO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13.

Notificación previa de una operación de concentración**(Caso nº IV/M.520 — Direct Line/Bankinter)**

(94/C 350/05)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

1. Con fecha 2 de diciembre de 1994 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que Direct Line Group Limited, bajo el control de The Royal Bank of Scotland, y Bankinter SA, adquieren el control conjunto, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de Bankinter Aseguradora Directa SA, a través de adquisición de acciones en una empresa común de nueva creación.

2. El ámbito económico de la concentración es el del negocio de seguros de daños y de cosas.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

4. La Comisión insta a terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Las observaciones pueden ser enviadas a la Comisión por telefax (32/2/296 43 01) o por correo, referencia nº IV/M.520 — Direct Line/Bankinter, a la siguiente dirección:

Comisión de las Comunidades Europeas,
Dirección General de Competencia (DG IV),
Task Force de Operaciones de Concentración,
Avenue de Cortenberg 150,
B-1049 Bruselas.

⁽¹⁾ DO nº L 395 de 30. 12. 1989; rectificado en el DO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13.

Diploma, certificados y otros títulos de formación en el ámbito de la arquitectura que son objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros

(94/C 350/06)

[Actualización de la Comunicación 89/C 205/06 de 10 de agosto de 1989 ⁽¹⁾]

En la página 6, bajo el título Francia, al final del primer apartado, se añaden las siguientes palabras:

«... incluyendo en el marco de la formación profesional continua y de la promoción social (DPLG dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale)».

⁽¹⁾ DO nº C 205 de 10. 8. 1989, p. 5.

**APLICACIÓN DE LOS ARTÍCULOS 92 Y 93 DEL TRATADO CE Y DEL
ARTÍCULO 61 DEL ACUERDO EEE A LAS AYUDAS ESTATALES EN EL SECTOR
DE LA AVIACIÓN**

(94/C 350/07)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

I. INTRODUCCIÓN

I.1. Liberalización del transporte aéreo comunitario

1. El transporte aéreo comunitario se ha venido caracterizando por un alto grado de intervención estatal y de bilateralismo. Aun cuando no puede excluirse una cierta competencia entre compañías aéreas, las consecuencias potencialmente distorsionantes de las ayudas estatales se habían visto compensadas por la mayor incidencia económica de las medidas de regulación del control de tarifas, acceso al mercado y, en especial, del reparto de la capacidad, establecidas mediante acuerdos bilaterales restrictivos entre los Estados miembros.

No obstante, el Consejo ha concluido ya su programa de liberalización del transporte aéreo comunitario⁽¹⁾. Por consiguiente, en una situación en la que la competencia en la Comunidad es cada vez mayor, existe una clara necesidad de regular con mayor rigor las ayudas estatales.

2. Las medidas relativas a la liberalización del mercado y a la competencia actualmente vigentes han introducido cambios fundamentales en el entorno económico del transporte aéreo. Han propiciado un estímulo de la competencia y, en cierta medida, han restringido las atribuciones discrecionales de las autoridades nacionales al tiempo que ofrecen mayores posibilidades a las compañías aéreas para decidir, en función de consideraciones de orden económico y financiero, la introducción en el mercado de nuevas tarifas, nuevas rutas y nuevas capacidades.

⁽¹⁾ El llamado «primer paquete», adoptado en diciembre de 1987, introducía una nueva reglamentación sobre tarifas aéreas, reparto de la capacidad y acceso al mercado para los servicios regulares intracomunitarios entre aeropuertos principales. El «segundo paquete», adoptado en julio de 1990, permitía el acceso a servicios de la tercera y cuarta libertad virtualmente entre todos los aeropuertos de la Comunidad, ampliaba de manera significativa los derechos de la quinta libertad y contenía también importantes disposiciones sobre el reparto de la capacidad. Los servicios de carga aérea fueron liberalizados por el Reglamento de febrero de 1991. En julio de 1992, el Consejo adoptó el tercero y último paquete de medidas de liberalización que permite el libre ejercicio de las libertades aéreas en la Comunidad a partir del 1 de enero de 1993, quedando la eliminación de las restantes restricciones relativas al transporte aéreo nacional para el 1 de abril de 1997. El paquete elimina también el reparto de capacidad de pasajeros y concede a las compañías aéreas libertad para fijar las tarifas. Por otra parte, las reglas sobre la competencia han sido implantadas en el sector de la aviación para adecuarse a esta evolución, y se han modificado los oportunos reglamentos (Reglamentos (CEE) n.ºs 3975/87 y 3976/87) para incluir la competencia dentro de un Estado miembro.

La combinación de todos estos factores con una competencia cada vez más agresiva en los mercados extracomunitarios ha obligado a muchas compañías aéreas a emprender importantes cambios estructurales que, algunas veces, han motivado la intervención del Estado.

En ciertos casos, estos factores han dado lugar a concentraciones y acuerdos estratégicos con otras compañías aéreas. En este sentido debe recordarse que los artículos 85 y 86 del Tratado CE y los artículos 53 y 54 del Acuerdo EEE son plenamente aplicables en el sector de la aviación en virtud de los Reglamentos (CEE) n.ºs 3975/87 y 3976/87 del Consejo. Por otra parte, para controlar este tipo de operaciones la Comisión cuenta desde 1990 con el Reglamento (CEE) n.º 4064/89 sobre el control de concentraciones entre empresas.

En un entorno más competitivo, las ayudas estatales podrían cobrar una mayor importancia estratégica para los gobiernos que quieran implantar medidas destinadas a proteger los intereses económicos de «sus» compañías aéreas. Ello podría conducir a una carrera por las subvenciones que pondría en peligro el interés común y los objetivos fundamentales del proceso de liberalización.

I.2. Informe de 1992 sobre las ayudas estatales

3. Con objeto de tener una visión clara de la situación, la Comisión realizó en 1991-1992 un estudio en el que confeccionó una lista de las ayudas estatales⁽²⁾ en curso en el sector del transporte aéreo. Dicho informe se publicó en marzo de 1992.

El informe revelaba que varias compañías aéreas se beneficiaban de la intervención del Estado, a menudo a través de ayudas de funcionamiento directas o de ayudas destinadas a mejorar la estructura financiera de la compañía. Se puso también de manifiesto la existencia de posibles ayudas estatales en forma de concesiones de derechos exclusivos.

⁽²⁾ Comisión de las Comunidades Europeas, «Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la evaluación de los sistemas de ayuda establecidos en favor de los transportistas aéreos de la Comunidad», SEC(92) 431 final, de 19 de marzo de 1992.

A juicio de la Comisión, no se aplican satisfactoriamente los requisitos de transparencia. En el transcurso de la investigación, la Comisión criticó en varias ocasiones la existencia de lagunas en la información comunicada. Esta situación ha forzado a la Comisión a exigir más información para poder sacar conclusiones concretas.

I.3. Informe de 1994 del Comité de Sabios

4. En el verano de 1994, la Comisión designó un comité de expertos en el sector del transporte aéreo («Comité de Sabios») con el propósito de analizar la situación de la aviación civil comunitaria y efectuar recomendaciones con vistas a nuevas iniciativas políticas. El informe final se publicó el 1 de febrero de 1994. Las recomendaciones del Comité de Sabios en torno a las ayudas estatales fueron las siguientes:

«Recomendaciones:

— En interés de los consumidores y de la propia industria, por regla general no deben autorizarse las aportaciones de capital a las compañías aéreas (o a los servicios de asistencia en tierra de los aeropuertos), sea cual sea su forma, si no son compatibles con las prácticas comerciales normales.

— Se insta a la Comisión Europea a exigir el estricto cumplimiento de las disposiciones del Tratado relativas a las ayudas estatales y a elaborar orientaciones claras para la valoración de cualquier concesión de una ayuda de Estado de carácter excepcional.

— No obstante, y por un período de duración limitada, puede tomarse en consideración la aprobación de ayudas estatales cuando éstas sirvan a los intereses comunitarios mediante una reestructuración que contribuya a la competitividad en este campo, la ayuda a una compañía aérea (o servicios de asistencia de los aeropuertos) a efectuar la transición a una viabilidad comercial es coherente con los intereses comunitarios siempre que se salvaguarde la posición de los competidores.

Entre las condiciones a las que se supedita la aprobación de estas ayudas deberán figurar, entre otras, las siguientes:

- a) La condición clara y sincera de que la ayuda en cuestión sea «la única y la última».
- b) La presentación de un plan de reestructuración que persiga la viabilidad económica y comercial dentro de un plazo determinado, viabilidad que se demostrará mediante su acceso

a los mercados comerciales del capital. El plan debe suscitar un interés significativo en el sector privado, y conducir en última instancia a la privatización.

c) La validez de dicho plan y sus posibilidades de éxito deben ser evaluadas por profesionales independientes contratados por la Comisión Europea para participar en el procedimiento de evaluación de la Comisión. Los resultados de esta evaluación deberán hacerse públicos conjuntamente con cualquier posible decisión de la Comisión.

d) El Gobierno de que se trate deberá adoptar el compromiso de abstenerse de toda intervención financiera o de cualquier otra índole en la toma de decisiones comerciales de la compañía aérea en cuestión.

e) Se impondrá a la compañía aérea la prohibición de servirse de fondos públicos para adquirir o ampliar su propia capacidad en grado superior a la capacidad global del mercado. Por el contrario, deberá prever una reducción de la capacidad.

f) Deberán aportarse pruebas aceptables de que no resultarán afectados de manera adversa los intereses competitivos de otras compañías aéreas.

g) Se realizará un control pormenorizado de la ejecución del citado plan de reestructuración con el concurso de expertos profesionales independientes.»

5. En líneas generales, la Comisión agradece la valoración del Comité, la cual confirma efectivamente su actual política en muchos aspectos. En cuanto a las demás cuestiones, la Comisión está dispuesta a seguir las recomendaciones del Comité tal como se describen en las presentes orientaciones. Por ejemplo, la Comisión puede decidir en casos difíciles si es necesario recabar el asesoramiento de expertos, y ha publicado una convocatoria de concurso para confeccionar una lista de expertos en aviación. La Comisión ha seguido muy de cerca las recomendaciones del Comité en la redacción de los capítulos de estas orientaciones.

Al ejecutar sus responsabilidades en virtud de los artículos 92 y 93 del Tratado, la Comisión aplica ya algunos de los principios recomendados por el Comité de Sabios. Por ejemplo, la Comisión siempre ha examinado la repercusión de las ayudas en la competencia dentro de la Comunidad, y ha sido siempre del parecer que las ayudas estatales sólo pueden ser aceptables si se integran en un programa global de reestructuración. En algunos casos recientes, la Comisión ha impuesto condiciones encaminadas a restringir la interferencia del Gobierno en la gestión de

la compañía aérea (³), y ha prohibido el empleo de ayudas estatales para adquirir acciones de otras compañías aéreas comunitarias (⁴). No obstante, algunas ideas del Comité no pueden ser aceptadas por la Comisión. La Comisión no puede alterar ni ignorar el Tratado CE. Ello significa, en particular, que la condición de que la ayuda sea la última debe interpretarse con arreglo a la legislación comunitaria. Ello significa que tal condición no impide que un Estado miembro notifique una nueva ayuda a una compañía a la que ya se hayan concedido ayudas. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la Comisión tendrá en cuenta en tal caso todos los elementos oportunos (⁵). Un elemento importante en la opinión de la Comisión será el hecho de que la compañía haya recibido ya ayuda estatal (véase el capítulo V). Así pues, la Comisión no concederá una nueva ayuda a menos que concurren circunstancias excepcionales, imprevisibles y ajenas a la compañía. Por otra parte, habida cuenta de que el artículo 222 del Tratado es neutral con respecto a los derechos de propiedad, la Comisión no puede imponer como condición para la concesión de la ayuda estatal la privatización de la compañía aérea. Sin embargo, el análisis de la Comisión tendrá en cuenta la participación de capital de riesgo del sector privado.

I.4. Objetivos de las presentes directrices

6. En 1984, al sentar las líneas generales de su programa de liberalización del sector de transporte aéreo en el Memorandum nº 2 de aviación civil, la Comisión estableció una serie de orientaciones y criterios para la evaluación de las ayudas estatales en favor de los transportistas aéreos sobre la base de las disposiciones del Tratado CEE sobre ayudas estatales establecidas en los artículos 92 y 93 (Anexo IV del Memorandum nº 2) (⁶).

La evaluación de las ayudas estatales descrita en el informe de 1992 (véase el capítulo I.2) se basaba en las normas establecidas en el Tratado en relación con las ayudas estatales y en los criterios de evaluación del Anexo IV del Memorandum nº 2. Uno de los fines del informe era proporcionar a la Comisión datos actualizados que puedan emplearse para establecer directrices revisadas que se adapten a la nueva situación del sector del transporte aéreo europeo.

(³) Decisión 91/555/CEE de la Comisión, de 24 de julio de 1991, asunto C 21/91, ex NN 204/91, Sabena (1991), DO nº L 300 de 31. 10. 1991, p. 48.

Decisión 94/118/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1993, asunto C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, DO nº L 54 de 25. 2. 1994, p. 30.

(⁴) Decisión de la Comisión, de 22 de julio de 1992, asunto N 294/92, Iberia.

Decisión de la Comisión, asunto C 34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, *op.cit.*

Decisión de la Comisión, asunto C 21/91, ex N 204/91, Sabena (1991), *op.cit.*

(⁵) Tribunal de Justicia, asunto C-261/89, Italia contra Comisión (Comsal), Rec. 1991, I-4437, apartados 20 y 21.

(⁶) Comisión de las Comunidades Europeas, «Memorandum nº 2 sobre aviación civil: progreso hacia el desarrollo de una política comunitaria del transporte aéreo», COM(84) 72 final, de 15 de marzo de 1984.

7. Las nuevas orientaciones actuales responden a dos preocupaciones principales:

— reflejar la realización del mercado interior del transporte aéreo,

— aumentar la transparencia, a distintos niveles, del proceso de evaluación, en relación, en primer lugar, con los datos que debe contener la notificación de los Estados miembros y, en segundo lugar, con los criterios y procedimientos aplicados por la Comisión.

8. Con objeto de aumentar la competitividad de las compañías aéreas europeas, que es, en definitiva, el objetivo final de la Comunidad, la Comisión insiste en que el único modo de obtener un mejor rendimiento financiero reside en incrementar la gestión comercial, teniendo plenamente en cuenta en este contexto la dimensión del empleo (⁷). Las ayudas estatales deberían constituir la excepción y no la regla ya que, en principio, están excluidas por el apartado 1 del artículo 92. La Comisión es bien consciente de que, ya sea debido a factores estructurales o de otro orden, las compañías aéreas comunitarias se encuentran actualmente en una difícil situación, por lo que tendrá en cuenta esos factores. Sin embargo, la crisis actual exige que las compañías que deben adaptarse a los cambios del mercado tengan que realizar grandes esfuerzos. La Comisión no puede saber a ciencia cierta qué aspecto tendrá el futuro «panorama de la aviación», ni tiene intención de determinar qué es lo que fundamentalmente debe dejarse a cargo del mercado. La Comisión pretende establecer unas condiciones equitativas en las que puedan competir eficazmente las compañías comunitarias. Con la mirada puesta en estos objetivos, las presentes orientaciones deben contribuir a aclarar la posición de la Comisión en relación con las ayudas estatales a las compañías aéreas comunitarias.

II. ÁMBITO DE LAS PRESENTES ORIENTACIONES

II.1. Ayudas estatales para las compañías aéreas

9. El 1 de enero de 1994 entró en vigor el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo denominado el Acuerdo), celebrado entre Estados de la CE y de la AELC. El Acuerdo contiene disposiciones sobre las ayudas estatales (artículo 61 que, en lo fundamental, reproduce el artículo 92 del Tratado). Según el artículo 62 del Acuerdo, en los países participantes que pertenecen a la AELC corresponde al Órgano de vigilancia de la AELC (EFTA Surveillance Authority, ESA) la aplicación de las ayudas estatales en el sector aéreo, mientras que en los Estados miembros de la CE es la Comisión la encargada de dicha aplicación. En la presente Comunicación, la Comisión se referirá al Espacio Económico Europeo

(⁷) Comunicación de la Comisión de 1 de junio de 1994. El futuro de la aviación civil en Europa, COM(94) 218 final. Decisión de la Comisión de 27 de julio de 1994, asunto C 23/94, Air France, DO nº L 254 de 30. 9. 1994.

como EEE, y a las compañías aéreas establecidas en los Estados de la CE y de la AELC como compañías aéreas europeas o competidores europeos.

10. Estas directrices abarcan ayudas concedidas por Estados miembros de la CE a compañías aéreas.

Estas ayudas pueden abarcar toda clase de actividades accesorias al transporte aéreo, cuya subvención directa o indirecta pueda beneficiar a las compañías aéreas, como escuelas de vuelo (*), tiendas libres de impuestos, instalaciones aeroportuarias, franquicias, tasas de aeropuerto, dentro de los límites definidos en los siguientes capítulos.

No obstante, la presente Comunicación no pretende ocuparse de las subvenciones a la producción aeronáutica (**), aunque sí contempla las ayudas concedidas a compañías aéreas para promover la adquisición y explotación de determinadas aeronaves.

En el capítulo VII se analiza más a fondo la cuestión relativa a si los derechos exclusivos deben tratarse con arreglo al artículo 92 del Tratado y al artículo 61 del Acuerdo, y en qué condiciones.

II.2. Relaciones con terceros países

11. La presente Comunicación se ocupa de las ayudas estatales concedidas por los Estados miembros en el sector de la aviación. La Comisión es consciente de que las ayudas estatales concedidas por terceros países a compañías aéreas no comunitarias pueden afectar la posición competitiva de las compañías comunitarias en las rutas en que compiten. Sin embargo, la cuestión de que las compañías no comunitarias puedan beneficiarse de ayudas estatales no puede esgrimirse para soslayar la aplicación de las disposiciones vinculantes del Tratado relativas a las ayudas estatales. Dichas disposiciones son aplicables independientemente de la concesión o no de ayudas estatales por parte de terceros países.

Por otra parte, las condiciones de acceso al mercado y limitación de la competencia, que figuran en la mayor parte de acuerdos bilaterales con terceros países, son económicamente mucho más importantes que las posibles ayudas estatales.

Por consiguiente, en la presente Comunicación, la Comisión no pretende ocuparse de las ayudas estatales de terceros países a las compañías aéreas. En caso

(*) Decisión de la Comisión por la que se inicia el procedimiento del apartado 2 del artículo 93, relativo a la adquisición por parte de KLM de una escuela de vuelo, asunto C 31/93, DO nº C 293 de 29. 10. 1993.

(**) En este contexto es preciso mencionar que, recientemente, los constructores de aviones han obtenido de una banca muy remisa la financiación de una parte considerable de las inversiones en aeronaves. Esta fuente de financiación ha tenido una gran importancia, en particular para algunos recién llegados, que tenían especiales dificultades para acceder a la financiación a través del sistema bancario. En caso de que los constructores de aviones hayan recibido ayudas estatales, podría inferirse que dicha ayuda ha sido indirectamente beneficiosa para la industria de la aviación. Las eventuales repercusiones en otros sectores de las ayudas estatales al sector de construcción de aeronaves quedan, sin embargo, fuera del alcance de las presentes orientaciones, y se tendrán en cuenta al examinar estas ayudas específicas.

de que estas ayudas de terceros países den lugar a tarifas muy bajas, estos casos de dumping de tarifas se tratarán en el contexto de la política exterior que la Comunidad lleva a cabo con terceros países en el sector de la aviación.

II.3. Inversiones del Estado en infraestructuras

12. La construcción o ampliación de proyectos de infraestructura (como aeropuertos, autopistas, puentes, etc.) constituye una medida general de política económica que escapa al control de la Comisión en virtud de las reglas del Tratado sobre las ayudas estatales (**). Las decisiones relativas al desarrollo de infraestructuras quedan fuera del ámbito de aplicación de la presente Comunicación en la medida en que éstas se destinan a atender necesidades de planificación o a la aplicación de políticas nacionales de transporte y medio ambiente.

Este principio general solamente es válido para la construcción de infraestructuras por los Estados miembros, sin perjuicio de la evaluación de posibles elementos de ayuda que se deriven del trato preferencial otorgado a determinadas compañías por el usufructo de infraestructuras. Así pues, la Comisión puede evaluar actividades que se desarrollan dentro de los aeropuertos y que, directa o indirectamente, puedan beneficiar a las compañías aéreas.

II.4. Privilegios fiscales y ayudas sociales

13. El artículo 92 del Tratado no distingue entre los motivos y los objetivos de las medidas de intervención del Estado, sino que las define en función de sus repercusiones. En consecuencia, el presunto objetivo fiscal o social de una medida determinada no puede eximirla de la aplicación del artículo 92 (***) del Tratado y del artículo 61 del Acuerdo.

En principio, la reducción o la exención de las contribuciones fiscales o sociales no constituye ayuda estatal en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, sino una medida de carácter general, a menos que suponga una ventaja competitiva para determinadas empresas en el sentido de que éstas eviten la carga de unos costes que en condiciones normales deberían soportar con sus propios recursos financieros, y, por ende, impidan que las fuerzas del mercado tengan su incidencia normal (**).

La Comisión mantiene una actitud positiva ante las ayudas de carácter social, puesto que éstas dan lugar a ventajas económicas que van más allá de los intereses de la compañía en cuestión, facilitando los cambios estructurales y reduciendo los problemas, y a menudo se limita a nivelar las diferencias en las obligaciones impuestas a las compañías por las legislaciones nacionales.

(**) Respuesta de la Comisión a la pregunta escrita nº 28 del Sr. Dehousse, de 10 de abril de 1967, DO nº 118 de 20. 6. 1967, p. 2311/67.

(***) Asunto 173/73, Italia contra Comisión, Rec. 1974, p. 709, apartados 27 y 28, p. 718-719.

(**) Tribunal de Justicia, asunto 301/87, de 14 de febrero de 1990, Francia contra Comisión, Rec. 1990, p. 307 (el llamado caso Boussac), apartado 41, p. 362.

III. AYUDAS DE FUNCIONAMIENTO DIRECTAS A LAS RUTAS AÉREAS

III.1. Ayudas de funcionamiento directas

14. El informe sobre las ayudas estatales en el sector de la aviación, elaborado por la Comisión en 1991-1992 ⁽¹³⁾, puso de manifiesto varias ayudas directas dirigidas a sostener servicios aéreos, mayormente nacionales, cubriendo sus pérdidas por explotación.

La introducción del cabotaje consecutivo a partir del 1 de enero de 1993 y la autorización del cabotaje sin restricciones a partir del 1 de abril de 1997 ⁽¹⁴⁾ ha obligado al Consejo a clarificar su posición acerca de la subvención de las rutas nacionales. Dicha subvención podría ir en detrimento de la aplicación de los derechos de tráfico de cabotaje tal como han sido definidos. Las ayudas directas destinadas a cubrir las pérdidas por explotación son, por lo general, incompatibles con el mercado común, y no pueden acogerse a exención alguna. No obstante, la Comisión debe también tener en cuenta el interés de los Estados miembros por promover enlaces regionales con zonas desfavorecidas.

En relación con las ayudas regionales, la principal preocupación de la Comisión es evitar que la compensación recibida permita a las compañías beneficiarias efectuar subvenciones cruzadas entre las rutas regionales subvencionadas y las demás rutas en las que compiten con compañías aéreas del EEE. Por este motivo, la Comisión considera que la ayuda de funcionamiento directa a las rutas aéreas sólo puede ser aceptada, en principio, en los siguientes dos casos:

III.2. Obligación de servicio público

15. En el contexto del transporte aéreo, la «obligación de servicio público» se define en el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁵⁾, como «cualquier obligación impuesta a una compañía aérea para que adopte, con respecto a cualquier ruta para la que un Estado miembro le haya expedido una licencia, todas

las medidas necesarias para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas relativas a continuidad, regularidad, capacidad y precio que la compañía aérea no asumiría si únicamente tuviera en cuenta su interés comercial».

El Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo establece que esta obligación de servicio público podrá imponerse en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio, o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva un aeropuerto regional de su territorio, cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto. El Reglamento describe también el procedimiento que debe seguirse cuando un Estado miembro decide imponer una obligación de servicio público.

16. Si ninguna compañía aérea ha iniciado o se dispone a iniciar servicios aéreos regulares en una ruta, de conformidad con las obligaciones de servicio público que se hayan establecido para dicha ruta, el Estado miembro podrá limitar el acceso a dicha ruta a una sola compañía aérea durante un período de hasta tres años, transcurrido el cual la situación deberá volver a estudiarse ⁽¹⁶⁾. El derecho a explotar tales servicios se ofrecerá mediante licitación pública a cualquier compañía aérea comunitaria que tenga derecho a realizarlo mediante el procedimiento previsto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 ⁽¹⁷⁾. Cuando la oferta de capacidad supere las 30 000 plazas anuales, debe hacerse hincapié en que el acceso a una ruta debe estar restringido a una sola compañía aérea únicamente si los demás modos de transporte no pueden garantizar un servicio adecuado e ininterrumpido (apartado 2 del artículo 4). El objetivo de esta disposición es garantizar el mantenimiento de los enlaces aéreos adecuados con determinadas regiones, en especial si el volumen de tráfico es escaso y los demás modos de transporte no pueden prestar el servicio en cuestión.

Así, con arreglo a la letra h) del apartado 1 del artículo 4 del citado Reglamento, los Estados miembros podrán abonar a las compañías aéreas seleccionadas para realizar la obligación de servicio público, los gastos que les ocasione el dar cumplimiento a la misma. Dicho abono tendrá en cuenta los gastos y los ingresos (es decir, el déficit) generados por el servicio. El desarrollo y aplicación de estos regímenes debe ser transparente. En este sentido, la Comisión esperará que la compañía seleccionada

⁽¹³⁾ SEC(92) 431 final, *op.cit.*

⁽¹⁴⁾ Artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de junio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, DO nº L 240 de 24. 8. 1992, p. 8.

⁽¹⁵⁾ Letra o) del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

⁽¹⁶⁾ Letra d) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, *op.cit.*

⁽¹⁷⁾ Las reglas comunitarias sobre contratos públicos no contemplan la concesión por ley o bajo contrato de concesiones exclusivas, que se rigen exclusivamente por el procedimiento previsto en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, *op.cit.*

disponga de un sistema contable analítico lo bastante avanzado para desglosar los gastos (incluidos los gastos fijos) e ingresos pertinentes.

17. No son aplicables al transporte aéreo el artículo 77 del Tratado y el artículo 49 del Acuerdo, que establecen que serán compatibles con el Tratado las ayudas que obedezcan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas operaciones inherentes a la noción de servicio público. El artículo 84 del Tratado excluye de manera expresa la aplicación de estas disposiciones al transporte aéreo, y el artículo 47 del Acuerdo establece que el artículo 49 se aplicará al transporte por ferrocarril, por carretera y por vías fluviales. Por consiguiente, la compensación a las compañías aéreas por los gastos que se derivan del cumplimiento de las obligaciones de servicio público debe valorarse en función de las reglas generales del Tratado relativas al transporte aéreo⁽¹⁸⁾. La aceptabilidad de esas compensaciones se valorará con arreglo a los principios de las ayudas estatales según se interpretan en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.
18. En este contexto es importante que la compañía aérea que tenga acceso a una ruta a la que se impone la obligación de servicio público, pueda ser compensada solamente tras ser seleccionada mediante licitación.

Este procedimiento de licitación permite que los Estados miembros valoren la oferta por la ruta en cuestión, y adopten su decisión teniendo en cuenta el interés de los usuarios y el coste de la compensación. En el Reglamento (CEE) nº 2408/92, el Consejo ha establecido reglas uniformes y no discriminatorias para la concesión de derechos de tráfico aéreo en las rutas a las que se impone la obligación de servicio público. Por otra parte, se han establecido con claridad los criterios para el cálculo de la compensación. Un abono calculado con arreglo a la letra h) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento, tomando como base el déficit de explotación de una ruta, no podrá dar lugar a una sobrecompensación de la compañía aérea. El nuevo régimen establecido por el tercer paquete, si se aplica correctamente, no permite que el reembolso por obligaciones de servicio público contenga elementos de ayuda. Una compensación que se limite al déficit alcanzado en una ruta determinada (incluyendo una remuneración razonable por el capital empleado) por una compañía aérea que haya sido seleccionada imparcialmente mediante licitación, constituye una operación comercial neutral entre el Estado de que se trate y la compañía aérea seleccionada, operación que no puede considerarse como una ayuda. Lo que determina si se trata o no

de una ayuda es el beneficio que de ella obtiene el beneficiario⁽¹⁹⁾; una compañía seleccionada en función de los criterios objetivos establecidos en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento no obtiene ningún beneficio especial de una compensación que se limite únicamente a las pérdidas que genera la explotación de determinada ruta.

Así pues, la Comisión considera que la compensación por la obligación de servicio público no constituye ayuda siempre que la compañía aérea haya sido correctamente seleccionada mediante licitación, sobre la base de la limitación de acceso a la ruta a una sola compañía aérea, y que el nivel máximo de la compensación no sobrepase la cuantía del déficit establecida en la oferta, de conformidad con las oportunas disposiciones del Derecho comunitario y, en particular, las del tercer paquete.

19. Por otra parte, la letra i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 establece que los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones tomadas de conformidad con dicho artículo se revisen efectivamente y lo antes posible cuando tales decisiones hayan infringido la legislación comunitaria o las normas nacionales que apliquen dicha legislación. De dicha disposición se deduce, así como de la distribución general de tareas entre la Comunidad y sus Estados miembros, que en primera instancia corresponde a las autoridades de los Estados miembros y, en particular, a los tribunales nacionales, velar por la correcta aplicación del artículo 4 del Reglamento en cada caso. Ello es especialmente cierto en el caso de un Estado miembro que, en el marco de una licitación pública, elija a una compañía aérea para explotar la ruta a la que se impone la obligación de servicio público. Debe también hacerse hincapié en que la Comisión puede llevar a cabo una investigación y adoptar una decisión en caso de que el desarrollo de una ruta esté indebidamente restringido (apartado 3 del artículo 4 del Reglamento).

No obstante, estas atribuciones, así como los derechos y obligaciones de la autoridad nacional que se derivan de la letra i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento citado no suponen menoscabo de los poderes exclusivos de la Comisión en virtud de las normas del propio Tratado relativas a las ayudas estatales (véase también el punto 15), que no pueden ser alteradas por disposiciones establecidas en la legislación secundaria de la Comunidad. En caso de que pueda establecerse claramente que el Estado miembro no ha seleccionado la mejor oferta, la Comisión podrá solicitar información de dicho Estado miembro para comprobar si en la concesión intervienen elementos de ayuda estatal. De hecho, es probable que concurren tales elementos cuando el Estado

⁽¹⁸⁾ Tribunal de Justicia, asunto 156/77, Comisión contra Bélgica, Rec. 1978, p. 1881.

⁽¹⁹⁾ Asunto 173/73, Gobierno italiano contra Comisión, Rec. 1974, p. 709, *op.cit.*

miembro se compromete a conceder a las compañías aéreas seleccionadas una compensación financiera superior a la que concedería a la compañía aérea que hubiera presentado la mejor oferta (no necesariamente la más económica).

20. La letra f) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 hace referencia a la compensación necesaria como un criterio más a tener en cuenta en la selección de las ofertas. No obstante, la Comisión considera que la cuantía de la compensación constituye el principal criterio de selección. En efecto, otros criterios, como la adecuación, los precios y normas exigidos, suelen estar ya incluidos en la propia obligación de servicio público. En consecuencia, solamente en casos excepcionales, debidamente justificados, podría seleccionarse una compañía distinta de la que requiere la compensación financiera inferior.
21. Debe hacerse hincapié en que, en caso de recibir quejas relativas a una supuesta falta de imparcialidad en el procedimiento de adjudicación, la Comisión requeriría inmediatamente información del Estado miembro en cuestión. Si la Comisión determina que el Estado miembro en cuestión no ha seleccionado la mejor oferta, con toda probabilidad concluirá que la compañía aérea elegida ha recibido ayuda con arreglo al artículo 92 del Tratado y al artículo 61 del Acuerdo. Si el Estado miembro no ha notificado la ayuda con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado, la Comisión considerará, en caso de que la compensación se haya ya abonado, que la ayuda se ha concedido ilegalmente e iniciará el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93. La Comisión podrá emitir un mandato provisional de suspensión del pago de la ayuda hasta que concluya el procedimiento⁽²⁰⁾. En el contexto del procedimiento, la Comisión podrá contratar un consultor independiente que evalúe las distintas ofertas, o solicitar que lo contrate el Estado miembro implicado.
22. El artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 permite que la concesión exclusiva por ley o contrato en rutas nacionales continúe vigente, en determinadas condiciones, hasta su fecha de expiración, sin sobrepasar un período de tres años. La posible compensación concedida a las compañías aéreas que se beneficien de estas concesiones exclusivas puede incluir elementos de ayuda, en especial si las compañías no han sido seleccionadas mediante licitación abierta (tal como se prevé en el caso del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92). La Comisión insiste en que dichos reembolsos deben ser notificados para que pueda analizar si contienen elementos de ayuda estatal.
23. La compensación por los gastos que soporta una compañía aérea que no haya sido seleccionada con

arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 seguirá evaluándose en virtud de las reglas generales que rigen las ayudas estatales. La misma regla se aplica a las compensaciones que no se calculan en base a los criterios de la letra h) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento.

Ello significa que los reembolsos por servicios públicos a las islas griegas y a las islas del Atlántico (Azores)⁽²¹⁾ que, por el momento, no se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2408/92, están, sin embargo, sujetos a los artículos 92 y 93 del Tratado y al artículo 61 del Acuerdo. En la evaluación de estas compensaciones, la Comisión comprobará si la ayuda desvía volúmenes significativos de tráfico o permite que las compañías aéreas efectúen subvenciones cruzadas en las rutas, ya sean éstas intracomunitarias, regionales o nacionales. No se considerará éste el caso si el reembolso se basa en los gastos e ingresos (es decir, en el déficit) generados por el servicio. Nuevamente, la Comisión subraya que dicha compensación debe ser notificada.

III.3. Ayudas de carácter social

24. La letra a) del apartado 2 del artículo 92 del Tratado y la letra a) del apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo excluyen las ayudas de carácter social, concedidas a los consumidores individuales, siempre que dichas ayudas se otorguen sin discriminaciones basadas en el origen de los productos de que se trate. Dicha disposición, a la que raramente se ha recurrido hasta la fecha, puede tener bastante importancia en casos de subvención directa de rutas aéreas siempre que los beneficiarios de la ayuda sean efectivamente los usuarios finales.

La ayuda debe ser de carácter social, es decir, en principio debe cubrir únicamente categorías específicas de pasajeros que viajen en una ruta (por ejemplo, niños, personas con discapacidades, personas de escasos ingresos). No obstante, en caso de que la ruta en cuestión sea de enlace con una región desfavorecida, sobre todo si se trata de una isla, la ayuda podría abarcar a la totalidad de la población de dicha región.

La ayuda debe otorgarse sin discriminación con respecto al origen de los productos, es decir, sean cuales sean las compañías aéreas del EEE que presten los servicios. Ello implica también la ausencia de todo obstáculo al acceso de todas las compañías aéreas comunitarias a la ruta en cuestión.

⁽²⁰⁾ Asunto C-301/87, Francia contra Comisión, Rec. 1990, p. I-307; asunto C-142/87, Bélgica contra Comisión, Rec. 1990, p. I-959.

⁽²¹⁾ Decisión de la Comisión, de 6 de julio de 1994, asunto C7/93, Compensación del déficit de TAP en las regiones autónomas del Atlántico de Azores y de Madeira, DO nº C 178 de 30. 6. 1993.

IV. DIFERENCIAS ENTRE LA FUNCIÓN DE LOS ESTADOS COMO PROPIETARIOS DE UNA EMPRESA Y COMO PRESTADORES DE AYUDA A ESTAS MISMAS EMPRESAS

25. El Tratado establece el principio de neutralidad con respecto al régimen de propiedad de la empresa ⁽²²⁾ y el principio de igualdad ⁽²³⁾ entre empresas públicas y privadas.

Existen dos fases en la evaluación de la Comisión. Para determinar si interviene un elemento de ayuda, la Comisión, de acuerdo con el principio del inversor en una economía de mercado (véase el capítulo IV), evalúa en primera instancia las circunstancias de la transacción financiera, puesto que la misma medida puede constituir una ayuda o una transacción financiera corriente. Si la Comisión considera que la medida contiene elementos de ayuda, determinará en una segunda fase si dicha ayuda es compatible con el mercado común en función de las excepciones del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo (véase el capítulo V).

La Comisión adoptará una conclusión razonada acerca del carácter de ayuda de la transacción financiera. La Comisión comprobará la validez y coherencia de la transacción financiera y si ésta es razonable desde el punto de vista económico.

26. No corresponde a la Comisión probar que el programa financiado por el Estado será rentable más allá de toda duda antes de aceptarlo como una transacción comercial normal. La Comisión no puede sustituir el juicio del inversor, sino que debe establecer, con una razonable certeza, que el programa financiado por el Estado sería aceptable para el inversor en un régimen de economía de mercado. Si existen características de la operación que indican que un propietario no arriesgaría su propio capital en dichas circunstancias, tales operaciones serán consideradas como ayudas estatales.

Para determinar si la concesión de fondos estatales a las empresas públicas constituye o no ayuda, la Comisión deberá tomar en cuenta los elementos que se

⁽²²⁾ Artículo 222 del Tratado: «El presente Tratado no prejuzga en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros».

⁽²³⁾ Tribunal de Justicia, 21 de marzo de 1991, asunto 305/89, Italia contra Comisión (el llamado caso Alfa Romeo), Rec. 1991, p. 1603, apartado 24, p. 1641; Tribunal de Justicia, 21 de marzo de 1991, asunto 303/88, Italia contra Comisión (el llamado caso ENI-Lanerossi), Rec. 1991, p. 1433, apartado 20, p. 1476; «Comunicación de la Comisión a los Estados miembros sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE a las participaciones de las autoridades públicas», 17 de septiembre de 1984, Boletín CE, 9-1984, punto 1.

comentan a continuación para cada tipo de intervención de que se trata en la presente Comunicación. Estos elementos se especifican para orientar a los Estados miembros sobre cuál será la actitud probable de la Comisión en cada caso concreto. De conformidad con el principio de neutralidad, la ayuda se valorará, por regla general, como la diferencia entre las condiciones en que el Estado otorgó dicha ayuda a la compañía aérea, y las condiciones que un inversor privado consideraría aceptables, en función de la situación normal del mercado, para aportar capital a una empresa privada de características similares ⁽²⁴⁾.

Si la ayuda se destina a la amortización de pérdidas parciales, deberán sumarse a la suma total de la ayuda todas las exenciones fiscales correspondientes a las pérdidas. En caso de que dichas exenciones fiscales hubieran sido retenidas para ser compensadas posteriormente contra futuros beneficios, o hubieran sido vendidas o transferidas a terceros, la compañía habría estado recibiendo la ayuda dos veces.

IV.1. Aportaciones de capital

27. Se considera que en una aportación de capital no interviene ayuda estatal cuando se trata de incrementar la participación pública en una empresa, siempre que el capital aportado sea proporcional al número de acciones detentadas por las autoridades y se sume a la aportación de capital de un accionista privado. La participación del inversor privado debe tener una incidencia económica significativa ⁽²⁵⁾.
28. El principio del inversor en una economía de mercado se cumplirá normalmente cuando la estructura y previsiones futuras de la empresa hagan esperar, dentro de un plazo razonable, un rendimiento normal en forma de dividendos o ganancias de capital en comparación con una empresa privada similar.

En consecuencia, la Comisión analizará la situación financiera pasada, presente y futura de la empresa.

En su análisis, la Comisión no se limitará a la rentabilidad a corto plazo de la empresa. El comportamiento del inversor privado, al que debe compararse la actuación del inversor público, no es necesariamente el del inversor ordinario que coloca capitales

⁽²⁴⁾ Comunicación de la Comisión a los Estados miembros relativa a la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación, DO nº C 307 de 13. 11. 1993, p. 7, punto 11.

⁽²⁵⁾ «Comunicación de la Comisión a los Estados miembros» de 17 de septiembre de 1984, *op.cit.*, punto 3.2.

en función de su rentabilidad a un plazo más o menos corto. La analogía correcta es la de una empresa privada que siga una política estructural y se guíe por perspectivas de rentabilidad a largo plazo en función de su sector de operaciones ⁽²⁶⁾.

Una empresa madre puede aportar nuevo capital para asegurar la supervivencia de una empresa subsidiaria que se encuentre en dificultades transitorias pero que, en su caso, después de su reestructuración, volverá a ser rentable a largo plazo. Tales decisiones pueden estar motivadas no sólo por la posibilidad de asegurar la rentabilidad, sino también tener otra finalidad, como mantener la posición de todo el grupo o imprimir una nueva dirección a sus actividades ⁽²⁷⁾.

Sin embargo, el Estado, al igual que cualquier otro inversor en una economía de mercado, debe esperar, dentro de un plazo razonable, una rentabilidad normal de sus inversiones. Si esta rentabilidad normal no es previsible a corto plazo ni a largo plazo, puede deducirse que la empresa recibe ayuda, y el Estado desperdicia la oportunidad que un inversor en una economía de mercado podría esperar de una inversión de estas características.

Normalmente, un inversor en una economía de mercado aportará capital si el valor actualizado ⁽²⁸⁾ de los flujos de tesorería («cash-flow») que se espera obtener del proyecto (percibidos por el inversor en forma de dividendos y/o ganancias de capital, y ajustados en función de los riesgos) es superior a la aportación nueva.

29. Para valorar si puede esperarse esta rentabilidad normal dentro de un plazo razonable, la Comisión deberá estudiar las perspectivas financieras de la compañía aérea en cuestión. Para analizar si dichas perspectivas son realistas, la Comisión podrá evaluar la situación de la compañía aérea en función de los siguientes aspectos:

a) Trayectoria financiera.

Se tendrán en cuenta diversos indicadores, como por ejemplo:

- la relación préstamos totales/capital ordinario y el «cash-flow» constituyen importantes indicadores de la posición de una empresa, pues permiten valorar su capacidad para financiar inversiones y operaciones a partir de sus recursos propios ⁽²⁹⁾;
- los resultados netos y de explotación pueden estudiarse a lo largo de un período de varios años. Pueden calcularse los índices de rentabilidad y valorar así las tendencias originadas;
- futuros valores del capital y pagos de dividendos.

b) Eficacia económica y técnica.

Los indicadores a tener en cuenta serán, por ejemplo:

- costes de explotación y productividad laboral;
- la edad de la flota puede constituir un factor importante en la valoración. Una compañía aérea cuya flota tenga una media de edad superior a la europea estará en inferioridad de condiciones debido a la considerable inversión que requiere su renovación. Por otra parte, esta situación suele estar asociada a una falta de inversión o a una inversión previa poco oportuna, y se considerará como un factor negativo con arreglo al principio del inversor en una economía de mercado.

c) Estrategia comercial para los distintos mercados:

Deben analizarse las tendencias de los distintos mercados en que compite la empresa (la situación pasada, presente y futura), la cuota de mercado de la compañía durante un período razonable y el potencial de mercado de la compañía, examinándose a fondo las proyecciones futuras.

La Comisión es consciente de la dificultad que entraña establecer este tipo de comparaciones entre empresas establecidas en distintos Estados miembros, sobre todo debido a las distintas prácticas o normas contables, o a la estructura y organización de dichas empresas (por ejemplo, por la importancia del transporte de mercancías). Así pues, tendrá en cuenta este hecho al escoger los

⁽²⁶⁾ Tribunal de Justicia, asunto 305/89, Alfa Romeo, *op.cit.*, apartado 20; asunto 303/88, ENI-Lanerossi, *op.cit.*, apartado 22; «Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la evaluación de los sistemas de ayuda establecidos en favor de los transportistas aéreos de la Comunidad», SEC(92) 431 final, *op.cit.*, Anexo 2, p. 50.

⁽²⁷⁾ Tribunal de Justicia, asunto 303/88, ENI-Lanerossi, *op.cit.*, apartado 21; sentencia de 14 de septiembre de 1994, asuntos C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España contra Comisión (Imepiel), apartado 25, pendiente de publicación.

⁽²⁸⁾ Futuros flujos de tesorería («cash-flow») descontados al coste marginal del endeudamiento o del coste de capital de la empresa (tasa de actualización interna).

⁽²⁹⁾ Asunto 301/87, Boussac, *op.cit.*, apartado 40, p. 361.

puntos de referencia adecuados para establecer comparaciones con las empresas públicas que reciben las subvenciones.

30. La Comisión tendrá en cuenta el entorno económico general de la industria de las compañías aéreas.

Tras una crisis a corto plazo, los resultados de explotación de una compañía pueden deteriorarse considerablemente. No obstante, durante períodos normales de estabilidad macroeconómica, la industria del transporte aéreo ha mostrado siempre un importante crecimiento, al igual que muchos otros sectores de servicios. En consecuencia, a pesar de la existencia de problemas a corto plazo, una compañía que cuente con una estructura fundamentalmente coherente puede tener buenas perspectivas de futuro, a pesar del declive generalizado del rendimiento de la industria.

31. En el caso de empresas que arrastren pérdidas, cobran una importancia fundamental para la valoración de la Comisión las necesarias mejoras y las medidas de reestructuración. Estas medidas deberán integrarse en un programa coherente de reestructuración. La Comisión aprecia de manera especial aquellas situaciones en que los planes de reestructuración han sido elaborados por consultores externos e independientes después de realizar previamente un estudio preliminar. Tras la recomendación del Comité de Sabios (véase el capítulo I.3), la Comisión podrá, en su caso, recabar la opinión de un experto independiente acerca de la validez del plan.

IV.2 Financiación de préstamos

32. La Comisión aplicará el principio del inversor en una economía de mercado para determinar si los préstamos se conceden en términos comerciales normales y si tales préstamos hubieran podido obtenerse de bancos comerciales. En cuanto a las condiciones de los préstamos, la Comisión tendrá en cuenta de manera especial el tipo de interés aplicado y la garantía exigida para garantizar el préstamo. La Comisión examinará si la garantía ofrecida es suficiente para reembolsar completamente el préstamo en caso de incumplimiento y la situación financiera de la empresa en el momento de realizar el préstamo.

El elemento de ayuda asciende a la diferencia entre el tipo que debería aplicarse a la empresa en condiciones normales de mercado y el efectivamente aplicado. En el caso extremo, esto es, si se concede un préstamo sin garantía a una empresa que, en condiciones normales de mercado, no podría obtener financiación alguna, este préstamo equivale en efecto a una subvención, y la Comisión lo considerará como tal.

IV.3. Garantías

33. En cuanto a las garantías, estas orientaciones reflejan plenamente la postura general de la Comisión. La Comisión ha comunicado a los Estados miembros su postura en relación con las garantías crediticias⁽³⁰⁾. Con arreglo a esta comunicación, todas las garantías concedidas por el Estado, directamente o por medio de entidades financieras, están comprendidas en el alcance del apartado 1 del artículo 92 del Tratado CE. Sólo si las garantías se examinan en la fase de concesión podrán detectarse las distorsiones reales o potenciales de la competencia. La Comisión aceptará las garantías solamente si éstas están contractualmente relacionadas con condiciones específicas, que pueden abarcar hasta la obligatoria declaración de quiebra, o una declaración similar, de la empresa beneficiaria. La valoración del elemento de ayuda de las garantías conllevará un análisis de la situación financiera del solicitante del préstamo (véase el capítulo IV.1). El elemento de ayuda ascenderá a la diferencia entre el tipo de interés que pagaría el solicitante del préstamo en condiciones normales de mercado y el efectivamente obtenido gracias a la garantía sin la carga de las primas pagadas. En el caso de que, habida cuenta de la delicada situación financiera de la compañía aérea, ninguna institución financiera estuviera dispuesta a conceder un préstamo de no mediar la garantía del Estado, se considerará como ayuda el importe total del préstamo⁽³¹⁾.
34. Las empresas públicas que legalmente no pueden declararse en quiebra disfrutan, de hecho, de una ayuda permanente sobre todos sus préstamos equivalente a una garantía, puesto que su estatuto permite a esas empresas la obtención de créditos en términos más favorables que los que podrían obtener de otro modo⁽³²⁾.

En los casos en que la autoridad pública adquiera una participación en una empresa pública, de manera que, con arreglo a la legislación nacional, asuma por ello una responsabilidad ilimitada en lugar de la responsabilidad limitada normal, la Comisión considerará que ello equivale a conceder en realidad una garantía sobre todos los fondos que mantienen a la empresa artificialmente en funcionamiento. Así pues, esa situación debe considerarse como ayuda⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Carta a todos los Estados miembros de 5 de abril de 1989, modificada por la carta de 12 de octubre de 1989.

⁽³¹⁾ Decisión de la Comisión de 7 de octubre de 1994, asunto C 94/04, Olympic Airways, DO nº L 273 de 25. 10. 1994, p. 22.

⁽³²⁾ «Comunicación de la Comisión a los Estados miembros relativa a la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación», *op.cit.*, punto 38.1.

⁽³³⁾ «Comunicación de la Comisión a los Estados miembros relativa a la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CEE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación», *op.cit.*, punto 38.2.

V. EXENCIONES A LAS LETRAS a) Y c) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 92 DEL TRATADO Y A LAS LETRAS a) Y c) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 61 DEL ACUERDO

35. Tal como se indica en el capítulo II.1, en los casos en que la Comisión considere que las medidas contienen elementos de ayuda, la Comisión determinará si son aplicables algunas de las excepciones contempladas en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado con el fin de que quede exenta la ayuda.

V.1. Ayudas regionales en virtud de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo

36. La Comisión ha elaborado directrices para la evaluación de ayudas regionales, principalmente en su Comunicación de 1988 relativa al transporte aéreo ⁽³⁴⁾.

El caso corriente al que se refieren las directrices de evaluación incluidas en las Comunicaciones citadas es el de la ayuda regional a compañías establecidas en regiones desfavorecidas. En virtud de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo, pueden establecerse excepciones para ayudas a la inversión a las compañías que inviertan en determinadas zonas desfavorecidas (como por ejemplo para la construcción de un hangar en una región asistida). No podrá recurrirse a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado o a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo para obtener exenciones a ayudas de funcionamiento de ninguna clase, mientras que la letra a) puede aplicarse para conceder excepciones a compañías establecidas o que hayan efectuado inversiones en las regiones elegibles con objeto de compensar determinadas dificultades. Sin embargo, es preciso hacer hincapié en que, en principio, no podrá recurrirse a la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado o la letra a) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo para obtener la exención de ayudas de funcionamiento en el sector de transportes (en casos excepcionales, como por ejemplo el reembolso por obligaciones de servicio público a las islas portuguesas que por el momento no están cubiertas por el tercer paquete, la Comisión puede recurrir a estos artículos para eximir las ayudas de funcionamiento regionales; en el capítulo III se contemplan otras formas de ayudas de funcionamiento).

La elegibilidad de las regiones para la ayuda regional se efectúa siguiendo el método y los principios que

ha establecido con claridad la Comisión. En su Comunicación de 1988, la Comisión seleccionó las zonas geográficas elegibles en función del nivel de ingresos por habitante y la tasa de desempleo. De acuerdo con esta clasificación, se aplica un techo de entre el 0 % y el 75 % al equivalente neto de la subvención de la ayuda a la inversión.

V.2. Exenciones para el desarrollo de determinadas actividades económicas con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y de la letra c) del apartado 3 del Acuerdo ECE

37. Si, al evaluar los programas de recapitalización con arreglo al principio del inversor en una economía de mercado, la Comisión llega a la conclusión de que existe una ayuda, analizará si dicha ayuda puede considerarse compatible con el mercado común con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 92.

La letra c) del apartado 3 del artículo 92, que establece que la ayuda se considerará compatible con el mercado común si facilita «el desarrollo de determinadas actividades económicas», reviste un interés especial en la evaluación de las correspondientes ayudas. De acuerdo con esta disposición, la Comisión podrá considerar que una ayuda a la reestructuración es compatible con el mercado común si cumple el requisito de no alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común ⁽³⁵⁾. En función de este último requisito, que debe interpretarse en el contexto de la industria del transporte aéreo, la Comisión determinará las condiciones ⁽³⁶⁾ que deberán cumplirse para poder conceder una excepción.

38. En la línea de las recomendaciones del Comité de Sabios (véase el capítulo I.3), la Comisión proseguirá su política de permitir, en determinados casos, las ayudas estatales en relación con un programa de reestructuración y, en particular, si los fines de la ayuda tienen un componente de carácter social para facilitar la adaptación de los trabajadores a un mayor nivel de productividad (por ejemplo, planes de jubilación anticipada). Sin embargo, la aprobación de la Comisión está supeditada a determinadas condiciones:

1) La ayuda debe integrarse en un programa general de reestructuración ⁽³⁷⁾, que debe ser aprobado

⁽³⁴⁾ Comunicación de la Comisión de 12 de agosto de 1988, DO nº C 212 de 12. 8. 1988, p. 2, modificada por la Comunicación de 4 de julio de 1990, DO nº C 163 de 4. 7. 1990, p. 6.

⁽³⁵⁾ Asunto 730/79, Philip Morris Holland, Rec. 1980, p. 2671, p. 2691 y 2692, apartados 22-26; asunto 323/82, Intermills, *op.cit.*, apartado 39, p. 3832; asunto 301/87, Boussac, *op.cit.*, apartado 50, p. 364.

⁽³⁶⁾ Octavo informe sobre la política de competencia, punto 176.

⁽³⁷⁾ Asuntos 296 y 318/82, Leeuwarder, *op.cit.*, apartado 26, p. 825; asunto 305/89, Alfa Romeo, *op.cit.*, apartado 22; asunto 303/88, ENI-Lanerossi, *op.cit.*, apartado 21; asunto 323/82, Intermills, *op.cit.*, apartado 39, p. 3832; Decisión 21/91 de la Comisión, Sabena, *op.cit.*

por la Comisión, para sanear la compañía aérea para que, dentro de un plazo razonable, ésta pueda operar de manera viable, normalmente sin precisar nuevas ayudas. Así pues, la ayuda en cuestión debe ser de duración limitada.

Al evaluar el programa, la Comisión prestará especial atención al estudio de mercado y a la proyección de crecimiento en los distintos segmentos del mercado, reducciones de costes previstas, abandono de rutas no rentables, mejoras de la eficacia y la productividad, evolución de la empresa en el aspecto financiero, nivel de ingresos y beneficios previsto, dividendos, etc.

- 2) El programa debe ser autosuficiente en el sentido de que no se precisen nuevas ayudas a lo largo de su período de ejecución y que, a la vista de los objetivos del mismo para regresar a una situación de rentabilidad, no se prevea ninguna otra ayuda para el futuro. Por lo general, la Comisión exige una declaración por escrito de que la ayuda en cuestión es la última aportación de capital procedente de fondos públicos o de cualquier otra fuente, de conformidad con la legislación comunitaria⁽³⁸⁾. Así pues, la ayuda a la reestructuración solamente necesita concederse, por lo general, una sola vez.

La Comisión está obligada de ahora en adelante a evaluar cualquier posible ayuda y su compatibilidad con el mercado común. Tal y como se exponía anteriormente, para evaluar una segunda solicitud de ayudas estatales, la Comisión tiene que tomar en consideración todos los elementos relevantes, incluido el hecho de que la compañía ha recibido ya ayuda del Estado⁽³⁹⁾. De este modo, la Comisión no autorizará ayudas sucesivas salvo bajo circunstancias excepcionales, imprevisibles y ajenas a la compañía. Con la realización en 1997 del mercado común de la aviación, la aplicación estricta de las reglamentaciones sobre las ayudas estatales no permitirá a la Comisión, en condiciones normales, conceder excepciones para ayudas estatales destinadas a la financiación de programas de reestructuración.

- 3) Si la recuperación de la viabilidad financiera o la situación del mercado requieren reducciones de la

capacidad⁽⁴⁰⁾, éstas deben estar incluidas en el programa.

- 4) Toda ayuda concedida en el sector de la aviación puede repercutir en las condiciones de los intercambios entre los Estados miembros. Con objeto de evitar que la incidencia de la ayuda sobre la competencia alcance un grado inaceptable, las dificultades de la compañía aérea que recibe la ayuda no deben trasladarse a sus competidores. Así pues, el programa que debe financiarse mediante la ayuda del Estado solamente podrá considerarse no «contrario al interés común» [letra c) del apartado 3 del artículo 92] si no apunta a la expansión, es decir, si no tiene como objetivo incrementar la capacidad y la oferta de la compañía aérea en cuestión en detrimento de sus competidores europeos directos. En cualquier caso, el programa no debe dar lugar a un crecimiento superior al del mercado, tanto en el número de aeronaves como en la capacidad (plazas) ofrecida en los mercados correspondientes. En este contexto, el mercado geográfico en cuestión debe estar constituido por el EEE en su totalidad, o por mercados regionales específicos que se caractericen por su grado de competencia⁽⁴¹⁾.
- 5) El Gobierno no debe inmiscuirse en la dirección de la empresa por motivos distintos de los inherentes a sus derechos de propiedad, y debe permitir que la gestión de la empresa se rija por principios comerciales. La Comisión puede, en casos muy concretos, exigir que el estatuto de la empresa se fundamente en el derecho de sociedades⁽⁴²⁾.
- 6) La ayuda debe únicamente dedicarse a la ejecución del programa de reestructuración y no debe ser desproporcionada en relación con sus necesidades. Durante el período de reestructuración, la empresa deberá abstenerse de adquirir acciones de otras compañías aéreas⁽⁴³⁾.
- 7) Las modalidades de una ayuda que no se ajuste a disposiciones específicas del Tratado distintas de los artículos 92 y 93 pueden estar incontroverti-

⁽³⁸⁾ Decisión de la Comisión, asunto C-23/94, Air France, *op.cit.*

⁽³⁹⁾ Tribunal de Justicia, asunto C-261/89, Comsal, apartados 20 y 21, *op.cit.*

⁽⁴⁰⁾ Asunto 305/89, Alfa Romeo, *op.cit.*, apartado 22; asunto 323/82, Intermills, *op.cit.*, apartado 39, s. 3832; asuntos acumulados 296 y 318/82, Leeuwarder, *op.cit.*, apartado 26, p. 825.

⁽⁴¹⁾ Decisión de la Comisión, asunto C 34/93, Aer Lingus, *op. cit.*

⁽⁴²⁾ Decisión de la Comisión, asunto C 21/91, ex. N 204/91, Sabena, *op. cit.*

⁽⁴³⁾ Decisión de la Comisión, asunto C 23/94, Air France, DO nº L 254 de 30. 9. 1994.

blemente relacionadas con el objeto de la ayuda de tal modo que no sea posible tratarlas de manera aislada⁽⁴⁴⁾. La ayuda no debe emplearse en una conducta o en unos objetivos de carácter anticompetitivo (por ejemplo, el incumplimiento de las disposiciones del Tratado), ni tener consecuencias adversas para la implantación de las reglas liberalizadores de la Comunidad en el sector del transporte aéreo. La aplicación restrictiva de las libertades garantizadas en el tercer paquete podría dar lugar a importantes distorsiones de la competencia o agravar las ya existentes, incidiendo aún más en las consecuencias anticompetitivas de la ayuda estatal.

- 8) Dichas ayudas deben estar estructuradas de manera transparente y ser posible su control.
39. Tal como se ha mencionado anteriormente (véase el capítulo I.3), la Comisión no puede seguir la recomendación del Comité de Sabios en el sentido de que la reestructuración debe conducir a la privatización. Ello se opondría al artículo 222 del Tratado CE, que es neutral con respecto al régimen de la propiedad. No obstante, se tendrá en cuenta la participación de capital riesgo del sector privado (véase también el capítulo VI).
40. La Comisión controlará la ejecución del programa de reestructuración financiado con ayuda del Estado. En especial, comprobará que se cumplen los compromisos y las condiciones incluidas en la aprobación de la Comisión. Esta comprobación reviste un interés especial si la ayuda se abona a plazos. La Comisión solicitará la presentación periódica de un informe de situación, en cualquier caso con tiempo suficiente antes de la realización de los pagos siguientes, con objeto de que la Comisión pueda expresar sus comentarios. Para efectuar dicha comprobación, la Comisión podrá requerir el concurso de consultores externos.
41. Con la creación del mercado común de la aviación a partir del 1 de enero de 1993, las repercusiones adversas de las ayudas estatales pueden dar lugar a una grave distorsión de la competencia en el citado sector del EEE en mucha mayor medida que en el pasado. Mediante la aplicación de los criterios antes expuestos, la Comisión pretende limitar esta distorsión en la medida de lo posible, aun cuando reconoce que podría ser necesario que ciertas compañías, en particular las que son propiedad del Estado, acce-

dieran a una situación más competitiva con ayuda de un programa de reestructuración financiado por el Estado. No obstante, es preciso que estas ayudas destinadas a la reestructuración vayan eliminándose gradualmente con objeto de crear un espacio competitivo más equitativo en el sector de la aviación. La plena realización del mercado común de la aviación en 1997 acrecentará considerablemente la competencia en el mercado. En tales circunstancias, la Comisión no podrá autorizar ayudas a la reestructuración salvo en casos muy excepcionales y en condiciones muy estrictas.

42. En cuanto a las ayudas de salvamento, estas orientaciones siguen la política general de la Comisión⁽⁴⁵⁾. Las ayudas de salvamento pueden estar justificadas para el desarrollo de un programa completo de reestructuración en la medida en que dicho programa se ajuste a las presentes directrices.

VI. PRIVATIZACIONES CON ARREGLO A LOS ARTÍCULOS 92 Y 93 DEL TRATADO Y 61 DEL ACUERDO

43. Dado que el Tratado CE es neutral con respecto al régimen de propiedad de las empresas, los Estados miembros son libres de vender sus participaciones en empresas públicas. Sin embargo, si la venta contiene elementos de ayuda podrá tener que intervenir la Comisión.

Tras algunas decisiones adoptadas en torno a las ayudas estatales y la privatización, la Comisión ha elaborado algunos principios que deben aplicarse para identificar el tipo de ayuda cuando el Estado proceda a la venta de acciones. Estos principios son los siguientes:

- 1) Quede excluida la ayuda, por lo que no es preciso efectuar una notificación, en el caso de que, en el momento de la privatización, se cumplan las siguientes condiciones:
- que la venta se efectúe mediante subasta libre e incondicional sobre la base de unos términos transparentes y no discriminatorios;
 - la empresa se venda al mejor postor;

⁽⁴⁴⁾ Tribunal de Justicia, asunto C 225/91, *Matra* contra Comisión, apartado 41.

⁽⁴⁵⁾ Directrices comunitarias relativas a las ayudas estatales para el salvamento y reestructuración de empresas en dificultades (Comunicación a los Estados miembros), de 27 de julio de 1994, pendiente de publicación.

- las partes interesadas dispongan del período de tiempo suficiente para preparar su oferta y recibir toda la información necesaria para poder realizar la adecuada evaluación.
- 2) Las siguientes ventas están sujetas a los requisitos de notificación previa contemplados en el apartado 3 del artículo 93 del Tratado, porque exista la presunción de que contienen elementos de ayuda:
- todas las ventas efectuadas mediante métodos restringidos o cuando la venta adopte la forma de una venta comercial directa;
 - todas las ventas realizadas mediante una condonación de deudas por parte del Estado, empresa pública u otro organismo público;
 - todas las ventas precedidas por una conversión de la deuda en capital o por una recapitalización;
 - todas las ventas realizadas en condiciones que no resultarían aceptables en una transacción entre inversores en una economía de mercado.

Las empresas vendidas en las condiciones especificadas en el punto 2 deben ser evaluadas por un experto independiente que indicará, en condiciones normales, las posibilidades de la empresa en caso de seguir operando y, si la Comisión lo considera oportuno, un valor de liquidación. Debe presentarse a la Comisión un informe en el que se especifique el valor o valores de venta, así como el producto de la misma, con el fin de que la Comisión pueda fijar la cuantía real de la ayuda.

En cualquier caso, debe hacerse hincapié en que la venta de acciones en empresas privatizadas debe realizarse sobre la base de un procedimiento no discriminatorio que tenga en cuenta la libertad de establecimiento de las personas físicas y jurídicas y la libre circulación de capitales.

La Comisión puede considerar compatible una ayuda procedente de una privatización de acuerdo con los criterios elaborados en el apartado 3 del artículo 92 del Tratado CE y el apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE ⁽⁴⁶⁾.

VII. CONCESIÓN DE DERECHOS EXCLUSIVOS A ACTIVIDADES ACCESORIAS AL TRANSPORTE AÉREO

44. La concesión de derechos exclusivos a actividades accesorias al transporte aéreo puede reportar considerables ventajas financieras para el beneficiario en régimen exclusivo. Un Estado o una entidad a la que se confía la gestión de una infraestructura de aeropuertos puede otorgar dicha concesión en exclusiva a una compañía aérea por un precio inferior al valor real de la concesión en el mercado. En caso de que el beneficiario no abone ninguna renta por la exclusividad o pague una renta inferior al precio que la entidad que otorga la concesión exigiría en condiciones comerciales normales, interviene un elemento de ayuda.
45. Las actividades accesorias que pueden dar lugar a ayudas en favor de las compañías aéreas a las que se han concedido derechos exclusivos son principalmente las relacionadas con las tiendas libres de impuestos. En su inventario de ayudas estatales en el sector de la aviación ⁽⁴⁷⁾, la Comisión ha indicado que los Estados miembros han otorgado a sus compañías aéreas nacionales varias concesiones de tiendas libres de impuestos, en su mayor parte por medio de decisiones discrecionales y sin seguir procedimientos transparentes de licitación. En este sector accesorio al transporte aéreo, no existe actualmente en vigor ninguna legislación comunitaria que armonice el procedimiento para adjudicar concesiones o que abra el sector a la competencia. Así pues, el beneficiario exclusivo de una concesión puede obtener beneficios en régimen de monopolio.

Frente a lo antedicho, la Comisión considera que, en general, no interviene ningún elemento de ayuda cuando las circunstancias de la selección del beneficiario serían aceptables por cualquier entidad que otorgara la concesión en condiciones normales de economía de mercado. No obstante, en determinadas circunstancias, por ejemplo, cuando el mejor postor no merece confianza o cuando su solvencia es precaria, la Comisión entenderá que el Estado miembro acepte una oferta inferior.

Estos casos pueden entrañar una gran complejidad desde el punto de vista técnico y, por consiguiente, podría ser útil disponer de un estudio independiente. Para ello, la Comisión, al iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93, puede solicitar al Estado miembro de que se trate que designe un consultor independiente, o puede solicitar consultas independientes de la propia Comisión.

⁽⁴⁶⁾ Decisión 92/329/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1990, asunto IOR-Finalp, DO nº L 183 de 3. 7. 1992.

⁽⁴⁷⁾ SEC(92) 431 final, *opcit.*, p. 12, 33, 35 y 36.

46. La Comisión elaborará en breve normas comunes a escala comunitaria para el sector de los servicios de asistencia en tierra y las tasas de aeropuertos. Todo abuso o infracción de las reglas de la competencia en estos sectores se tratará con arreglo a las oportunas disposiciones del Tratado, en particular los artículos 85 a 90.

VIII. TRANSPARENCIA DE LAS TRANSACCIONES FINANCIERAS

VIII.1. Falta de transparencia

47. El Informe de la Comisión sobre la evaluación de los sistemas de ayuda establecidos en favor de los transportistas aéreos de la Comunidad, realizado en 1991-1992⁽⁴⁸⁾ demuestra claramente que existe la necesidad de una mayor transparencia y control con arreglo a las normas que regulan las ayudas estatales:

- En muchos casos, las únicas ayudas que se han notificado, y por consiguiente examinado en función de las normas para las ayudas estatales, han sido las aportaciones de capital, quedando al margen otras formas de subvención o regímenes de ayuda con fondos públicos.
- Varios regímenes de garantía de distintos tipos no han sido notificados o comunicados con los pormenores requeridos por la Comisión. La Comisión se ha visto obligada a solicitar información adicional, sobre todo en cuanto a las condiciones y modalidades de tales garantías y las listas de operaciones para las que ya se hayan concedido dichas garantías en el pasado.
- Se han comunicado varios casos de compensación financiera concedida por los Estados miembros para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, que adoptan formas diversas, como la reducción de tarifas financiada por el presupuesto del Estado o la compensación de pérdidas por explotación de compañías que prestan servicio a aeropuertos situados en zonas aisladas. No obstante, en varios casos la Comisión no ha podido evaluar la situación por falta de información, por lo que ha requerido mayores detalles como, por ejemplo, un desglose detallado de las rutas subvencionadas y cifras de tráfico y datos relativos a los competidores.

VIII.2. Las Directivas de la transparencia 80/723/CEE y 85/413/CEE

48. Con el fin de garantizar el respeto al principio de no discriminación y neutralidad en el trato, la Comisión adoptó en 1980, con arreglo al apartado 3 del artículo 90 del Tratado, una Directiva sobre transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas⁽⁴⁹⁾, que posteriormente fue modificada por la Directiva 85/413/CEE⁽⁵⁰⁾ para incluir, entre otros, el sector de transportes, que en un principio había quedado excluido.

La Directiva requiere que los Estados miembros garanticen la transparencia en el flujo de fondos públicos a las empresas públicas y los fines a que se destinan dichos fondos.

Aunque la transparencia en cuestión se aplica a todos los fondos públicos, se menciona de manera expresa la inclusión de los siguientes en su ámbito de aplicación:

- compensación de pérdidas por explotación;
- aportación de capital;
- subvenciones o préstamos a fondo perdido en condiciones privilegiadas;
- concesión de ventajas financieras de renuncia a beneficios o al reembolso de las deudas vencidas;
- renuncia al rendimiento normal de los fondos públicos utilizados;
- compensación por cargas financieras impuestas por las autoridades públicas.

Con arreglo al artículo 1 de la Directiva, su ámbito de aplicación no sólo cubre los flujos directos de fondo de las autoridades públicas a empresas públi-

⁽⁴⁸⁾ SEC(92) 431 final, *op.cit.*

⁽⁴⁹⁾ Directiva 80/723/CEE, DO nº L 195 de 29. 7. 1980, p. 35.

⁽⁵⁰⁾ DO nº L 229 de 28. 8. 1985, p. 20.

cas sino también los fondos públicos cedidos por las autoridades públicas a través de empresas públicas o instituciones financieras.

49. El artículo 5 de la Directiva de la transparencia impone a los Estados miembros, entre otras obligaciones, la de facilitar la información que la Comisión estime necesaria para garantizar la transparencia. La Comisión actuará en consecuencia. La Comisión podrá estudiar la posibilidad de ampliar el ámbito de la Directiva 93/84/CEE⁽⁵¹⁾, que modifica la Directiva 80/723/CEE, al transporte aéreo.

IX. PROCEDIMIENTO ACELERADO DE LIQUIDACIÓN PARA AYUDAS DE CUANTÍA LIMITADA

50. En aras de la simplificación administrativa, la Comisión ha decidido establecer en la presente comunicación un procedimiento acelerado de liquidación para regímenes de ayuda de cuantía limitada en el sector de la aviación⁽⁵²⁾.

La Comisión aplicará un procedimiento de autorización más rápido a los regímenes existentes, nuevos o modificados, establecidos en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE siempre que:

- el importe de la ayuda concedida al mismo beneficiario no sea superior a un millón de ecus en un período de tres años;

⁽⁵¹⁾ Directiva 93/84/CEE de la Comisión, de 30 de septiembre de 1993, por la que se modifica la Directiva 80/723/CEE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, DO nº L 254 de 12. 10. 1993, p. 16.

⁽⁵²⁾ El 2 de julio de 1992, la Comisión adoptó una Comunicación acerca de la liquidación acelerada de la ayuda a las PYME (DO nº C 213 de 19. 8. 1992, p. 10), que no se aplica a las ayudas en el sector de transportes.

- la ayuda esté coordinada con objetivos específicos de inversión. Quedan excluidas las ayudas de funcionamiento.

La Comisión no pretende limitar el alcance de este procedimiento acelerado de liquidación a las pequeñas y medianas empresas⁽⁵³⁾. Las compañías aéreas, aún en el caso que sean relativamente pequeñas, no cumplen los criterios establecidos para las PYME.

El techo de un millón de ecus recoge las características de la industria del transporte aéreo, que maneja importantes capitales. El coste de una aeronave, por ejemplo, supera con creces el techo de un millón de ecus. El objetivo de esta liquidación acelerada es agilizar la aprobación de pequeñas ayudas concedidas principalmente con fines regionales no cubiertos por las obligaciones de servicio público.

La Comisión se pronunciará acerca de las notificaciones completas dentro de un plazo de veinte días hábiles.

X. APLICACIÓN E INFORMES FUTUROS

51. Estas directrices serán aplicadas por la Comisión a partir de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

La Comisión publicará periódicamente informes sobre la aplicación de reglas de las ayudas estatales, así como listas de las ayudas existentes. El siguiente informe se presentará en 1995. La Comisión decidirá también la fecha aproximada de actualización de estas directrices.

⁽⁵³⁾ Comunicación sobre el procedimiento acelerado de liquidación para PYME, *op.cit.*

Comunicación de los agentes económicos del sector del plátano

(94/C 350/08)

1. El Reglamento (CEE) nº 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⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 3518/93 de la Comisión ⁽²⁾, y el Reglamento (CEE) nº 1442/93 de la Comisión, de 10 de junio de 1993, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de plátanos en la Comunidad ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2444/94 ⁽⁴⁾, se aplicarán a Austria, Finlandia y Suecia a partir de la fecha de su adhesión a la Unión Europea, es decir, el 1 de enero de 1995.
2. Por consiguiente, es necesario elaborar, por un lado, la lista de agentes económicos que han comercializado en los nuevos Estados miembros plátanos originarios de países terceros distintos de los Estados ACP, plátanos de los Estados ACP y plátanos cosechados en la Comunidad durante los tres años del período de referencia de 1991, 1992 y 1993, y por otra parte, establecer las cantidades comercializadas por dichos agentes durante esos años.

Es conveniente que, sin esperar a que se publiquen las disposiciones de aplicación transitorias que, en su caso, sean necesarias en razón de la adhesión de los nuevos Estados miembros a la Unión, los agentes antes indicados, asentados en la Unión en su composición de 31 de diciembre de 1994, se den a conocer a las autoridades competentes del Estado miembro que elijan, que se citan más adelante.

Para los agentes económicos asentados en los nuevos Estados miembros, se llevará a cabo un procedimiento comparable bajo la responsabilidad de las autoridades designadas por dichos Estados.

3. Es conveniente que los agentes económicos establecidos en la Unión:
 - a) envíen, preferentemente antes del 16 de diciembre, a las autoridades competentes:
 - una solicitud de inscripción en la lista o listas separadas de agentes de las categorías A y B mencionadas en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 1442/93, en caso de que no figuren ya en ellas;
 - la indicación de las cantidades de plátanos (peso neto) que hayan comercializado en los nuevos Estados miembros, desglosadas por:
 - i) cada una de las funciones definidas en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 1442/93,
 - ii) cada uno de los orígenes indicados en la letra a) del apartado 2 del artículo 4 de ese mismo Reglamento;
 - b) mantengan a disposición de los Estados miembros, a efectos de los controles necesarios, todos los documentos que permitan justificar las cantidades de plátanos comercializadas que se comuniquen en aplicación de la letra a) así como el ejercicio de las funciones indicadas. Estos documentos se mencionan en el artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 1442/93. En su caso, los agentes económicos deben poder indicar el nombre de los vendedores y el de los compradores que hayan efectuado las demás funciones por esas mismas cantidades.

(1) DO nº L 47 de 25. 2. 1993, p. 1.

(2) DO nº L 320 de 22. 12. 1993, p. 15.

(3) DO nº L 142 de 12. 6. 1993, p. 6.

(4) DO nº L 261 de 11. 10. 1994, p. 3.

4. El presente anuncio se entiende sin perjuicio de las disposiciones transitorias que pueda adoptar la Comisión para facilitar la aplicación en los nuevos Estados miembros del régimen de contingente arancelario del sector del plátano. En particular, el envío de documentos efectuado por los agentes económicos en aplicación de la letra a) no implicará la aceptación de la información ni el reconocimiento de derechos en virtud del régimen de importación en cuestión.
5. Las autoridades competentes para elaborar la lista de agentes económicos y determinar las cantidades comercializadas son las siguientes:

BÉLGICA

Office central des contingents et licences
Rue de Mot 24/26
B-1040 Bruxelles

DINAMARCA

EF-Direktoratet
Nyropsgade 26
DK-1780 København K

ALEMANIA

Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft
Referat 35
Adickesallee, 40
D-60322 Frankfurt am Main

ESPAÑA

Dirección General de Comercio Exterior
Paseo de la Castellana, 162 — planta 4
E-28071 Madrid

GRECIA

Ministère de l'agriculture
DG de la production végétale
Direction «Dentrokipetikis»
2, rue Acharnon
GR-10176 Athen

FRANCIA

Office de développement de l'économie agricole
dans les départements d'outre-mer
(Odéadom)
28-32, boulevard de Grenelle
F-75015 Paris

IRLANDA

Department of Agriculture, Food and Forestry
Horticulture Division
Agriculture House (7W)
Kildare Street
IRL-Dublin 2

ITALIA

Ministerio del commercio con l'estero
DG Import/Export — Div. IV
Viale Boston
I-00144 Roma

LUXEMBURGO

Ministère de l'agriculture
Administration des services techniques de l'agriculture
Service de l'horticulture
16, route d'Esch
BP 1904
L-1019 Luxembourg

PAÍSES BAJOS

Produktschap voor groenten en fruit
Bezuidenhoutseweg 153
NL-2594 AG Den Haag
Postbus 90403
NL-2509 LK Den Haag

PORTUGAL

Ministério do Comércio e Turismo
Direcção-Geral do Comércio
Avenida da República 79
P-1000 Lisboa

REINO UNIDO

Intervention Board
External Trade Division
Lancaster House
Hampshire Court
UK-Newcastle, NE4 7YE