



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 17.09.2015

C(2015) 6308 final

VERSIÓN PÚBLICA

Este documento es un documento interno de la Comisión que se hace disponible exclusivamente con fines informativos.

Asunto: Ayudas estatales n° SA.41620 (2015/N) – España y SA.41651 (2015/N) – Francia
Ayuda para la puesta en marcha y explotación de la autopista del mar entre los puertos de Vigo/Algeciras (España) y Nantes/El Havre (Francia)

Excelentísimos Señores Ministros,

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante correo electrónico de 20 de abril de 2015, las autoridades españolas notificaron a la Comisión la contribución española a las ayudas estatales para la puesta en marcha y explotación de la autopista del mar entre los puertos de Vigo/Algeciras (España) y Nantes/El Havre (Francia). El asunto se registró con la referencia SA.41620.
- (2) Mediante correo electrónico de 22 de abril de 2015, las autoridades francesas notificaron a la Comisión la contribución francesa a las ayudas estatales para la puesta en marcha y explotación de dicha autopista del mar. El asunto se registró con la referencia SA.41651.
- (3) En respuesta a la solicitud de la Comisión de 23 de junio de 2015, las autoridades francesas y españolas proporcionaron información complementaria mediante cartas de 27 y 29 de julio de 2015.

Excmo. Sr. D. José Manuel García-Margallo
y Marfil
Ministro de Asuntos Exteriores y de
Cooperación
Plaza de la Provincia 1
E-28012 MADRID

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Belgique
Europese Commissie, B-1049 Brussel – België
Teléfono: 00-32-(0)2-299.11.11.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA NOTIFICADA

2.1. Contexto y objetivos de la medida notificada

- (4) Las autopistas del mar forman parte integrante de la política común de transportes de la Unión Europea, que pone de relieve la importancia del transporte marítimo como alternativa a las autopistas terrestres. Se trata de reducir el tráfico en los grandes ejes europeos de autopistas, especialmente, en los cruces de los macizos montañosos, reducir la contaminación y fomentar el desarrollo sostenible. Se propone que camiones completos o sus remolques embarquen en buques para efectuar la ruta que antes hacían por carretera.
- (5) La República Francesa y el Reino de España celebraron un acuerdo internacional para la creación de una Comisión Intergubernamental Franco-Española, encargada de proponer una selección de proyectos de autopistas del mar entre España y Francia. Dicho acuerdo fue firmado en París el 9 de junio de 2006 y en Madrid el 3 de julio de 2006; entró en vigor el 18 de enero de 2007.
- (6) Sobre la base de las orientaciones recogidas en el punto 2.3 del Vademécum de la Comisión Europea de 28 de febrero de 2005, relativo al artículo 12, letra a), de las Orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)¹, en abril de 2007 los dos Estados decidieron lanzar una consulta internacional mediante la publicación de una convocatoria de proyectos en el *Journal officiel de la République française*², en el *Boletín Oficial del Estado* español³ y en el *Diario Oficial de la Unión Europea*⁴.
- (7) El objetivo concreto de esta acción era reducir la congestión de las carreteras que cruzan los Pirineos, principalmente en los pasos de Irún y La Junquera, que alcanzaron un tráfico medio diario de cerca de 8 500 y 9 500 camiones, respectivamente. Al mismo tiempo, se apuntaba hacia otros objetivos importantes: reducción de los costes de mantenimiento de dichos ejes viarios⁵, así como del número de accidentes de tráfico, el ruido, la contaminación y las emisiones de CO₂ generadas por el transporte por carretera. Además, se reforzaría la dimensión marítima del Corredor Atlántico de las RTE-T.
- (8) Los puertos de origen y de destino no han sido designados *a priori*. Su elección correspondía a los candidatos. Pero los puertos debían tener una importancia internacional con arreglo a la Red Transeuropea de Transportes, es decir, registrar un volumen anual de tráfico total equivalente o superior a 1,5 millones de toneladas de mercancías.
- (9) Tras esta consulta, la Comisión Intergubernamental presentó a los Estados, el 30 de enero de 2009, una propuesta de selección de proyectos.
- (10) El 27 de febrero de 2009, con motivo de una declaración conjunta, los ministros francés y español de transportes seleccionaron dos proyectos de autopistas del mar: uno entre Nantes y Gijón, operado por la empresa GLD Atlantique (en lo sucesivo, «ADM Fres Mos») y el otro entre Nantes/El Havre y Vigo/Algeciras, operado por la empresa Autopista del Mar Atlántica (en lo sucesivo, «ADM Atlántica»).

¹ Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1), modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1791/2006 de 1.1.2007 (DO L 363 de 20.12.2006).

² Anuncio nº 307 de 17.4.2007, modificado por el anuncio nº 382 de 21.4.2007.

³ BOE nº 92, 16867 de 17.4.2007.

⁴ DO 2007/S 74-090489 de 14.4.2007.

⁵ Los camiones son los que más degradan las calzadas.

- (11) Cada una de estas ADM se rige por un convenio específico firmado en la cumbre franco-española que se celebró en Madrid el 28 de abril de 2009 entre España, Francia y ambas sociedades de explotación.
- (12) Un segundo acuerdo internacional entre España y Francia se celebró en julio de 2010 mediante el cual los dos Estados acordaron la programación de las ayudas estatales destinadas a las dos ADM seleccionadas, por un importe máximo de 30 millones EUR cada una, que debían aportar, a partes iguales, los dos Estados signatarios.
- (13) La ADM Fres Mos obtuvo la autorización de la Comisión Europea para una ayuda de puesta en marcha en enero de 2010⁶, y empezó a funcionar en septiembre del mismo año.

2.2. Beneficiario (nuevo operador de la ADM Atlántica)

- (14) A diferencia de la ADM Fres Mos, la ADM Atlántica objeto de la presente notificación sufrió un importante retraso.
- (15) La ADM Atlántica se concibió como una mejora y ampliación de un servicio marítimo existente entre los puertos de Vigo y Nantes, una ruta explotada por cuenta de GEFCO⁷/PSA y destinada al abastecimiento y la distribución de vehículos de la fábrica PSA de Vigo. El objetivo era aumentar la capacidad de la conexión marítima Nantes-Vigo, principalmente gracias a la incorporación de un buque adicional para captar tanto el tráfico adicional que utiliza hoy la carretera como el que podría utilizarlo.
- (16) En el momento en que se eligió a ADM Atlántica como sociedad de explotación y se firmó el convenio correspondiente, el Grupo Acciona Transmediterránea, su principal accionista, era también la compañía marítima encargada del servicio existente entre Nantes y Vigo. No obstante, el Grupo Acciona Transmediterránea perdió su contrato con GEFCO/PSA a finales de 2010, lo que provocó la retirada de la compañía del proyecto Atlántica.
- (17) La retirada del proyecto de la sociedad de explotación ADM Atlántica tras perder el contrato GEFCO/PSA fue ampliamente comentado por la prensa, tanto en Francia como en España, lo que permitió que cualquier empresa pudiera manifestar su interés por la posible adquisición del convenio.
- (18) En 2012, GEFCO/PSA firmó un nuevo contrato con el Grupo Logístico Suardíaz. Al mismo tiempo, dicho grupo presentó una oferta para la explotación del servicio Atlántico, sustituyendo así a Acciona Transmediterránea sobre la base de la cláusula de cesión del convenio de explotación firmado con la sociedad de explotación ADM Atlántica.
- (19) El único beneficiario de la ayuda estatal es la nueva sociedad de explotación «Suardíaz Atlántica S.L.», creada como operador de la ADM Atlántica. El Grupo Logístico Suardíaz posee el 99 % de las acciones, y el resto del capital está en manos de las autoridades portuarias de Vigo, Bahía de Algeciras, Nantes/Saint-Nazaire y El Havre.
- (20) La transferencia de derechos y obligaciones entre ADM Atlántica y Suardíaz Atlántica S.L., se firmó mediante un contrato de Derecho español con fecha de 23 de junio de 2014. El acuerdo de los Estados para la cesión del convenio a Suardíaz

⁶ C(2010) 156 final. Ayuda estatal N 573/2009 (Francia), y ayuda estatal N 647/2009 (España). Ayuda para la puesta en marcha y explotación de la autopista del mar entre el puerto de Saint-Nazaire (Francia) y el de Gijón (España).

⁷ GEFCO es el operador logístico del grupo PSA.

Atlántica fue notificado a ADM Atlántica mediante carta conjunta de los jefes de delegación de la Comisión Intergubernamental fechada el 28 de julio de 2014.

2.3. Selección del proyecto en el marco del programa «Marco Polo II»

- (21) Para poder beneficiarse de una subvención comunitaria y optar a las ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para financiar las autopistas del mar, con arreglo a la Comunicación de la Comisión por la que se ofrece orientación sobre las ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar⁸ (en lo sucesivo, «la Comunicación sobre las ayudas complementarias»), el proyecto Atlántica fue presentado por el Grupo Logístico Suardiáez S.L en virtud de la convocatoria de proyectos de 2013 del programa que establece el Reglamento (CE) n° 1692/2006⁹ (en lo sucesivo, el programa «Marco Polo II»). Mediante Decisión de la Comisión de 2 de junio de 2014, adoptada sobre la base del artículo 9 del Reglamento n° 1692/2006¹⁰, el proyecto fue seleccionado como beneficiario del programa con una subvención comunitaria que ascendía a 3 000 000 EUR¹¹.
- (22) El operador determinó el impacto medioambiental y social del proyecto, según el método del programa Marco Polo II, que demuestra que los beneficios medioambientales y sociales del proyecto ascienden a 28 640 649 EUR durante los primeros cinco años de explotación del servicio.

2.4. Detalles del proyecto

- (23) Como se explicó anteriormente, el beneficiario ya explota un servicio marítimo entre Nantes y Vigo con dos salidas semanales. Se trata de una línea franco-española, abierta en 1974, un servicio permanente creado para responder, en particular, a la necesidad que tenía el grupo automovilístico francés de transportar a Francia los vehículos nuevos producidos en España por PSA.
- (24) El objetivo del proyecto es aumentar la capacidad de la conexión marítima Nantes-Vigo, principalmente mediante la incorporación, en un primer momento, de un nuevo buque entre los dos puertos, con posibilidades de conexión con los puertos de Algeciras y El Havre. Además, el buque existente se adaptará para poder utilizar al máximo la capacidad disponible y captar el tráfico de carretera esperado.
- (25) El proyecto subvencionado se centrará en dos tipos principales de cargas:
- semirremolques utilizados en la importación y exportación de máquinas y recambios industriales, alimentos (leche, carne, pescado, hortalizas, etc.), productos siderúrgicos y materias primas: granito, pizarra, productos químicos y sustancias peligrosas. Las cargas pesadas se transferirán a remolques Mafi para maximizar la capacidad de carga del buque;

⁸ DO C 317 de 12.12.2008, p. 10.

⁹ Reglamento (CE) n° 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II); DO L 328 de 24.11.2006, p. 1.

¹⁰ Modificado por el Reglamento (CE) n° 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DO L 266 de 9.10.2009, p. 1).

¹¹ Contrato n° MP/2013/009/ATLANTICA.

- equipos de dimensiones y pesos excepcionales: máquinas y productos acabados que pueden ser transportados por carreteras, pero que debido a sus dimensiones o peso, superan el máximo permitido para la circulación vial convencional.
- (26) Las ayudas permitirán introducir una tercera rotación semanal en la ruta Nantes-Vigo desde el inicio del proyecto y proponer la cuarta rotación tan pronto como los índices de ocupación sean satisfactorios (normalmente, hacia mediados de 2017).
 - (27) Se estima que, a lo largo de los próximos cinco años, al menos 81 000 remolques serán transportados mediante la ADM Atlántica gracias al proyecto de ayuda.
 - (28) El mercado potencial incluye el norte de Portugal, Galicia (España), la región del noroeste de Francia, el Benelux y el sur de Alemania. Actualmente, hay 160 000 camiones en este corredor. Los volúmenes que se pretenden alcanzar representan entre el 5 % y el 15 % del mercado estimado.
 - (29) Se propondrá a los transportistas embarcar y desembarcar los remolques en Nantes y Vigo. Se trata de tráfico no acompañado puesto que los conductores no viajarán con los remolques sino que se limitarán a llevarlos al puerto de salida y otros conductores se harán cargo de ellos a la llegada. Esto supone una reorganización del trabajo de los transportistas, pero presenta también algunas ventajas. Por ejemplo, los conductores no necesitan quedarse a bordo durante la travesía, es decir, durante 36 horas, y pueden desplazar múltiples camiones en una zona más restringida.
 - (30) Los transportistas pequeños y medianos tienen dos dificultades principales para pasarse al transporte intermodal con transbordo de carga rodada (RoRo)¹². Ambas están vinculadas al hecho de que su semirremolque se separa del tractor al embarcar, lo que les deja con una cabeza de tractor inactiva y la necesidad de trabajar con socios de confianza, que cuiden de su cargamento una vez que el buque llegue al puerto de destino. Por ello, Suardíaz está dispuesto a arrendar semirremolques a nuevos clientes para que prueben la ADM «Atlántica».
 - (31) Los precios del servicio se fijarán teniendo en cuenta las dificultades de adaptación descritas anteriormente, así como las operaciones de cadena logística adicionales en cada puerto (cabezas tractoras, personal, etc.) para garantizar que los costes finales sigan siendo competitivos.
 - (32) Los Estados en cuestión (Francia y España) han optado por una intervención con un mecanismo de ayuda destinado para la creación y ampliación del servicio en el momento en que este es más frágil, con una ayuda a la puesta en marcha limitada a cinco años. La ayuda se irá reduciendo gradualmente durante todo el período de financiación pública.
 - (33) Por último, según el plan de negocio del proyecto, con un porcentaje de ocupación creciente el servicio será económicamente viable a partir del sexto año de explotación.
 - (34) Solo serán subvencionables los costes vinculados a los flujos de tráfico adicionales que utilizan hoy la carretera o que podrían utilizarla¹³. Salvo en el caso de los

¹² En los buques *Ro-Ro* las mercancías se cargan y descargan sobre una plataforma rodante, a diferencia de los cargueros usuales, en los que los productos se cargan verticalmente mediante grúas.

¹³ A efectos de la evaluación desde el punto de vista del Derecho de las ayudas estatales, el volumen del tráfico de referencia que no puede acogerse a la ayuda se fija en 8 000 equivalentes de camiones con remolque. Esto corresponde al transporte de los volúmenes para los cuales el uso de los servicios Suardíaz en la ruta Atlántica es estable, en particular el transporte de 48 000 vehículos ligeros fabricados en la fábrica de Vigo.

gastos específicos vinculados al proyecto subvencionado¹⁴, la asignación de los otros costes (en particular, los costes de servicio) se hará sobre la base de criterios objetivos y comprobables¹⁵.

- (35) El conjunto de las medidas estatales y de las subvenciones Marco Polo para la puesta en servicio y explotación de la autopista del mar no superará el 35 % de los costes operativos por un período máximo de cinco años.
- (36) Según el plan de negocio, la ayuda a la puesta en marcha se limitará a 26 798 387 EUR, incluidos 3 000 000 EUR con arreglo al programa Marco Polo II, según las modalidades establecidas en el contrato firmado entre el Grupo Logístico Suardíaz, S.L y la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes de la Unión Europea (en lo sucesivo, «INEA»).
- (37) En el convenio firmado el 28 de abril de 2009 se estipula que la empresa beneficiaria comunicará cada año a las autoridades de los Estados miembros una estimación provisional, basada en los cinco primeros años de explotación, de los gastos anuales correspondientes a los costes subvencionables; dichos gastos se justificarán mediante facturas y demás documentos fidedignos.
- (38) Además, los Estados se han comprometido a realizar un balance final sobre el dispositivo de ayuda después de cinco años de subvención, recapitulando el importe de los pagos por año, así como los costes tomados en consideración. Esto permitirá calcular los gastos reales efectuados durante el período global de financiación y comprobar que se respetó adecuadamente el límite de la financiación del 35 % de los costes subvencionables.
- (39) El convenio de puesta en marcha y explotación no implica, además, ningún derecho exclusivo en beneficio de la sociedad Grupo Logístico Suardíaz, S.L. para la explotación del servicio de autopista del mar entre Nantes y Vigo. No obstante, los Estados se comprometen a no subvencionar ninguna otra autopista del mar cuyo tramo principal coincida con el servicio subvencionado.

2.5. Base jurídica nacional

- (40) El convenio de puesta en marcha y explotación de la autopista del mar entre el Puerto de Nantes-Saint-Nazaire (Francia) y el de Vigo (España) entre, por una parte, la República Francesa y el Reino de España y, por otra, la sociedad Grupo Logístico Suardíaz, S.L. es el documento jurídico principal que rige las modalidades del proyecto.

2.6. Otros servicios de transporte marítimo existentes o futuros

- (41) No existe ningún servicio de transporte de mercancías por ferrocarril en la zona geográfica contemplada en el proyecto de ayuda.
- (42) En opinión de los Estados, las ayudas no perjudicarán a las demás autopistas del mar:

2.6.1. ADM Fres Mos

- (43) Los Estados indicaron que no existen autopistas del mar que compitan directamente con los destinos de origen, y que estén afectadas por el proyecto Atlántica. El segundo proyecto seleccionado por los Estados en el marco de la convocatoria de

¹⁴ Entre otras cosas, costes de auditoría, promoción del servicio y consultoría.

¹⁵ Por ejemplo, asignación prorata en función de los ingresos generados.

proyectos Fres Mos¹⁶ se refiere a una conexión entre diferentes puertos: Nantes y Gijón. La zona de influencia de los puertos de Gijón y Vigo no se solapan. La de Vigo comprende la región de Galicia y norte de Portugal, con una distancia media de 75 km al puerto de Vigo. La distancia por carretera de Vigo a Gijón es de 405 km. Además, el servicio de Atlántica es de tráfico no acompañado¹⁷ en buques de tipo RoRo, mientras que el propuesto por la ADM Fres Mos es de tráfico acompañado en buques de tipo ROPAX¹⁸.

2.6.2. *Ferrol-Radicatel*

- (44) Existía un servicio de transporte marítimo desde el puerto de Ferrol al puerto francés de Radicatel (Sena), con una salida cada dos semanas. Según los dos Estados miembros, no se prevén falseamientos de la competencia ya que, desde marzo de 2014, este servicio no tiene parada en Francia y era un servicio dedicado a la industria papelera.

2.6.3. *Bilbao-Zeebrugge*

- (45) El servicio entre Bilbao y Zeebrugge (Bélgica), operado por la empresa Transfennica y dirigido también al tráfico no acompañado cesó en diciembre de 2014. En cualquier caso, las zonas de influencia de los puertos afectados (incluidos Vigo y Bilbao) no se solapan.

2.7. **Acumulación**

- (46) Según los datos facilitados por los dos Estados miembros, la ayuda notificada no se acumulará con otras financiaciones públicas, excepto la subvención Marco Polo mencionada anteriormente, de una cuantía máxima de 3 000 000 EUR.

3. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

3.1. **Existencia de ayuda**

- (47) A tenor del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), salvo que el Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados que falseen o amenacen falsear la competencia.

3.1.1. *Existencia de recursos estatales*

- (48) La medida propuesta establece que el beneficiario recibirá contribuciones financieras del Estado francés y del Estado español en forma de subvenciones directas. Por consiguiente, la Comisión concluye que existen recursos estatales.

¹⁶ Interrumpido por ahora.

¹⁷ Tráfico no acompañado: solo el semirremolque efectúa el trayecto en tren o en barco.

¹⁸ Tráfico acompañado: el tractor y el conductor acompañan al semirremolque en el tren o en el buque, durante todo el recorrido.

3.1.2. *Ventaja económica selectiva*

- (49) En el marco de la medida propuesta, Suardíaz Atlántica S.L recibirá subvenciones. De este modo, se reducen los costes que la empresa beneficiaria hubiera debido soportar íntegramente. Por tanto, la Comisión concluye que la medida confiere una ventaja económica a la empresa beneficiaria.
- (50) El beneficiario de la medida es una única empresa del sector marítimo, lo que confiere un carácter selectivo a dicha medida.

3.1.3. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio dentro de la UE*

- (51) Cuando una ayuda financiera otorgada por un Estado miembro sirve para reforzar la posición de una empresa frente a otras empresas que compiten con esta en los intercambios dentro de la Unión, dichos intercambios deben considerarse afectados por la ayuda¹⁹. En el presente caso, la medida notificada refuerza la posición de la empresa beneficiaria respecto a las empresas que participan en los intercambios dentro de la Unión Europea. Para que una medida falsee la competencia, basta con que el destinatario de la ayuda compita con otras empresas en los mercados liberalizados²⁰.
- (52) En este contexto, el Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países²¹, liberalizó completamente el transporte marítimo entre Estados miembros a partir del 1 de enero de 1993.
- (53) La Comisión concluye pues que la medida en cuestión puede reforzar la posición de la empresa respecto a sus competidores en los intercambios entre los Estados miembros de la Unión Europea.

3.1.4. *Conclusión sobre la presencia de ayuda*

- (54) A la luz de lo que precede, la Comisión estima que la medida notificada constituye una ayuda a tenor de lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del TFUE, lo que confirma el punto de vista de los dos Estados miembros en su notificación.

3.2. **Compatibilidad de la ayuda**

- (55) El aumento del tráfico de mercancías, la saturación de la red vial y las preocupaciones medioambientales son elementos que, desde hace varios años, incitan a la Unión Europea y a los poderes públicos nacionales a crear sistemas de transporte alternativos a la carretera, económicamente competitivos y respetuosos con el entorno.
- (56) En este contexto, la Comisión fomenta el desarrollo de las autopistas del mar.

¹⁹ Asunto 730/79, *Philip Morris/Comisión*, Rec. 1980, p. 2671, apartado 11. Asunto C-53/00 *Ferring*, Rec. 2002, p. I-9067, apartado 21; asunto C-372/97, *Italia/Comisión*, Rec. 2004, p. I-3679, apartado 44.

²⁰ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 30 de abril de 1998, asunto T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Región flamenca)/Comisión de las Comunidades Europeas*, Rec. 1998, p. II-717.

²¹ DO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

- (57) Las ADM fueron incluidas en el Libro Blanco del Transporte, adoptado en 2001²² por la Comisión Europea, e incorporadas posteriormente como proyecto prioritario nº 21 a la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en la versión del año 2004²³. Además, el programa Marco Polo II²⁴ distingue específicamente las ADM entre las acciones elegibles para su financiación²⁵.
- (58) Actualmente, las ADM también están reconocidas, tanto en el Libro Blanco sobre el Transporte adoptado en 2011 y actualmente vigente²⁶, en el que se consideran como parte integrante de la «red básica» (apartado 53 de la parte relativa a «una red de movilidad europea»), como en la última revisión del Reglamento RTE-T, aprobada en diciembre de 2013²⁷, en la que se consideran la «dimensión marítima» de dicha red.
- (59) En virtud del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de algunas actividades o sectores económicos pueden considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando no alteren las condiciones de los intercambios en una medida contraria al interés de la UE. La Comisión considera el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE como la base jurídica apropiada para su aplicación en este caso concreto.
- (60) Las ayudas en favor del transporte marítimo de corta distancia deben examinarse a la luz de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo²⁸ (en lo sucesivo, «las Directrices marítimas»). Las condiciones específicas para la autorización de las ayudas se definen en el capítulo 10, titulado «Ayuda al transporte marítimo de corta distancia».
- (61) Además, como la medida notificada se refiere a un proyecto seleccionado en el marco del programa Marco Polo II, la Comunicación sobre las ayudas complementarias también se aplica en este caso. Dicha Comunicación aumenta la duración e intensidad de la ayuda prevista por las Directrices marítimas, especialmente en el caso de los proyectos del programa Marco Polo.
- (62) Por lo tanto, la Comisión evaluará la compatibilidad de la medida notificada con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c) del TFUE, tal como se aplica en el capítulo 10 de las Directrices marítimas, modificado por la Comunicación sobre las ayudas complementarias.

²² COM(2001) 370 final «La política Europea de transportes de cara al 2012: la hora de la verdad»

²³ Decisión 884/2004/CE, DO L 167 de 30.4.2004, DO L 201 de 7.6.2004, que modifica la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, DO L 228 de 9.9.1996.

²⁴ Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II). En este Reglamento se detallan diversas acciones entre las que caben destacar las Autopistas del mar, con el objetivo de «transferir directamente una parte del transporte de mercancías por carretera al transporte marítimo de corta distancia o a una combinación de transporte marítimo de corta distancia con otros modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible», por ejemplo, el cruce de los Pirineos.

²⁵ Artículo 5.1.b del Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006.

²⁶ COM (2011) 144 final de 28 de marzo de 2011. «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible».

²⁷ Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 66/2010/UE (DO L 348/01 de 20.12.2013, p. 1).

²⁸ DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

3.2.1. *La ayuda irá dirigida a los armadores a tenor del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 para buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro*

- (63) La Comisión observa que la sociedad beneficiaria está establecida en la Unión Europea y que los buques utilizados en la ADM Atlántica están inscritos en el registro español²⁹ (capítulo 10, cuarto párrafo de las Directrices marítimas, que precisa que la Comisión podrá aprobar una ayuda a condición de que se dirija a armadores a tenor del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 para buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro).

3.2.2. *La duración de la ayuda no podrá exceder de cinco años y su finalidad será la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos situados en el territorio de los Estados miembros*

- (64) La Comisión observa que el proyecto en cuestión se refiere al transporte de mercancías por mar entre puertos situados en el territorio de dos Estados miembros, Francia y España. Se trata, por tanto, de transporte marítimo de corta distancia a tenor de las Directrices marítimas.
- (65) La duración de la financiación pública es de cinco años, lo que corresponde a la duración máxima prevista por las normas vigentes (capítulo 10, cuarto párrafo, primer guión, de las Directrices marítimas, modificado por el punto 8 de la Comunicación sobre las ayudas complementarias).

3.2.3. *El servicio deberá permitir que el transporte de mercancías efectuado por carretera se realice total o parcialmente por vía marítima, sin desviación de transporte marítimo que sea contraria al interés común*

- (66) Como se explicó anteriormente, las ayudas van a fomentar la transferencia del transporte de mercancías de la carretera al mar. Las ayudas no van a perjudicar a otras autopistas del mar, incluidas las que están momentáneamente interrumpidas, (en particular, Nantes-Gijón, Bilbao-Zeebrugge, Ferrol-Radicatel) dado que los servicios prestados son distintos y/o que las zonas de influencia de los puertos de salida no se solapan (véase la sección 2.6). En estas condiciones, la Comisión considera que el proyecto no producirá un uso indebido del transporte marítimo contrario al interés común. De ello se deduce que se cumplen las disposiciones del capítulo 10, cuarto párrafo, segundo guión, de las Directrices marítimas.

3.2.4. *La ayuda deberá contemplar la aplicación de un proyecto detallado, con un impacto medioambiental predefinido, relativo a una nueva ruta o la mejora de los servicios en una ruta existente, ya que la misma línea no podrá ser objeto de más de un proyecto financiado y este último no podrá ser renovado, prorrogado ni repetido*

- (67) La Comisión toma nota de que el servicio propuesto es objeto de un proyecto detallado, con un impacto medioambiental predefinido, para la mejora de los servicios de una ruta existente (duplicando su capacidad). El operador determinó el impacto medioambiental y social del proyecto según el método del programa europeo Marco Polo II (véase también la sección 2.3). Además, los dos Estados se han comprometido a no financiar ningún otro proyecto en la misma ruta, ni

²⁹ Buques Suar Vigo y Bouzas.

renovar, prorrogar o reproducir el proyecto. Por consiguiente, se cumplen las condiciones recogidas en el capítulo 10, cuarto párrafo, tercer guión, de las Directrices marítimas.

3.2.5. La finalidad de la ayuda será la cobertura de los gastos operativos del servicio en cuestión hasta un 35 %

- (68) La Comisión observa que las ayudas nacionales a las que se suma la financiación de Marco Polo no van a superar el 35 % de los costes subvencionables. Esto se ajusta al capítulo 10, cuarto párrafo, cuarto guión, de las Directrices marítimas, modificado por el punto 8 de la Comunicación sobre las ayudas complementarias.
- (69) La Comisión recuerda que el Convenio firmado el 28 de abril de 2009 para la puesta en marcha del proyecto Atlántica estipula que la ayuda nacional y la financiación comunitaria no podrán, en ningún caso, superar el 35 % de los costes subvencionables.
- (70) Por último, la Comisión recuerda que este mismo Convenio estipula también que la sociedad explotadora comunicará cada año a los dos Estados miembros los gastos reales correspondientes a los costes subvencionables, que se justificarán mediante facturas y demás documentos.
- (71) Los dos Estados miembros también se comprometieron a comprobar *ex post* todos los gastos subvencionables realmente efectuados por la empresa durante todo el período de financiación pública, a fin de controlar el cumplimiento del límite de financiación del 35 % de los costes subvencionables.

3.2.6. La ayuda para la realización del proyecto se concederá basándose en criterios transparentes aplicados de forma no discriminatoria a los armadores establecidos en la Comunidad

- (72) La Comisión reconoce que ambos Estados miembros seleccionaron el proyecto para su financiación pública tras una convocatoria de proyectos abierta, transparente y no discriminatoria que se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* en abril de 2007, así como en los boletines oficiales nacionales. Los criterios de selección y los objetivos habían sido definidos previamente y puestos en conocimiento de los candidatos.
- (73) Además, la retirada del proyecto de la sociedad de explotación «Autopista del Mar Atlántica S.L.» en 2012 antes de que empezara el servicio fue ampliamente comentado por la prensa, lo que permitió que cualquier empresa pudiera manifestar su interés por la posible adquisición del servicio. Solo el grupo Suardíaz manifestó su interés en este sentido.
- (74) La Comisión concluye, pues, que se cumplen los requisitos del capítulo 10, cuarto párrafo, quinto guión, de las Directrices marítimas.

3.2.7. El servicio objeto del proyecto deberá ser comercialmente viable después del período en que sea subvencionable

- (75) La Comisión observa, asimismo, que el servicio puede ser viable comercialmente a partir del sexto año de operación, es decir, inmediatamente después del vencimiento de la financiación pública nacional y comunitaria. A este respecto, se prevé un beneficio a partir del sexto año de explotación. Esto se ajusta al capítulo 10, cuarto párrafo, sexto guión, de las Directrices marítimas.

3.2.8. *La ayuda no se podrá acumular con compensaciones de servicio público (obligaciones o contrato)*

- (76) Por último, la ayuda no se acumulará con ninguna otra ayuda ni compensación de servicio público, con arreglo a lo dispuesto en el capítulo 10, cuarto párrafo, séptimo guión, de las Directrices marítimas.
- (77) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión concluye que la medida en cuestión cumple los criterios formulados en los apartados 2 a 10 de la Comunicación sobre las ayudas complementarias, así como los establecidos en el capítulo 10 de las Directrices marítimas.
- (78) La Comisión concluye que la medida es compatible con el mercado interior.

4. DECISIÓN

- (79) Habida cuenta de la evaluación anterior, la Comisión ha decidido no plantear objeciones ya que considera la ayuda compatible con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, letra c) del TFUE.
- (80) En el supuesto de que la presente carta contenga información confidencial que no deba divulgarse, le ruego informe de ello a la Comisión en un plazo de quince días hábiles a partir de la fecha de recepción de la presente. Si la Comisión no recibe una solicitud motivada al efecto en el plazo indicado, se considerará que se acepta la comunicación a terceros y la publicación del texto íntegro de la carta, en la versión lingüística auténtica, en la página web <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>
- (81) Dicha solicitud deberá remitirse por correo certificado o por fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
1049 Bruselas
Bélgica
Fax: + 32 2 2961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Reciban el testimonio de mi más alta consideración.

Por la Comisión,

Margrethe VESTAGER
Miembro de la Comisión