

Journal officiel

de l'Union européenne

C 184

Édition
de langue française

Communications et informations

51^e année

22 juillet 2008

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
II <i>Communications</i>		
COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE		
Commission		
2008/C 184/01	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	3
IV <i>Informations</i>		
INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE		
Commission		
2008/C 184/03	Taux de change de l'euro	7
2008/C 184/04	Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 28 février 2008 sur un projet de décision dans l'affaire COMP/M.4731 — Google/DoubleClick — Rapporteur: Belgique	8
2008/C 184/05	Rapport final du conseiller-auditeur dans l'affaire COMP/M.4731 — Google/DoubleClick (<i>Conformément aux articles 15 et 16 de la décision 2001/462/CE, CECA de la Commission du 23 mai 2001 relative au mandat des conseillers-auditeurs dans certaines procédures de concurrence — JO L 162 du 19.6.2001, p. 21</i>)	9

FR

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire (<i>suite</i>)	<i>Page</i>
2008/C 184/06	Résumé de la décision de la Commission du 11 mars 2008 déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun et le fonctionnement de l'accord EEE (Affaire COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Communication de la Commission — Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires	13

V *Avis*

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

Commission

2008/C 184/08	Appel de propositions — EACEA/21/08 — Mise en œuvre de la «fenêtre» de coopération extérieure Erasmus Mundus-Région Asie durant l'année universitaire 2008/2009 — Programme d'action communautaire pour améliorer la coopération entre les établissements d'enseignement supérieur et promouvoir les échanges d'étudiants, de chercheurs et de personnel universitaire des États membres de l'UE et de pays tiers	32
---------------	---	----

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

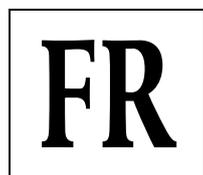
Commission

2008/C 184/09	Aide d'État — Italie — Aide d'État C 26/08 (ex NN 31/08) — Prêt de 300 Mio EUR à la compagnie Alitalia — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.5141 — KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

AUTRES ACTES

Commission

2008/C 184/11	Publication d'une demande au titre de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires	42
---------------	--	----



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE
L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE
Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 184/01)

Date d'adoption de la décision	10.6.2008
Aide n°	N 61/08
État membre	Espagne
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Base juridique	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement
Forme de l'aide	Subvention directe, prêt à taux réduit
Budget	Dépenses annuelles prévues: 356 Mio EUR Montant global de l'aide prévue: 1 600 Mio EUR
Intensité	80 %
Durée	Jusqu'au 31 décembre 2011
Secteurs économiques	Tous les secteurs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	—
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	1.7.2008
Aide n°	N 101/08
État membre	Italie
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	R&D aid in the aeronautic sector
Base juridique	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement
Forme de l'aide	Prêt à taux réduit, subvention remboursable
Budget	Montant global de l'aide prévue: 720 Mio EUR
Intensité	80 %
Durée	Jusqu'au 31 décembre 2013
Secteurs économiques	Industrie manufacturière
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE
Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 184/02)

Date d'adoption de la décision	30.4.2008
Aide n°	N 251/07
État membre	Allemagne
Région	Régime d'aide national
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Base juridique	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Type de mesure	Régime d'aide
Objectif	Recherche et développement
Forme d'aide	Subvention
Budget	9 750 000 EUR
Intensité	50 % (recherche industrielle); 25 % (développement expérimental); bonus de 10 % pour les moyennes entreprises; bonus de 20 % pour les petites entreprises; bonus de 15 % pour les projets comportant une collaboration entre des entreprises et des établissements de recherche; intensité globale limitée à 80 % dans tous les cas
Durée	2008-2009
Secteurs économiques	Essentiellement le secteur des transports
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	1.7.2008
Aide n°	N 304/07
État membre	Italie
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Base juridique	1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio 2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Type de la mesure	Régime
Objectif	Capital-investissement, petites et moyennes entreprises
Forme de l'aide	Fourniture de capital-investissement
Budget	Dépenses annuelles prévues: 400 Mio EUR Montant global de l'aide prévue: 2 000 Mio EUR
Intensité	100 %
Durée	1.9.2007-31.12.2013
Secteurs économiques	—
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministero dello Sviluppo economico
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	5.6.2008
Aide n°	N 670/07
État membre	République tchèque
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Base juridique	Programový dokument OP ZP
Type de la mesure	Régime
Objectif	Protection de l'environnement
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Dépenses annuelles prévues: 188 Mio CZK Montant global de l'aide prévue: 1 130 Mio CZK
Intensité	50 %
Durée	1.10.2007-31.12.2013
Secteurs économiques	Industrie manufacturière

Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	22.4.2008
Aide n°	N 726b/07
État membre	Pays-Bas
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Base juridique	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Type de la mesure	Régime
Objectif	Capital-investissement
Forme de l'aide	Fourniture de capital-investissement
Budget	Dépenses annuelles prévues: 468 Mio EUR Montant global de l'aide prévue: 3 745 Mio EUR
Intensité	—
Durée	Jusqu'au 31 décembre 2015
Secteurs économiques	Tous les secteurs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	13.5.2008
Aide n°	N 22/08
État membre	Suède
Région	—

Intitulé (et/ou nom du bénéficiaire)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Base juridique	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Type de mesure	Régime d'aide
Objectif	Protection de l'environnement
Forme de l'aide	—
Budget	Enveloppe globale: 170 Mio EUR
Intensité	Environ 70 %
Durée	1.7.2008-31.12.2017
Secteurs économiques	Produits alimentaires et boissons, industrie textile, travail du bois et fabrication d'articles en bois et en liège (à l'exception des meubles), fabrication d'articles de vannerie, industrie du papier et du carton, industrie chimique, industrie du caoutchouc et des plastiques, construction de véhicules automobiles et électricité, gaz et eau
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Skatteverket
Autres renseignements	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET
ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

21 juillet 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,5858	TRY	lire turque	1,8907
JPY	yen japonais	169,65	AUD	dollar australien	1,6260
DKK	couronne danoise	7,4614	CAD	dollar canadien	1,5921
GBP	livre sterling	0,79460	HKD	dollar de Hong Kong	12,3665
SEK	couronne suédoise	9,4539	NZD	dollar néo-zélandais	2,0830
CHF	franc suisse	1,6220	SGD	dollar de Singapour	2,1441
ISK	couronne islandaise	124,27	KRW	won sud-coréen	1 603,64
NOK	couronne norvégienne	8,0585	ZAR	rand sud-africain	12,0414
BGN	lev bulgare	1,9558	CNY	yuan ren-min-bi chinois	10,8310
CZK	couronne tchèque	22,968	HRK	kuna croate	7,2178
EEK	couronne estonienne	15,6466	IDR	rupiah indonésien	14 513,24
HUF	forint hongrois	229,36	MYR	ringgit malais	5,1348
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	70,140
LVL	lats letton	0,7032	RUB	rouble russe	36,8495
PLN	zloty polonais	3,2212	THB	baht thaïlandais	52,863
RON	leu roumain	3,5480	BRL	real brésilien	2,5122
SKK	couronne slovaque	30,330	MXN	peso mexicain	16,1220

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

**Avis du comité consultatif en matière de concentrations rendu lors de sa réunion du 28 février 2008
sur un projet de décision dans l'affaire COMP/M.4731 — Google/DoubleClick**

Rapporteur: Belgique

(2008/C 184/04)

1. Le comité consultatif convient avec la Commission que l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement CE sur les concentrations.
 2. Le comité consultatif convient avec la Commission que l'opération notifiée est réputée avoir une dimension communautaire à la suite du renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5, du règlement CE sur les concentrations.
 3. Le comité consultatif convient avec la Commission que les marchés en cause sont:
 - le marché de la fourniture d'espaces publicitaires en ligne, qui pourrait éventuellement être subdivisé en marché des annonces liées aux recherches et marché des annonces non liées aux recherches,
 - le marché de l'intermédiation dans le domaine de la publicité en ligne, qui pourrait éventuellement être subdivisé en marché de l'intermédiation des annonces liées aux recherches et marché de l'intermédiation des annonces non liées aux recherches,
 - le marché de la fourniture de technologies pour la diffusion d'affichages publicitaires en ligne, qui pourrait éventuellement être subdivisé en marché pour les annonceurs et marché pour les éditeurs.
 4. Le comité consultatif convient avec la Commission que:
 - le marché de la fourniture d'espaces publicitaires en ligne, tant pour les annonces liées aux recherches que pour celles qui ne le sont pas, doit être considéré selon les frontières nationales ou linguistiques au sein de l'EEE,
 - le marché de l'intermédiation dans le domaine de la publicité en ligne, tant pour les annonces liées aux recherches que pour celles qui ne le sont pas, s'étend au minimum à l'EEE,
 - le marché de la fourniture de technologies pour la diffusion d'affichages publicitaires en ligne, qui pourrait éventuellement être subdivisé en marché pour les annonceurs et marché pour les éditeurs, s'étend au minimum à l'EEE.
 5. Le comité consultatif partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée n'entraverait pas de façon significative l'exercice d'une concurrence effective qui aurait été faussée par la suppression d'une concurrence réelle entre les parties à l'opération.
 6. Le comité consultatif partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée n'entraverait pas de façon significative l'exercice d'une concurrence effective qui aurait été faussée par l'élimination des concurrents potentiels que représentent les parties l'une pour l'autre.
 7. Le comité consultatif partage l'appréciation de la Commission selon laquelle l'opération notifiée n'entraverait pas de façon significative l'exercice d'une concurrence effective pour ce qui est de ses effets non horizontaux.
 8. Le comité consultatif considère, à l'instar de la Commission, que la concentration notifiée doit être déclarée compatible avec le marché commun, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur les concentrations, et avec le fonctionnement de l'accord EEE, conformément à l'article 57 de l'accord EEE.
-

Rapport final du conseiller-auditeur dans l'affaire COMP/M.4731 — Google/DoubleClick

(Conformément aux articles 15 et 16 de la décision 2001/462/CE, CECA de la Commission du 23 mai 2001 relative au mandat des conseillers-auditeurs dans certaines procédures de concurrence — JO L 162 du 19.6.2001, p. 21)

(2008/C 184/05)

Le 21 septembre 2007, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾ («règlement sur les concentrations»), à la suite d'un renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5, du même règlement, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Google Inc. («Google», États-Unis) acquerrait au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle de l'ensemble de l'entreprise DoubleClick Inc. («DoubleClick», États-Unis) par achat d'actions.

Après examen de la notification, la Commission a conclu que l'opération notifiée soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun, en ce qui concerne le marché de la publicité en ligne. La Commission a également conclu que les engagements proposés par la partie notifiante le 19 octobre 2007 n'étaient pas suffisants pour dissiper avec certitude les doutes sérieux qu'elle avait émis lors de la première phase de la procédure. Elle a donc décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations, le 13 novembre 2007.

L'accès aux documents clés a été accordé à la partie notifiante les 16, 19 et 20 novembre 2007, conformément au point 45 du code de bonnes pratiques de la DG Concurrence sur le déroulement de la procédure de contrôle des concentrations de la Commission européenne.

Sur la base des éléments de preuve supplémentaires recueillis lors de la deuxième phase de la procédure, la Commission a conclu que l'opération envisagée n'entraverait pas significativement la concurrence effective dans le marché commun ou dans une partie substantielle de celui-ci et qu'elle est donc compatible avec le marché commun et l'accord EEE. Aucune communication des griefs n'a donc été envoyée à la partie notifiante.

Je n'ai été saisie d'aucune question ni déclaration des parties ou des tiers. L'affaire n'appelle aucune observation particulière concernant le droit d'être entendu.

Bruxelles, le 3 mars 2008.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ JOL 24 du 29.1.2004, p. 1.

Résumé de la décision de la Commission
du 11 mars 2008
déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun et le fonctionnement
de l'accord EEE

(Affaire COMP/M. 4731 — Google/DoubleClick)

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 184/06)

Le 11 mars 2008, la Commission a adopté une décision dans une affaire de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises ⁽¹⁾ (le règlement CE sur les concentrations), et notamment de son article 8, paragraphe 1. Une version non confidentielle du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi se trouve sur le site Internet de la direction générale de la concurrence, à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. INTRODUCTION

1. Le 21 septembre 2007, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil («règlement sur les concentrations»), à la suite d'un renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5, du même règlement, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Google Inc. («Google», États-Unis) acquiert au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle de l'ensemble de l'entreprise DoubleClick Inc. («DoubleClick», États-Unis) par achat d'actions.

II. LES PARTIES

2. Google exploite un moteur de recherche Internet et fournit des espaces de publicité en ligne sur ses propres sites web, ainsi que sur ceux de ses partenaires (affiliés au réseau «AdSense» de Google). Plus récemment, en particulier depuis le rachat de YouTube, Google a commencé à fournir du contenu. La quasi-totalité des recettes de Google proviennent de la publicité en ligne.
3. DoubleClick vend principalement de la technologie de diffusion d'annonces, de gestion et de mesure d'audience à des éditeurs de sites web ainsi qu'à des annonceurs et des agences du monde entier. Elle lance également une plateforme d'intermédiation (bourse d'annonces).

III. RENVOI AU TITRE DE L'ARTICLE 4, PARAGRAPHE 5

4. L'opération proposée ne possède pas la dimension communautaire au sens de l'article 1, paragraphes 2 et 3, du règlement sur les concentrations. Toutefois, à la suite d'une demande de renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5, du règlement CE sur les concentrations, la concentration est réputée de dimension communautaire.

IV. MARCHÉS DE PRODUITS EN CAUSE

5. Google a pour principale activité la fourniture d'espaces publicitaires en ligne. Le marché de produits en cause le plus large possible pris en considération dans la décision est le marché global de la publicité en ligne. La Commission a évalué si ce marché devait éventuellement être subdivisé sur la base des diverses formes de publicité en ligne [affichages (publicitaires) textuels/non textuels et/ou annonces liées aux recherches/non liées aux recherches] ou du fait de l'existence de circuits de vente distincts (ventes directes/ventes par intermédiaire au moyen de réseaux d'annonces et de bourses d'annonces). La définition exacte du marché de produits en cause est toutefois restée ouverte dans la décision étant donné que l'opération ne poserait aucun problème de concurrence quelle que soit la définition du marché de produits retenue.
6. DoubleClick a pour activité la diffusion d'affichages publicitaires. L'enquête de la Commission a montré que la technologie de diffusion d'affichages publicitaires constitue un marché distinct de celui de la technologie de diffusion d'annonces textuelles. Sur le marché des technologies développées pour les affichages publicitaires, une subdivision supplémentaire doit être faite entre la prestation de services aux annonceurs et la prestation de services aux éditeurs.

V. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES EN CAUSE

7. La décision définit le marché global de la publicité en ligne comme géographiquement divisé le long des frontières nationales ou linguistiques au sein de l'EEE. En ce qui concerne l'intermédiation, la décision conclut que la dimension de marché hypothétique s'étend au minimum à l'ensemble de l'EEE.
8. Enfin, la décision définit les marchés de la fourniture de technologies pour la diffusion d'affichages publicitaires destinées aux annonceurs et aux éditeurs comme s'étendant, au minimum, à l'ensemble de l'EEE.

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

VI. APPRÉCIATION AU REGARD DE LA CONCURRENCE

6.1. Position des parties sur les marchés en cause

9. Google est actuellement présente sur le marché de la publicité en ligne i) en tant qu'éditeur, avec son propre moteur de recherche web «Google.com» (décliné en pages web nationales telles que google.fr, google.it, etc.), et ii) en tant qu'intermédiaire, avec son réseau d'annonces «AdSense». Grâce à ces circuits de vente direct et indirect, Google est le premier fournisseur de publicité en ligne, et notamment d'espaces publicitaires liés aux recherches dans l'EEE, avec des parts de marché comprises entre [25-35] % et [60-70] % selon la définition exacte du marché.
10. Les principaux concurrents de Google dans le domaine de la publicité liée aux recherches sont Yahoo! et Microsoft, avec des parts de marché allant jusqu'à [10-20] % à l'échelle mondiale et au moins [0-10] % dans l'EEE pour Yahoo! et approximativement [0-10] % pour Microsoft aussi bien à l'échelle mondiale que dans l'EEE. En ce qui concerne l'intermédiation non liée aux recherches, sont présentes sur le marché de l'EEE notamment TradeDoubler, Zanox (appartenant à Axel Springer), AdLink, Interactive Media (appartenant à Deutsche Telekom), Advertising.com et Lightningcast (appartenant toutes deux à AOL/TimeWarner) et Tomorrow Focus (environ [10-20] % de part de marché pour TradeDoubler, [0-10] % pour Zanox et environ [0-10] % pour chacun des autres acteurs).
11. DoubleClick est fournisseur de technologies pour la diffusion d'annonces. En ce qui concerne les annonceurs, DoubleClick est le leader du marché de la diffusion d'annonces dans l'EEE avec aQuantive/Atlas (récemment rachetée par Microsoft). Les deux entreprises détiennent chacune une part de marché de [30-40] % environ dans l'EEE. En ce qui concerne les éditeurs, l'enquête indique que DoubleClick détient également la position la plus forte avec une part de marché de quelque [40-50] % dans l'EEE, suivie de 24/7 Real Media/OpenAdStream (récemment rachetée par l'agence publicitaire WPP) dont la part de marché est inférieure à [20-30] % et AdTech/AOL (moins de [10-20] %).
12. En dépit de ces parts de marché relativement élevées, le pouvoir de DoubleClick sur le marché est limité car la société est confrontée à une concurrence importante de la part de fournisseurs d'outils de diffusion d'annonces qui sont ses rivaux et vers lesquels les clients pourraient se tourner en cas d'augmentation des prix. Si l'enquête de la Commission a fourni des réponses mitigées en ce qui concerne le niveau théorique des coûts qu'entraîne un changement de fournisseur, il s'avère qu'un grand nombre d'éditeurs et d'annonceurs sont effectivement passés de DoubleClick à d'autres fournisseurs de services (et vice-versa) au cours de ces dernières années. La baisse significative du prix des produits de DoubleClick destinés aux annonceurs et aux éditeurs à un moment où la demande était en augmentation prouve bien que la concurrence existe sur le marché de la diffusion d'annonces.
13. DoubleClick lance également un nouveau service d'échange d'annonces. Ce service est en période de test bêta depuis juin 2007. Le nombre d'opérations effectuées à ce jour est

négligeable et, en tout état de cause, le produit n'est pas encore totalement commercialisé.

6.2. Effets horizontaux

14. Actuellement, DoubleClick n'est pas présente sur le marché de la fourniture d'espaces en ligne et Google ne propose pas d'outils autonomes de diffusion d'annonces. En conséquence, il n'existe aucune concurrence réelle entre les deux entreprises.
15. La décision conclut également que l'opération envisagée ne soulève aucun problème de concurrence lié à la suppression éventuelle d'une concurrence potentielle entre Google et DoubleClick. Le service d'échange d'annonces de DoubleClick ne dispose pas encore d'une position significative sur le marché mais on ne peut exclure, dans l'hypothèse où DoubleClick garderait son indépendance, qu'elle devienne un acteur important sur le marché de l'intermédiation. Toutefois, il est probable qu'après la concentration, les concurrents seraient assez nombreux pour maintenir une pression concurrentielle suffisante, ce qui n'entraverait pas la concurrence de manière significative. Plus particulièrement, et par rapport à d'autres acteurs présents sur ce marché, DoubleClick ne semble pas jouir d'avantages significatifs lui permettant de concurrencer Google sur le marché de l'intermédiation publicitaire.
16. En ce qui concerne la concurrence potentielle exercée par Google sur le marché de la diffusion d'annonces, la décision examine le fait que Google développe actuellement un nouveau produit de diffusion d'annonces réservé à l'affichage publicitaire à la fois pour les annonceurs et pour les éditeurs mais elle écarte tout problème lié à la suppression éventuelle d'une concurrence potentielle, car rien n'indique que Google, avec ses nouveaux produits, aurait été mieux placée pour concurrencer les produits de DoubleClick que les nombreux acteurs déjà présents sur le marché.

6.3. Effets non horizontaux

6.3.1. Verrouillage reposant sur la position de DoubleClick sur le marché de la diffusion d'annonces

17. La Commission a enquêté sur diverses stratégies d'exclusion de la concurrence basées sur la position de DoubleClick sur le marché de la diffusion d'annonces et que l'entité issue de la concentration pourrait adopter. Ces stratégies incluent a) une augmentation du prix des outils DoubleClick en cas d'utilisation par des éditeurs ou des annonceurs disposant de réseaux d'annonces concurrents ou une augmentation sélective du prix des outils DoubleClick pour les clients moins enclins à se tourner vers d'autres fournisseurs d'outils de diffusion d'annonces; b) une diminution de la qualité des outils DoubleClick en cas d'utilisation avec des réseaux d'annonces concurrents; c) un couplage des outils DoubleClick avec les services d'intermédiation de Google (par un couplage pur ou un couplage mixte); d) une légère modification du mécanisme d'arbitrage des annonces afin de diffuser des annonces en faveur d'AdSense et e) un verrouillage du marché des intrants (c'est-à-dire le refus de vendre ou l'augmentation des coûts pour les rivaux) lors de la vente d'outils de diffusion d'annonces à des réseaux d'annonces concurrents.

18. La décision écarte tous ces problèmes. Premièrement, l'enquête sur le marché a révélé que l'entité issue de la concentration ne pourrait pas évincer ses concurrents sur le marché de la diffusion d'annonces, car DoubleClick est confrontée à diverses pressions concurrentielles et n'est probablement pas à même d'exercer un pouvoir significatif sur le marché.
19. Deuxièmement, les raisons pouvant inciter l'entité issue de la concentration à s'engager dans les stratégies décrites semblent également limitées. Il est peu probable que les variations de prix (même significatives) des outils de diffusion d'annonces provoquent un transfert important entre les réseaux d'annonces, car les coûts liés à la diffusion d'annonces ne représentent qu'une faible proportion des coûts/revenus de la publicité en ligne pour les annonceurs et les éditeurs. Cela devrait réduire toute mesure incitant à proposer aux éditeurs la diffusion d'affichages publicitaires par DoubleClick, et ce à un prix inférieur (ou même gratuitement) en cas d'utilisation combinée avec AdSense (couplage mixte). Le couplage pur (coupler la technologie de diffusion d'affichages publicitaires de DoubleClick à l'intermédiation par AdSense) ne serait certainement pas rentable, compte tenu du changement de fournisseurs qu'elle suppose. La stratégie de légère modification constituerait une violation des obligations contractuelles de l'entité issue de la concentration vis-à-vis de ses clients qui, pour autant qu'elle soit déployée sur une échelle significative, serait certainement détectée.
20. Enfin, même si la totalité ou l'une ou l'autre de ces stratégies devaient être mises en œuvre avec succès, il reste peu probable que la transaction ait un effet négatif sur la concurrence étant donné que l'entité issue de la concentration continuerait à concurrencer des rivaux financièrement solides et verticalement intégrés (dont Microsoft, Yahoo!, AOL and WPP) qui offrent la même combinaison de produits.
- 6.3.2. *Verrouillage reposant sur la position de Google sur le marché des annonces liées aux recherches et des services d'intermédiation publicitaire*
21. Compte tenu de sa position solide sur le marché de la fourniture d'annonces liées aux recherches, Google pourrait essayer de mettre cet avantage à profit sur le marché de la diffusion d'affichages publicitaires en demandant aux utilisateurs de ses services (d'intermédiation) d'annonces liées aux recherches d'utiliser les produits de DoubleClick pour diffuser la totalité ou une partie de leur inventaire. La décision écarte également tous ces problèmes.
22. Dans un premier temps, la capacité d'éviction des rivaux par l'entremise d'une telle stratégie semble limitée, car il existe un groupe très limité de clients communs utilisent à la fois les annonces liées aux recherches ou les services d'annonces liées aux recherches et la technologie de diffusion d'affichages publicitaires. Pour le reste, en ce qui concerne

les annonceurs, des difficultés pratiques sont possibles, car ni la vente ni la fixation du prix des deux composantes de l'offre couplée n'ont lieu simultanément.

23. De plus, l'enquête sur le marché a révélé que l'entité issue de la concentration ne serait pas encouragée à adopter une telle stratégie, car cette dernière ne serait très certainement pas rentable.
24. Toutefois, même si la totalité ou l'une ou l'autre de ces stratégies devaient être mises en œuvre avec succès, il reste toujours peu probable que la transaction ait un effet négatif sur la concurrence étant donné que l'entité issue de la concentration continuerait à concurrencer des rivaux financièrement solides et verticalement intégrés (dont Microsoft, Yahoo!, AOL and WPP) qui ne seraient certainement pas évincés.
- 6.3.3. *Verrouillage reposant sur la combinaison des avoirs de Google et de DoubleClick*
25. Enfin, la simple combinaison des avoirs de DoubleClick avec ceux de Google, et notamment des bases de données dont disposent les deux entreprises et qu'elles pourraient développer concernant le comportement en ligne des clients pourrait permettre à l'entité issue de la concentration d'occuper une position que ne pourraient atteindre ses concurrents. Cette combinaison entraînerait une marginalisation progressive des concurrents de Google, ce qui lui permettrait finalement d'augmenter les prix de ses services d'intermédiation.
26. L'enquête sur le marché a toutefois révélé que ces problèmes n'étaient pas fondés. Les contrats passés par DoubleClick avec des annonceurs et des éditeurs permettent actuellement à DoubleClick de n'utiliser les données créées grâce à sa technologie de diffusion d'annonces qu'au bénéfice du client concerné. Rien ne permet d'affirmer que l'entité issue de la concentration pourrait imposer à ses clients des modifications contractuelles rendant possible l'utilisation croisée de leurs données à l'avenir. En outre, divers concurrents de Google (comme Microsoft et Yahoo!) ont déjà accès à la combinaison des données concernant les recherches et des données relatives au comportement des utilisateurs sur le web.

VII. CONCLUSION

27. La décision conclut dès lors que le projet de concentration ne soulèvera aucun problème de nature à entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans le marché commun ou dans une partie substantielle de celui-ci. En conséquence, la Commission a déclaré l'opération de concentration compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur les concentrations, et à l'article 57 de l'accord EEE.

Communication de la Commission**Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires**

(2008/C 184/07)

1. INTRODUCTION**1.1. Contexte général: le secteur ferroviaire**

- (1) Les chemins de fer disposent d'atouts uniques: il s'agit d'un mode de transport sûr et non polluant. Le transport ferroviaire peut ainsi apporter une contribution majeure au développement de transports durables en Europe.
- (2) Le Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» ⁽¹⁾ et son examen à mi-parcours ⁽²⁾ soulignent combien un secteur ferroviaire dynamique est nécessaire à la constitution d'un système de transport des biens et des personnes performant, sûr et propre, qui contribue à la réalisation d'un marché européen unique durablement prospère. La congestion routière que subissent les villes et certaines zones de la Communauté européenne, la nécessité de répondre aux défis du changement climatique, le renchérissement du prix des hydrocarbures montrent à quel point il est nécessaire de stimuler le développement du transport par rail. A cet égard, il faut rappeler que les objectifs environnementaux fixés par le traité doivent être poursuivis également par la politique commune des transports ⁽³⁾.
- (3) Pourtant, le secteur du transport ferroviaire en Europe souffre d'un manque d'attractivité. Des années 1960 à la fin du 20^{ème} siècle, il a connu un déclin continu. Le trafic ferroviaire tant de marchandises que de passagers a baissé, en termes relatifs, par rapport aux autres modes. Le fret ferroviaire a même baissé en termes absolus: les charges transportées par chemin de fer étaient plus élevées en 1970 qu'en 2000. En effet, les entreprises ferroviaires traditionnelles n'étaient pas en mesure d'offrir la fiabilité et le respect des délais exigés par leurs clients, ce qui a conduit à un transfert du trafic du rail vers les autres modes de transport, et principalement vers la route ⁽⁴⁾. Si le transport ferroviaire de passagers, en revanche, a continué de croître en termes absolus, cette augmentation paraît cependant très limitée par rapport à la croissance du transport routier et aérien ⁽⁵⁾.
- (4) Si cette tendance semble s'être inversée récemment ⁽⁶⁾, le chemin à parcourir pour rendre le transport ferroviaire solide et compétitif est encore long. Dans le secteur du transport ferroviaire de fret notamment, d'importantes difficultés subsistent, qui requièrent une action des pouvoirs publics ⁽⁷⁾.
- (5) Le déclin relatif du secteur ferroviaire européen découle largement de l'organisation historique de l'offre de transport, essentiellement selon des schémas nationaux et monopolistiques.
- (6) Tout d'abord, en l'absence de concurrence sur les réseaux nationaux, les entreprises ferroviaires n'ont pas été incitées à réduire leurs coûts opérationnels et à développer de nouveaux services. Leurs activités n'ont pas apporté des revenus suffisants pour couvrir l'ensemble des coûts et des investissements nécessaires. Parfois, ces investissements nécessaires n'ont pas été réalisés. Dans certains cas, les États membres ont contraint les entreprises ferroviaires nationales à les effectuer alors qu'elles n'étaient pas

⁽¹⁾ COM(2001) 370 du 12.9.2001, p. 18.

⁽²⁾ Communication de la Commission «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent — Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports» [COM(2006) 314 du 22.6.2006, p. 21]

⁽³⁾ L'article 2 du traité énonce, parmi les principales missions de la Communauté, celle de promouvoir «une croissance durable et non inflationniste respectant l'environnement». Ces dispositions sont complétées par des objectifs particuliers définis dans l'article 174, qui dispose que la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement contribue notamment à la préservation, à la protection et à l'amélioration de la qualité de l'environnement. L'article 6 du traité énonce que: «Les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de la Communauté visées à l'article 3, en particulier afin de promouvoir le développement durable».

⁽⁴⁾ De 1995 à 2005, le fret ferroviaire (exprimé en t.km) a augmenté de 0,9 % en moyenne par an, contre + 3,3 % de croissance moyenne annuelle pour la route pendant la même période (source Eurostat).

⁽⁵⁾ De 1995 à 2004, le transport ferroviaire de passagers (exprimé en passagers.km) a augmenté de 0,9 % en moyenne par an, contre + 1,8 % de croissance moyenne annuelle pour les véhicules particuliers pendant la même période (source Eurostat).

⁽⁶⁾ Depuis 2002, notamment dans les pays qui ont ouvert leurs marchés à la concurrence. En 2006, on relève une augmentation annuelle de 3,7 % de la performance du fret ferroviaire et de 3 % de la performance du transport de passagers. Cette amélioration devrait se confirmer en 2007.

⁽⁷⁾ Communication de la Commission «Vers un réseau ferroviaire à priorité fret» [SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 et SEC(2007) 1325 du 18.10.2007]

capables de les financer suffisamment sur leurs ressources propres. Il en a résulté un endettement important pour ces entreprises, endettement qui a lui-même eu un impact négatif sur leur développement.

- (7) En outre, le développement du transport ferroviaire en Europe a été limité en raison du manque de normalisation et d'interopérabilité des réseaux, tandis que les transporteurs routiers et aériens avaient développé une gamme de services internationaux. La Communauté européenne a hérité d'une mosaïque de réseaux ferroviaires nationaux caractérisés par des écartements des voies différents et des systèmes de signalisation et de sécurité incompatibles, qui ne permettent pas aux entreprises ferroviaires de tirer profit des économies d'échelle qui résulteraient de la conception d'infrastructures et de matériel roulant pour un seul et grand marché plutôt que pour 25 ⁽¹⁾ marchés nationaux.
- (8) La Communauté européenne mène une politique destinée à la redynamisation du secteur ferroviaire selon trois axes principaux:
- a) par la mise en place progressive des conditions permettant l'émergence de la concurrence sur les marchés des services de transport ferroviaire;
 - b) par l'encouragement de la normalisation et de l'harmonisation technique sur les réseaux ferroviaires européens, avec pour objectif de réaliser une pleine interopérabilité au niveau européen;
 - c) par l'octroi de soutiens financiers, au niveau communautaire (dans le cadre du programme RTE-T et des fonds structurels).
- (9) La Communauté européenne a ainsi ouvert progressivement les marchés de transport ferroviaire à la concurrence. Un premier paquet de libéralisation a été adopté en 2001 comprenant la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽²⁾, la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽³⁾ et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽⁴⁾. Ce paquet a été suivi d'un deuxième paquet en 2004, dont les principales mesures sont le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ⁽⁵⁾, la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽⁶⁾, la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽⁷⁾ et la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁸⁾. Enfin un troisième paquet a été adopté en 2007 comprenant le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 ⁽⁹⁾, le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ⁽¹⁰⁾, la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽¹¹⁾ et la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ⁽¹²⁾. En conséquence, le marché du fret ferroviaire a été

⁽¹⁾ Malte et Chypre ne disposent pas d'un réseau de transport ferroviaire.

⁽²⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

⁽⁴⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44).

⁽⁵⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽⁷⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 114.

⁽⁸⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 164.

⁽⁹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

⁽¹⁰⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

⁽¹¹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 44.

⁽¹²⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

ouvert à la concurrence le 15 mars 2003 sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire, puis le 1^{er} janvier 2006 pour le fret international et enfin à partir du 1^{er} janvier 2007 pour le cabotage ferroviaire. Le troisième paquet ferroviaire fixe au 1^{er} janvier 2010 l'ouverture à la concurrence du transport international de passagers. Certains États membres tels que le Royaume Uni, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie ont déjà (partiellement) ouvert leurs marchés domestiques de transport de passagers.

- (10) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽¹⁾ a mis en place un nouveau cadre institutionnel et organisationnel des acteurs du secteur ferroviaire, impliquant:
- a) la séparation des entreprises ferroviaires ⁽²⁾ des gestionnaires de l'infrastructure ⁽³⁾ sur le plan comptable et organique;
 - b) l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires;
 - c) la gestion des entreprises ferroviaires selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales;
 - d) l'équilibre financier des entreprises ferroviaires conforme à un business plan sain;
 - e) la compatibilité des mesures financières des États membres avec les règles relatives aux aides d'État ⁽⁴⁾.
- (11) Parallèlement à ce processus de libéralisation, la Commission a entrepris, à un deuxième niveau, de favoriser l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens. Cette démarche s'est accompagnée d'initiatives communautaires pour renforcer le niveau de sécurité du transport ferroviaire ⁽⁵⁾.
- (12) Le troisième niveau d'intervention publique en faveur du secteur ferroviaire réside dans les soutiens financiers. La Commission considère que ces soutiens peuvent se justifier dans certaines circonstances au vu des coûts d'adaptation importants du secteur ferroviaire.
- (13) Elle note en outre que l'injection de fonds publics dans le secteur des transports ferroviaires a toujours été importante. Depuis 2004, l'ensemble des États de l'Union européenne à 25 (UE 25) ont consacré au total environ 17 milliards d'euros à la construction et à l'entretien des infrastructures ferroviaires ⁽⁶⁾. Concernant la compensation pour la prestation de services de transport de passagers non rentables, 15 milliards d'euros sont versés annuellement aux entreprises ferroviaires par les États membres ⁽⁶⁾.
- (14) L'octroi d'aides d'État au secteur ferroviaire peut être autorisé lorsqu'il contribue à la réalisation d'un marché européen intégré, ouvert à la concurrence et interopérable, ainsi qu'aux objectifs communautaires de mobilité durable. Dans ce contexte, la Commission doit s'assurer que le soutien financier accordé par les pouvoirs publics n'entraîne pas des distorsions de concurrence contraires à l'intérêt commun. Dans certains cas, elle pourra demander des engagements des États membres vis-à-vis des objectifs communautaires en accompagnement de l'octroi d'aides.

1.2. Objectif et champ d'application des présentes lignes directrices

- (15) L'objectif des présentes lignes directrices est de fournir des orientations sur la compatibilité avec le traité des aides d'État aux entreprises ferroviaires, telles que définies par la directive 91/440/CEE et dans le contexte décrit ci-dessus. En outre, elles s'appliquent aussi pour le chapitre 3 aux entreprises de transport urbain, suburbain ou régional de passagers. Elles se fondent en particulier sur les principes établis par le législateur communautaire dans les trois paquets ferroviaires successifs. Leur but

⁽¹⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/58/CE.

⁽²⁾ L'article 3 de la directive 91/440/CEE définit les entreprises ferroviaires: «toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction».

⁽³⁾ L'article 3 de la directive 91/440/CEE définit les gestionnaire de l'infrastructure: «toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises».

⁽⁴⁾ Article 9, paragraphe 3, de la directive 91/440/CEE: «L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité».

⁽⁵⁾ Notamment la directive 2004/49/CE.

⁽⁶⁾ Source: Commission européenne, sur la base des données communiquées annuellement par les États membres. Ces données devraient même être plus élevées dans la mesure où tous les soutiens financiers et notamment les cofinancements dans le cadre des fonds structurels ou de cohésion ne sont pas communiqués.

est d'améliorer la transparence des financements publics et la sécurité juridique au regard des règles du traité dans le contexte de l'ouverture des marchés. Les présentes lignes directrices ne concernent pas les financements publics destinés aux gestionnaires d'infrastructure.

- (16) L'article 87, paragraphe 1, du traité prévoit que sont en principe incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Néanmoins de telles aides d'État peuvent, dans certaines situations, être justifiées au regard de l'intérêt commun de la Communauté. Certaines de ces situations sont mentionnées dans l'article 87, paragraphe 3, du traité, et s'appliquent au secteur des transports comme à d'autres secteurs de l'économie.
- (17) En outre, l'article 73 du traité prévoit que sont compatibles avec le marché commun «les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public». Cet article constitue une *lex specialis* dans l'économie générale du traité. Sur la base de cet article, le législateur communautaire a adopté deux textes spécifiques au secteur des transports: il s'agit des règlements (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾ et (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾. De même, le règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer ⁽³⁾ prévoit que certaines compensations peuvent être accordées par les États Membres aux entreprises ferroviaires.
- (18) L'article 3 du règlement (CEE) n° 1107/70 prévoit que les États Membres ne prennent de mesure de coordination ni n'imposent de servitudes inhérentes à la notion de service public comportant l'octroi d'aides au titre de l'article 73 du traité que dans les cas et conditions prévus par le règlement en question, sans préjudice toutefois des règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1192/69. Selon la jurisprudence «Altmark» de la Cour de justice des Communautés européennes ⁽⁴⁾, il en découle que des aides d'État qui ne peuvent être autorisées sur la base des règlements (CEE) n° 1107/70, (CEE) n° 1191/69 ou (CEE) n° 1192/69 ne peuvent pas être déclarées compatibles avec le marché commun sur la base de l'article 73 du traité ⁽⁵⁾. De plus, il convient de rappeler que les compensations de service public qui ne respectent pas les dispositions dérivées de l'article 73 du traité ne peuvent pas être déclarées compatibles avec le marché commun sur la base de l'article 86, paragraphe 2, ou de toute autre disposition du traité ⁽⁶⁾.
- (19) Le règlement (CE) n° 1370/2007 («le règlement OSP») qui entrera en vigueur le 3 décembre 2009 et abroge les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 mettra en place un nouveau cadre juridique. Par conséquent, les aspects liés aux compensations de service public ne sont pas couverts par les présentes lignes directrices.
- (20) Suite à l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1370/2007, l'article 73 du traité pourra être appliqué directement comme base juridique pour établir la compatibilité des aides non couvertes par le règlement OSP, notamment les aides à la coordination du transport de fret. Il convient dès lors de développer une interprétation générale pour l'examen de la compatibilité des aides répondant aux besoins de la coordination avec l'article 73 du traité. Les présentes lignes directrices ont notamment pour objectif d'établir des critères pour cet examen ainsi que des seuils d'intensité. Compte tenu de la rédaction de l'article 73, la Commission doit néanmoins laisser la possibilité aux États membres de démontrer, le cas échéant, la nécessité et la proportionnalité de mesures qui iraient au-delà des seuils établis.
- (21) Les présentes lignes directrices portent sur l'application des articles 73 et 87 du traité et leur mise en œuvre concernant les financements publics destinés aux entreprises ferroviaires au sens de la directive 91/440/CEE. Les aspects suivants sont traités: le soutien public des entreprises ferroviaires au travers du financement des infrastructures (chapitre 2), les aides pour l'achat et le renouvellement du matériel

⁽¹⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991 p. 1).

⁽²⁾ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1.

⁽³⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Arrêt de la Cour de justice du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* («Altmark»), Rec. 2003, p. I-7747.

⁽⁵⁾ Arrêt *Altmark*, op.cit., point 107.

⁽⁶⁾ Voir à cet égard décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67, point 17).

roulant (chapitre 3), l'annulation de dettes par les États visant à l'assainissement financier des entreprises ferroviaires (chapitre 4), les aides à la restructuration des entreprises ferroviaires (chapitre 5), les aides à la coordination des transports (chapitre 6), et les garanties d'État aux entreprises ferroviaires (chapitre 7). En revanche, les présentes lignes directrices ne traitent pas des modalités d'applications du règlement OSP, pour lequel la Commission n'a pas encore développé de pratique décisionnelle ⁽¹⁾.

2. LE SOUTIEN PUBLIC DES ENTREPRISES FERROVIAIRES AU TRAVERS DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

- (22) Les infrastructures ferroviaires revêtent une importance majeure pour le développement du secteur des chemins de fer en Europe. Que ce soit pour l'interopérabilité, la sécurité ou le développement de la grande vitesse, des investissements considérables sont indispensables dans ces infrastructures ⁽²⁾.
- (23) Les présentes lignes directrices ne s'adressent qu'aux entreprises ferroviaires. Dès lors, elles n'ont pas pour objectif de définir, au regard des règles en matière d'aides d'État, le régime juridique applicable au financement public des infrastructures. Le présent chapitre examine uniquement les effets du financement public des infrastructures sur les entreprises ferroviaires.
- (24) Les financements publics au développement d'infrastructures peuvent en effet procurer indirectement un avantage à des entreprises ferroviaires et ainsi constituer des aides. Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice, il conviendrait d'évaluer si la mesure en faveur des infrastructures a l'effet économique d'alléger les charges qui grèvent normalement le budget des entreprises ferroviaires ⁽³⁾. Pour que cela soit le cas, il est notamment nécessaire qu'un avantage sélectif soit procuré aux entreprises en question, et que cet avantage ait son origine dans le financement des infrastructures considéré ⁽⁴⁾.
- (25) Lorsque l'utilisation d'une infrastructure est ouverte à tous les usagers potentiels de manière égale et non discriminatoire, et que l'accès à cette infrastructure est facturé à un niveau conforme à la législation communautaire (directive 2001/14/CE), la Commission considère normalement que le financement public des infrastructures ne constitue pas des aides d'État en faveur des entreprises ferroviaires ⁽⁵⁾.
- (26) La Commission rappelle par ailleurs que, lorsqu'un financement public d'infrastructures ferroviaires constitue une aide à une ou plusieurs entreprises ferroviaires, il peut être autorisé, par exemple sur la base de l'article 73 du traité, lorsque cette infrastructure répond aux besoins de la coordination des transports. A cet égard, le chapitre 6 des présentes lignes directrices est un point de référence pertinent pour l'analyse de la compatibilité.

3. LES AIDES À L'ACHAT ET AU RENOUELEMENT DU MATÉRIEL ROULANT

3.1. Objectif

- (27) La flotte de locomotives et de wagons utilisés pour le transport de passagers est âgée et parfois vétuste, notamment dans les nouveaux États membres. En 2005, 70 % des locomotives (diesel et électriques) et 65 % des wagons de l'UE25 avaient plus de 20 ans ⁽⁶⁾. Si l'on considère uniquement les

⁽¹⁾ Elles ne concernent pas non plus l'application du règlement (CEE) n° 1192/69.

⁽²⁾ Communication de la Commission «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent — Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports».

⁽³⁾ Arrêt de la Cour de Justice du 13 juin 2002, affaire C-382/99, Pays-Bas contre Commission, Rec. 2002 p. I-5163.

⁽⁴⁾ Arrêt de la Cour de justice du 19 septembre 2000, affaire C-156/98, Allemagne contre Commission, Rec. 2000 p. I-6857.

⁽⁵⁾ Décision de la Commission du 7 juin 2006, N 478/04, Irlande — Garantie de l'État pour les emprunts contractés par Coràs Iompair Eirann (CIÉ) pour des investissements d'infrastructure, (JO C 209 du 31.8.2006, p. 8); décision du 8 mars 2006, N 284/05, Irlande — *Regional Broadband Programme* (Programme régional large bande), (JO C 207 du 30.8.2006, p. 3), point 34; et les décisions suivantes: décision 2003/227/CE du 2 août 2002, concernant le parc Terra Mitica (Benidorm, Alicante) mis à exécution par l'Espagne, (JO L 91 du 8.4.2003, p. 23), point 64; décision du 20 avril 2005, N 355/04, — Belgique — Partenariat public privé pour la mise sous tunnel de la Krijgsbaan à Deurne, la mise en valeur de terrains industriels et de l'exploitation de l'aéroport d'Anvers, (JO C 176 du 16.7.2005, p. 11), point 34; décision du 11 décembre 2001, N 550/01, Belgique, Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement, (JO C 24 du 26.1.2002, p. 2), point 24; décision du 20 décembre 2001, N 649/01, United Kingdom, Freight Facilities Grant, (JO C 45 du 19.2.2002, p. 2), point 45; décision du 17 juillet 2002, N 356/02 Royaume Uni, Network Rail, (JO C 232 du 28.9.2002, p. 2), point 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. Voir également Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5), point 12; Livre blanc: des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures, (COM (1998) 466 final, point 43; communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil «Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant des systèmes de transport en Europe» [COM(2001) 35 final, p. 11].

⁽⁶⁾ Source: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

États membres ayant rejoint l'Union européenne en 2004, 82 % des locomotives et 62 % des wagons avaient plus de 20 ans en 2005 ⁽¹⁾. Or, d'après les informations dont elle dispose, la Commission estime que 1 % environ de cette flotte est renouvelé annuellement.

- (28) Cette évolution reflète bien entendu les difficultés du secteur ferroviaire en général qui diminuent les incitations et la capacité des entreprises ferroviaires à investir dans un effort de modernisation et/ou de renouvellement du matériel roulant. Or, un tel investissement est indispensable pour maintenir la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport plus polluants, ou qui engendrent plus de coûts externes. Il est également nécessaire pour limiter l'impact du transport ferroviaire sur l'environnement, notamment en diminuant les nuisances sonores qu'il cause, et en améliorant la sécurité. Enfin, l'amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux nationaux implique des adaptations du matériel roulant existant afin de pouvoir maintenir la cohérence du système.
- (29) Au vu de ce qui précède, il apparaît que les aides à l'achat et au renouvellement du matériel roulant peuvent, dans certaines conditions, contribuer à plusieurs types d'objectifs d'intérêt commun et être donc considérées compatibles avec le marché commun.
- (30) Le présent chapitre vise à préciser les conditions dans lesquelles la Commission mène un tel examen de la compatibilité.

3.2. Compatibilité

- (31) L'examen de la compatibilité doit être réalisé en fonction de l'objectif d'intérêt commun, auquel l'aide contribue.
- (32) La Commission considère qu'en principe, les besoins de modernisation du matériel roulant peuvent être suffisamment pris en compte, soit dans la mise en œuvre des règles générales applicables aux aides d'État, soit en appliquant l'article 73 du traité, lorsque ces aides constituent des aides à la coordination des transports (voir chapitre 6).
- (33) En examinant la compatibilité des aides au matériel roulant, la Commission applique donc en règle générale les critères définis pour chacune des catégories d'aides suivantes dans les présentes lignes directrices ou dans tout autre document pertinent:
- a) aides à la coordination des transports ⁽²⁾;
 - b) aides à la restructuration des entreprises ferroviaires ⁽³⁾;
 - c) aides aux petites et moyennes entreprises ⁽⁴⁾;
 - d) aides pour la protection de l'environnement ⁽⁵⁾;
 - e) aides destinées à compenser des coûts relatifs aux obligations de services publics et dans le cadre de contrats de service public ⁽⁶⁾;
 - f) aides à finalité régionale ⁽⁷⁾.
- (34) S'agissant des aides régionales pour des investissements initiaux, les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale prévoient que, «dans le secteur des transports, les dépenses d'acquisition de matériel de transport (actifs mobiles) ne peuvent bénéficier d'aides à l'investissement initial» (point 50, note de bas de page 48). La Commission considère qu'il y a lieu de déroger à cette règle en ce qui concerne le transport ferroviaire de passagers. Ceci est dû aux spécificités de ce mode de transport,

⁽¹⁾ Source: CER (2005).

⁽²⁾ Voir chapitre 6.

⁽³⁾ Lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, (JO C 244 du 1.10.2004, p. 2), et chapitre 5.

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises (JO L 10 du 13.1.2001, p. 33). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1976/2006 (JO L 368 du 23.12.2006, p. 85).

⁽⁵⁾ Lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement (JO C 82 du 1.4.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Règlement (CEE) n° 1191/69. Règlement OSP, dont il convient notamment de rappeler l'article 3, paragraphe 1: Lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public.

⁽⁷⁾ Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013, (JO C 54 du 4.3.2006, p. 13), point 8.

notamment au fait que le matériel roulant dans ce secteur peut être durablement rattaché à des lignes ou services spécifiques. Ainsi, sous certaines conditions définies ci-après, les coûts d'acquisition du matériel roulant dans le secteur du transport ferroviaire de passagers (ou d'autres modes tels que le train léger, le métro ou le tramway), sont considérés comme étant des dépenses admissibles au sens des lignes directrices en question ⁽¹⁾. En revanche, les coûts d'acquisition du matériel roulant à l'usage exclusif du transport de fret ne sont pas admissibles.

- (35) Compte tenu de la situation décrite aux points 28 et 29, cette dérogation s'applique à tout type d'investissement, initial ou de remplacement, dans du matériel roulant, dès lors que le matériel est affecté à des lignes desservant régulièrement une région pouvant bénéficier d'aides sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité, une région ultrapériphérique ou une région à faible densité de population au sens des points 80 et 81 des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale ⁽²⁾. Dans les autres régions, la dérogation ne s'applique que pour les aides à l'investissement initial. Pour les aides à l'investissement de remplacement, la dérogation ne s'applique que lorsque l'ensemble du matériel roulant modernisé suite à l'aide a un âge supérieur à 15 ans.
- (36) Afin d'empêcher des distorsions de la concurrence qui seraient contraires à l'intérêt commun, la Commission considère toutefois que cette dérogation doit être soumise à quatre conditions, qui doivent être remplies de manière cumulative:
- a) le matériel roulant concerné doit être exclusivement affecté aux services de transport urbain, suburbain ou régional de passagers dans une région spécifique ou pour une ligne spécifique desservant plusieurs régions; à cette fin, pour les besoins des présentes lignes directrices, on entend par «services de transport urbains et suburbains», les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins du transport entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues, et par «services de transport régionaux», les services de transport destinés à répondre aux besoins en transports d'une ou plusieurs régions. Des services de transport desservant plusieurs régions, dans un ou plusieurs États membres, peuvent ainsi entrer dans le champ d'application du présent point lorsque l'impact sur le développement régional des régions desservies peut être démontré, notamment par la régularité du service. Dans ce cas, la Commission vérifie que l'aide ne compromettra pas l'ouverture effective du marché du transport international de passagers et du cabotage suite à l'entrée en vigueur du troisième paquet ferroviaire;
 - b) le matériel roulant concerné doit rester exclusivement affecté à la région spécifique ou à la ligne spécifique traversant plusieurs régions pour laquelle il a bénéficié d'aides pendant au minimum dix ans;
 - c) le matériel roulant de remplacement doit répondre aux normes d'interopérabilité, de sécurité et environnementales ⁽³⁾ applicables sur le réseau concerné;
 - d) l'État membre doit démontrer que le projet contribue à une stratégie de développement régional cohérente.
- (37) La Commission veillera à éviter des distorsions de concurrence indues, notamment en prenant en compte les revenus additionnels que le matériel roulant remplacé sur la ligne concernée pourrait procurer à l'entreprise aidée, par exemple via une vente à des tiers ou une utilisation sur d'autres marchés. A cette fin, elle pourra subordonner l'octroi de l'aide à l'obligation pour l'entreprise bénéficiaire de vendre à des conditions normales de marché tout ou partie du matériel dont elle n'a plus l'usage, afin de permettre la poursuite de son utilisation par d'autres opérateurs; dans ce cas, la recette de la vente du matériel ancien sera déduite des dépenses admissibles.

⁽¹⁾ La Commission note que ce raisonnement peut, selon les circonstances spécifiques du cas d'espèce, s'appliquer mutatis mutandis aux véhicules utilisés dans le cadre du transport public de passagers par route, lorsque ceux-ci répondent aux dernières normes communautaires applicables aux véhicules neufs. Lorsque c'est le cas, dans un souci d'égalité de traitement, la Commission appliquera à de telles situations l'approche décrite ici pour le matériel roulant ferroviaire. La Commission encourage les États membres, lorsqu'ils accordent ce type d'aides à soutenir les technologies les moins polluantes et étudiera dans quelle mesure un soutien financier spécifique menant à des intensités d'aides plus élevées en faveur de telles technologies est approprié.

⁽²⁾ Les régions les moins peuplées constituent des régions au niveau NUTS-II ou en font partie, avec une densité de population de 8 habitants par kilomètre carré au maximum et s'étendent aux zones contiguës de plus petite taille remplissant le même critère de population.

⁽³⁾ Les aides à l'acquisition de nouveaux véhicules de transport qui vont au-delà des normes communautaires ou qui augmentent le niveau de protection environnementale en l'absence de normes communautaires sont possibles dans le cadre des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement.

- (38) Plus généralement, la Commission veillera à ce qu'il n'y ait pas d'utilisation abusive de l'aide. Les autres conditions prévues dans les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale, notamment en ce qui concerne les plafonds d'intensité, les cartes des aides à finalité régionale et les règles de cumul, sont d'application. La Commission note que les lignes spécifiques concernées peuvent, dans certains cas, traverser des régions auxquelles s'appliquent des plafonds d'intensité différents selon la carte des aides à finalité régionale. Dans ce cas, la Commission appliquera le taux d'intensité le plus élevé des régions desservies régulièrement par la ligne concernée, et ce proportionnellement à la régularité de cette desserte ⁽¹⁾.
- (39) En ce qui concerne les projets d'investissement dont les dépenses admissibles dépassent 50 millions d'euros, la Commission considère qu'il y a lieu, en raison des spécificités du secteur du transport ferroviaire de passagers, de déroger aux points 60 à 70 des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale. Toutefois, les points 64 et 67 desdites lignes directrices demeurent d'application lorsque le projet d'investissement porte sur du matériel roulant affecté à une ligne spécifique desservant plusieurs régions.
- (40) Si l'entreprise bénéficiaire s'est vue confier des opérations de service d'intérêt économique général qui prévoient l'achat et/ou le renouvellement de matériel roulant et reçoit déjà une compensation à cet effet, cette compensation doit être prise en compte dans le montant d'aide régionale qui peut être accordé à cette entreprise, afin d'éviter une surcompensation.

4. LES ANNULATIONS DE DETTES

4.1. Objectif

- (41) Comme il a été indiqué à la section 1.1, les entreprises ferroviaires ont historiquement connu une situation de déséquilibre entre leurs revenus et leurs coûts, notamment leurs coûts d'investissement. Cela a conduit à un endettement important, dont le service financier représente une charge très élevée pour les entreprises ferroviaires et limite leur capacité à entreprendre des investissements nécessaires, tant au niveau des infrastructures que du renouvellement du matériel roulant.
- (42) La directive 91/440/CEE a explicitement pris en compte cette situation. Cette directive indique en effet dans son septième considérant que les États membres doivent «veiller à ce que les entreprises ferroviaires publiques existantes jouissent d'une situation financière saine» et envisage qu'une «réorganisation financière» pourrait être nécessaire à ce titre. L'article 9 de ladite directive prévoit que les États membres «mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci». Le paragraphe 3 du même article envisage l'octroi d'aides d'État «destinées à l'annulation des dettes visées au présent article», et dispose que l'octroi de ces aides doit se faire dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité.
- (43) Au début des années 1990, suite à l'entrée en vigueur de la directive 91/440/CEE, les États membres ont considérablement réduit les dettes des entreprises ferroviaires. La restructuration des dettes des entreprises ferroviaires a alors pris différentes formes:
- a) le transfert de tout ou partie des dettes à l'organisme en charge de la gestion de l'infrastructure, permettant ainsi à l'entreprise ferroviaire de fonctionner sur une base financière plus saine. Ce transfert a pu être réalisé lors de la séparation des activités d'exploitation de services de transport et de gestion de l'infrastructure;
 - b) la création d'entités séparées pour le financement de projets d'infrastructure (par exemple, les lignes à grande vitesse), permettant d'alléger les entreprises ferroviaires du poids financier futur qu'aurait représenté le financement de ces nouvelles infrastructures;
 - c) la restructuration financière des entreprises ferroviaires, notamment par l'annulation de tout ou partie des dettes.

⁽¹⁾ Lorsque la ligne ou le service spécifique dessert systématiquement (c'est-à-dire dans chaque trajet) la région à laquelle s'applique le taux le plus élevé, on applique ce taux à l'ensemble des dépenses admissibles. Lorsque la région à laquelle s'applique le taux le plus élevé n'est desservie que de manière occasionnelle, ce taux n'est appliqué qu'à la part des dépenses admissibles affectée à la desserte de cette région.

- (44) Ces trois types d'actions ont contribué à améliorer la situation financière des entreprises ferroviaires à court terme. L'endettement s'est réduit par rapport à l'ensemble du passif, de même que la part du remboursement des intérêts dans les coûts opérationnels. En général, l'allègement de la dette a permis à l'entreprise ferroviaire d'améliorer sa situation financière du fait d'une diminution des remboursements du capital et des intérêts. De plus, de tels allègements ont pu contribuer à baisser les taux d'intérêt, ce qui a une incidence substantielle sur le service financier de la dette.
- (45) Toutefois, la Commission constate que le niveau d'endettement de nombreuses entreprises ferroviaires reste préoccupant. Plusieurs de ces entreprises ont un niveau d'endettement supérieur aux niveaux acceptables pour une société commerciale, ne peuvent toujours pas s'autofinancer, et/ou ne peuvent pas financer leurs besoins d'investissement à travers les revenus apportés par les opérations de transport actuelles et futures. En outre, dans les États membres qui ont rejoint la Communauté après le 1^{er} mai 2004, on constate que le niveau d'endettement des sociétés du secteur est considérablement plus élevé que dans le reste de la Communauté.
- (46) Cet état de fait se reflète dans le choix du législateur communautaire de ne pas modifier, lors de l'adoption des directives 2001/12/CE et 2004/51/CE, les dispositions de la directive 91/440/CEE. Ces dispositions s'inscrivent ainsi dans le cadre d'ensemble formé par les paquets ferroviaires successifs.
- (47) Le présent chapitre vise à préciser la façon dont la Commission entend appliquer, à la lumière de cette exigence posée par la législation secondaire, les règles du traité en matière d'aides d'État aux mécanismes de réduction de l'endettement des entreprises ferroviaires.

4.2. Présence d'une aide d'État

- (48) A titre liminaire, la Commission rappelle que l'incompatibilité de principe posée par l'article 87, paragraphe 1, du traité, ne s'applique qu'aux aides qui «faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions», et uniquement «dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres». Selon une jurisprudence constante, lorsqu'une aide financière accordée par l'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide ⁽¹⁾.
- (49) Toute mesure imputable à l'État menant à l'annulation totale ou partielle de dettes en faveur spécifiquement d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires et au moyen de ressources d'État tombe donc dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité, dès lors que l'entreprise ferroviaire en question est active sur des marchés ouverts à la concurrence et que l'annulation de dettes renforce sa position dans au moins l'un de ces marchés.
- (50) La Commission rappelle que la directive 2001/12/CE a ouvert le marché des services de fret ferroviaire internationaux à la concurrence sur l'ensemble du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire à partir du 15 mars 2003. Dès lors, la Commission considère que, en général, l'ouverture du marché à la concurrence a été réalisée au plus tard le 15 mars 2003.

4.3. Compatibilité

- (51) Lorsqu'une annulation de dette pour une entreprise ferroviaire constitue une aide d'état couverte par l'article 87, paragraphe 1, du traité, elle doit être notifiée à la Commission conformément à l'article 88 du traité.
- (52) De manière générale, une telle aide doit être examinée sur la base des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté de 2004 (ci-après «les lignes directrices concernant les aides à la restructuration de 2004»), sous réserve du chapitre 5 des présentes lignes directrices.
- (53) Dans les cas spécifiques où les dettes annulées concernent exclusivement la coordination des transports, les compensations des obligations de service public ou la normalisation comptable, la compatibilité de ces aides sera examinée sur la base de l'article 73 du traité, des règlements adoptés pour son exécution et du règlement relatif à la normalisation des comptes ⁽²⁾.

(1) Arrêt de la Cour de justice du 17 septembre 1980, affaire 730/79, Philip Morris Holland contre Commission, Rec. 1980 p. 2671, point 11.

(2) Règlement (CEE) n° 1192/69.

- (54) À la lumière de l'article 9 de la directive 91/440/CEE, la Commission considère en outre que, sous certaines conditions, de telles aides doivent pouvoir être autorisées en l'absence d'une restructuration financière, lorsque l'annulation porte sur des dettes anciennes, contractées avant l'entrée en vigueur de la directive 2001/12/CE, qui fixe les conditions de l'ouverture à la concurrence du secteur.
- (55) La Commission estime en effet que les aides de ce type peuvent être compatibles dans la mesure où elles visent à faciliter la transition vers un marché ferroviaire ouvert, comme prévu par l'article 9 de la directive 91/440/CEE ⁽¹⁾. Ainsi, la Commission considère que de telles aides peuvent être considérées, sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité ⁽²⁾, compatibles avec le marché commun, pourvu que les conditions suivantes soient remplies.
- (56) Premièrement, l'aide doit servir à compenser des dettes clairement déterminées et individualisées, et contractées avant le 15 mars 2001, date de l'entrée en vigueur de la directive 2001/12/CE. L'aide ne peut en aucun cas dépasser le montant de ces dettes. Dans le cas des États membres ayant rejoint la Communauté après le 15 mars 2001, la date pertinente est la date d'adhésion à la Communauté. En effet, la logique de l'article 9 de la directive 91/440/CEE, reprise dans les directives successives, était de remédier à un niveau d'endettement accumulé dans un contexte où l'ouverture du marché au niveau communautaire n'avait pas encore été décidée.
- (57) Deuxièmement, les dettes concernées doivent être directement liées à l'activité de transport ferroviaire ou à des activités de gestion, construction ou utilisation d'infrastructure ferroviaire. Les dettes contractées pour réaliser des investissements qui ne sont pas directement liés au transport et/ou aux infrastructures ferroviaires ne sont pas éligibles.
- (58) Troisièmement, l'annulation de dettes doit se faire en faveur d'entreprises confrontées à un niveau d'endettement excessif, qui entrave une gestion financière saine de celles-ci. L'aide doit être nécessaire pour remédier à cette situation en ce sens que l'évolution prévisible de la concurrence sur le marché ne permettrait pas à l'entreprise d'assainir sa situation financière dans un avenir prévisible. L'évaluation de ce critère doit prendre en compte les gains de productivité qui peuvent raisonnablement être attendus de l'entreprise.
- (59) Quatrièmement, l'aide ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin. Sur ce point également il faut prendre en compte l'évolution future de la concurrence. En tout état de cause, l'aide ne doit pas à court terme mettre l'entreprise dans une situation plus favorable que celle d'une entreprise moyenne bien gérée ayant le même profil d'activité.
- (60) Cinquièmement, l'annulation de dettes ne doit pas donner à l'entreprise un avantage concurrentiel tel qu'il empêche le développement d'une concurrence effective sur le marché, par exemple en dissuadant l'entrée, sur certains marchés nationaux ou régionaux, d'entreprises extérieures à ces marchés ou de nouveaux acteurs. En particulier, les aides destinées à annuler des dettes ne peuvent être financées à partir de prélèvements imposés à d'autres opérateurs ferroviaires ⁽³⁾.
- (61) Lorsque ces conditions sont réunies, les mesures d'annulation de dettes contribuent à l'objectif visé par l'article 9 de la directive 91/440/CEE, sans fausser de façon disproportionnée la concurrence et les échanges entre États membres. Elles peuvent alors être considérées comme compatibles avec le marché commun.

5. LES AIDES À LA RESTRUCTURATION DES ENTREPRISES FERROVIAIRES — RESTRUCTURATION D'UNE BRANCHE «FRET»

5.1. Objectif

- (62) Sauf disposition spécifique, la Commission évalue la compatibilité des aides d'État à la restructuration d'entreprises en difficulté dans le secteur ferroviaire sur la base des lignes directrices concernant les aides à la restructuration de 2004. Ces lignes directrices n'envisagent en effet pas de dérogation pour les entreprises ferroviaires.

⁽¹⁾ La Commission applique, par analogie, certaines conditions prévues par la Communication de la Commission relative à la méthodologie d'analyse des aides d'État liées à des coûts échoués du 26 juillet 2001, SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Sans préjudice de l'application des règlements (CEE) n° 1191/69, (CEE) n° 1107/70 et (CEE) n° 1192/69.

⁽³⁾ Sans préjudice de l'application de la directive 2001/14/CE.

- (63) De manière générale, une branche d'entreprise, à savoir une unité économique sans personnalité juridique propre, ne peut pas bénéficier d'aides à la restructuration. Les lignes directrices concernant les aides à la restructuration de 2004 s'appliquent en effet uniquement à des «entreprises en difficulté». Elles précisent en outre en leur point 13, qu'une société «qui fait partie d'un groupe ou est reprise par un groupe ne peut en principe pas bénéficier d'aides ... à la restructuration, sauf s'il peut être démontré que ses difficultés lui sont spécifiques et ne résultent pas d'une allocation arbitraire des coûts au sein du groupe, et que ces difficultés sont trop graves pour être résolues par le groupe lui-même». À fortiori, il convient d'éviter qu'un découpage artificiel ne permette à une activité déficitaire à l'intérieur d'une société donnée de bénéficier de fonds publics.
- (64) Toutefois, la Commission considère que le secteur du fret ferroviaire européen est actuellement dans une situation tout à fait spécifique qui implique, dans l'intérêt commun, d'envisager que des aides à une entreprise ferroviaire qui permettent de remédier à une situation de difficulté pour les activités «fret» de cette entreprise puissent, sous certaines conditions, être considérées comme compatibles avec le marché commun.
- (65) En effet, dans le secteur ferroviaire, la situation concurrentielle dans les activités de transport de fret est aujourd'hui très différente de celle qui prévaut pour le transport de passagers. Les marchés nationaux de fret sont ouverts à la concurrence, alors que l'ouverture à la concurrence des marchés de transport ferroviaire de passagers n'interviendra pas avant le 1^{er} janvier 2010.
- (66) Cette situation a un impact financier dans la mesure où l'activité «fret» est en principe régie par les seules relations commerciales entre les chargeurs et les transporteurs. En revanche, l'équilibre financier de l'activité de transport de passagers peut aussi reposer sur l'intervention des autorités publiques par le biais de compensations de service public.
- (67) Or, plusieurs entreprises ferroviaires européennes n'ont pas séparé juridiquement les activités de transport de passagers et les activités de transport de fret, ou n'ont procédé à cette séparation que récemment. La législation communautaire actuellement en vigueur ne prévoit d'ailleurs pas l'obligation de procéder à une telle séparation juridique.
- (68) Par ailleurs, la revitalisation du fret ferroviaire figure depuis plusieurs années au cœur des priorités de la politique européenne des transports. Les raisons en ont été rappelées au chapitre 1 des présentes lignes directrices.
- (69) Il découle de cette spécificité des activités de fret ferroviaire la nécessité d'une approche adaptée, qui a été reconnue dans la pratique décisionnelle de la Commission ⁽¹⁾ sur la base des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ⁽²⁾ de 1999.
- (70) Le présent chapitre a pour objectif d'indiquer, à la lumière de cette pratique décisionnelle de la Commission et en prenant en compte les modifications apportées par les lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004 aux lignes directrices correspondantes de 1999, la façon dont la Commission entend mettre en œuvre cette approche à l'avenir.
- (71) Au vu des risques soulignés ci-dessus, cette approche est circonscrite et ne sera retenue que pour les branches «fret» des entreprises ferroviaires, et pour une période transitoire, à savoir pour les restructurations notifiées avant le 1^{er} janvier 2010, date de l'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferroviaire de passagers.
- (72) En outre, la Commission souhaite prendre en compte le fait que, dans un nombre croissant d'États Membres, les entreprises ferroviaires ont adapté leur organisation aux évolutions spécifiques des activités de transport de fret et de transport de passagers, en procédant à une séparation juridique de leurs activités de transport de fret. La Commission exigera donc, dans le cadre de la restructuration et comme préalable à l'attribution de l'aide, la séparation juridique de la branche fret concernée en la transformant en une société commerciale de droit commun. La Commission relève qu'une telle séparation apporte, avec d'autres mesures appropriées, une contribution significative à la réalisation d'un double objectif: exclure toute subvention croisée entre la branche restructurée et le reste de l'entreprise, et assurer que l'ensemble des relations financières entre ces deux activités se fasse durablement sur une base commerciale.

⁽¹⁾ Voir décision de la Commission du 2 mars 2005, N 386/04, «Aide à la restructuration à Fret SNCF» — France (JO C 172 du 12.7.2005, p. 3).

⁽²⁾ JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

- (73) Pour éviter tout doute, les lignes directrices concernant les aides à la restructuration de 2004 restent intégralement d'application dans l'examen des aides visées par le présent chapitre, sauf pour les dérogations expressément prévues ci-après.

5.2. Éligibilité

- (74) Le critère d'éligibilité doit être adapté pour inclure la situation où une branche «fret» d'une entreprise ferroviaire constitue une unité économique cohérente et durable, qui va être séparée juridiquement du reste de l'entreprise au cours de la restructuration et avant l'octroi de l'aide, et qui fait face à des difficultés telles que, si elle avait été séparée de l'entreprise ferroviaire, elle constituerait une «entreprise en difficulté» au sens des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004.
- (75) Ceci implique notamment que la branche d'entreprise concernée soit confrontée à de sérieuses difficultés intrinsèques, qui ne sont pas le résultat d'une allocation arbitraire des coûts au sein de l'entreprise ferroviaire.
- (76) Pour que la branche à restructurer constitue une unité économique cohérente et durable, elle doit regrouper la totalité des activités de transport de fret de l'entreprise ferroviaire, et ce du point de vue industriel, commercial, comptable et financier. Il doit être possible de lui attribuer un niveau de pertes, et un niveau de fonds propres ou de capital, qui reflètent suffisamment la réalité économique de la situation à laquelle est confrontée cette branche pour évaluer de façon cohérente le critère fixé au point 10 des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004 ⁽¹⁾.
- (77) En évaluant si une branche est en difficulté dans le sens donné ci-dessus, la Commission prendra en compte la capacité du reste de l'entreprise ferroviaire à assurer le redressement de la branche à restructurer.
- (78) La Commission considère que, bien que la situation décrite ne soit pas directement couverte par les lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004 qui, en leur point 12, excluent de leur champ d'application les entreprises nouvellement créées, des aides à la restructuration peuvent être octroyées dans ce contexte afin de permettre à la filiale créée par la séparation juridique d'opérer dans des conditions de viabilité sur le marché. Seules sont envisagées ici les situations où la filiale qui va être créée suite à la séparation juridique regroupe la totalité de la branche «fret», telle qu'elle est décrite par la comptabilité séparée établie en conformité avec l'article 9 de la directive 91/440/CEE, et comprends tous les actifs, passifs, capital, engagement hors-bilan et force de travail appartenant à la branche.
- (79) La Commission relève que, pour les mêmes raisons, lorsqu'une entreprise ferroviaire a récemment séparé juridiquement sa branche «fret», alors que cette branche remplissait les conditions définies ci-dessus, la filiale en question ne doit pas être considérée comme une entreprise nouvellement créée au sens du point 12 des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004, et n'est donc pas exclue du champ d'application de ces lignes directrices.

5.3. Retour à la viabilité à long terme

- (80) La Commission s'assurera, non seulement que les conditions de retour à la viabilité à long terme posées par les lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004 sont remplies ⁽²⁾, mais encore que la restructuration permettra d'assurer la transformation de l'activité «fret» d'une activité protégée bénéficiant de droits exclusifs, en une activité compétitive dans le cadre

⁽¹⁾ Le point 10 des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration dispose: «Concrètement, une entreprise est, en principe et quelle que soit sa taille, considérée comme étant en difficulté aux fins des présentes lignes directrices dans les circonstances suivantes:

- s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, lorsque plus de la moitié de son capital social a disparu, plus du quart de ce capital ayant été perdu au cours des douze derniers mois, ou
- s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu, plus du quart de ces fonds ayant été perdu au cours des douze derniers mois, ou
- pour toutes les formes d'entreprises, lorsqu'elle remplit selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité.

⁽²⁾ Voir en particulier les points 34 à 37 des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration.

d'un marché ouvert. Cette restructuration devra donc concerner l'ensemble des aspects de l'activité «fret», du point de vue industriel, commercial et financier. Le plan de restructuration exigé par les lignes directrices concernant les aides à la restructuration ⁽¹⁾ devra notamment permettre d'assurer un niveau de qualité, de fiabilité et de service compatible avec les exigences des clients.

5.4. Prévention de toute distorsion excessive de concurrence

- (81) En analysant la prévention de toute distorsion excessive de concurrence, comme prévu par les lignes directrices concernant les aides à la restructuration, la Commission s'appuiera également sur les éléments suivants:
- les différences de modèle économique entre le transport par rail et les autres modes de transport;
 - l'objectif communautaire de rééquilibrage des modes de transport;
 - la situation concurrentielle sur le marché au moment de la restructuration (degré d'intégration, potentiel de croissance, présence de concurrents, perspectives d'évolution).

5.5. Aide réduite au minimum

- (82) Les dispositions des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004 sont d'application pour la vérification de ce critère. A cette fin, la contribution propre de l'entreprise inclura la contribution de la branche «fret» qui sera séparée juridiquement de l'entreprise ferroviaire. Toutefois, la Commission considère que la situation tout à fait spécifique que connaît le secteur du fret ferroviaire européen et qui a été rappelée ci-dessus, peut constituer une circonstance exceptionnelle au sens du point 44 de ces lignes directrices. Elle pourra donc accepter des contributions propres plus faibles que celles prévues par les lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration de 2004, à condition que la contribution propre de la branche «fret» soit aussi haute qu'il est possible sans mettre en péril la viabilité de l'activité.

5.6. Principe de l'aide unique

- (83) S'agissant du principe de l'aide unique, il s'applique à la filiale séparée juridiquement en prenant en compte l'aide à la restructuration notifiée comme une première aide à la restructuration dont cette entreprise aura bénéficié. En revanche, l'aide à la restructuration autorisée dans les conditions présentées dans le présent chapitre est sans pertinence pour l'application du principe de l'aide unique au reste de l'entreprise ferroviaire.
- (84) Pour éviter tout doute, si l'entreprise ferroviaire dans son ensemble a déjà reçu des aides à la restructuration, le principe de l'aide unique s'oppose à l'attribution d'aides à la restructuration de sa branche «fret», telles qu'envisagées dans le présent chapitre.

6. LES AIDES À LA COORDINATION DES TRANSPORTS

6.1. Objectif

- (85) Comme déjà mentionné, l'article 73 du traité a été mis en œuvre par les règlements (CEE) n° 1107/70 et (CEE) n° 1191/69, qui seront abrogés par le règlement OSP. Le règlement OSP ne sera cependant applicable qu'au transport terrestre de passagers. Il ne couvrira pas le transport ferroviaire de fret, pour lequel les aides à la coordination des transports resteront soumises au seul article 73 du traité.
- (86) En outre, l'article 9 du règlement OSP concernant les aides à la coordination des transports et les aides à la recherche et au développement s'applique explicitement sans préjudice de l'article 73 du traité, qui pourra donc être utilisé directement pour justifier la compatibilité d'aides à la coordination du transport ferroviaire de passagers.
- (87) L'objectif de ce chapitre consiste ainsi à déterminer les critères permettant à la Commission d'examiner la compatibilité, sur la base de l'article 73 du traité, des aides à la coordination des transports, de façon générale (section 6.2) et en ce qui concerne certaines formes spécifiques d'aides (section 6.3). La Commission rappelle que, bien que les principes généraux d'application pour l'article 73 du traité soient naturellement pertinents dans l'appréciation d'aides d'État au regard du règlement OSP, les présentes lignes directrices ne traitent pas des modalités d'applications du règlement en question.

(1) Voir en particulier la section 3.2 des lignes directrices concernant les aides d'État à la restructuration.

6.2. Considérations générales

- (88) L'article 73 du traité prévoit la compatibilité des aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports. La Cour de Justice a dit pour droit que cet article «admet la compatibilité avec le traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de la Communauté» ⁽¹⁾.
- (89) La notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 73 du traité a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun.
- (90) Les progrès de la libéralisation dans le secteur des transports terrestres ont, à certains égards, considérablement atténué les besoins de coordination. En principe, dans un secteur libéralisé efficient, la coordination peut résulter de l'action des forces du marché. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, il demeure que l'investissement dans le développement d'infrastructures reste, à bien des égards, effectué par les pouvoirs publics. En outre, même après la libéralisation du secteur, diverses défaillances de marché peuvent subsister. Ce sont notamment ces défaillances qui justifient l'intervention des pouvoirs publics dans ce domaine.
- (91) Premièrement, le secteur des transports implique d'importantes externalités négatives, par exemple entre usagers (congestion), ou vis-à-vis de l'ensemble de la société (pollution). Ces externalités sont difficiles à prendre en compte, notamment du fait des limites inhérentes à la possibilité d'inclure les coûts externes, ou même simplement les coûts directs d'usage, dans les tarifications d'accès aux infrastructures de transport. Il en découle de possibles disparités entre les différents modes de transport, qui méritent d'être corrigées par un soutien des pouvoirs publics aux modes de transport qui causent le moins de coûts externes.
- (92) Deuxièmement, le secteur des transports peut connaître des difficultés de «coordination» au sens économique du terme, par exemple dans l'adoption d'un standard d'interopérabilité commun pour le rail, ou dans les connexions entre différents réseaux de transports.
- (93) Troisièmement, les entreprises ferroviaires peuvent ne pas être en mesure de retirer tous les bénéfices de leurs efforts en matière de recherche, développement et innovation (effets externes positifs), ce qui constitue aussi une défaillance du marché.
- (94) La présence, dans le traité, d'une base spécifique permettant d'autoriser les aides répondant aux besoins de la coordination des transports témoigne de l'importance de ces risques de défaillances de marché, et de l'impact négatif qu'elles ont sur le développement de la Communauté.
- (95) En principe, les aides répondant aux besoins de la coordination des transports doivent être considérées compatibles avec le traité.
- (96) Néanmoins, pour qu'une aide donnée puisse être considérée comme «répondant aux besoins» de la coordination des transports, elle doit être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. En outre la distorsion de concurrence qui est inhérente à l'aide ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de la Communauté. À titre d'exemple, une aide servant à réorienter les flux de trafic du transport maritime à courte distance vers le chemin de fer ne pourrait pas remplir ces critères.
- (97) Enfin, au vu de l'évolution rapide du secteur des transports, et donc des besoins de coordination qui le concernent, toute aide notifiée à la Commission en vue d'une décision déclarant cette aide compatible avec le traité, sur la base de son article 73, doit être limitée ⁽²⁾ à un maximum de 5 ans, afin de permettre à la Commission de la réexaminer à la lumière des résultats obtenus et, le cas échéant, d'autoriser son renouvellement ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Arrêt de la Cour de justice du 12 octobre 1978, affaire 156/77, Commission contre Belgique, Rec. 1978 p. 1881, point 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Cette période est portée à 10 ans pour les mesures tombant dans le champ de l'article 15, paragraphe 1, point e), de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003 p. 51); directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/75/CE (JO L 157 du 30.4.2004, p. 100). Voir notamment la décision de la Commission du 2 avril 2008, NN 46/B/06 — Slovaquie — *Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector)*, non encore publiée.

- (98) En ce qui concerne plus spécifiquement le secteur ferroviaire, les aides aux besoins de la coordination des transports sont susceptibles de revêtir plusieurs formes:
- a) aides à l'utilisation de l'infrastructure, à savoir les aides accordées à des entreprises ferroviaires ayant à leur charge des dépenses relatives à l'infrastructure qu'elles utilisent, alors que les entreprises fournissant des services de transports en s'appuyant sur d'autres modes de transport ne supportent pas de telles charges;
 - b) aides à la réduction des coûts externes, qui sont destinées à encourager un transfert modal vers le rail, car il produit moins de coûts externes que d'autres modes tels que le transport routier;
 - c) aides favorisant l'interopérabilité ainsi que, dans la mesure où elles répondent aux besoins de la coordination des transports, les aides favorisant le renforcement de la sécurité, l'élimination des barrières techniques et la réduction des nuisances sonores (ci-après «les aides en faveur de l'interopérabilité»);
 - d) aides à la recherche et au développement répondant aux besoins de la coordination des transports.
- (99) Dans les sections suivantes, la Commission détaillera les conditions qui, au vu de sa pratique décisionnelle, permettent d'assurer, pour ces différents types d'aides à la coordination des transports, que les aides concernées remplissent les conditions de compatibilité énoncées à l'article 73 du traité. Compte tenu de la nature spécifique des aides à la recherche et au développement, les critères applicables à ce type de mesures sont traités séparément.

6.3. Critères applicables aux aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la réduction des coûts externes et à l'interopérabilité

- (100) L'évaluation de la compatibilité des aides à l'utilisation de l'infrastructure, à la réduction des coûts externes et à l'interopérabilité au regard de l'article 73 du traité correspond à la pratique décisionnelle de la Commission dans l'application de l'article 3 paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 1107/70. Les conditions détaillées qui suivent apparaissent au vu de cette pratique comme suffisantes pour conclure à la compatibilité de l'aide.

6.3.1. Coûts éligibles

- (101) Les coûts éligibles sont déterminés sur la base des éléments suivants:
- (102) Concernant les **aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires**, les coûts éligibles sont les coûts supplémentaires d'utilisation d'infrastructures supportés par le transport ferroviaire mais pas par un mode de transport concurrent plus polluant.
- (103) Concernant **les aides à la réduction des coûts externes**, les coûts éligibles sont la partie des coûts externes que le transport ferroviaire permet d'éviter par rapport aux modes concurrents.
- (104) À cet égard, il convient de rappeler que l'article 10 de la directive 2001/14/CE permet explicitement aux États membres d'instaurer un système de compensation des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer. S'il n'existe pas encore de législation communautaire qui harmonise les méthodes de calcul des redevances d'accès à l'infrastructure entre les différents modes de transport terrestre, la Commission tiendra compte, pour l'application des présentes lignes directrices, de l'évolution des règles applicables à l'imputation des coûts d'infrastructure et des coûts externes ⁽¹⁾.

(¹) À cet égard l'article 11, troisième alinéa de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999 p. 42), modifiée par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344) établit que «Le 10 juin 2008 au plus tard, après avoir examiné l'ensemble des éléments, notamment les coûts relatifs aux aspects environnementaux, de bruit, de congestion et de santé, la Commission présente un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes, lequel doit servir de base pour le calcul des frais d'infrastructure. Ce modèle est accompagné d'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour la mise en œuvre graduelle du modèle pour tous les modes de transport». Dans le cadre de la préparation d'une communication sur l'internalisation des coûts externes pour remplir cet objectif, la Commission européenne a publié le 16 janvier 2008 un manuel regroupant des études réalisées à ce jour sur les coûts externes du secteur des transports (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Ce manuel, préparé conjointement par plusieurs instituts de recherche sur les transports, peut être utilisé, parmi d'autres éléments, pour déterminer les coûts éligibles. Par ailleurs, la Commission a publié, dans le document COM(1998) 466, un Livre blanc intitulé «Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures — Une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE» (Bulletin de l'UE — Supplément 3/98).

- (105) Tant pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire que pour les aides à la réduction des coûts externes, l'État membre doit fournir une analyse de coûts comparative, transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire et les options alternatives fondées sur d'autres modes de transport ⁽¹⁾. La méthode employée et les calculs effectués doivent être rendus publics ⁽²⁾.
- (106) En ce qui concerne les **aides à l'interopérabilité**, les coûts éligibles couvrent, dans la mesure où ils contribuent à l'objectif de coordination des transports, tous les investissements relatifs à l'installation de systèmes de sécurité et d'interopérabilité ⁽³⁾, ou à la réduction des nuisances sonores, tant dans les infrastructures ferroviaires que dans le matériel roulant. En particulier, sont couverts les investissements liés au déploiement d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) et de toute autre mesure similaire pouvant contribuer à supprimer les barrières techniques au marché européen de services ferroviaires ⁽⁴⁾.

6.3.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

- (107) La Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes:
- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ⁽⁵⁾;
 - b) pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % ⁽⁶⁾ du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ⁽⁷⁾;
 - c) dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles.
- (108) Pour les aides allant au delà de ces seuils, il appartient aux États membres de faire la démonstration de la nécessité et de la proportionnalité des mesures concernées ⁽⁸⁾.
- (109) Concernant tant les aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires que les aides à la réduction des coûts externes, l'aide doit être strictement limitée à la compensation des coûts d'opportunité liés à l'utilisation du transport ferroviaire plutôt qu'à l'utilisation d'un mode de transport plus polluant. Lorsqu'il existe plusieurs solutions alternatives concurrentes qui causent des niveaux de pollution plus élevés que le transport ferroviaire, la limite choisie correspond au différentiel de coûts le plus élevé parmi ces diverses solutions. Lorsque les seuils d'intensité mentionnés au point 108 sont respectés, il peut être présumé que le critère d'absence de surcompensation est rempli.

⁽¹⁾ Les États membres pourront trouver des indications sur les différentes méthodes d'évaluation des coûts externes dans l'annexe 2 du Livre vert de la Commission «Vers une tarification équitable et efficace dans les transports — Options en matière d'intériorisation des coûts externes des transports dans l'UE» (Bulletin de l'UE — Supplément 2/96; Document COM(1995) 691 final) et dans l'étude que la Commission a publiée le 16 janvier 2008 (Voir article 11 de la directive 1999/62/CE).

⁽²⁾ Article 10 de la directive 2001/14/CE.

⁽³⁾ Voir notamment la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235 du 17.9.1996, p. 6), modifiée par la directive 2007/32/CE (JO L 141 du 25.6.2007, p. 63) et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 110 du 20.4.2001, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE.

⁽⁴⁾ Le calcul des coûts éligibles tiendra compte des éventuelles modulations des redevances d'utilisation de l'infrastructure en fonction des performances du matériel roulant (performances sonores, notamment).

⁽⁵⁾ Voir pour illustration la décision de la Commission du 27 décembre 2006, N 574/05, prolongation du régime d'aide existant N 335/03 — Italie — Frioul-Vénétie-Julienne — Aide pour la mise en place d'autoroutes ferroviaires (JO C 133 du 15.6.2007, p. 6); décision de la Commission du 12 octobre 2006, N 427/06 — Royaume-Uni — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (JO C 283 du 21.11.2006, p. 10).

⁽⁶⁾ Le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003 (JO L 328 du 24.11.2006, p. 1) prévoit dans son annexe 1 que le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Dans les présentes lignes directrices, en ce qui concerne les aides d'état à la coordination des transports le critère est de 30 % du coût total du transport ferroviaire.

⁽⁷⁾ Voir pour illustration la décision de la Commission du 22 décembre 2006, N 552/06, Danemark, Prolongation d'un régime d'aides en matière d'environnement pour le transport de marchandises par rail (JO C 133 du 15.6.2007, p. 5) et la décision de la Commission du 12 octobre 2006, N 427/06 — Royaume-Uni — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), op.cit.

⁽⁸⁾ Tel pourrait être le cas pour les mesures en faveur de l'interopérabilité sur le réseau transeuropéen de transport tel que défini en dernier par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1).

- (110) En tout état de cause, lorsque le bénéficiaire de l'aide est une entreprise ferroviaire, il doit être démontré que l'aide a réellement un effet incitatif de transfert modal vers le rail. Cela requerra en principe que l'aide se reflète dans le prix exigé du passager ou du chargeur, puisque c'est à ce niveau que s'effectue le choix entre le rail et les modes de transport plus polluants comme la route ⁽¹⁾.
- (111) Enfin, en ce qui concerne spécifiquement les aides à l'utilisation de l'infrastructure et à la réduction des coûts externes, il doit y avoir des perspectives réalistes de maintien du trafic transféré vers le rail pour que l'aide mène à un transfert durable de trafic.

6.3.3. Conclusion

- (112) Les aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à la réduction des coûts externes et à l'interopérabilité qui sont nécessaires et proportionnées et ainsi ne faussent pas la concurrence d'une manière contraire à l'intérêt commun, doivent être considérées comme compatibles au regard de l'article 73 du traité.

6.4. Compatibilité des aides à la recherche et au développement

- (113) Dans le domaine du transport terrestre, l'article 3 paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 1107/70, adopté sur la base de l'article 73 du traité, prévoit la possibilité d'accorder des aides à la recherche et au développement. La Commission a récemment développé une pratique dans l'application de cette disposition ⁽²⁾.
- (114) L'article 9, paragraphe 2 point b), du règlement OSP reprend le texte de l'article 3 paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 1107/70. En vertu de cette disposition, les aides qui ont pour but de faciliter la recherche ou le développement de formes et techniques de transport ferroviaire de passagers plus économiques pour la collectivité, sont limitées à la phase expérimentale et ne portent pas sur la phase d'exploitation commerciale de ces formes et techniques, doivent être considérées comme répondant aux besoins de la coordination des transports.
- (115) L'article 9, paragraphe 2, point b), s'applique par ailleurs sans préjudice de l'article 87 du traité. Par conséquent, les aides à la recherche, au développement et à l'innovation dans le domaine du transport de passagers, lorsqu'elles ne sont pas couvertes par l'article 9 du règlement OSP ainsi que les aides qui ne concernent que le fret, pourront être considérées compatibles sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.
- (116) À cet égard, la Commission a défini dans l'encadrement communautaire des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation ⁽³⁾ (ci-après «l'encadrement communautaire») les conditions dans lesquelles elle déclarera compatibles avec le marché commun, sur la base de l'article 87 du traité CE, paragraphe 3, point c), du traité, les aides de ce type. Cet encadrement s'applique «aux aides en faveur de la recherche, du développement et de l'innovation dans tous les secteurs relevant du traité. Il s'applique également aux secteurs régis par des règles communautaires spécifiques en matière d'aides d'État, à moins que lesdites règles n'en disposent autrement» ⁽⁴⁾. Il s'applique donc aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation dans le secteur du transport ferroviaire qui ne relèvent pas de du champ d'application de l'article 3 paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 1107/70 ou de l'article 9 du règlement OSP (après l'entrée en vigueur de ce dernier règlement).
- (117) Il n'est pas exclu que la compatibilité d'aides à la recherche et au développement puisse être analysée directement sur la base de l'article 73 du traité, lorsqu'elle vise un objectif qui répond aux besoins de la coordination des transports. Dans ce cas, il conviendra de vérifier les conditions mentionnées ci-dessus, notamment le fait que l'aide doive être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé, et ne pas

⁽¹⁾ S'agissant des mesures relevant de l'article 15, paragraphe 1, point e), de la directive 2003/96/CE, un impact sur le prix du transport peut être considéré, sauf preuve du contraire, comme acquis. Voir notamment la décision de la Commission du 2 avril 2008, NN 46/B/06 — Slovaquie — Exemptions du droit d'accises et réductions fixées la directive 2003/96/CE, non encore publiée.

⁽²⁾ Décision de la Commission du 30 mai 2007, N 780/06 — Pays-Bas — *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim*; le projet «CompoCaNord» — (JO C 227 du 27.9.2007, p. 5); décision de la Commission du 19 juillet 2006, N 556/05 — Pays-Bas — *Environmental protection and innovation in public transport in the province of Gelderland* (JO C 207 du 30.8.2006); décision de la Commission du 20 juillet 2005, N 63/05 — République tchèque — *Programme for energy economics and use of alternative fuels in the transport sector* (JO C 83 du 6.4.2006).

⁽³⁾ JO C 323 du 30.12.2006, p. 1.

⁽⁴⁾ Ibidem, au point 2.1.

porter préjudice aux intérêts généraux de la Communauté. La Commission considère que les principes généraux énoncés dans l'encadrement communautaire sont pertinents dans l'analyse de ces différents critères.

7. LES GARANTIES D'ÉTAT AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES

- (118) La Communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties ⁽¹⁾ définit le régime juridique applicable aux garanties d'État, y compris dans le domaine du transport ferroviaire
- (119) Cette communication indique en son point 2.1.3 que «constituent [...] une aide sous forme de garantie les conditions de crédit plus favorables obtenues par les entreprises dont le statut légal exclut la possibilité d'une procédure de faillite ou d'insolvabilité ou prévoit explicitement une garantie de l'État ou une couverture des pertes par l'État».
- (120) La Commission considère, sur la base d'une pratique constante, que les garanties illimitées dans un secteur ouvert à la concurrence sont incompatibles avec le traité CE. En vertu du principe de proportionnalité, elles ne peuvent notamment pas être justifiées par des missions d'intérêt général. En effet, il s'avère impossible, dans le cas d'une garantie illimitée, de vérifier que le montant de l'aide ne dépasse pas les coûts nets de fourniture du service public ⁽²⁾.
- (121) Lorsque les garanties d'État sont accordées à des entreprises présentes à la fois sur des marchés concurrentiels et non concurrentiels, la Commission a pour pratique de demander la suppression complète de la garantie illimitée octroyée à l'entreprise dans son ensemble ⁽³⁾.
- (122) Plusieurs entreprises ferroviaires bénéficient de garanties illimitées. Ces garanties sont en général un héritage de statuts particuliers de monopoles historiques mis en place pour les entreprises de chemin de fer avant l'entrée en vigueur du traité ou avant l'ouverture du marché des services de transport ferroviaire à la concurrence.
- (123) Selon les informations dont dispose la Commission, ces garanties constituent, dans une très large mesure, des aides existantes. Les États membres concernés sont invités à informer la Commission des conditions d'application de ces régimes d'aides existantes ainsi que des mesures envisagées pour les supprimer, selon la procédure définie à la section 8.3.

8. DISPOSITIONS FINALES

8.1. Règles de cumul d'aides

- (124) Les plafonds d'aides fixés dans les présentes lignes directrices sont applicables, que l'aide en cause soit financée intégralement au moyen de ressources d'État ou au moyen de ressources communautaires en totalité ou en partie. Les aides autorisées en application des présentes lignes directrices ne peuvent être cumulées avec d'autres aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE ni avec d'autres financements communautaires, si un tel cumul aboutit à un niveau d'aide supérieur à celui prévu par les présentes lignes directrices.
- (125) En cas d'aides à finalité différentes portant sur les mêmes coûts éligibles, le plafond d'aide le plus favorable est applicable.

8.2. Date d'application

- (126) La Commission appliquera les présentes directrices à partir de la date de leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

La Commission appliquera les présentes lignes directrices à toutes les aides, notifiées ou non notifiées, sur lesquelles elle statuera après la date de la publication desdites lignes directrices.

⁽¹⁾ JO C 71 du 11.3.2000, p. 14.

⁽²⁾ Décision 2005/145/CE de la Commission du 16 décembre 2003 relative aux aides d'État accordées par la France à EDF et au secteur des industries électriques et gazières (JO L 49 du 22.2.2005, p. 9); décision de la Commission du 24 avril 2007, E 12/2005 Pologne, garantie illimitée accordée à Poczta Polska (JO C 284 du 27.11.2007, p. 2); décision de la Commission du 27 mars 2002, E 10/2000 Allemagne, garantie d'État en faveur des établissements public de crédit JO C 150 du 22.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Mesures utiles

- (127) Conformément à l'article 88, paragraphe 1, du traité, la Commission propose que les États membres modifient leurs régimes d'aides existants se rapportant aux aides d'État visées par les présentes lignes directrices pour se conformer à celles-ci au plus tard deux ans après leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et ce sous réserve des dispositions spécifiques prévues dans le chapitre relatif aux garanties d'État. Les États membres sont invités à confirmer par écrit qu'ils acceptent ces propositions de mesures utiles au plus tard un an après la date de publication au *Journal Officiel de l'Union européenne*.
- (128) Au cas où un État membre omettrait de confirmer son acceptation par écrit avant ladite date, la Commission appliquera l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ⁽¹⁾, et ouvrira, si nécessaire, la procédure visée à cet article

8.4. Période de validité et rapport

- (129) La Commission se réserve le droit de modifier les présentes lignes directrices. Elle présentera un rapport sur leur application avant toute modification et, au plus tard 5 ans après la date de leur publication.

⁽¹⁾ JOL 83 du 27.3.1999, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006.

V

(Avis)

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

COMMISSION

APPEL DE PROPOSITIONS — EACEA/21/08

Mise en œuvre de la «fenêtre» de coopération extérieure Erasmus Mundus-Région Asie durant l'année universitaire 2008/2009

Programme d'action communautaire pour améliorer la coopération entre les établissements d'enseignement supérieur et promouvoir les échanges d'étudiants, de chercheurs et de personnel universitaire des États membres de l'UE et de pays tiers

(2008/C 184/08)

1. Objectifs et description

La «fenêtre» de coopération extérieure Erasmus Mundus tend à un enrichissement mutuel et à un renforcement de la compréhension entre l'Union européenne et les pays tiers. Elle est conçue de manière à favoriser la coopération institutionnelle dans le domaine de l'enseignement supérieur entre l'Union européenne et les pays tiers grâce à un programme de mobilité facilitant les échanges universitaires et d'étudiants à des fins d'études, d'enseignement, de formation et de recherche.

Les activités et les coûts y afférents énoncés ci-après seront couverts par le programme.

Mise en place de **partenariats** entre établissements d'enseignement supérieur européens et de pays tiers afin de couvrir les deux types d'activités ci-après:

- **organisation de la mobilité individuelle** des étudiants de l'enseignement supérieur, des chercheurs et du personnel universitaire,
- **mise en œuvre de la mobilité individuelle**; les types de mobilité et d'enseignement devant faire l'objet d'un financement dans le cadre du présent appel sont:
 - *s'agissant des étudiants*: possibilités de mobilité pour des études de premier cycle, de mastère, doctorales et de troisième cycle,
 - *s'agissant du personnel universitaire*: échanges à des fins d'enseignement, de formation pratique et de recherche.

2. Candidats éligibles et bénéficiaires

Seuls les universités ou établissements d'enseignement supérieur européens représentant un partenariat de 20 établissements partenaires au maximum peuvent présenter une candidature.

Chaque partenariat doit être composé d'établissements européens d'enseignement supérieur s'étant vus délivrer une Charte universitaire Erasmus avant la date de publication du présent appel, et d'établissements de même niveau de pays tiers reconnus et accrédités par les autorités nationales.

3. Pays éligibles

Les activités doivent se dérouler dans l'un des pays éligibles couverts par le présent appel de propositions, à savoir:

- les 27 États membres de l'Union européenne,
- les pays européens candidats à l'adhésion à l'Union européenne Croatie et Turquie et les pays de l'Espace économique européen (Islande, Liechtenstein et Norvège),
- les pays d'Asie suivants: Afghanistan, Bhoutan, Népal, Pakistan, Bangladesh, Cambodge, Sri Lanka, Inde, Indonésie, Malaisie, Philippines, Thaïlande, Chine, Corée du Nord, Myanmar/Birmanie et Maldives.

4. Budget disponible

Le montant total indicatif alloué à la région Asie au titre du présent appel de propositions s'élève à **11 085 700 EUR**.

Fenêtre géographique	Nombre de partenariats susceptibles d'être financés	Montant maximum de la subvention par partenariat
Région Asie	2	5 542 850 EUR

5. Dates limites

La date limite d'envoi des candidatures est fixée au **31 octobre 2008** au plus tard.

6. Informations complémentaires

Le texte complet de l'appel de propositions et les formulaires de candidature sont disponibles à l'adresse suivante:

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

Les candidatures doivent satisfaire aux critères précisés dans le texte complet de l'appel de propositions et être présentées par l'intermédiaire du formulaire fourni.

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

COMMISSION

AIDE D'ÉTAT — ITALIE

Aide d'État C 26/08 (ex NN 31/08) — Prêt de 300 Mio EUR à la compagnie Alitalia

Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 184/09)

Par lettre en date du 11 juin 2008, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'entamer la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant la mesure susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'Énergie et des Transports
Direction A — Unité 2
B-1049 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 41 04

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Il est possible de demander par écrit, en spécifiant les motifs de la demande, de ne pas divulguer l'identité de la partie intéressée qui présente les observations.

RÉSUMÉ

FAITS ET PROCÉDURE

- (1) Lors d'une réunion qui a eu lieu le 23 avril 2008, les autorités italiennes ont informé la Commission que le Conseil des ministres italien avait approuvé, le 22 avril 2008, l'octroi d'un prêt de 300 Mio EUR à la compagnie Alitalia par le décret-loi n° 80 du 23 avril 2008 ⁽¹⁾.
- (2) La Commission a, par lettre datée du 24 avril 2008, notamment demandé à ces dernières de confirmer l'existence d'un tel prêt et de fournir à cet égard toute information utile pouvant permettre d'apprécier une telle mesure au regard des articles 87 et 88 du traité CE.
- (3) Par lettre du 30 mai 2008, les autorités italiennes ont répondu à la lettre de la Commission du 24 avril 2008

après qu'un délai additionnel leur ait été accordé par la Commission. Dans cette lettre, les autorités italiennes ont notamment informé la Commission de l'adoption, le 27 mai 2008, du décret-loi n° 93 ⁽²⁾ prévoyant la faculté pour Alitalia d'imputer le montant du prêt susmentionné sur ses capitaux propres afin de couvrir ses pertes. Cette faculté est destinée à permettre à la compagnie de préserver la valeur de son capital afin d'éviter que les pertes n'induisent une diminution du capital social et des réserves au-dessous de la limite légale et que, ce faisant, ne soit déclenchée la procédure d'insolvabilité («procedura concorsuale») et de permettre qu'une perspective de privatisation reste ouverte et crédible.

- (4) Plusieurs plaintes, ont parallèlement été introduites auprès de la Commission afin de dénoncer l'octroi par le gouvernement italien du prêt de 300 Mio EUR à la compagnie Alitalia.

⁽¹⁾ Decreto-legge n. 80, *Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo* (JO n° 97 du 24.4.2008).

⁽²⁾ Decreto-legge n. 93, *Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie* (JO n° 127 du 28.5.2008).

APPRECIATION

- (5) S'agissant de la qualification de la mesure en cause comme aide, la Commission nourrit des doutes quant au fait que l'État italien, en octroyant à Alitalia ladite mesure, se soit comporté comme un actionnaire avisé poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme des capitaux investis que celles d'un investisseur ordinaire.
- (6) Dans ce contexte, la Commission considère notamment, sur la base des informations dont elle dispose, que la mesure en cause, quel que soit l'usage des fonds correspondants, confère à Alitalia un avantage économique qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché. Cette appréciation se fonde sur la situation financière de la compagnie ainsi que sur les conditions et les circonstances de l'octroi de la mesure sous examen.
- (7) La Commission nourrit également des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun de la mesure. À cet égard, elle considère notamment, sur la base des informations dont elle dispose à ce stade, que la mesure d'aide en cause ne saurait être déclarée compatible avec le marché commun en application des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté⁽³⁾. Elle rappelle en effet qu'Alitalia a déjà bénéficié d'aides à la restructuration et au sauvetage.

TEXTE DE LA LETTRE

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

1. PROCEDURA

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

degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

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

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.
- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

⁽³⁾ JO C 244 du 1^{er} octobre 2004, p. 2.

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

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

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

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

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

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

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

⁽¹⁶⁾ Cfr. supra, considerando 10.

⁽¹⁷⁾ Cfr. supra, considerando 12.

⁽¹⁸⁾ Cfr. nota n. 4.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁰⁾ Cfr. nota n. 5.

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

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

3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4. Conclusione

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

⁽²⁷⁾ GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

⁽²⁹⁾ Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

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

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

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

⁽³³⁾ Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

⁽²⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

⁽²⁶⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

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

4. DECISIONE

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

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

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

Notification préalable d'une concentration**(Affaire COMP/M.5141 — KLM/Martinair)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 184/10)

1. Le 17 juillet 2008, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel KLM Royal Dutch Airlines N.V. («KLM», Pays-Bas), contrôlée par Air France — KLM Holding S.A. («Air France-KLM», France), acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle exclusif de l'ensemble de l'entreprise Martinair Holland N.V. («Martinair», Pays-Bas) par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

— KLM: compagnie aérienne internationale en réseau proposant des services de transport aérien de fret et de passagers dans le monde entier,

— Martinair: compagnie aérienne proposant des vols charter et réguliers, assurant uniquement des liaisons intercontinentales et transportant du fret et des passagers.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par fax [(32-2) 296 43 01 ou 296 72 44] ou par courrier, sous la référence COMP/M.5141 — KLM/Martinair, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des concentrations
J-70
B-1049 Bruxelles

(1) JOL 24 du 29.1.2004, p. 1.

AUTRES ACTES

COMMISSION

Publication d'une demande au titre de l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires

(2008/C 184/11)

La présente publication confère un droit d'opposition au sens de l'article 7 du règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil ⁽¹⁾. Les déclarations d'opposition doivent parvenir à la Commission dans un délai de six mois à compter de la date de la présente publication.

RÉSUMÉ

RÈGLEMENT (CE) N° 510/2006 DU CONSEIL**«OVOS MOLES DE AVEIRO»****N°CE:PT-PGI-005-0518-03.01.2006****AOP () IGP (X)**

Ce résumé présente les principaux éléments du cahier des charges du produit à des fins d'information.

1. Service compétent de l'État membre

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

2. Groupement

Nom: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Adresse: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Tél.: (351) 234 42 88 29
Fax: (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Composition: producteurs/transformateurs (X) autre ()

3. Type de produit

Classe 2.4. — Produits de la boulangerie, de la pâtisserie, de la confiserie ou de la biscuiterie

(1) JOL 93 du 31.3.2006, p. 12.

4. Cahier des charges

[Résumé des conditions de l'article 4, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 510/2006]

4.1. Nom: «Ovos Moles de Aveiro»

4.2. *Description:* Les «Ovos Moles de Aveiro» sont le produit du mélange de jaunes d'œufs crus à un sirop de sucre. Ils peuvent se présenter tels quels, enveloppés dans une hostie ou conditionnés dans des récipients en bois ou en porcelaine. Ils présentent une couleur homogène avec différentes nuances, entre le jaune et l'orange, un brillant uniforme et pas trop prononcé, une saveur complexe, typique du jaune d'œuf et qui évolue vers une saveur caractéristique marquée par des arômes aussi divers que le caramel, la cannelle et les fruits secs, qui résultent des réactions chimiques qui se produisent lors de la cuisson du mélange formé par le sucre et les éléments qui composent le jaune d'œuf. Leur saveur est sucrée et leur consistance est crémeuse, quoique épaisse. La texture est uniforme, sans grumeaux de jaune d'œuf ou de sucre (bien que ces grumeaux soient tolérables après quelques jours, puisqu'ils sont le résultat de la cristallisation du produit). L'hostie parfois utilisée à des fins de commercialisation présente une couleur homogène, entre le blanc et le crème, opaque, terne et sans arôme, hormis une légère odeur de farine. Elle a une saveur propre, une consistance plastique et craquante, une texture sèche, lisse et uniforme.

4.3. *Aire géographique:* Compte tenu des conditions spécifiques requises pour les jaunes d'œuf, en particulier en termes de couleur et de fraîcheur, l'aire géographique de production des œufs est limitée aux municipalités limitrophes de la ria d'Aveiro et des zones de lagunes adjacentes, ainsi qu'aux municipalités du moyen-Vouga. Sur le plan administratif, cette aire comprend les municipalités d'Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos et Vouzela.

Étant donné les conditions et les caractéristiques édaphoclimatiques requises pour la préparation des hosties et des œufs mous, en particulier en ce qui concerne l'humidité et la température ambiantes ainsi que le savoir-faire spécifique nécessaire, l'aire géographique de préparation et de conditionnement est limitée aux municipalités limitrophes de la ria d'Aveiro et des zones de lagunes adjacentes. Sur le plan administratif, cette aire comprend les municipalités d'Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murto, Ovar, Sever do Vouga et Vagos.

4.4. *Preuve de l'origine:* Les caractéristiques du produit, notamment ses propriétés physiques et sensorielles, les matières premières de qualité particulière et en provenance de la région, le savoir-faire des producteurs qui se consacrent à cette activité depuis des siècles, conformément à une tradition historique transmise de génération en génération, les différentes formes de commercialisation du produit, dans des récipients en bois et en porcelaine, peints de motifs faisant référence à la région d'Aveiro, ou enveloppés dans du pain à cacheter (hosties) en forme de motifs caractéristiques des lagunes (poissons, étrilles, moules, coquillages, bulots, barriques de bois, bouées maritimes, coques, fûts à douves et palourdes) ou de fruits secs (noix et châtaignes), sont autant de facteurs qui attestent le lien du produit avec la région d'origine. De même, l'existence d'un système de contrôle qui porte sur toute la chaîne de production, y compris les exploitations productrices d'œufs, les fabricants d'hosties et les producteurs d'œufs mous, garantit que seuls les producteurs qui respectent les spécifications et les règles prescrites peuvent utiliser l'IGP sur leurs produits finaux. La marque de certification apposée sur chaque emballage ou indiquée dans les documents de vente des producteurs/vendeurs est numérotée, ce qui permet une traçabilité complète jusqu'aux producteurs d'œufs. La preuve de l'origine peut être apportée à n'importe quel moment et tout au long de la chaîne de production.

4.5. *Méthode d'obtention:* Conformément aux modes de production locaux, constants et régis par la loi, les jaunes d'œuf sont soigneusement séparés des blancs, soit manuellement soit à l'aide d'un instrument approprié. Séparément et simultanément, on prépare un sirop de sucre, en chauffant le sucre jusqu'à un point qui se situe entre le moment où le fond de la casserole apparaît en mélangeant et le moment où le sucre commence à former des fils épais. Après refroidissement, les jaunes sont incorporés au sirop de sucre. Ce mélange est cuit à une température de 110 °C. Le savoir-faire associé à cette opération est déterminant. On laisse ensuite la pâte refroidir et reposer pendant 24 heures, dans des étuves ou dans des endroits appropriés au sein des «laboratoires des confiseurs», car durant cette phase, la pâte des œufs mous d'Aveiro est très sensible aux changements brusques de température et absorbe facilement les odeurs extérieures.

À compter de cette étape et en fonction de la présentation finale souhaitée, la pâte refroidie peut être utilisée pour:

— remplir les récipients, qui sont ensuite fermés avec leur couvercle et un film rétractable afin d'isoler et de protéger le produit,

- mettre en forme les hosties, qui sont ensuite pressées manuellement après avoir été collées. Le collage au blanc d'œuf non pasteurisé n'est pas autorisé. Les hosties sont séparées à l'aide de ciseaux et découpées à angle droit selon les différents motifs. Elles sont disposées sur des plateaux et mises à sécher dans une étuve (si nécessaire). Ensuite, elles peuvent ou non être recouvertes de sirop de sucre, ce qui confère une protection supplémentaire contre l'altération du produit,
- être placée dans des récipients pour être vendue en vrac.

Compte tenu des caractéristiques du produit, afin d'éviter toute contamination et de prévenir l'altération de la pâte ou de l'hostie, les «Ovos Moles de Aveiro» sont conditionnés dans la région d'origine pour être commercialisés dans des récipients qui respectent les formats, les matériaux et les motifs autorisés, dans des emballages en carton ou sous atmosphère contrôlée, dont les modèles sont approuvés par le groupement demandeur. La commercialisation des «Ovos Moles de Aveiro» en vrac, avec ou sans hostie, n'est autorisée que dans les établissements des confiseurs, toujours avec les documents attestant l'origine, le lot et la date de fabrication.

Les «Ovos Moles de Aveiro» doivent être transportés, conservés et exposés à une température comprise entre 8 et 25 °C. Dans ces conditions, la durée de vie normale du produit est de 15 jours.

4.6. Lien:

Lien historique

la fabrication des «Ovos Moles de Aveiro» remonte à plusieurs siècles. D'origine monastique, la tradition de leur fabrication s'est maintenue grâce aux femmes élevées dans les couvents et qui ont transmis le secret de fabrication de génération en génération. Certains documents attestent que le roi Manuel I^{er}, en 1502, accordait chaque année 10 arrobes de sucre de l'île de Madère au monastère de Jésus, à Aveiro, pour la fabrication de la confiserie monastique, utilisée à l'époque comme remède pour les malades convalescents. On rapporte que les «Ovos Moles de Aveiro» étaient servis comme desserts lors des dîners royaux en 1908. Ils sont expressément mentionnés par le grand écrivain portugais Eça de Queiroz dans *Os Maias* et *A Capital*, qui datent de 1888, ainsi que par le grand écrivain brésilien Erico Veríssimo, dans *Solo de Clarineta-Memórias*, en 1973. Les récipients typiques des œufs mous d'Aveiro et les formes des hosties, qui représentent presque toujours des motifs marins, ainsi que leurs vendeuses, sont des thèmes récurrents des carreaux vernissés, des lithographies, des poèmes populaires, des pièces de théâtre et des chansons régionales. En 1856 déjà, il existait des fabricants enregistrés et renommés.

Lien naturel

du point de vue phytoclimatique, la région est dominée par le bassin hydrographique du Vouga, qui donne naissance à une autre faille géographique importante, la ria d'Aveiro. Cette situation crée des conditions spécifiques pour l'agriculture, en particulier la culture du maïs et l'aviculture, qui s'est développée et a pris des proportions considérables sur les rives de la ria.

La zone du moyen-Vouga et des lagunes du bas-Vouga a toujours été une région fertile produisant un excellent maïs, tant en quantité qu'en qualité. Pendant des siècles, il s'est agi d'une culture de subsistance, mais vers la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, elle a accédé à une dimension commerciale, avec la création, dans les communes baignées par le Vouga, d'exploitations capables de produire en grandes quantités un maïs renommé pour sa qualité.

Il ne fait aucun doute que l'excellent maïs traditionnel utilisé pour l'alimentation des volailles contribue à conférer aux produits qui en sont issus leur qualité si reconnaissable.

De même, la température et l'humidité de la ria sont propices à la fabrication des «Ovos Moles de Aveiro» et des hosties, auxquelles elles confèrent une plasticité appropriée et durable, et qui ne sont pas reproductibles en dehors de cette région.

Lien culturel

tant l'utilisation des récipients en bois ou en porcelaine que les moules utilisés dans la fabrication des hosties attestent irréfutablement le lien avec la ria d'Aveiro et ses motifs caractéristiques des lagunes, au travers notamment de l'utilisation du phare de la ria ou du «moliceiro» (barque traditionnelle) comme ex-libris, ainsi que des hosties en forme de poissons, de coquilles de mollusques, de barriques et de bouées telles que celles utilisées pour signaler les filets de pêche, autre activité typique de la région. En outre, les récipients en bois de peuplier et en faïence sont le produit de matériaux et de l'artisanat typiques et traditionnels de la région.

4.7. *Structure de contrôle:*

Nom: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Tél.: (351) 223 39 01 62

Fax: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Le Sagilab, Laboratório Análises Técnicas Lda, a été reconnu conforme aux spécifications de la norme 45011:2001.

4.8. *Étiquetage:* L'étiquette doit obligatoirement comporter la mention «Ovos Moles de Aveiro — Indicação Geográfica Protegida», la marque de certification, le logotype communautaire (après enregistrement) et le logotype des œufs mous d'Aveiro reproduit ci-dessous:



La marque de certification (assortie d'un hologramme imprimé) doit obligatoirement comporter le nom du produit, le nom de l'organisme privé de contrôle et de certification et le numéro de série qui permet la traçabilité du produit.
