

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 220



Edición
en lengua española

Legislación

56° año

17 de agosto de 2013

Sumario

II Actos no legislativos

ACUERDOS INTERNACIONALES

2013/434/UE:

- ★ **Decisión del Consejo, de 15 de julio de 2013, por la que se autoriza a determinados Estados miembros a ratificar el Protocolo por el que se modifica la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, o a adherirse a él, en interés de la Unión Europea, y a realizar una declaración relativa a la aplicación de las correspondientes normas internas del Derecho de la Unión** 1
- Protocolo de enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares** 3

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) n° 785/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013, por el que se aprueba una modificación que no es de menor importancia del pliego de condiciones de una denominación inscrita en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [Miel de La Alcarria (DOP)]** 12
- ★ **Reglamento (UE) n° 786/2013 de la Comisión, de 16 de agosto de 2013, por el que se modifica el anexo III del Reglamento (CE) n° 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los límites autorizados de yesotoxinas en moluscos bivalvos vivos ⁽¹⁾** 14

Precio: 4 EUR

(continúa al dorso)

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

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

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

★ Reglamento de Ejecución (UE) n° 787/2013 de la Comisión, de 16 de agosto de 2013, relativo a la autorización de un preparado de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) como aditivo en la alimentación de pavos de engorde y pavos criados para la reproducción (titular de la autorización: Kemin Europa N.V.) ⁽¹⁾	15
Reglamento de Ejecución (UE) n° 788/2013 de la Comisión, de 16 de agosto de 2013, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas	18

DECISIONES

2013/435/UE:

★ Decisión de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de Navigation [notificada con el número C(2013) 1926] ⁽¹⁾	20
---	----

2013/436/UE:

★ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 13 de agosto de 2013, que modifica la Decisión 2007/777/CE en lo relativo a la introducción de un nuevo tratamiento para inactivar el virus de la fiebre aftosa en productos cárnicos y a las condiciones de importación desde la región rusa de Kaliningrado [notificada con el número C(2013) 4970] ⁽¹⁾	46
---	----

2013/437/UE:

★ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 14 de agosto de 2013, que modifica la Decisión 2010/642/UE por la que se autoriza un método de clasificación de las canales de porcino en Grecia y que deroga la Decisión 89/449/CEE relativa a la autorización de métodos de clasificación de las canales de cerdo en Grecia [notificada con el número C(2013) 5302]	49
--	----

Aviso a los lectores — Reglamento (UE) n° 216/2013 del Consejo, de 7 de marzo de 2013, sobre la publicación electrónica del *Diario Oficial de la Unión Europea* (véase página tres de cubierta)

Aviso a los lectores — Forma de citar los actos (véase página tres de cubierta)



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

II

(Actos no legislativos)

ACUERDOS INTERNACIONALES

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 15 de julio de 2013

por la que se autoriza a determinados Estados miembros a ratificar el Protocolo por el que se modifica la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, o a adherirse a él, en interés de la Unión Europea, y a realizar una declaración relativa a la aplicación de las correspondientes normas internas del Derecho de la Unión

(2013/434/UE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 81, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 6, letra a),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión está afanándose en crear un espacio judicial común basado en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales.
- (2) El Protocolo de 12 de septiembre de 1997 (denominado en lo sucesivo «el Protocolo de 1997») de enmienda de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963 (denominada en lo sucesivo «la Convención de Viena»), se negoció con vistas a mejorar la indemnización de las víctimas de los daños causados por accidentes nucleares. Por consiguiente, es conveniente que las disposiciones del Protocolo de 1997 se apliquen en los Estados miembros que son Partes contratantes de la Convención de Viena.
- (3) La Unión tiene competencia exclusiva con respecto a los artículos XI y XII de la Convención de Viena modificados por el Protocolo de 1997, en la medida en que estas disposiciones afectan a las normas establecidas en el Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁽¹⁾. El Reglamento (CE) n° 44/2001 será sustituido a partir del 10 de enero de 2015 por el Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parla-

mento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil⁽²⁾. Los Estados miembros mantienen su competencia en los ámbitos cubiertos por el Protocolo de 1997 que no afectan al Derecho de la Unión Europea. Dado el objeto y la finalidad del Protocolo de 1997, la aceptación de las disposiciones del Protocolo que son competencia de la Unión no pueden dissociarse de las disposiciones que entran dentro de la competencia de los Estados miembros.

- (4) La Convención de Viena y su Protocolo de 1997 no están abiertos a la participación de organizaciones regionales de integración económica. Por consiguiente, la Unión no está en condiciones de convertirse en Parte contratante del Protocolo de 1997.
- (5) Los Estados miembros que no son Partes contratantes de la Convención de Viena y que no ratificaron el Protocolo de 1997 antes de su adhesión a la Unión deberán, por tanto, ser autorizados a ratificar el Protocolo de 1997, o a adherirse a él, en interés de la Unión.
- (6) Doce de los Estados miembros de la Unión, en concreto Bélgica, Alemania, Grecia, España, Francia, Italia, los Países Bajos, Portugal, Eslovenia, Finlandia, Suecia y el Reino Unido, son Partes contratantes del Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982 («el Convenio de París»). El Convenio de París establece un régimen para la indemnización de las víctimas de los daños causados por los accidentes nucleares, basado en unos principios semejantes a los de la Convención de Viena. El Protocolo de 12 de febrero de 2004 (en lo sucesivo, «el Protocolo de 2004») por el que se modifica el Convenio de París

⁽¹⁾ DO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁽²⁾ DO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

mejora la indemnización por daños causados por accidentes nucleares. Mediante las Decisiones 2004/294/CE ⁽¹⁾ y 2007/727/CE ⁽²⁾ del Consejo, aquellos Estados miembros que eran Partes contratantes del Convenio de París fueron autorizados a ratificar el Protocolo de 2004, o a adherirse a él, en interés de la entonces Comunidad Europea. Por este motivo se justifica objetivamente que no sean destinatarios de la presente Decisión aquellos Estados miembros que son Partes contratantes del Convenio de París en lugar de la Convención de Viena.

- (7) Además, cinco Estados miembros de la Unión, a saber, Irlanda, Chipre, Luxemburgo, Malta y Austria, no son Partes contratantes ni de la Convención de Viena ni del Convenio de París. Dado que el Protocolo de 1997 modifica la Convención de Viena y que el Reglamento (CE) n° 44/2001 autoriza a los Estados miembros que estén vinculados por dicha Convención a seguir aplicando las normas sobre competencia y en materia de reconocimiento y ejecución previstas en el mismo, está objetivamente justificado que la presente Decisión se dirija únicamente a los Estados miembros que son Partes contratantes de la Convención de Viena. Por ello, Irlanda, Chipre, Luxemburgo, Malta y Austria seguirán basándose en las normas que figuran en el Reglamento (CE) n° 44/2001 y seguirán aplicándolas en el ámbito cubierto por la Convención de Viena y el Protocolo de 1997 por el que se modifica dicha Convención.
- (8) En consecuencia las disposiciones del Protocolo de 1997 solo serán aplicadas, por lo que respecta a la Unión, por aquellos Estados miembros que sean Partes contratantes de la Convención de Viena en el momento de la adopción de la presente Decisión.
- (9) Las normas sobre reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales previstas en el artículo XII de la Convención de Viena, modificadas por el artículo 14 del Protocolo de 1997, no deberían tener prioridad sobre las normas que regulan el procedimiento de reconocimiento y ejecución de las sentencias judiciales establecido por el Reglamento (CE) n° 44/2001. En consecuencia, los Estados miembros que estén autorizados a ratificar el Protocolo de 1997, o a adherirse a él, en virtud de la presente Decisión deberán realizar la declaración prevista en la presente Decisión con el fin de garantizar la aplicación de las normas de la Unión pertinentes.
- (10) De conformidad con el Protocolo n° 21 sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Reino Unido e Irlanda participan en la adopción y aplicación de la presente Decisión.

- (11) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n° 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción de la presente Decisión y no queda vinculada por la misma ni sujeta a su aplicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El Consejo autoriza a Bulgaria, la República Checa, Estonia, Hungría, Lituania, Polonia y Eslovaquia, a que ratifiquen el Protocolo de 12 de septiembre de 1997 de enmienda de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, o que se adhieran a él en interés de la Unión.

El texto del Protocolo de 1997 se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

El Consejo autoriza a Bulgaria, la República Checa, Estonia, Hungría, Lituania, Polonia y Eslovaquia a realizar la siguiente declaración:

«Las sentencias judiciales en materias cubiertas por el Protocolo de 12 de septiembre de 1997 de enmienda de la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 21 de mayo de 1963, dictadas por un órgano jurisdiccional de un Estado miembro de la Unión Europea que sea Parte contratante del citado Protocolo serán reconocidas y tendrán fuerza ejecutiva en [nombre del Estado miembro que realiza la declaración] de conformidad con las normas correspondientes de la Unión Europea al respecto.»

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son la República de Bulgaria, la República Checa, la República de Estonia, Hungría, la República de Lituania, la República de Polonia y la República Eslovaca, de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 15 de julio de 2013.

Por el Consejo
El Presidente
V. JUKNA

⁽¹⁾ DO L 97 de 1.4.2004, p. 53.

⁽²⁾ DO L 294 de 13.11.2007, p. 23.

PROTOCOLO**de enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares**

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO la conveniencia de enmendar la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963 con el fin de ampliar el ámbito de aplicación, aumentar el importe de la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear y mejorar los medios para garantizar una indemnización adecuada y equitativa,

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1

La Convención enmendada por las disposiciones del presente Protocolo es la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963, en adelante denominada «la Convención de Viena de 1963».

Artículo 2

El artículo I de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

1) El apartado j) del párrafo 1 enmiéndase de forma que rece así:

a) al final del inciso iii) la coma se reemplaza por un punto y coma;

b) añádese un inciso iv) del siguiente tenor:

«iv) las demás instalaciones en las que haya combustible nuclear o productos o desechos radiactivos según cada cierto tiempo determine la Junta de Gobernadores del Organismo Internacional de Energía Atómica;».

2) El apartado k) del párrafo 1 reemplázase por el texto siguiente:

«k) Por "daños nucleares" se entenderá:

i) la pérdida de vidas humanas o las lesiones corporales,

ii) los daños o perjuicios materiales,

y cada uno de los daños que se indican a continuación en la medida determinada por la legislación del tribunal competente:

iii) la pérdida económica derivada de la pérdida o los daños a que se hace referencia en los apartados i) y ii), en la medida en que no esté incluida en esos apartados, si la sufriere una persona con derecho a entablar una demanda con respecto a dicha pérdida o daños,

iv) el costo de las medidas para rehabilitar el medio ambiente deteriorado, a menos que el deterioro sea insignificante, siempre que esas medidas realmente se hayan adoptado o hayan de adoptarse, y en la medida en que no esté incluido en el apartado ii),

v) el lucro cesante derivado del interés económico en algún uso o goce del medio ambiente que se produzca como resultado de un deterioro significativo del medio ambiente, y en la medida en que no esté incluido en el apartado ii),

vi) los costos de las medidas preventivas y otros daños y perjuicios causados por esas medidas,

vii) cualquier otra pérdida económica que no sea una pérdida causada por el deterioro del medio ambiente, si ello estuviese autorizado por la legislación general sobre responsabilidad civil del tribunal competente,

en el caso de los apartados i) a iv) y vii) *supra*, en la medida en que los daños y perjuicios se produzcan como resultado de la radiación ionizante emitida por cualquier fuente de radiación dentro de una instalación nuclear, o emitida por combustible nuclear o productos o desechos radiactivos que se encuentren en una instalación nuclear, o de los materiales nucleares que procedan de ella, se originen en ella o se envíen a ella, sea que se deriven de las propiedades de esa materia, o de la combinación de propiedades radiactivas con propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de esa materia.».

3) El apartado l) del párrafo 1 reemplázase por el siguiente texto:

«l) Por "incidente nuclear" se entenderá cualquier hecho o sucesión de hechos que tengan el mismo origen y hayan causado daños nucleares o que, solamente con respecto a las medidas preventivas, hayan creado una amenaza grave e inminente de causar tales daños.».

4) Después del apartado l) del párrafo 1 añádense cuatro apartados nuevos, m), n), o) y p), que rezan así:

«m) Por "medidas de rehabilitación" se entenderá cualquier medida razonable que haya sido aprobada por las autoridades competentes del Estado donde se hayan adoptado las medidas y que tengan por objeto rehabilitar o restaurar componentes del medio ambiente dañados o destruidos o introducir en el medio ambiente, cuando ello sea razonable, el equivalente de esos componentes. La legislación del Estado en que se hayan sufrido los daños determinará a quién ha de corresponder la facultad de adoptar dichas medidas.

n) Por "medidas preventivas" se entenderá cualquier medida razonable adoptada por cualquier persona después de ocurrido un incidente nuclear a fin de prevenir o minimizar los daños a que se hace referencia en los apartados i) a v) o vii) del párrafo k), lo que estará sujeto a la aprobación de las autoridades competentes exigida por la ley del Estado donde se hayan adoptado las medidas.

o) Por "medidas razonables" se entenderá las medidas que, en virtud de la legislación del tribunal competente, se juzgue que sean apropiadas y proporcionadas, habida cuenta de las circunstancias, como por ejemplo:

- i) la naturaleza y magnitud de los daños sufridos o, en el caso de medidas preventivas, la naturaleza y magnitud del riesgo de que se produzcan tales daños,
- ii) en qué medida, en el momento en que sean adoptadas, existe la posibilidad de que dichas medidas sean eficaces,
- iii) los conocimientos científicos y técnicos pertinentes.

p) Por "derecho especial de giro", en adelante denominado DEG, se entenderá la unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional y utilizada por éste para sus propias operaciones y transacciones.».

5) El párrafo 2 se reemplaza por el texto siguiente:

«2. El Estado de la instalación podrá excluir del ámbito de la presente Convención cualquier instalación nuclear o cantidad pequeña de materiales nucleares siempre que lo permita la reducida importancia de los peligros inherentes a tal decisión y siempre que:

- a) en lo que se refiere a instalaciones nucleares, la Junta de Gobernadores del Organismo Internacional de Energía Atómica haya determinado los criterios para esa exclusión y que dicha exclusión por parte de un Estado de la instalación se ajuste a tales criterios;
- b) en lo que se refiere a cantidades pequeñas de materiales nucleares, los límites máximos para la exclusión de tales cantidades hayan sido determinados por la Junta de Gobernadores del Organismo Internacional de Energía Atómica y que dicha exclusión por parte de un Estado de la instalación no exceda de los referidos límites.

Los criterios para la exclusión de instalaciones nucleares y los límites máximos para la exclusión de cantidades pequeñas de materiales nucleares serán revisados periódicamente por la Junta de Gobernadores.».

Artículo 3

A continuación del artículo I de la Convención de Viena de 1963 añádense los siguientes dos artículos I A y I B nuevos:

«Artículo I A

1. La presente Convención se aplicará a los daños nucleares independientemente del lugar donde se hayan sufrido.
2. La legislación del Estado de la instalación podrá, no obstante, excluir de la aplicación de la presente Convención los daños sufridos:
 - a) en el territorio de un Estado no contratante;
 - b) en cualesquiera zonas marítimas establecidas por un Estado no contratante de acuerdo con el derecho internacional del mar.
3. Una exclusión con arreglo al párrafo 2 del presente artículo solo podrá aplicarse con respecto a un Estado no contratante que en el momento del incidente:
 - a) posea una instalación nuclear en su territorio o en cualesquiera zonas marítimas que haya establecido de acuerdo con el derecho internacional del mar;

b) no conceda beneficios recíprocos equivalentes.

4. Las exclusiones con arreglo al párrafo 2 del presente artículo no afectarán a los derechos a que se hace referencia en el apartado a) del párrafo 2 del artículo IX y las exclusiones con arreglo al apartado b) del párrafo 2 del presente artículo no se extenderán a los daños a bordo o a un navío o aeronave.

Artículo I B

La presente Convención no se aplicará a las instalaciones nucleares utilizadas con fines no pacíficos.»

Artículo 4

El artículo II de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

1) Al final del apartado a) del párrafo 3 añádese el siguiente texto:

«El Estado de la instalación podrá limitar la cuantía de los fondos públicos aportados por cada incidente a la diferencia, si la hubiere, entre las cuantías estipuladas en el presente artículo y la cuantía determinada de conformidad con el párrafo 1 del artículo V.»

2) Al final del párrafo 4 añádese el texto siguiente:

«El Estado de la instalación podrá limitar la cuantía de los fondos públicos aportados con arreglo al apartado a) del párrafo 3 del presente artículo.»

3) El párrafo 6 se reemplaza por el siguiente texto:

«6. Ninguna persona será responsable de las pérdidas o daños que no sean daños nucleares de conformidad con lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo I pero que hubieran podido ser determinados como daños nucleares de conformidad con las disposiciones de dicho párrafo.»

Artículo 5

A continuación de la primera oración del artículo III de la Convención de Viena de 1963 añádese el texto siguiente:

«Sin embargo, el Estado de la instalación podrá eliminar esta obligación con relación al transporte que se realice íntegramente dentro de su propio territorio.»

Artículo 6

El artículo IV de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la siguiente manera:

1) El párrafo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Con arreglo a la presente Convención no engendrarán responsabilidad alguna para el explotador los daños nucleares que, según él demuestre, se deban directamente a conflicto armado, hostilidades, guerra civil o insurrección.»

2) El párrafo 5 se reemplaza por el texto siguiente:

«5. El explotador no será responsable con arreglo a la presente Convención por los daños nucleares causados:

- a) a la instalación nuclear propiamente dicha y a cualquier otra instalación nuclear, incluida una instalación nuclear en construcción, en el emplazamiento en que esa instalación esté situada;
- b) a los bienes situados en el mismo emplazamiento que se utilicen o se vayan a utilizar en relación con cualquiera de dichas instalaciones.»

3) El párrafo 6 se reemplaza por el texto siguiente:

«6. La indemnización por daños causados al medio de transporte en el que al producirse el incidente nuclear se hallasen los materiales nucleares que hubiesen intervenido en él no tendrá por efecto reducir la responsabilidad del explotador respecto de otros daños a una cuantía inferior a 150 millones DEG, o cualquier cuantía superior establecida por la legislación de una Parte contratante o una cuantía determinada con arreglo al apartado c) del párrafo 1 del artículo V.»

4) El párrafo 7 se reemplaza por el siguiente texto:

«7. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención afectará a la responsabilidad de una persona física que por acto u omisión dolosa haya causado un daño nuclear que de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 o 5 del presente artículo no impone responsabilidad alguna al explotador con arreglo a la presente Convención.»

Artículo 7

- 1) El texto del artículo V de la Convención de Viena de 1963 se reemplaza por el siguiente:
- «1. El Estado de la instalación podrá limitar la responsabilidad del explotador por cada incidente nuclear a:
- a) no menos de 300 millones DEG;
 - b) no menos de 150 millones DEG siempre que por encima de ese importe y hasta 300 millones DEG, como mínimo, dicho Estado aporte fondos públicos para indemnizar los daños nucleares;
 - c) por un máximo de 15 años a contar de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo, hasta un importe transitorio de no menos de 100 millones DEG con respecto a un incidente nuclear ocurrido en ese período. Podrá estipularse un importe inferior a 100 millones DEG, a condición de que el Estado haya de aportar fondos públicos para indemnizar los daños nucleares entre ese importe inferior y 100 millones DEG.
2. Sin perjuicio del párrafo 1 del presente artículo, el Estado de la instalación, teniendo en cuenta la índole de la instalación nuclear o de las sustancias nucleares de que se trate y las posibles consecuencias de un incidente originado en ellas, podrá estipular un importe menor de la responsabilidad del explotador, siempre que el importe así estipulado en ningún caso sea inferior a 5 millones DEG y siempre que el Estado de la instalación garantice la aportación de fondos públicos hasta el importe determinado con arreglo al párrafo 1.
3. Los importes estipulados por el Estado de la instalación del explotador responsable de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo y el párrafo 6 del artículo IV se aplicarán independientemente del lugar en que haya ocurrido el incidente nuclear.».

- 2) A continuación del artículo V, añádense los siguientes artículos V A, V B, V C y V D nuevos:

«Artículo V A

1. Los intereses y costas concedidos por un tribunal en virtud de una acción de indemnización de daños nucleares se pagarán además de las cantidades a que se hace referencia en el artículo V.

2. Las cantidades mencionadas en el artículo V y en el párrafo 6 del artículo IV podrán redondearse al convertirlas en moneda nacional.

Artículo V B

Cada Parte contratante velará por que las personas víctimas de daños puedan invocar sus derechos de indemnización sin tener que iniciar distintos juicios según el origen de los fondos aportados para dicha indemnización.

Artículo V C

1. Si fuesen competentes los tribunales de una Parte contratante distinta del Estado de la instalación, los fondos públicos requeridos de conformidad con los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo V y con el párrafo 1 del artículo VII, así como los intereses y costas concedidos por un tribunal, podrán ser aportados por la Parte contratante mencionada en primer lugar. El Estado de la instalación reembolsará a la otra Parte contratante todas las sumas que haya pagado por ese concepto. Estas dos Partes contratantes convendrán el procedimiento de reembolso.

2. Si fuesen competentes los tribunales de una Parte contratante distinta del Estado de la instalación, la Parte contratante cuyos tribunales sean competentes tomará todas las medidas necesarias para permitir al Estado de la instalación intervenir en los juicios y participar en cualquier solución relativa a la indemnización.

Artículo V D

1. El Director General del Organismo Internacional de Energía Atómica convocará una reunión de las Partes contratantes a fin de modificar el importe máximo de la responsabilidad a que se refiere el artículo V cuando un tercio de las Partes contratantes exprese tal deseo.

2. Las modificaciones se aprobarán por una mayoría de dos tercios de las Partes contratantes presentes y votantes, siempre que por lo menos la mitad de las Partes contratantes esté presente en el momento de la votación.

3. Al actuar con respecto a una propuesta de modificación de los importes máximos, la reunión de las Partes contratantes tendrá en cuenta, entre otras cosas, el riesgo de daños derivados de un incidente nuclear, los cambios de los valores monetarios y la capacidad del mercado de seguros.
4.
 - a) Toda enmienda aprobada de acuerdo con el párrafo 2 del presente artículo será notificada por el Director General del OIEA a todas las Partes contratantes para su aceptación. La enmienda se tendrá por aceptada al término de un plazo de 18 meses contado a partir de su notificación, siempre que un tercio, por lo menos, de las Partes contratantes en el momento en que la reunión haya aprobado la enmienda hubiesen comunicado al Director General del OIEA su aceptación de dicha enmienda. Una enmienda aceptada de acuerdo con este párrafo entrará en vigor a los 12 meses de su aceptación para las Partes contratantes que la hayan aceptado.
 - b) Si transcurrido un plazo de 18 meses a partir de la fecha en que haya sido notificada con miras a su aceptación, una enmienda no hubiese sido aceptada de acuerdo con el apartado a), se la considerará rechazada.
5. Para cada Parte contratante que acepte una enmienda después de que haya sido aceptada pero todavía no haya entrado en vigor o después de su entrada en vigor de acuerdo con el párrafo 4 del presente artículo, la enmienda entrará en vigor a los 12 meses de su aceptación por esa Parte contratante.
6. Un Estado que pase a ser parte en la presente Convención después de que una enmienda haya entrado en vigor de acuerdo con el párrafo 4 del presente artículo y a menos que ese Estado exprese otro propósito:
 - a) será considerado Parte en la presente Convención en su forma enmendada;
 - b) será considerado Parte en la Convención no enmendada en relación con cualquier Estado Parte que no esté obligado por la enmienda.».

Artículo 8

El artículo VI de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

1) El párrafo 1 reemplázase por el texto siguiente:

- «1.
 - a) El derecho a reclamar una indemnización en virtud de la presente Convención se extinguirá si no se entablare la correspondiente acción:
 - i) con respecto a la pérdida de vidas o lesiones corporales, dentro de un plazo de treinta años contado a partir de la fecha del incidente nuclear,
 - ii) con respecto a cualquier otro daño, dentro de un plazo de diez años contado a partir de la fecha del incidente nuclear.
 - b) Sin embargo, si según la legislación del Estado de la instalación, la responsabilidad del explotador estuviera cubierta durante un plazo mayor por un seguro u otra garantía financiera que incluya fondos públicos, la legislación del tribunal competente podrá disponer que el derecho a reclamar una indemnización al explotador solo se extinguirá después de ese plazo mayor, que no podrá exceder del plazo en que la responsabilidad del explotador esté cubierta según la legislación del Estado de la instalación.
 - c) Las acciones de indemnización con respecto a la pérdida de vidas o lesiones corporales o, en virtud de una ampliación del plazo efectuada de acuerdo con el apartado b) del presente párrafo, con respecto a otros daños que se entablen después de transcurrido el plazo de diez años contado a partir de la fecha del incidente nuclear no afectarán en caso alguno a los derechos de indemnización, estipulados por la presente Convención, de las personas que hayan entablado una acción en contra del explotador antes de la expiración de ese plazo.».

2) Suprímese el párrafo 2.

3) El párrafo 3 reemplázase por el siguiente texto:

- «3. El derecho a reclamar una indemnización en virtud de la presente Convención estará sujeto a prescripción o extinción, de conformidad con la legislación del tribunal competente, si no se entablare una acción dentro de tres años a contar desde la fecha en que la persona víctima de los daños haya tenido conocimiento o debería razonablemente haber tenido conocimiento de los daños y de la identidad del explotador responsable de los daños, siempre que no hayan vencido los plazos establecidos de conformidad con los apartados a) y b) del párrafo 1 del presente artículo.».

Artículo 9

El artículo VII se enmienda de la manera siguiente:

- 1) Al final del párrafo 1 añádense las dos oraciones siguientes y el párrafo enmendado pasa a ser apartado a) de dicho párrafo:

«Cuando la responsabilidad del explotador sea ilimitada, el Estado de la instalación podrá estipular un importe máximo de la garantía financiera del explotador responsable, siempre que ese importe no sea inferior a 300 millones DEG. El Estado de la instalación garantizará el pago correspondiente a las demandas de indemnización de daños nucleares que se hayan entablado contra el explotador en la medida en que el producto de la garantía financiera sea insuficiente para satisfacer dichas demandas, pero sin rebasar el importe de la garantía financiera que haya de darse de conformidad con este párrafo.»

- 2) Al párrafo 1 agrégase el siguiente apartado b) nuevo:

«b) Sin perjuicio del apartado a) del presente párrafo cuando la responsabilidad del explotador sea ilimitada, el Estado de la instalación, habida cuenta de la naturaleza de la instalación nuclear o de las sustancias nucleares presentes y de las posibles consecuencias de un incidente allí originado, podrá estipular un importe inferior para la garantía financiera del explotador, siempre que en ningún caso el importe así estipulado sea inferior a 5 millones DEG y a condición de que el Estado de la instalación garantice el pago de las demandas de indemnización de daños nucleares que se hayan entablado contra el explotador mediante el suministro de los fondos necesarios en la medida en que el producto del seguro u otra garantía financiera sea insuficiente para satisfacer dichas demandas, y hasta el límite establecido en virtud del apartado a) del presente párrafo.»

- 3) En el párrafo 3 intercálanse las palabras «o en los apartados b) y c) del párrafo 1 del artículo V» después de las palabras «del presente artículo».

Artículo 10

El artículo VIII de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

- 1) El texto del artículo VIII pasa a ser el párrafo 1 de dicho artículo.
- 2) Añádese un párrafo 2 nuevo del siguiente tenor:

«2. Sin perjuicio de la aplicación de la regla del apartado c) del párrafo 1 del artículo VI, en los casos en que respecto de las demandas entabladas contra el explotador los daños que hayan de indemnizarse con arreglo a la presente Convención rebasen, o sea probable que rebasen, el importe máximo aportado de conformidad con el párrafo 1 del artículo V, en la distribución de la indemnización se dará prioridad a las demandas relativas a la pérdida de vidas o lesiones corporales.»

Artículo 11

Al final del artículo X de la Convención de Viena de 1963 añádese una nueva oración:

El derecho de repetición estipulado en este artículo podrá ampliarse también en beneficio del Estado de la instalación en la medida en que haya aportado fondos públicos de conformidad con la presente Convención.

Artículo 12

El artículo XI de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

1. Añádese un párrafo 1 bis nuevo del siguiente tenor:

«1bis. Cuando un incidente nuclear ocurriere dentro del área de la zona económica exclusiva de una Parte Contratante o, si dicha zona no ha sido establecida, en un área que no exceda de los límites de una zona económica exclusiva, si dicha Parte la hubiese establecido, la competencia en lo que se refiere a las acciones relativas a daños nucleares provenientes de dicho incidente nuclear, para los fines de la presente Convención, solo recaerá en los tribunales de esa Parte. La oración anterior se aplicará si dicha Parte Contratante ha notificado al depositario sobre dicha área antes del incidente nuclear. Nada de lo dispuesto en el presente párrafo se interpretará como que permite el ejercicio de competencia de una manera que sea contraria al derecho internacional del mar, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.»

2) Sustitúyase el párrafo 2 por el texto siguiente:

«2. Cuando un incidente nuclear no ocurre dentro del territorio de una Parte Contratante, o dentro de un área notificada de conformidad con el párrafo 1 bis, o cuando el lugar del incidente nuclear no pueda determinarse con certeza, la competencia en lo que se refiere a esas acciones recaerá en los tribunales del Estado de la instalación del explotador responsable.».

3) En el párrafo 3, primera línea, y en el apartado b), después de «1» intercálase «, 1bis».

4) Añádese el siguiente párrafo 4 nuevo:

«4. La Parte contratante cuyos tribunales sean competentes garantizará que la competencia para conocer de un incidente nuclear determinado recaiga únicamente en uno solo de sus tribunales.».

Artículo 13

A continuación del artículo XI añádese un artículo XI A nuevo del tenor siguiente:

«Artículo XI A

La Parte contratante cuyos tribunales sean competentes garantizará que en relación con las acciones de indemnización de daños nucleares:

- a) cualquier Estado pueda entablar una acción en representación de personas que hayan sufrido daños nucleares, que sean nacionales de ese Estado o tengan domicilio o residencia en su territorio, y que hayan dado su consentimiento para ello;
- b) cualquier persona pueda entablar una acción para hacer valer derechos emanados de la presente Convención que haya adquirido por subrogación o traspaso.».

Artículo 14

El texto del artículo XII de la Convención de Viena de 1963 se reemplaza por el texto siguiente:

«Artículo XII

1. La sentencia dictada por un tribunal de una Parte contratante al que corresponda la competencia y respecto de la cual no proceda ya ninguna forma ordinaria de revisión será reconocida a menos que:

- a) la sentencia se haya obtenido mediante fraude;
- b) no se le haya dado a la parte contra la que se dicte la sentencia la posibilidad de presentar su caso en condiciones equitativas;
- c) la sentencia sea contraria al orden público de la Parte contratante en la que se gestione su reconocimiento o no se ajuste a las normas fundamentales de la justicia.

2. Toda sentencia definitiva que sea reconocida de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo tendrá fuerza ejecutoria, una vez trasladada para su ejecución en conformidad con las formalidades exigidas por la legislación de la Parte contratante en la que se gestione la ejecución, como si se tratase de una sentencia dictada por un tribunal de esa Parte contratante. Los méritos de una demanda con respecto a la cual se haya pronunciado la sentencia no podrán ser objeto de nuevo proceso.».

Artículo 15

El artículo XIII de la Convención de Viena de 1963 se enmienda de la manera siguiente:

1) El texto del artículo XIII pasa a ser párrafo 1 de ese artículo.

2) Añádese el siguiente párrafo 2 nuevo:

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, en la medida en que la indemnización por daños nucleares exceda de 150 millones DEG, la legislación del Estado de la instalación podrá excluir de las disposiciones de esta Convención los daños nucleares sufridos en el territorio o en una zona marítima, establecida de conformidad con el derecho internacional del mar, de otro Estado que en el momento del incidente tenga una instalación nuclear en dicho territorio, en la medida en que éste no conceda beneficios recíprocos de un importe equivalente.».

Artículo 16

El artículo XVIII de la Convención de Viena de 1963 se reemplaza por el texto siguiente:

«La presente Convención no afectará a los derechos y obligaciones que tenga una Parte contratante con arreglo a las normas generales del derecho internacional público.»

Artículo 17

A continuación del artículo XX de la Convención de Viena de 1963 añádesse el siguiente artículo XX A nuevo:

«Artículo XX A

1. En caso de una controversia entre Partes contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de la presente Convención, las partes de la controversia se consultarán con miras a su solución mediante negociaciones o cualquier otro medio pacífico para resolver controversias que estimen aceptable.
2. En caso de que una controversia de la naturaleza a que hace referencia el párrafo 1 del presente artículo no pudiese resolverse dentro de seis meses contados desde la petición de la celebración de consultas formulada conforme al párrafo 1 del presente artículo, a petición de cualquiera de las partes de esa controversia se la someterá a arbitraje o se la remitirá a la Corte Internacional de Justicia para que decida. Una vez sometida una controversia a arbitraje, si dentro de seis meses contados a partir de la fecha de la petición las partes de la controversia no lograsen ponerse de acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente de la Corte Internacional de Justicia o al Secretario General de las Naciones Unidas la designación de uno o más árbitros. En caso de conflicto entre las peticiones de las partes de la controversia, tendrá prioridad la petición dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.
3. Al ratificar, aceptar o aprobar la presente Convención o al adherirse a ella, todo Estado podrá declarar que no se considera obligado por uno cualquiera o por ninguno de los dos procedimientos estipulados para la solución de controversias en el párrafo 2 del presente artículo. Las demás Partes contratantes no estarán obligadas por un procedimiento de solución de controversias estipulado en el párrafo 2 del presente artículo con relación a una Parte Contratante respecto de la cual esté en vigor tal declaración.
4. Toda Parte contratante que haya formulado una declaración con arreglo al párrafo 3 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación al Depositario.»

Artículo 18

1. Suprímense los artículos XX a XXV, los párrafos 2, 3 y el número de párrafo «1.» del artículo XXVI, y los artículos XXVII y XXIX de la Convención de Viena de 1963.
2. Entre las Partes en el presente Protocolo, la Convención de Viena de 1963 y el presente Protocolo se entenderán e interpretarán en conjunto como un solo instrumento que podrá ser denominado la Convención de Viena de 1997 sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares.

Artículo 19

1. Un Estado que sea parte en el presente Protocolo pero no lo sea en la Convención de Viena de 1963 estará obligado por las disposiciones de esa Convención enmendada por el presente Protocolo en relación con otros Estados Partes en la misma y, de no haber expresado ese Estado una intención diferente en el momento de depositar uno de los instrumentos a que hace referencia el artículo 20, estará obligado por las disposiciones de la Convención de Viena de 1963 en relación con los Estados que sean únicamente partes en la misma.
2. Las disposiciones del presente Protocolo no afectarán a las obligaciones de un Estado que sea parte en la Convención de Viena de 1963 y en el presente Protocolo con respecto a un Estado que sea parte en la Convención de Viena de 1963 pero no lo sea en el presente Protocolo.

Artículo 20

1. El presente Protocolo se abrirá a la firma de todos los Estados en la Sede del Organismo Internacional de Energía Atómica, en Viena, del 29 de septiembre de 1997 hasta su entrada en vigor.
2. El presente Protocolo está sujeto a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados que lo hayan firmado.
3. Cualquier Estado que no haya firmado el presente Protocolo podrá adherirse a él después de su entrada en vigor.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Director General del Organismo Internacional de Energía Atómica, quien será el Depositario del presente Protocolo.

Artículo 21

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Protocolo o se adhieran al mismo después de la fecha de depósito del quinto instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha en que dicho Estado haya depositado el correspondiente instrumento.

Artículo 22

1. Cada una de las Partes contratantes podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación escrita al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Depositario haya recibido la notificación.

3. Entre las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas de la Convención de Viena de 1963 con arreglo a su artículo XXVI no se interpretará en modo alguno como una denuncia de la Convención de Viena de 1963 enmendada por el presente Protocolo.

4. Sin perjuicio de la denuncia del presente Protocolo por una Parte Contratante en virtud del presente artículo, las disposiciones del presente Protocolo seguirán aplicándose a todos los daños nucleares causados por un incidente nuclear que ocurra antes de que haya surtido efecto dicha denuncia.

Artículo 23

El Depositario notificará con prontitud a los Estados Partes y a todos los demás Estados:

- a) cada firma del presente Protocolo;
- b) cada depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión;
- c) la entrada en vigor del presente Protocolo;
- d) cualquier notificación recibida de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 *bis* del artículo XI;
- e) las peticiones para convocar una conferencia de revisión que se hayan recibido de conformidad con lo dispuesto en el artículo XXVI de la Convención de Viena de 1963 y una reunión de las Partes contratantes de conformidad con lo dispuesto en el artículo V D de la Convención de Viena de 1963 enmendada por el presente Protocolo;
- f) las notificaciones de denuncias que se hayan recibido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 y otras notificaciones pertinentes relativas al presente Protocolo.

Artículo 24

1. El original del presente Protocolo, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, quedará depositado en poder del Depositario.

2. El Organismo Internacional de Energía Atómica establecerá el texto unificado de la Convención de Viena de 1963 enmendada por el presente Protocolo en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso según lo dispuesto en el anexo del presente Protocolo.

3. El Depositario entregará a todos los Estados copias auténticas certificadas del presente Protocolo juntamente con el texto unificado de la Convención de Viena de 1963 enmendada por el presente Protocolo.

EN FE DE LO CUAL los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en Viena, a los doce días de septiembre de mil novecientos noventa y siete.

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 785/2013 DE LA COMISIÓN

de 14 de agosto de 2013

por el que se aprueba una modificación que no es de menor importancia del pliego de condiciones de una denominación inscrita en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [Miel de La Alcarria (DOP)]

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 1151/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, sobre los regímenes de calidad de los productos agrícolas y alimenticios ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 52, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 1151/2012 deroga y sustituye al Reglamento (CE) n° 510/2006 del Consejo, de 20 de marzo de 2006, sobre la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen de los productos agrícolas y alimenticios ⁽²⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 9, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (CE) n° 510/2006, la Comisión ha examinado la solicitud de España con vistas a la aprobación de una modificación del pliego de condiciones de la denominación de origen protegida «Miel de La Alcarria», registrada en virtud del Reglamento (CE) n° 1107/96 de la Comisión ⁽³⁾.

- (3) Al tratarse de una modificación que no se considera de menor importancia, la Comisión ha publicado la solicitud de modificación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁴⁾, en aplicación del artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 510/2006. Dado que no se ha presentado a la Comisión objeción alguna con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, procede aprobar la modificación.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Queda aprobada la modificación del pliego de condiciones publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* con respecto a la denominación que figura en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 14 de agosto de 2013.

Por la Comisión,
en nombre del Presidente
Johannes HAHN
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ DO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

⁽³⁾ DO L 148 de 21.6.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 302 de 6.10.2012, p. 24.

ANEXO

Productos agrícolas destinados al consumo humano enumerados en el anexo I del Tratado:

Clase 1.4. Otros productos de origen animal (huevos, miel, productos lácteos, salvo la mantequilla, etc.)

ESPAÑA

Miel de La Alcarria (DOP)

REGLAMENTO (UE) N° 786/2013 DE LA COMISIÓN**de 16 de agosto de 2013****por el que se modifica el anexo III del Reglamento (CE) n° 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los límites autorizados de yesotoxinas en moluscos bivalvos vivos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas de higiene de los alimentos de origen animal ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10, apartado 1, letra d),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 853/2004 establece normas específicas en materia de higiene de los alimentos de origen animal destinadas a los operadores de empresas alimentarias. Dicho Reglamento establece que estos operadores deben garantizar que los moluscos bivalvos vivos que pongan en el mercado para el consumo humano no contienen determinadas biotoxinas marinas en cantidades totales, medidas en el cuerpo entero o en cualquier parte consumible por separado, que sobrepasen los límites establecidos en el punto 2 del capítulo V de la sección VII del anexo III del citado Reglamento. En el punto 2, letra d), de dicho capítulo se establece un límite máximo de yesotoxinas de 1 miligramo de equivalente de yesotoxina por kilogramo.
- (2) En diciembre de 2008, a solicitud de la Comisión Europea, la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) adoptó un dictamen de la Comisión Técnica de Contaminantes de la Cadena Alimentaria sobre las biotoxinas marinas en los moluscos (grupo de las yesotoxinas) ⁽²⁾. Según dicho dictamen, no se observó letalidad ni signos clínicos de toxicidad en una serie de estudios de toxicidad aguda posterior a la administración oral de yesotoxinas. Además, la EFSA concluyó que una ración de moluscos no debía contener más de 3,75 miligramos de equivalente de yesotoxina por kilogramo. Dicho nivel es superior al límite actual establecido en el punto 2,

letra d), del capítulo V de la sección VII del anexo III del Reglamento (CE) n° 853/2004.

- (3) En la 32ª sesión del Comité del CODEX sobre Pescado y Productos Pesqueros (1-5 de octubre de 2012) se confirmó la exclusión de las yesotoxinas de la lista de biotoxinas marinas que debían ser objeto de análisis a escala internacional.
- (4) A la luz del dictamen de la EFSA y de las conclusiones de la 32ª sesión del Comité del CODEX sobre Pescado y Productos Pesqueros, procede aumentar el límite actual de yesotoxinas a 3,75 miligramos de equivalente de yesotoxina por kilogramo.
- (5) Procede, por tanto, modificar el anexo III del Reglamento (CE) n° 853/2004 en consecuencia.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal, y ni el Parlamento Europeo ni el Consejo se han opuesto a ellas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El punto 2, letra d), del capítulo V de la sección VII del anexo III del Reglamento (CE) n° 853/2004 se sustituye por el texto siguiente:

- «d) en el caso de las yesotoxinas, 3,75 miligramos de equivalente de yesotoxina por kilogramo;».

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 16 de agosto de 2013.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ DO L 139 de 30.4.2004, p. 55.

⁽²⁾ *The EFSA Journal* (2009) n° 907, 1-62.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 787/2013 DE LA COMISIÓN

de 16 de agosto de 2013

relativo a la autorización de un preparado de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) como aditivo en la alimentación de pavos de engorde y pavos criados para la reproducción (titular de la autorización: Kemin Europa N.V.)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1831/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2003, sobre los aditivos en la alimentación animal ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 9, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 1831/2003 regula la autorización de aditivos en la alimentación animal y los motivos y procedimientos para su concesión.
- (2) De conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 1831/2003, se presentó una solicitud relativa a un nuevo uso de un preparado de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737). Dicha solicitud iba acompañada de la información y la documentación exigidas con arreglo al artículo 7, apartado 3, del citado Reglamento.
- (3) La solicitud se refiere a la autorización de un nuevo uso de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) como aditivo en la alimentación de pavos de engorde y pavos criados para la reproducción, que ha de clasificarse en la categoría de «aditivos zootécnicos».
- (4) El uso de ese preparado de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) fue autorizado por un período de diez años para pollos de engorde por el Reglamento (UE) n° 107/2010 de la Comisión ⁽²⁾, para pollos criados para puesta, patos de engorde, codornices, faisanes, perdices, pintadas, palomas, gansos de engorde y avestruces por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 885/2011 de la Comisión ⁽³⁾, y para lechones destetados y suidos destetados distintos de *Sus scrofa domesticus* por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 306/2013 de la Comisión ⁽⁴⁾.

- (5) En su dictamen de 13 de marzo de 2013 ⁽⁵⁾, la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria («la Autoridad») confirmó sus conclusiones anteriores, a saber, que, en las condiciones de uso propuestas, el preparado de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) se considera seguro para la salud animal y humana y para el medio ambiente. La Autoridad concluyó también que el aditivo tiene la capacidad de mejorar el rendimiento zootécnico de los pavos de engorde y que esta conclusión puede hacerse extensiva a los pavos criados para la reproducción. La Autoridad no considera que sean necesarios requisitos específicos de seguimiento consecutivo a la comercialización. Asimismo, verificó el informe sobre el método de análisis del aditivo para alimentación animal en los piensos que presentó el laboratorio de referencia establecido por el Reglamento (CE) n° 1831/2003.
- (6) La evaluación del preparado de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) muestra que se cumplen los requisitos de autorización establecidos en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1831/2003. Por consiguiente, procede autorizar el uso de dicho preparado según se especifica en el anexo del presente Reglamento.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se autoriza el uso como aditivo en la alimentación animal del preparado que se especifica en el anexo, perteneciente a la categoría de «aditivos zootécnicos» y al grupo funcional de «estabilizadores de la flora intestinal», en las condiciones fijadas en dicho anexo.

Artículo 2

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

⁽¹⁾ DO L 268 de 18.10.2003, p. 29.

⁽²⁾ DO L 36 de 9.2.2010, p. 1.

⁽³⁾ DO L 229 de 6.9.2011, p. 3.

⁽⁴⁾ DO L 91 de 3.4.2013, p. 5.

⁽⁵⁾ *EFSA Journal* (2013) 11(4):3176.

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

Hecho en Bruselas, el 16 de agosto de 2013.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Número de identificación del aditivo	Nombre del titular de la autorización	Aditivo	Composición, fórmula química, descripción y método analítico	Especie animal o categoría de animales	Edad máxima	Contenido mínimo	Contenido máximo	Otras disposiciones	Final del período de autorización
						UFC/kg de pienso completo con un contenido de humedad del 12 %			

Categoría de aditivos zootécnicos. Grupo funcional: estabilizadores de la flora intestinal

4b1823	Kemin Europa N.V.	<i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)	<p><i>Composición del aditivo</i></p> <p>Preparado de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) con un contenido mínimo de aditivo de 1×10^{10} UFC/g</p> <p>Forma sólida</p> <p><i>Caracterización de la sustancia activa</i></p> <p>Esporas viables de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)</p> <p><i>Método analítico</i> ⁽¹⁾</p> <p>Recuento: método de extensión en placa con agar triptona soja y tratamiento por precalentamiento de las muestras de pienso</p> <p>Identificación: método de electroforesis en gel de campo pulsado</p>	Pavos de engorde y pavos criados para la reproducción	—	1×10^8	—	<p>1. En las instrucciones de uso del aditivo y la premezcla, indiquense las condiciones de almacenamiento y la estabilidad de granulación.</p> <p>2. Se autoriza el uso en piensos que contengan los coccidiostáticos permitidos diclazuril, clorhidrato de robenidina, lasalocid A de sodio, maduramicina de amonio o monensina de sodio, a condición de que el coccidiostático en cuestión esté autorizado para la especie pertinente.</p>	6 de septiembre de 2023
--------	-------------------	--	--	---	---	-----------------	---	---	-------------------------

⁽¹⁾ Puede consultarse información detallada sobre los métodos de análisis en la siguiente dirección del laboratorio de referencia: http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL_feed_additives/Pages/index.aspx

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 788/2013 DE LA COMISIÓN
de 16 de agosto de 2013**

**por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de
entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los crite-

rios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.

- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 16 de agosto de 2013.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente*

Jerzy PLEWA
*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país ⁽¹⁾	Valor de importación a tanto alzado
0709 93 10	TR	133,6
	ZZ	133,6
0805 50 10	AR	107,7
	CL	102,1
	TR	70,0
	UY	105,6
	ZA	99,1
	ZZ	96,9
0806 10 10	EG	186,1
	MA	162,1
	MX	264,4
	TR	158,7
	ZZ	192,8
0808 10 80	AR	193,0
	BR	112,1
	CL	142,9
	CN	75,0
	NZ	122,9
	US	141,8
	ZA	118,7
	ZZ	129,5
0808 30 90	AR	184,1
	CL	146,4
	TR	152,1
	ZA	110,8
	ZZ	148,4
0809 30	TR	148,6
	ZZ	148,6
0809 40 05	BA	50,5
	TR	101,0
	ZZ	75,8

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

DECISIONES

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 2 de mayo de 2013

relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la *Société Nationale Corse Méditerranée* y la *Compagnie Méridionale de Navigation*

[notificada con el número C(2013) 1926]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/435/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

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

Visto el Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽²⁾.

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽³⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante cartas de 27 de septiembre, 30 de noviembre y 20 de diciembre de 2007, la Comisión recibió una denuncia de la sociedad Corsica Ferries sobre ayudas ilegales e incompatibles de las que la *Société Nationale Corse Méditerranée* (en lo sucesivo, «SNCM») y la *Compagnie Maritime de Navigation* (en lo sucesivo, «CMN») se beneficiarían gracias al Convenio de Delegación de Servicio Público firmado por la *Collectivité Territoriale de Corse* (en lo sucesivo, «CTC») y el *Office des Transports de Corse* (en lo sucesivo, «OTC»), por una parte, y la SNCM y la CMN, por otra. Dicho Convenio («en lo sucesivo, el CDSP») se refiere a las conexiones marítimas entre Córcega y Marsella para el período 2007-2013. Mediante cartas de 20 de mayo de 2010, 16 de julio de 2010, 22 de marzo de 2011, 22 de junio de 2011, 15 de diciembre de 2011 y 10 de enero de 2012, el denunciante envió información adicional en apoyo de su denuncia.

(2) Mediante cartas de 17 de marzo de 2008, 12 de noviembre de 2008, 13 de octubre de 2011 y 14 de diciembre de 2011, la Comisión pidió información complementaria a Francia. Las autoridades francesas presentaron sus comentarios y sus respuestas mediante cartas de 3 de junio de 2008, 14 de enero de 2009, 7 de diciembre de 2011 y 20 de enero de 2012, respectivamente.

(3) Mediante carta de 27 de junio de 2012, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sobre las posibles ayudas en favor de la SNCM y la CMN contenidas en el CDSP. La decisión de la Comisión (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación») se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽⁴⁾ el 5 de octubre de 2012.

(4) Las autoridades francesas presentaron sus observaciones y respuestas a las preguntas recogidas en la Decisión de incoación mediante cartas de 13 de julio de 2012, 7 de septiembre de 2012, 14 de noviembre de 2012 y 16 de enero de 2013.

(5) Las empresas Corsica Ferries, SNCM y CMN presentaron sus observaciones dentro del plazo previsto a tal efecto en la Decisión de incoación. Mediante cartas de 22 de octubre de 2012 y 21 de diciembre de 2012, la Comisión envió estas observaciones a las autoridades francesas. Francia presentó sus comentarios a las observaciones de los terceros interesados mediante cartas de 3 de enero de 2013 y 12 de febrero de 2013.

2. ANTECEDENTES DE HECHO

2.1. EL ENLACE ENTRE CÓRCEGA Y EL CONTINENTE

(6) Como se indica en la Decisión de incoación, la continuidad territorial entre Córcega y el continente se llevó a cabo con una primera concesión por 25 años, firmada en 1976 entre la SNCM y la CMN, por una parte, y el Estado, por otra. A partir del 1 de enero de 2002, solo las líneas que salían de Marsella fueron atendidas por la SNCM y la CMN en el marco de un Contrato de Delegación de Servicio Público firmado con la Corporación Territorial y la OTC por un período de 5 años.

⁽¹⁾ DO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

⁽²⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽³⁾ DO C 301 de 5.10.2012, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 301, p. 1.

- (7) Para las demás líneas, se creó simultáneamente un dispositivo de ayuda social⁽⁵⁾. Este dispositivo, así como su prórroga para el período 2007-2013, ha sido aprobado por la Comisión⁽⁶⁾.
- (8) Desde el 1 de julio de 2007, la SNCM y la CMN realizan el servicio entre Marsella y Córcega en el marco del CDSP, celebrado el 7 de junio de 2007 (véase más abajo la sección 2.5). Este Convenio expirará el 31 de diciembre de 2013.
- (9) Las principales compañías que operan en el mercado del transporte marítimo entre Francia continental y Córcega son la SNCM, la CMN (véanse más abajo las secciones 2.2 y 2.3), y la sociedad Corsica Ferries, que opera desde Tolón y Niza.
- (10) Los servicios marítimos de enlace con Córcega tienen, desde hace muchos años, un carácter marcadamente estacional, ya que la mayor parte del tráfico de pasajeros se lleva a cabo durante los meses de verano. Durante la década de los años 2000, la tendencia dominante del mercado del transporte entre Córcega y la Francia continental fue el desarrollo de la oferta de transporte desde Tolón, que se convirtió en el primer puerto de servicios marítimos hacia Córcega en términos de tráfico. Concretamente, cabe señalar que la tendencia al aumento del tráfico desde Tolón empezó antes de la creación del dispositivo de ayuda social, en 2002, y que se ha mantenido desde entonces⁽⁷⁾. Esta evolución coincide con el aumento de la cuota de mercado de la empresa Corsica Ferries.

2.2. LA SNCM

- (11) Elegida en 1976 por el Gobierno francés para encargarse de la continuidad territorial con Córcega, la SNCM es una compañía marítima cuyo domicilio social está en Marsella. Realiza una conexión completa con Córcega desde Marsella y Niza, uniendo estos dos puertos a los de Ajaccio, Bastia, Calvi, l'Île Rousse, Porto-Vecchio y Propriano.
- (12) La SNCM se encarga asimismo de los enlaces con Cerdeña (Porto Torres) desde Marsella y Córcega (Ajaccio y Propriano). Por último, también enlaza Argelia (Argel, Skikda, Bejaia, Orán) y Túnez con Sète, Marsella y Tolón.
- (13) Hasta mayo de 2006, la SNCM pertenecía en un 80 % a la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF)⁽⁸⁾ y en un 20 % a la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). El 26 de enero de 2005, el Gobierno francés inició un proceso de privatización de la SNCM que desembocó en la selección de la candidatura de Butler Capital Partners (38 % de las acciones) asociada al grupo Connex, filial de Veolia (28 % de las acciones). Se cedió a los trabajadores el 9 % de las acciones, mientras que el Estado conserva el 25 % restante a través de la CGMF.
- (14) La privatización preveía una cláusula resolutoria en beneficio de Butler Capital Partners y Veolia, que los inversores podían invocar en los siguientes casos:
- en caso de decisión de la CTC de llevar a cabo una consulta sobre la asignación de un Convenio de Delegación de Servicio Público con entrada en vigor a partir del 1 de enero de 2007, no sustancialmente compatible con las orientaciones adoptadas por la Asamblea Territorial de Córcega para la explotación de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega a partir del 1 de enero de 2007⁽⁹⁾;
 - en caso de adjudicación de la delegación a un tercero o a la SNCM en condiciones económicas significativamente degradadas.
- (15) La transferencia al sector privado iba acompañada por un conjunto de medidas de reestructuración que fueron objeto de un procedimiento separado respecto de la legislación sobre ayudas estatales⁽¹⁰⁾.
- (16) El 10 de noviembre de 2008, Butler Capital Partners vendió sus acciones a Veolia Transport. En 2011, Veolia Transport se fusionó con Transdev para formar Veolia

⁽⁵⁾ Este dispositivo, llamado «Régimen de ayudas individuales con carácter social sobre la base del artículo 87, apartado 2 del Tratado», va dirigido a los residentes en la isla pero también a determinadas categorías de personas identificadas socialmente, y se aplica a las líneas que unen Córcega con los puertos de Tolón y Niza. Por cada pasajero con derecho a una tarifa preferente, las compañías de transporte prefinancian una reducción tarifaria unitaria, que se les reembolsa posteriormente.

⁽⁶⁾ Decisión de 2 de julio de 2002 en el asunto N 781/2001 – Francia – Régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega. y Decisión de 23 de abril de 2007 en el asunto Ayuda Estatal n.º N 13/2007 – Francia – Prórroga del régimen de ayudas individuales de carácter social para el servicio de transporte marítimo de Córcega n.º N 781/2001.

⁽⁷⁾ Véase, por ejemplo, *Autorité de la Concurrence*, dictamen n.º 12-A-05, de 17 de febrero de 2012 relativo al transporte marítimo entre Córcega y el continente, apartado 125.

⁽⁸⁾ De la cual el Estado francés posee el 100 % del capital.

⁽⁹⁾ Estas orientaciones se habían fijado el 24 de marzo de 2006, véase más abajo, sección 2.4.1.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (ex N 118/02) – Francia – relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM), adoptada el 25 de febrero de 2003, DO L 61 de 7.2.2004, p. 13. El 15 de junio de 2005, en el asunto T-349/03, el Tribunal anuló la Decisión de 2003, debido a una apreciación errónea del carácter mínimo de la ayuda. Tras nuevas medidas de reestructuración, la Comisión amplió el procedimiento C 58/2002 mediante una Decisión de 13 de septiembre de 2006. La Comisión adoptó una nueva Decisión el 8 de julio de 2008, DO L 255 de 27.8.2009, p. 180. Dicha Decisión fue parcialmente anulada por el Tribunal (asunto T-565/08) tras un recurso presentado por la compañía Corsica Ferries France. La SNCM y Francia interpusieron un recurso de casación de esta sentencia ante el Tribunal (asunto C-533/12 P y C-536/12 P).

Transdev⁽¹¹⁾, que tenía entonces el 66 % de las acciones. El 30 de marzo de 2012, Veolia Environnement celebró con la CDC un acuerdo en virtud del cual debía adquirir el 66 % del capital de la SNCM, anteriormente en manos de la empresa conjunta, por el precio de cesión de 1 euro.

- (17) La SNCM opera en la actualidad una flota de 10 buques, de los cuales seis son ferries⁽¹²⁾ y cuatro buques de carga mixtos, el *Jean Nicoli*⁽¹³⁾, el *Pascal Paoli*, el *Paglia Orba* y el *Monte d'oro*.

2.3. LA CMN

- (18) La CMN es una compañía naviera privada fundada en 1931, con sede en Marsella y cuya actividad principal es la conexión marítima con Córcega (carga y pasajeros) y con Cerdeña.

- (19) Antes del 2 de octubre de 2009, la CMN era propiedad en un 53,1 % de la Compagnie Méridionale de Participations (CMP), en un 45 % de la SNCM y en un 1,9 % de sus empleados. La CMP era propiedad en un 55 % de la Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), filial del grupo STEF-TFE, y en un 45 % de la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filial al 100 % de la SNCM. Desde esa fecha, las acciones que la SNCM poseía directa e indirectamente en la CMN fueron compradas por el grupo STEF. El grupo STEF posee ahora el 97,9 % del capital de la CMN, junto con los trabajadores que poseen el 2,1 % de las acciones.

- (20) La CMN realiza una parte del servicio en tres líneas entre Córcega y Marsella (Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano) en el marco del CDSP (véase más abajo la sección 2.5). La compañía realiza al mismo tiempo, fuera de la Delegación de Servicio Público, un enlace con Cerdeña (Porto Torres). Para llevar a cabo su programa de actividades en el marco de la Delegación de Servicio Público, la Méridionale dispone de tres buques de carga mixtos, el *Girolata*, el *Piana* (que sustituye al *Scandola*) y el *Kalliste*.

2.4. EL CONTRATO DE CONVENIO DE DELEGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO 2007-2013

2.4.1. PROCEDIMIENTO DE CELEBRACIÓN DEL CDSP

- (21) Aquí la Comisión solo proporciona un breve resumen del procedimiento de adjudicación del CDSP, que fue objeto de una descripción *in extenso* en la Decisión de incoación.

⁽¹¹⁾ En 2011, Veolia Transdev era, a partes iguales, propiedad de Veolia Environnement y de la caja de Depósitos y Consignaciones (CDC).

⁽¹²⁾ Entre ellos, solo el *Napoléon Bonaparte* y el *Danielle Casanova* fueron utilizados con regularidad para realizar los servicios de la DSP desde 2007. Los otros cuatro ferries operados por la SNCM en 2013 son el *Méditerranée*, el *Corse*, el *Ile de Beauté* y el *Excelsior*.

⁽¹³⁾ El *Jean Nicoli* sustituyó al *Monte Cinto* para la explotación de los servicios de la DSP en 2009.

- (22) El 24 de marzo de 2006, la Asamblea de Córcega aprobó, mediante la resolución nº 06/22, el principio de la renovación de la Delegación de Servicio Público relativa a la conexión marítima de los puertos de Bastia, Ajaccio, la Balagne (Ile-Rousse y Calvi), Porto-Vecchio y Propriano, desde el puerto de Marsella a partir del 1 de enero de 2007.

- (23) Una convocatoria de propuestas se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO) el 27 de mayo de 2006 y en el periódico *Les Echos* de 9 de junio de 2006. Se presentaron cuatro ofertas⁽¹⁴⁾. Tras la decisión de 11 de diciembre de 2006 del Consejo de la Competencia⁽¹⁵⁾ y la sentencia del Consejo de Estado de 15 de diciembre de 2006⁽¹⁶⁾, se anuló en su totalidad el procedimiento de adjudicación de la Delegación de Servicio Público para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de licitación.

- (24) Mediante la resolución nº 06/263 AC, de 22 de diciembre de 2006, la Asamblea de Córcega decidió reanudar el procedimiento de adjudicación de la Delegación de Servicio Público y prolongar la Delegación en curso hasta el 30 de abril de 2007.

- (25) A continuación, se publicó un nuevo anuncio de licitación el 30 de diciembre de 2006 en el DO, el 4 de enero de 2007 en *Les Échos* y el 5 de enero de 2007 en el *Journal de la Marine Marchande*. Dos candidatos presentaron ofertas, el consorcio compuesto por la SNCM y la CMN⁽¹⁷⁾ por una parte, y la empresa Corsica Ferries⁽¹⁸⁾, por otra.

- (26) Los parámetros económicos propuestos por el consorcio SNCM/CMN en su oferta global se presentaron en la Decisión de incoación⁽¹⁹⁾. El 28 de marzo de 2007, el consorcio SNCM/CMN transmitió a la OTC una versión modificada de su oferta, en la que destaca especialmente una disminución significativa de la subvención solicitada en contrapartida de la oferta global. Esto desembocó en una modificación del nivel previsto del tráfico, del valor de mercado de determinados buques del consorcio, de la fecha de fletamento de nuevos buques o del nivel de ahorro de costes entre la oferta global y las ofertas línea por línea.

⁽¹⁴⁾ Una oferta global e indivisible de la SNCM sobre la totalidad de las líneas; una oferta de la compañía Corsica Ferries con distintas opciones; una oferta de la CMN con seis propuestas individuales distintas; una oferta de un consorcio temporal de empresas constituido por la compañía Corsica Ferries y la CMN con dos opciones.

⁽¹⁵⁾ Véase el considerando 24 de la Decisión de incoación.

⁽¹⁶⁾ Véase el considerando 25 de la Decisión de incoación.

⁽¹⁷⁾ Una oferta concernía cada una de las cinco líneas marítimas de servicio público, la otra tenía un carácter global e indivisible y concernía el conjunto de las cinco líneas marítimas.

⁽¹⁸⁾ La compañía Corsica Ferries presentó ofertas para las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Porto-Vecchio y Marsella-Propriano, así como una oferta global para estas tres líneas.

⁽¹⁹⁾ Véase el considerando 30 de la Decisión de incoación.

(27) Tras el aplazamiento al 1 de julio de 2007 por la Asamblea de Córcega de la fecha de puesta en servicio de la nueva delegación y otro procedimiento de negociación, la OTC propuso rechazar la oferta de Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Mediante la resolución nº 07/108, con fecha 7 de junio de 2007, la Asamblea de Córcega adjudicó al consorcio SNCM/CMN la Delegación de Servicio Público relativa a la conexión marítima entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega, y mediante decisión del mismo día, el Presidente del Consejo Ejecutivo de la Colectividad de Córcega fue autorizado a firmar el CDSP (en lo sucesivo, «las dos decisiones del 7 de junio de 2007»).

2.4.2. EL CUESTIONAMIENTO DE LA VALIDEZ DE LAS DOS DECISIONES DEL 7 DE JUNIO DE 2007

(29) El Tribunal Administrativo de Bastia rechazó el 24 de enero de 2008 la solicitud presentada por Corsica Ferries de anulación de las dos decisiones del 7 de junio de 2007. Posteriormente, el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella anuló, el 7 de noviembre de 2011, la sentencia del Tribunal Administrativo de Bastia, de 24 de enero de 2008, así como las dos decisiones del 7 de junio de 2007.

(30) En su sentencia, el Tribunal Administrativo de Apelación puso de manifiesto la infracción del Reglamento nº 3577/92 sobre cabotaje marítimo ⁽²¹⁾ (en lo sucesivo, «el Reglamento sobre cabotaje»), así como el carácter de Ayuda estatal ilegal del CDSP. La sentencia alega a este respecto que las disposiciones del apartado 1 del artículo 7 del CDSP hacen que este último no sea conforme al tercer criterio de la jurisprudencia Altmark ⁽²²⁾. Por lo tanto, el Tribunal de Justicia exigió a la Colectividad Territorial de Córcega que resolviera de forma amistosa el CDSP antes del 1 de septiembre de 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ La OTC consideró que la compañía Corsica Ferries no estaba en condiciones de fijar de manera firme y definitiva la fecha en que podría explotar la delegación y que, por otra parte, no cumplía el requisito de edad mínima de los buques fijada por el reglamento específico de licitación.

⁽²¹⁾ Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽²²⁾ Sentencia del tribunal de 24 de julio de 2003, asunto C-280/00, Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Rec. 2003, p. 7747.

⁽²³⁾ CAA de Marsella, 7 de noviembre de 2011, Société Corsica Ferries/Collectivité Territoriale de Corse, nº 08MA01604. Véase el considerando 40 de la Decisión de incoación.

(31) Tras el recurso de casación de la SNCM y la CMN, el Consejo de Estado anuló el 13 de julio de 2012 la sentencia de 7 de noviembre de 2011 ⁽²⁴⁾ del Tribunal Administrativo de Apelación, y remitió el caso ante el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella.

2.5. RECORDATORIO DE LAS PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL CDSP

(32) El CDSP fue firmado por el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013. Su artículo 1 define el objeto del CDSP como la prestación de servicios marítimos regulares en el conjunto de las líneas de la Delegación de Servicio Público (en lo sucesivo, «DSP») entre el puerto de Marsella y los puertos siguientes: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano y Balagne.

(33) El Pliego de Condiciones que figura en el anexo 1 del CDSP define la naturaleza de dichos servicios. En particular, este último distingue:

- i) el servicio permanente de «pasajeros y mercancías ⁽²⁵⁾» que el consorcio SNCM-CMN debe prestar durante todo el año (en lo sucesivo, «el servicio básico») y

⁽²⁴⁾ El Consejo de Estado consideró, por una parte, que el Reglamento nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros no es óbice para que la necesidad real de servicio público se evalúe globalmente para cada línea o trayecto durante todo el período de ejecución del contrato o durante los períodos que distingue, sin necesidad de investigar si esta necesidad está justificada de forma permanente durante este período o períodos; que, en consecuencia, al declarar incompatible con este Reglamento las estipulaciones del Pliego de Condiciones por el hecho de que el servicio auxiliar exigido del consorcio concesionario en las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano, destinado a reforzar durante los períodos de máxima afluencia el servicio permanente efectuado en estas líneas durante todo el año, debía responder a una necesidad real de servicio público distinto de la necesidad a la que este servicio permanente responde, el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella ha cometido un error de Derecho. Por otra parte, el Consejo de Estado consideró que el hecho de que el artículo 7, apartado 1 del Convenio (véase más abajo el considerando 38) pueda dar lugar a una toma de Decisión por la persona pública cuya intervención estuviera sujeta a una notificación previa a la Comisión Europea, no permite, por sí sola, que se considere esta cláusula una ayuda a tenor del artículo 107 del Tratado; que, al estimar lo contrario, el Tribunal ha cometido, en consecuencia, un error de cualificación jurídica de los hechos.

⁽²⁵⁾ En las líneas Marsella-Bastia, Marsella-Ajaccio y Marsella-Porto Vecchio, los concesionarios deben proponer en cada dirección una capacidad mínima, para el transporte de pasajeros, de al menos 450 plazas tumbadas en, como mínimo, 140 cabinas; al menos 50 plazas en instalaciones comunes asignadas; al menos 150 plazas para automóviles. La línea Marsella-Propriano debe proponer, como mínimo, 200 plazas tumbadas en, como mínimo, 55 cabinas; al menos 55 plazas para automóviles. La línea Marsella-Balagne debe proponer, como mínimo, 220 plazas tumbadas en, como mínimo, 70 cabinas; al menos 70 plazas para automóviles. En cuanto al transporte de mercancías, la línea Marsella-Bastia debe proponer una capacidad de, al menos, 1 800 metros lineales; la línea Marsella-Ajaccio, al menos 1 200 metros lineales; la línea Marsella-Porto Vecchio, al menos 1 000 metros lineales; las líneas Marsella-Propriano y Marsella-Balagne, al menos 600 metros lineales.

- ii) el servicio adicional de pasajeros ⁽²⁶⁾ que deben prestar en los picos de tráfico, unas 37 semanas en las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, así como en el período comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre para la línea Marsella-Propriano (en lo sucesivo, «el servicio adicional»).
- (34) El artículo 2 del CDSP precisa las compensaciones financieras de referencia en las que los concesionarios se comprometen durante el período de la Delegación. Los importes de dichas compensaciones financieras de referencia están resumidos en el cuadro n° 4 de la Decisión de incoación.
- (35) El artículo 3 del CDSP precisa que la DSP no da lugar a la exclusiva en las líneas consideradas, sino que permite a otras compañías efectuar un servicio regular sin compensación financiera. No obstante, un posible nuevo entrante se vería sometido a obligaciones que están detalladas en la Decisión de incoación ⁽²⁷⁾. Además, el artículo 3 establece que las solicitudes de compensación financiera de los concesionarios fueron fijadas en función del dispositivo de ayuda de carácter social ⁽²⁸⁾.
- (36) De conformidad con el artículo 5, apartado 2, tercer párrafo del CDSP, la compensación financiera final de cada concesionario por cada año se limitará al déficit de explotación derivado de las obligaciones del Pliego de Condiciones, teniendo en cuenta un rendimiento del 15 % del valor convencional de la flota en proporción al número de jornadas de su utilización efectiva para las travesías correspondientes a dichas obligaciones. El valor convencional se especifica en el anexo III del CDSP ⁽²⁹⁾.
- (37) El artículo 7 del CDSP (en lo sucesivo «la cláusula de salvaguardia») permite modificar los importes globales anuales de las compensaciones financieras abonadas a los coconcesionarios, de conformidad con sus compromisos, fijados por la duración del CDSP en su artículo 2.
- (38) El artículo 7, apartado 1, estipula que las partes se reunirán, en caso de modificaciones importantes de las condiciones técnicas, reglamentarias o económicas del contrato, para tomar medidas que restablezcan el equilibrio financiero inicial, «ante todo en cuanto a las tarifas máximas y a la adaptación de los servicios».
- (39) El artículo 7, apartado 2, del CDSP señala que los importes de la compensación financiera se establecerán en función de las previsiones de ingresos por pasajeros y tráfico. Cada año, en el supuesto de que el valor absoluto de la diferencia entre ingresos previstos ⁽³⁰⁾ e ingresos reales sea superior al 2 % de los ingresos previstos ⁽³¹⁾, un ajuste de la compensación financiera, al alza o a la baja, está previsto para cada categoría de ingresos, y para cada concesionario ⁽³²⁾.
- (40) Está previsto en el CDSP ⁽³³⁾ que se fije un tope a los ajustes de la compensación en virtud de esta cláusula, mediante acuerdo entre las Partes en el transcurso del tercer año de ejecución de la Delegación.
- (41) Los ingresos previstos para los dos tipos de tráfico y los dos concesionarios se presentan en el cuadro n° 5 de la Decisión de incoación.
- (42) En aplicación de la cláusula de ajuste, el Convenio de Delegación de Servicio Público fue modificado mediante una cláusula adicional el 28 de diciembre de 2009. Esta modificación ha llevado a suprimir 108 travesías al año entre Marsella y Córcega. El número de plazas ofrecidas bajó entonces de 9 000 a 8 000 durante las vacaciones de Navidad, de 3 500 a 2 300 durante el período «primavera-otoño» y de 85 000 a 71 000 durante el período «verano» en el enlace Marsella-Ajaccio. La capacidad del servicio adicional disminuyó en 7 000 plazas en el enlace Marsella-Propriano.
- (43) La OTC también redefinió los períodos de tráfico, distinguiendo el período de temporada alta -11 semanas de verano, entre la última semana de junio y principios de septiembre- y el período de temporada media -22 semanas de abril a junio y de principios de septiembre a finales de octubre, exceptuando las vacaciones escolares de Primavera y de Todos los Santos.
- (44) Las tarifas y la compensación financiera también fueron objeto de una modificación. En cuanto a las compensaciones financieras de referencia, la corrección (valor año 2007) a partir de 2010 y hasta 2013 produce una reducción de los importes anuales de 6,5 millones EUR para los dos concesionarios. Los importes revisados de compensación y de ingresos previstos se encuentran en los cuadros 7 y 8 de la Decisión de incoación.
- (45) Según el CDSP ⁽³⁴⁾, el 95 % de los importes previstos de compensación indizados se abonan mediante anticipos mensuales en los 7 días siguientes a la transmisión de un informe resumido de ejecución de los servicios. El remanente de las compensaciones, aumentado o reducido por los ajustes, se abonará anualmente en un plazo de quince días a partir de la transmisión del informe final de ejecución de los servicios.
- (46) El total de las compensaciones previstas era de 659 millones EUR en 2007. Habida cuenta de las cláusulas de indización (inflación) y de ajuste (diferencia entre ingresos reales y previstos, evolución del precio del combustible, sanciones), el importe de las compensaciones efectivamente abonadas hasta 2011 es el siguiente:
- (26) La consistencia del servicio adicional queda definida en los puntos I a) 2) (Marsella-Ajaccio), I b) 2) (Marsella-Bastia) y I d) 1.4) (Marsella-Propriano) del Pliego de Condiciones del CDSP.
- (27) Véase el considerando 44 de la Decisión de incoación.
- (28) Véase el considerando 45 de la Decisión de incoación.
- (29) Véase el considerando 46 de la Decisión de incoación.
- (30) Los ingresos previstos son los ingresos brutos de referencia reevaluados en función del índice previsto del precio del PIB del año en cuestión.
- (31) El artículo 7, apartado 2, dispone una «franquicia» del 2 % de los ingresos previstos.
- (32) Véase el considerando 49 de la Decisión de incoación.
- (33) El artículo 7, apartado 2, del CDSP estipula que esta cláusula de ajuste en concepto de los ingresos reales se aplicará hasta que entre en vigor la cláusula de adaptación prevista en el artículo 8.
- (34) Artículo 5, apartados 1 y 2 precisan las condiciones de abono de las compensaciones financieras.

En miles de EUR	2007	2008	2009	2010	2011	Total
SNCM total	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
<i>de ello: básico</i>	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
<i>de ello: adicional</i>	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Total	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Las compensaciones abonadas a la SNCM, fijadas de manera global en el artículo 2 del CDSP, se repartirán entre el servicio básico (operado por los buques de carga mixtos) y el servicio adicional (operado por los paquebotes) según un conjunto de normas de asignación que prevé principalmente un reparto proporcional al resultado -negativo⁽³⁵⁾- antes de cualquier compensación financiera de cada uno de los tipos de servicios, tal como figuraba en las cuentas de resultados de la oferta del consorcio SNCM-CMN⁽³⁶⁾.

3. RAZONES POR LAS QUE SE INCOÓ EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL

(48) En primer lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre la necesidad y la proporcionalidad de la obligación de servicio público establecida, en particular en la medida en que incluye a la vez el servicio básico y el servicio adicional. La Comisión consideró que la inclusión en la DSP del servicio adicional podía constituir una violación del Reglamento 3577/92 citado anteriormente, que llevaría al incumplimiento del primer criterio de la sentencia *Altmark* (*obligaciones de servicio público claramente definidas*). En efecto, La Comisión señaló que las autoridades francesas no habían demostrado una necesidad real de servicio público respecto al servicio adicional y que este no parecía indispensable para la buena ejecución del servicio básico.

(49) En segundo lugar, la Comisión expresó sus dudas con respecto a los parámetros de la compensación por servicio público previstos en el artículo 7 del Convenio de Delegación de Servicio Público (véanse los considerandos 86 a 94 de la Decisión de incoación) y la conformidad de los mismos con el segundo criterio de la sentencia *Altmark* (*parámetros establecidos previamente a efectos de determinar el importe de la compensación*). Además, la Comisión consideró, de forma preliminar, que las variaciones del importe de los ingresos previstos entre las diferentes ofertas presentadas por los concesionarios podrían haber

tenido como consecuencia que los parámetros del mecanismo de compensación no fueran transparentes. Por último, algunos datos indican que habrían podido otorgarse compensaciones financieras a los concesionarios fuera del marco del CDSP.

(50) En tercer lugar, la Comisión expresó sus dudas sobre el cumplimiento del tercer criterio de la sentencia *Altmark* (*compensación justa de los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público*). La Comisión indicó que no disponía de la información necesaria para afirmar que los coconcesionarios no se han beneficiado de ninguna compensación excesiva, en particular por lo que se refiere a la evaluación del beneficio razonable. La Comisión se preguntó, en particular, si lo estipulado en el artículo 5, apartado 2 del CDSP (véanse los considerandos 95 a 102 de la Decisión de incoación) bastaba para evitar cualquier compensación excesiva de los costes de los proveedores.

(51) Por último, la Comisión expresó dudas sobre la realidad y la apertura de la competencia en el procedimiento de adjudicación, que solo habría permitido seleccionar al candidato capaz de prestar los servicios en cuestión al menor coste para la colectividad, de conformidad con los requisitos del cuarto criterio *Altmark* (*selección del proveedor de servicios*). Además, la Comisión no excluye la posibilidad de que los requisitos del Pliego de Condiciones, en particular los relativos a la edad máxima de la flota y a la posibilidad de presentar una oferta global sobre el conjunto de las líneas cubiertas, hayan podido impedir una competencia efectiva para la atribución del CDSP.

(52) Por consiguiente, en su Decisión de incoación la Comisión expresó serias dudas sobre el hecho de que el CDSP hubiera cumplido la totalidad de los criterios de la sentencia *Altmark*. La Comisión no podía, por tanto, excluir la posibilidad de que la SNCM y la CMN se hubieran beneficiado de una ventaja selectiva concedida mediante el CDSP. Además, teniendo en cuenta que las dos empresas operan en un mercado totalmente liberalizado desde el 1 de enero de 1993⁽³⁷⁾, la Comisión constata también que esta ventaja selectiva pudo haber creado distorsiones de la competencia en el mercado interior y haber afectado al comercio entre los Estados miembros.

⁽³⁵⁾ El resultado anterior a cualquier subvención es, efectivamente, negativo para los dos servicios (básico y complementario) para cada año entre 2007 y 2011.

⁽³⁶⁾ Esta regla de asignación se aplica a las compensaciones contractuales indizadas. Los ajustes en concepto de ingresos reales se reparten proporcionalmente a la diferencia anual observada para cada uno de los dos servicios, y los complementos en concepto de mercancías particulares se imputan al servicio básico. Por último, los ajustes «combustibles» y las retenciones por servicios no prestados se asignan directamente al servicio afectado.

⁽³⁷⁾ Reglamento (CEE) n° 3577/92, antes mencionado.

- (53) La Comisión concluye pues que no podía descartarse que las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en el marco del CDSP constituyeran ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión también consideró en su Decisión de incoación que, siempre que esté en condiciones de concluir que las obligaciones de servicio público han sido definidas correctamente, podrían aplicarse las normas específicas relativas a la aplicación del artículo 106, apartado 2, del TFUE. Más concretamente, la Comisión ya había identificado el Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ⁽³⁸⁾ de 2011 (en lo sucesivo, «el Marco SIEG», como base jurídica aplicable, sin perjuicio de cualquier otra base de posible compatibilidad, que incumbía a Francia alegar.

4. OBSERVACIONES DE FRANCIA

- (54) Las autoridades francesas observan, en primer lugar, que los servicios -sin la DSP- disponen de contabilidad analítica distinta de las conexiones efectuadas en el marco de la delegación.
- (55) Subrayan a continuación que el Protocolo de privatización incluye una cláusula resolutoria única. Esta cláusula podía, en particular, aplicarse en caso de decisión de la CTC de realizar una consulta sobre la adjudicación de un Convenio de Delegación de Servicio Público con efecto a partir del 1 de enero de 2007, en el supuesto en que esta Delegación de Servicio Público no fuera sustancialmente compatible con las orientaciones adoptadas por la Asamblea territorial de Córcega ⁽³⁹⁾. Las autoridades francesas precisan que dicha cláusula puede también aplicarse en caso de adjudicación de la delegación a un tercero, o a la SNCM en condiciones económicas significativamente degradadas.
- (56) Las autoridades francesas señalan también que la SNCM ya no dispone de participación indirecta en la CMN desde el 2 de octubre de 2009; así quedó eliminado cualquier vínculo de capital entre los dos coconcesionarios.
- (57) Mencionan además, que la evolución de los parámetros de la oferta del consorcio SNCM/CMN entre febrero de 2007 y el 28 de marzo de 2007 es el resultado de tener en cuenta de modificaciones relativas al nivel de previsiones de tráfico y de los costes de explotación. La evaluación del valor de mercado, por su parte, se debe a una sociedad de corretaje internacional independiente, que habría procedido a una revisión de su estimación en el período comprendido entre las dos ofertas de la SNCM.

⁽³⁸⁾ DO C 8 de 11.1.2012, p. 15-22.

⁽³⁹⁾ Francia se refiere a las orientaciones para la explotación de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega a partir del 1 de enero de 2007, definidas por la Asamblea Territorial de Córcega el 24 de marzo de 2006 (véase el considerando 22 más arriba).

4.1. SOBRE LA CALIFICACIÓN DE AYUDA

- (58) Francia ha presentado los siguientes comentarios en cuanto a la evaluación preliminar del cumplimiento de los criterios de la sentencia *Altmark*, efectuada por la Comisión en la Decisión de incoación.
- (59) En relación con la posible existencia de elementos de ayuda estatal en el CDSP, las autoridades francesas remiten en primer lugar a la sentencia dictada por el Consejo de Estado el 13 de julio de 2012 ⁽⁴⁰⁾ en la que se consideró que la cláusula para la adopción de medidas de recuperación del equilibrio financiero inicial no constituye, por sí sola, una ayuda en el sentido del artículo 107 del TFUE.

4.1.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (60) Las autoridades francesas no aceptan la diferencia que hace la Comisión entre «servicio básico» y «servicio adicional». Consideran, por el contrario, que el CDSP define dos temporadas-programa a las que corresponden ofertas de tamaños diferentes como consecuencia de las temporadas altas. El conjunto correspondería a un servicio permanente más las capacidades mínimas adicionales, teniendo en cuenta la evolución del tráfico.
- (61) Sobre el cumplimiento de la primera condición establecida por el Tribunal en la sentencia *Altmark*, las autoridades francesas recuerdan el amplio poder de apreciación de los Estados miembros en cuanto a la determinación del ámbito de un SIEG (Servicio de Interés Económico General). Señalan que el control de la Comisión se limita al que permite la apreciación del error manifiesto.
- (62) Añaden que el servicio permanente es indisoluble del servicio adicional. Las autoridades francesas remiten a la sentencia del Consejo de Estado, citada anteriormente, y concluyen que el Reglamento n° 3577/92 no impide que la necesidad real de servicio público se aprecie globalmente, sin necesidad de saber si esta necesidad está justificada de forma permanente. Las autoridades francesas destacan, a este respecto, la importancia de no limitar el ámbito del servicio público a las actividades no rentables a fin de garantizar una compensación. Precisan, en defensa de su posición, que el Pliego de Condiciones del CDSP no requiere la utilización de buques distintos para el servicio permanente y el servicio adicional.

⁽⁴⁰⁾ CE, 13 de julio de 2012, *Compagnie Méridionale de Navigation, Société Nationale Corse Méditerranée*, req. n° 355616.

(63) En cuanto a la capacidad de los operadores del mercado para llevar a cabo el servicio de transporte marítimo, las autoridades francesas consideran que la evolución del tráfico de la conexión Marsella-Córcega, comparada con la de la conexión Tolón-Córcega, no permite, por sí sola, señalar un error manifiesto en la definición del ámbito del SIEG. Recuerdan que, en una Decisión de 11 de diciembre de 2006 ⁽⁴¹⁾, el Consejo de la Competencia declaró que los mercados de las distintas conexiones con Córcega no eran intercambiables. Las autoridades francesas consideran pues que las conexiones marítimas a partir de Marsella son un mercado pertinente.

(64) Las autoridades francesas estiman, por otra parte, que la tendencia a la baja del tráfico a partir de Marsella en 2004 y 2005 se debe a la interrupción del servicio durante más de un mes a causa de movimientos sociales en la SNCM. Por el contrario, el aumento del tráfico desde Tolón se debería en parte a un efecto de «vasos comunicantes» con las salidas procedentes de Italia.

(65) Sostienen por último que la CTC no hizo ninguna evaluación excesiva de la oferta. El nivel de la capacidad resultaría en particular de la exigencia de continuidad del servicio público, así como, de forma más general, de las disposiciones del CDSP, que imponen obligaciones tarifarias y de calidad del servicio.

4.1.2. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

(66) En cuanto al cumplimiento del segundo y del tercer criterio de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, las autoridades francesas alegan, en un primer momento, que el artículo 7, apartado 1 del CDSP, que autoriza a las partes a reunirse para determinar las medidas de recuperación del equilibrio financiero inicial, no tiene por que determinar previamente la fórmula de dicha adaptación. Esta libertad sería una condición necesaria para la flexibilidad del servicio en función de su entorno. Las autoridades francesas destacan, a continuación, que estas modificaciones del CDSP pueden contribuir tanto a aumentar como a reducir la compensación financiera abonada y también que conciernen de forma prioritaria las obligaciones a cargo de los concesionarios o los precios pagados por los usuarios. Para las autoridades francesas, en el supuesto de que se hubiera debido decidir un aumento de la compensación abonada por la CTC, esa medida hubiera podido ser evaluada según los criterios de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, y no según el artículo 7, apartado 1, del propio CDSP.

(67) En cuanto al cumplimiento del cuarto criterio de la sentencia Altmarm, mencionada anteriormente, las autoridades francesas consideran suficiente el grado de competencia garantizado por el procedimiento de adjudicación.

También señalan que este procedimiento ha dado lugar a varias candidaturas y ofertas, que no se registró ninguna solicitud o petición en contra de las condiciones impuestas por el Pliego de Condiciones, que todas las ofertas se han negociado activamente, (el Presidente de la CTC eligió entre varias ofertas) y sus diferencias en términos de calidad no permiten apoyar la tesis de una falta de competencia efectiva, y que la sucesión de contenciosos relativos a la DSP en cuestión demuestra, por sí misma, la realidad de la competencia existente.

(68) Las autoridades francesas destacan, además, la independencia entre el procedimiento de privatización de la SNCM y el procedimiento de Delegación de Servicio Público, así como la total y exclusiva responsabilidad de la CTC en materia de conexión marítima con Córcega.

(69) En respuesta a las dudas de la Comisión a las que se hace referencia en el considerando 51 de este documento, las autoridades francesas destacan, por último, que los Estados miembros pueden legítimamente ⁽⁴²⁾, en la definición de un contrato de servicio público en el sector del transporte marítimo, imponer obligaciones que vayan más allá de condiciones relativas a 1) los puertos de llegada, 2) la regularidad, 3) la continuidad, 4) la frecuencia, 5) la capacidad de prestación del servicio, 6) las tarifas y 7) la tripulación del buque.

4.2. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

(70) Subsidiariamente, las autoridades francesas consideran que se cumplen en el presente caso todas las condiciones del Marco SIEG, ya se trate de la definición del SIEG, de la precisión del mandato, su duración no excesiva, de la conformidad con la Directiva 2006/111/CE sobre transparencia financiera ⁽⁴³⁾ o de la inexistencia de una compensación excesiva.

5. OBSERVACIONES DE TERCEROS INTERESADOS

5.1. OBSERVACIONES DE LA COMPAÑÍA CORSICA FERRIES

(71) Corsica Ferries recuerda, en primer lugar, la importancia económica del transporte marítimo hacia Córcega para los agentes del mercado, subrayando, en particular, que la

⁽⁴¹⁾ Decisión n° 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006 relativa a solicitudes de medidas conservatorias en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente.

⁽⁴²⁾ Las autoridades francesas hacen referencia a la Comunicación COM (2003) 595 final de 22 de diciembre de 2003 relativa a la interpretación del Reglamento 3577/92 citado anteriormente.

⁽⁴³⁾ Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas, DO L 318 de 17.11.2006, pp. 17-25.

explotación de las líneas consideradas corresponde en general a una parte del resultado neto de los operadores superior a la cuota de su volumen de negocios procedente de esta actividad ⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. SOBRE LA CALIFICACIÓN DE AYUDA ESTATAL PARA EL CDSP

- (72) Corsica Ferries comenta primero la calificación de la medida como ayuda estatal. Considera que los criterios del artículo 107, apartado 1, del TFUE se cumplen en este caso y, en particular, que la ayuda abonada por la OTC constituye una ventaja selectiva concedida a sus beneficiarios y puede falsear la competencia entre Estados miembros. Por lo que se refiere a los cuatro criterios de la sentencia *Altmark*, formula los siguientes comentarios.

5.1.1.1. Sobre el primer criterio de la sentencia *Altmark*

- (73) En cuanto al carácter dissociable del servicio básico y del servicio adicional, Corsica Ferries considera que el hecho de que estas actividades se puedan separar procede tanto del CDSP como de la aplicación del mismo. En general, subraya que las obligaciones de servicio público requeridas serían más vinculantes respecto al servicio básico, según un conjunto de criterios detallados a continuación:

Comparación de los requisitos técnicos para el servicio básico y el servicio adicional en los enlaces de Marsella a Ajaccio y Bastia

	Servicio básico Mercancías y pasajeros	Servicio adicional Pasajeros
Periodo de tiempo	Todos los días durante la vigencia del CDSP	Navidad/febrero 22 semanas en primavera 11 semanas en verano
Horarios	Salida entre 18h y 20h Llegada entre 6h y 8h	Según criterio de los concesionarios
Frecuencia	365 días al año	Según criterio de los concesionarios
Capacidad vehículos	Estable durante el CDSP y determinada según trayecto	Variable según los períodos y libre según trayecto
Cabinas	Estable durante el CDSP y determinada según trayecto	Variable según los períodos y libre según trayecto
Acogida y restauración	Único punto de venta restauración	Un mínimo de dos tipos de restauración
Trayecto	Sin escalas	Posibles escalas

⁽⁴⁴⁾ En otras palabras, el margen neto de la actividad de transporte marítimo con Córcega sería superior al margen neto medio de las empresas en cuestión.

- (74) Más específicamente, Corsica Ferries niega que el servicio adicional pueda considerarse técnicamente indispensable para el servicio básico. Destaca que los buques del servicio adicional (transbordadores de vehículos) no pueden utilizarse para la explotación del servicio básico (cargueros mixtos), que el personal empleado para la explotación de estas actividades es distinto y que el Pliego de Condiciones solo encarga la explotación del servicio adicional a la SNCM. Observa, además, que el Pliego de Condiciones, según lo previsto para el período posterior a 2013, establece que el concesionario solo se encargará del servicio básico.

- (75) Respecto a la ausencia de iniciativa privada, Corsica Ferries precisa que las autoridades francesas no han demostrado que la oferta de servicio tal como existiría en situación de libre competencia no cumpliría las necesidades de servicio público definidas.

- (76) Considera, en primer lugar, que solo el servicio básico, como resultado de las obligaciones que lo acompañan, correspondería a una necesidad real de servicio público. Por el contrario, el servicio adicional se aparta de ello, ya que afecta solo al transporte de pasajeros, durante determinados períodos del año, en solo tres de los seis puertos de Córcega. Para Corsica Ferries, esta apreciación se vería confirmada por la ampliación, en un 40 %, de los límites máximos de las tarifas durante la temporada de verano y por el hecho de que los pasajeros del servicio adicional son principalmente turistas para los que es indiferente viajar a Córcega desde el puerto de Marsella o el de Tolón. Por el contrario, los pasajeros del servicio básico son esencialmente residentes corsos o del sur de Francia, más interesados en la proximidad del puerto de partida a su domicilio.

- (77) Según Corsica Ferries, la evolución del tráfico entre 2002 y 2005, que se caracteriza por un ligero aumento del tráfico en el servicio básico ⁽⁴⁵⁾, una reducción significativa del tráfico en el servicio adicional ⁽⁴⁶⁾ y un aumento del tráfico entre Tolón y Córcega ⁽⁴⁷⁾, pone de manifiesto la competencia directa entre la oferta de servicio adicional y su propia oferta desde Tolón. Esta competencia confirma el carácter comercial y competitivo del servicio adicional que, por consiguiente, no responde a una necesidad real de servicio público.

- (78) En segundo lugar, Corsica Ferries considera que el servicio adicional tal como lo define el CDSP no es proporcionado según la sentencia *Analir* ⁽⁴⁸⁾, por estar claramente sobredimensionado respecto al tráfico de las líneas marítimas entre Marsella y Córcega.

⁽⁴⁵⁾ Incremento de 44 242 pasajeros.

⁽⁴⁶⁾ Pérdida de 208 213 pasajeros.

⁽⁴⁷⁾ Incremento de 324 466 pasajeros.

⁽⁴⁸⁾ Sentencia de 20 de febrero de 2001 en el asunto C-205/99 *Analir* ea/España, Rec. 2001, I-1295.

- (79) En último lugar, Corsica Ferries recuerda que, en la fecha de la resolución de la Asamblea de Córcega, el 24 de marzo de 2006, no podía considerarse que el servicio adicional respondía a una carencia de la iniciativa privada. Destaca también que si el nivel de su propuesta ha aumentado en un 455 % desde Tolón entre 2000 y 2007, limita voluntariamente esta propuesta debido a la existencia de un servicio adicional subvencionado. Precisa, asimismo, que las capacidades que propone para los períodos de verano y primavera-otoño, unidas a las correspondientes al servicio básico prestado por el concesionario, serían suficientes para responder a la demanda. Señala, de este modo, que el índice de ocupación de los buques del concesionario asignados al servicio adicional en la DSP 2007-2013, en un principio no habría superado el 30 %⁽⁴⁹⁾. Corsica Ferries deduce de ello que la carencia de la iniciativa privada no podía evaluarse de la misma manera en el momento de la adopción del Pliego de Condiciones de la DSP 2007-2013 y en el período anterior a la DSP.
- (80) A título complementario, Corsica Ferries considera que su argumentación es parcialmente aplicable al tráfico de mercancías. Precisa que el desarrollo del mercado del transporte de mercancías desde Tolón no tuvo efecto negativo en los volúmenes transportados en el ámbito de la DSP, destacando así la creación de un servicio que respetaría los requisitos de continuidad y calidad del servicio, y que respondería a una necesidad por cubrir.
- (81) Corsica Ferries considera que, de lo que precede, se desprende que el primer criterio de la sentencia Altmark no se cumple en el presente caso.
- 5.1.1.2. Sobre el segundo criterio de la sentencia Altmark**
- (82) En cuanto al importe de la compensación, Corsica Ferries considera que debe valorarse a la luz de la normativa aplicable que elimine toda posibilidad de competir con los coconcesionarios.
- (83) Corsica Ferries considera, en primer lugar, que la compensación por servicio público no se ajusta a los requisitos de precisión, objetividad y transparencia. Considera que la referencia al alza «anormal, imprevisible y ajena a la voluntad de las compañías» que pueda justificar la evolución de los máximos tarifarios es poco precisa. De manera general, la compensación financiera aumenta más rápidamente de lo que los ingresos reales disminuyen y viceversa.
- (84) Añade que la revisión al alza de los ingresos previstos entre la oferta de diciembre de 2006, y la oferta de marzo de 2007 tenía como objetivo, en aplicación de la cláusula de salvaguardia de ingresos (artículo 7 del CDSP), dar lugar al pago de una compensación suplementaria a la subvención de explotación. Considera, además, que la base que sirve de referencia a la determinación del valor de los buques de la SNCM no es ni objetiva ni transparente, ya que esta base evolucionó sustancialmente entre las diferentes ofertas presentadas por la compañía.
- (85) Corsica Ferries considera además que no se han fijado los parámetros de cálculo para la compensación vinculada a la aplicación de la cláusula de salvaguardia. Esta indeterminación se refleja en financiaciones adicionales concedidas a los coconcesionarios. Considera que se calculó la compensación parcial de la diferencia entre ingresos previstos e ingresos reales partiendo de la base de un tráfico previsto sobrevalorado.
- 5.1.1.3. Sobre el tercer criterio de la sentencia Altmark**
- (86) Corsica Ferries considera, por una parte, que un coeficiente de rendimiento del capital invertido del 15 % sería excesivo con arreglo a las normas del transporte marítimo. Considera que este efecto se vio acrecentado por la evaluación que la SNCM hizo del valor comercial de sus buques.
- (87) Considera, por otra parte, que no se ha creado ningún mecanismo de control efectivo para garantizar la ausencia de compensación excesiva.
- 5.1.1.4. Sobre el cuarto criterio de la sentencia Altmark**
- (88) Corsica Ferries afirma que el procedimiento de adjudicación de la DSP no ha permitido garantizar una competencia lo suficientemente real y abierta. Considera que el resultado de este proceso se ha visto afectado por las consecuencias económicas que la aplicación de la cláusula resolutoria habría causado en caso de no renovación de la DSP. Considera, por otra parte, que las condiciones impuestas por el Pliego de Condiciones no han garantizado una competencia efectiva. Menciona la cláusula cuya finalidad es no deteriorar las condiciones económicas de la autoridad delegada⁽⁵⁰⁾, el alcance de las obligaciones de servicio público impuestas, la ausencia de compensación financiera en beneficio de las compañías que compiten con los coconcesionarios, el poder discrecional de la OTC respecto de las excepciones al Reglamento

⁽⁴⁹⁾ Corsica Ferries se basa en particular en estadísticas incluidas en la Resolución de la Asamblea de Córcega de 26 de noviembre de 2009.

⁽⁵⁰⁾ Artículo 3 de la CDSP, véase el considerando 35 más arriba.

específico del concurso (RPAO, en sus siglas en francés) y al Pliego de Condiciones, la obligación de explotar buques puestos en servicio después del 1 de enero de 1987, las dimensiones excesivas del servicio público de la conexión marítima, la falta de división en lotes entre el servicio básico y el servicio adicional y la interpretación del RPAO en cuanto a la presentación de una oferta que incluye buques no designados.

(89) De manera complementaria, Corsica Ferries subraya que el procedimiento de adjudicación de la DSP no ha dado lugar a seleccionar la oferta más económica. La oferta del consorcio SNCM/CMN ha dado lugar al pago de una subvención superior en 15 millones EUR al año a la que habría implicado una combinación con la oferta de Corsica Ferries.

(90) En consecuencia, Corsica Ferries subraya que el nivel de la compensación debería haberse fijado tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios. Considerando que ella podía ser esta referencia, estima además que podía haber operado en los puertos de Ajaccio, Propriano y Porto-Vecchio con un coste inferior en más de la mitad al que propuso el consorcio SNCM/CMN.

5.1.2. NOTAS SOBRE EL DISPOSITIVO DE AYUDA SOCIAL

(91) Corsica Ferries subraya que el sistema de ayuda social tendría la ventaja de proceder solo al reembolso de los trayectos efectivamente realizados por los pasajeros con derecho a descuento, a diferencia de la DSP que financia una capacidad de transporte. Este dispositivo de ayuda social permitiría financiar las obligaciones de servicio público con un coste sustancialmente inferior al que implica el régimen de DSP.

5.2. OBSERVACIONES DE LA SNCM Y DE LA CMN

5.2.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

(92) La SNCM y la CMN consideran, en primer lugar, que el CDSP no distingue entre el servicio básico y el servicio adicional. De la misma manera que las autoridades francesas, consideran que el CDSP define dos temporadas-programa a las que corresponden volúmenes de ofertas diferentes, como consecuencia de las temporadas altas. Según la SNCM, no es cuestionable que la colectividad asuma los costes fijos impuestos a los concesionarios durante todo el año para responder a las necesidades específicas de la delegación.

(93) La SNCM recuerda, en este contexto, que los Estados miembros disponen de un amplio poder de apreciación del ámbito de los SIEG que solo puede ser cuestionado por la Comisión en el caso de un error manifiesto de apreciación. Considera, a este respecto, que sería excesivo, en términos de carga de la prueba, exigir al Estado miembro interesado que demuestre que los servicios regulares de transporte, tal y como se desarrollan en una situación de libre competencia no responden a las necesidades definidas como servicio público.

(94) La SNCM considera también que no se desprende del artículo 4 del Reglamento nº 3577/92 que el criterio de la necesidad real de servicio público unido a la carencia de iniciativa privada sea una norma general aplicable a este caso. Considera que la interpretación realizada por el Tribunal de Justicia en la sentencia Analir⁽⁵¹⁾ no condiciona de manera general a este criterio la capacidad de los Estados miembros para definir el alcance de las misiones de servicio público.

(95) La SNCM y la CMN consideran también, de acuerdo con la posición de las autoridades francesas, que si la Comisión no adoptara esta interpretación, la necesidad de servicio público, unida a la carencia de la iniciativa privada debería considerarse globalmente para el conjunto del período de ejecución del contrato. Esa valoración global permitiría reducir la carga del servicio público por compensación con los ingresos de temporada alta. Por tanto, sería fundamental evaluar si el operador privado está capacitado para responder a las exigencias de regularidad, continuidad y frecuencia del servicio durante todo el año. La CMN considera también que el servicio básico es indisociable del servicio adicional.

(96) La SNCM observa, en este contexto, que el Pliego de Condiciones de la DSP no exige el uso de buques diferentes para el servicio permanente y el servicio adicional.

(97) Considera además que la comparación del tráfico en las conexiones Marsella-Córcega y Tolón-Córcega no es suficiente para establecer un error manifiesto de apreciación a la hora de evaluar la capacidad de la oferta privada para responder a la necesidad tal como queda definida por las OSP. Por otra parte, la disminución del tráfico global realizado por los coconcesionarios en los años 2004-2005 estaría vinculada, tal como piensan las autoridades francesas, a la interrupción de servicio de la SNCM a causa de movimientos sociales. Al contrario, el crecimiento del tráfico desde Tolón dependería de un efecto de vasos comunicantes con las salidas procedentes de Italia.

⁽⁵¹⁾ Asunto C-205/99 citado anteriormente.

(98) Sobre la posibilidad de una valoración excesiva de la oferta de servicio del CDSP, la SNCM considera que el período de referencia no puede incluir los años 2004 y 2005, por los movimientos sociales mencionados anteriormente. Los transbordadores, por tanto, serían necesarios para absorber el tráfico de temporada alta. La CMN precisa también que el tamaño de la oferta se debería al entorno económico, las perturbaciones del servicio o la direccionalidad del tráfico en temporada alta con travesías con pocos pasajeros.

(99) La SNCM y la CMN observan además que las prestaciones que propone Corsica Ferries desde Tolón no están sujetas a las mismas obligaciones que las impuestas a los coconcesionarios en virtud del CDSP. En el ámbito del transporte de mercancías, la SNCM y la CMN destacan las obligaciones de horarios, de capacidad de transporte y de tarifas a las que están sujetas. En el ámbito del transporte de pasajeros, la SNCM considera que las obligaciones horarias limitan el número de rotaciones, que las obligaciones tarifarias menos importantes de Corsica Ferries podrían garantizarle una mayor libertad comercial y que las obligaciones de calidad del servicio producirían un encarecimiento de los costes soportados por los coconcesionarios. Del mismo modo, la SNCM menciona la especificidad de los destinos departamentales incluidos en el Pliego de Condiciones, así como sus obligaciones de rotaciones diarias, como recuerda Corsica Ferries.

(100) A título subsidiario, la SNCM subraya que las subvenciones de las que se habrían beneficiado los otros operadores en el mercado, y en particular la ayuda social, pudieron desempeñar un papel en la evolución del tráfico. Por lo tanto, esto no demuestra una menor capacidad de los concesionarios para responder a las obligaciones que les corresponden.

(101) Por último, la SNCM observa que su oferta de servicio se determinó en 2007. De este modo, la reducción de las exigencias de la OTC en 2009 se debería ante todo al contexto de crisis económica, así como a las inversiones realizadas por la compañía Corsica Ferries.

5.2.2. SOBRE EL SEGUNDO CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

(102) De conformidad con la posición de las autoridades francesas (véase el considerando 66 más arriba), la SNCM considera que el artículo 7, apartado 1, del CDSP bastaría para determinar los parámetros para el cálculo de la compensación. Por otra parte, solo el acto adoptado en virtud de esta disposición podría ser objeto de un control, excluyendo el mismo artículo 7, apartado 1.

(103) La SNCM y la CMN consideran, por otra parte, que el razonamiento desarrollado por Francia en el considerando mencionado anteriormente se aplica también a la

cuestión del ajuste de la compensación en función de los ingresos reales previstos por el CDSP. La aplicación de esta cláusula es automática y no da lugar a ninguna posibilidad de interpretación subjetiva. La cláusula de salvaguardia «combustible», por su parte, está justificada por la imposibilidad de prever la evolución de los mercados y el impacto de la evolución de la normativa. La CMN señala finalmente que la cláusula de salvaguardia de los ingresos se aplica en caso de reducción pero también de aumento de estos últimos.

(104) La SNCM considera que la variación del importe de los ingresos previstos entre las diferentes ofertas presentadas por los coconcesionarios no puede poner en cuestión la transparencia de los parámetros del mecanismo de compensación.

(105) La compañía SNCM precisa también que no se ha abonado ninguna compensación financiera fuera del marco previsto por la DSP. Subraya que el CDSP contempla, en determinados casos de perturbaciones del servicio, que los gastos efectuados por el concesionario para la aplicación de medios alternativos o en concepto de indemnización de los clientes se deducirán de la sanción contractual facturada por la OTC a los concesionarios. No obstante, si la solicitud presentada por la SNCM a la OTC por este concepto asciende efectivamente a 600 000 EUR, no se abonó, y solo correspondería a una provisión teniendo en cuenta las indemnizaciones pagadas por la SNCM a causa del movimiento social de 2010.

5.2.3. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

(106) Respecto al nivel de compensación de los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público, la SNCM y la CMN consideran no haberse beneficiado de ninguna compensación excesiva. Vistos los requisitos aplicables en materia de remuneración del capital, la SNCM subraya, por el contrario, que los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público no se habrían compensado convenientemente, lo que la llevó a tener un resultado negativo después de la carga de capital.

(107) En cuanto al procedimiento de selección del proveedor del servicio, la SNCM recuerda que el Protocolo de privatización incluía una cláusula resolutoria única. Debería analizarse en los mismos términos que los presentados por las autoridades francesas y que se recogen en el anterior considerando 55. Considera además que, como el proceso de privatización de la SNCM no podía comprometer a la CTC, no ha tenido ninguna influencia en el proceso de adjudicación de la DSP.

(108) La SNCM y la CMN consideran además que los requisitos del Pliego de Condiciones no cuestionan el carácter competitivo del procedimiento de adjudicación de la delegación. Consideran que el control del cumplimiento del

cuarto criterio de la sentencia *Altmark* no se refiere a la idoneidad de las obligaciones de servicio público impuestas a los operadores terceros en la DSP.

- (109) La SNCM y la CMN subrayan además que las limitaciones impuestas al contenido de los contratos de servicio público por el Reglamento (CEE) n° 3577/92 no impiden que los Estados miembros añadan otros requisitos.
- (110) Basándose en todos los argumentos presentados por las autoridades francesas y enunciados en el anterior considerando 67, la SNCM considera, además, que el procedimiento de elección de la autoridad delegada no ha tenido carácter discriminatorio. Para la SNCM, el hecho de que Corsica Ferries ponga en tela de juicio la imparcialidad del Tribunal Administrativo de Bastia y de la CTC confirma este hecho.
- (111) A título subsidiario, la SNCM y la CMN consideran que, suponiendo que los criterios de la sentencia *Altmark* no se hayan cumplido, las compensaciones percibidas deberían considerarse ayudas compatibles con el mercado interior a la luz del Marco SIEG. A este respecto, consideran que la duración de la delegación es razonable, que las conexiones fuera de la DSP disponen de una contabilidad analítica distinta de las conexiones efectuadas en régimen de delegación y que, de este modo, se cumplen los requisitos de la Directiva 2006/111/CE relativa a la transparencia financiera.

6. COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS

6.1. SOBRE EL ÁMBITO DEL SERVICIO PÚBLICO Y EL PRIMER CRITERIO DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (112) Respecto a las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento del primer criterio de la sentencia *Altmark*, mencionada anteriormente, las autoridades francesas recuerdan primero su posición sobre el carácter indisociable del servicio básico y del servicio adicional. Consideran que el empleo de personal interino para la explotación del servicio adicional no constituye una prueba en contra.
- (113) Cuestionan luego la afirmación de Corsica Ferries según la cual el criterio de la capacidad es el único requerido para el servicio adicional. Recuerdan que el criterio de calidad fijado por el Pliego de Condiciones se aplica por igual.
- (114) Además, el Pliego de Condiciones de la DSP no requiere la utilización de buques distintos para el servicio permanente y el servicio adicional.

- (115) Tampoco estiman adecuado limitar la evaluación de una posible carencia de la iniciativa privada a los períodos de servicio adicional. Consideran que negar la calificación de servicio público al servicio adicional por dedicarse principalmente al transporte de turistas, carece de fundamento ya que su objetivo es garantizar la continuidad territorial con el fin de reducir los problemas derivados del carácter insular de Córcega.
- (116) Las autoridades francesas no comparten el análisis de Corsica Ferries en cuanto a la oportunidad del nivel de la oferta seleccionada por el CDSF que corresponde al servicio adicional. Consideran que el período de referencia en materia de tráfico de pasajeros debería limitarse al período posterior a 2006, ya que los años 2002 a 2005 se han caracterizado por una perturbación del servicio debido a movimientos sociales. Atribuyen por otra parte la evaluación excesiva global de la oferta durante el período 2010-2013 a la botadura del buque *Smeralda* por Corsica Ferries.
- (117) Las autoridades francesas señalan, por último, que Corsica Ferries es el principal beneficiario del dispositivo de ayuda social, en la medida en que su importe depende del número de pasajeros transportados. Por otra parte, Corsica Ferries solo tiene en cuenta la capacidad de transporte sin referencia a otros criterios, como la calidad del servicio.

6.2. SOBRE LOS DEMÁS CRITERIOS DE LA SENTENCIA ALTMARK

- (118) En cuanto a las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento de los criterios dos y tres de la sentencia *Altmark*, mencionada anteriormente, las autoridades francesas precisan que la modificación mediante una cláusula adicional de la DSP, que se produjo el 28 de diciembre de 2009, es el resultado de la diferencia entre unas previsiones de tráfico basadas en ambiciosos objetivos de desarrollo económico y la realidad resultante del contexto de ralentización de la actividad económica y del aumento de la oferta de transporte marítimo. Subrayan que el control del dispositivo de compensación realizado por los órganos jurisdiccionales financieros no se refiere a su adecuación al Derecho aplicable en materia de ayudas estatales sino a la regularidad, eficiencia y eficacia de la gestión de la que es objeto. Las autoridades francesas destacan, además, que las observaciones realizadas se referían también el sistema de ayuda social del que Corsica Ferries se beneficiaría en primer lugar, ya que las cantidades que se le destinan pasaron de 13,8 millones EUR a 20,8 millones EUR entre 2002 y 2009, según las autoridades francesas.
- (119) A propósito de las observaciones de Corsica Ferries sobre el cumplimiento del cuarto criterio de la sentencia *Altmark*, las autoridades francesas precisan que la sentencia dictada por el Tribunal General de la Unión Europea el 11 de septiembre de 2012, en el asunto T-565/08, no

tiene ninguna relación con la adjudicación de la DSP. De este modo, contestan la interpretación de dicha sentencia por Corsica Ferries y consideran a este respecto que la rescisión del contrato solo podrá ejercerse en la hipótesis de la adopción, por la Comisión, de una decisión que califique las medidas en cuestión como ayudas estatales incompatibles con el mercado interior o en caso de no adjudicación a la SNCM del Contrato de Delegación de Servicio Público.

- (120) Las autoridades francesas consideran, por último, que basarse en una declaración del Presidente de la Asamblea Territorial para valorar el grado de competencia efectiva no se ajusta al Derecho aplicable, puesto que dicha autoridad no tiene competencia para adoptar, por sí sola, el Pliego de Condiciones de la DSP. Al mismo tiempo, señalan que el análisis de las ofertas ha llevado a considerar que Corsica Ferries no cumplía las condiciones de dicho Pliego de Condiciones, no proporcionaba los elementos de valoración de su endeudamiento financiero, ni garantizaba la pertinencia de su cuenta de resultados previstos.

7. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

7.1. EXISTENCIA DE AYUDA EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE

- (121) De conformidad con el artículo 107, apartado 1, del TFUE, 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 o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- (122) La calificación de una medida nacional como ayuda estatal supone, pues, que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas: 1) que el beneficiario o beneficiarios sean empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, 2) que la medida en cuestión se otorgue mediante recursos estatales y sea imputable al Estado, 3) que la medida conceda una ventaja selectiva a su beneficiario o beneficiarios y 4) que la medida en cuestión falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar los intercambios comerciales entre Estados miembros ⁽⁵²⁾.

7.1.1. NOCIONES DE EMPRESA Y DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

- (123) Como subraya la Decisión de incoación (considerando 62), la SNCM y la CMN son dos operadores que intervienen en la prestación de servicios de transporte marítimo y, como tales, ejercen actividades económicas.

7.1.2. RECURSOS DE ESTADO E IMPUTABILIDAD AL ESTADO

- (124) Tal como se afirma en la Decisión de incoación (considerandos 63 a 65), la decisión de concluir el CDSP fue

votada por la Asamblea de Córcega, y los recursos de la OTC, autoridad pública, son recursos públicos, procedentes en particular de la dotación de continuidad territorial, pagada por el Estado. Las compensaciones abonadas en virtud de la DSP son, por tanto, constitutivas de una transferencia de recursos estatales imputables al Estado.

7.1.3. VENTAJA SELECTIVA PARA LOS COCONCESIONARIOS

- (125) Para decidir si una medida estatal constituye una ayuda a una empresa, conviene determinar si la empresa en cuestión se beneficia de una ventaja económica que le evite soportar costes que, normalmente, debieran gravar sus recursos financieros propios o si se beneficia de una ventaja de la que no se hubiera beneficiado en las condiciones normales del mercado ⁽⁵³⁾.
- (126) En este contexto, la Comisión considera que, contrariamente a lo que afirma la CMN, el aumento de las cuotas de mercado de los operadores competidores no demuestra en modo alguno la ausencia de ventaja para los coconcesionarios. En efecto, de no contar con la intervención pública, los coconcesionarios no se habrían beneficiado de la compensación de sus costes operativos, tal y como estaba previsto en el CDSP.
- (127) Francia se refiere, en particular, a la sentencia del Consejo de Estado, de 13 de julio de 2012, citada anteriormente, para concluir que no existen elementos de ayuda estatal en el CDSP en su conjunto. La Comisión observa, no obstante que, en su sentencia, el órgano jurisdiccional nacional se limitó a dictaminar que la cláusula de salvaguardia recogida en el artículo 7, apartado 1 del CDSP ⁽⁵⁴⁾, considerada aisladamente, no podía ser calificada como ayuda estatal ⁽⁵⁵⁾. Dado que la Comisión no examina la cláusula de salvaguardia de forma aislada, sino que toma en cuenta el CDSP en su conjunto, considera que los motivos de esta sentencia, en cuanto a la cláusula mencionada anteriormente, no son pertinentes a la hora de determinar si el CDSP incluye, en su conjunto, elementos de ayuda estatal. Estudiará el fondo de los argumentos presentados por esta sentencia en el contexto de su examen de la definición de las obligaciones de servicio público que abarca el CDSP (véase el apartado 7.1.3.1 más abajo).
- (128) En la medida en que Francia expone que estas compensaciones no implicarían una ventaja selectiva para sus beneficiarios en aplicación de la jurisprudencia *Altmark* antes citada, la Comisión debe examinar si, como sostienen las autoridades francesas y los coconcesionarios, se cumplen la totalidad de los criterios de la sentencia *Altmark* mediante las compensaciones concedidas en virtud del CDSP.

⁽⁵²⁾ Véase, por ejemplo la sentencia del Tribunal de 10 de enero de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, apartado 129).

⁽⁵³⁾ Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de 14 de febrero de 1990, asunto C-301/87, Francia/Comisión, Rec. 1990, p. I-307, apartado 41.

⁽⁵⁴⁾ Véase el considerando 38 supra.

⁽⁵⁵⁾ Véase la nota 24 anterior.

- (129) A este respecto, conviene recordar que el Tribunal de Justicia dictaminó en esta sentencia ⁽⁵⁶⁾ que las compensaciones concedidas por la prestación de obligaciones de servicio público no constituyen ayudas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE si se cumplen cuatro criterios de manera acumulativa:
- la empresa beneficiaria fue efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y dichas obligaciones han sido claramente definidas (criterio 1);
 - los parámetros sobre cuya base se calculará la compensación se establecieron previamente de manera objetiva y transparente (criterio 2);
 - la compensación no sobrepasa lo necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable para la ejecución de dichas obligaciones (criterio 3);
 - cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se ha realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, que el nivel de la compensación necesaria se ha calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las mismas (criterio 4).
- (130) En su Comunicación relativa a la aplicación de las normas en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (SIEG) ⁽⁵⁷⁾ (en lo sucesivo, «la Comunicación SIEG»), la Comisión proporcionó directrices para aclarar los requisitos relativos a la compensación por servicios de interés económico general. Dicha Comunicación aborda los distintos requisitos fijados por la jurisprudencia *Altmark*, a saber, la noción de servicio de interés económico general en el sentido del artículo 106 del TFUE, la necesidad de un mandato, la obligación de definir los parámetros de la compensación, los principios relativos a la necesidad de evitar cualquier compensación excesiva y los principios relativos a la selección del proveedor.
- (131) En el presente asunto, la Comisión considera oportuno proceder al análisis del primero y del cuarto criterio de la sentencia *Altmark*.
- 7.1.3.1. Definición del servicio de interés económico general (criterio 1)**
- Marco analítico**
- (132) Conviene recordar que la competencia de la Comisión, por lo que se refiere a la definición de un SIEG, se limita a comprobar si el Estado miembro en cuestión ha incurrido en error manifiesto de apreciación al definir el servicio como SIEG ⁽⁵⁸⁾.
- (133) Además, cuando existen normas específicas de la Unión, son vinculantes para el poder de valoración de los Estados miembros, sin perjuicio de la valoración realizada por la Comisión a fin de determinar si el SIEG ha sido definido correctamente a efectos del control de las ayudas estatales ⁽⁵⁹⁾. A este respecto, en la Decisión de incoación, la Comisión consideró, en sustancia, que el ámbito del servicio público debe, para ser aceptable desde el punto de vista del control de las ayudas estatales, conformarse al Reglamento (CEE) n.º 3577/92, tal como ha sido interpretado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽⁶⁰⁾. En consecuencia, la Comisión indicó que estudiaría si el ámbito del servicio público, tal como queda definido por el CDSP, era necesario y proporcionado con respecto a una necesidad real de servicio público, demostrada por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de competencia
- (134) De este modo, en el presente asunto, en caso de no conformidad con los criterios sustanciales del Reglamento 3577/92 según la interpretación de la jurisprudencia, las compensaciones en cuestión no podrían ser declaradas compatibles en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE. El cumplimiento del Reglamento n.º 3577/92 es, por tanto, una condición necesaria para la aplicabilidad del Marco SIEG en el presente asunto ⁽⁶¹⁾.
- (135) A este respecto, la Comisión constata que el CDSP constituye claramente un «contrato de servicio público» en el sentido del Reglamento n.º 3577/92 ⁽⁶²⁾. Considera, en este contexto, que las condiciones establecidas en la sentencia *Análir*, antes citada, son especialmente pertinentes para el análisis de este contrato de servicio público. En efecto, la compensación de obligaciones específicas en el

⁽⁵⁶⁾ Citada anteriormente, véase nota n.º 22.

⁽⁵⁷⁾ Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general, adoptada por la Comisión el 20.12.2011 y publicada en el DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

⁽⁵⁸⁾ Véase la Comunicación SIEG citada anteriormente, apartado 46.

⁽⁵⁹⁾ Véase la Comunicación SIEG citada anteriormente, apartado 46.

⁽⁶⁰⁾ En particular en la sentencia *Análir*, citada anteriormente.

⁽⁶¹⁾ Véase el Marco SIEG, apartados 8 y 13.

⁽⁶²⁾ Véanse los artículos 2 y 4 del Reglamento n.º 3577/92, mencionado anteriormente.

marco de un contrato de servicio público, subvencionando una oferta de servicios, constituye claramente un obstáculo a la libre circulación de servicios⁽⁶³⁾. Dicho obstáculo solo puede justificarse con arreglo a condiciones restrictivas que establezcan la necesidad y la proporcionalidad de la definición de todos los servicios excluidos del ámbito de la libre competencia con respecto a una necesidad real de transporte, a la que no se puede responder en situación de libre competencia.

- (136) Por consiguiente, la Comisión considera, por analogía con la sentencia *Analir* antes citada, que el ámbito del servicio público definido por un contrato de servicio público deberá ser necesario y proporcionado respecto a una necesidad real de servicio público, demostrado por la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en condiciones normales de mercado.

Análisis por separado del servicio básico y del servicio adicional

- (137) Las autoridades francesas hacen valer, con carácter preliminar, que el servicio básico y el servicio adicional, tal como quedan definidos en la Decisión de incoación, y anteriormente mencionados, no constituyen servicios distintos. A este respecto, la Comisión considera, no obstante, que la distinción entre los servicios de transporte que se deben prestar a lo largo de todo el año en el marco del servicio básico y la capacidad adicional que deberá prestarse en los períodos de máxima afluencia se refleja claramente en el Pliego de Condiciones de la DSP⁽⁶⁴⁾.
- (138) Las autoridades francesas alegan también que el ámbito de servicio público se ha de evaluar de forma global para los dos servicios. Remiten a tal fin a la sentencia del Consejo de Estado, de 13 de julio de 2012, citada anteriormente, en la que el órgano jurisdiccional nacional dictaminó que el Reglamento n° 3577/92 no impedía que la necesidad real de servicio público se evaluara globalmente para cada línea, sin necesidad de investigar si esta necesidad se justifica en todo momento. El Consejo de Estado dedujo de ahí que el Reglamento n° 3577/92 no imponía que el servicio adicional respondiera a una necesidad real de servicio público distinta de la necesidad a la que responde el servicio básico.

⁽⁶³⁾ Véase, en particular, las sentencias de 25 de julio de 1991, *Säger*, C-76/90, Rec. p. I-4221, apartado 12; de 9 de agosto de 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Rec. p. I-3803, apartado 14; de 28 de marzo de 1996, *Guiot*, C-272/94, Rec. p. I-1905, apartado 10; de 18 de junio de 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Rec. p. I-3949, apartado 56, y de 23 de noviembre de 1999, *Arblade* y otros, asuntos acumulados C-369/96 y C-376/96, Rec. p. I-8453, apartado 33.

⁽⁶⁴⁾ La consistencia de cada uno de esos servicios queda recogida en el considerando 33 y en las notas 25 y 26. En particular, los puntos I a) 2) (Marsella-Ajaccio), I b) 2) (Marsella-Bastia) y I d) 1.4) (Marsella-Propriano) del Pliego de Condiciones del CDSP presentan la consistencia del servicio adicional.

- (139) A este respecto, la Comisión considera, con arreglo a su práctica decisoria⁽⁶⁵⁾, que, a fin de evitar un «descremado del mercado»⁽⁶⁶⁾ perjudicial tanto para la eficacia económica de la ejecución de los servicios como para su calidad y viabilidad económica, que puede ser legítimo, en circunstancias en que la demanda de transporte presente un marcado carácter estacional, incluir en el área del servicio público unos servicios que se presten a la vez en temporada alta y en temporada baja. En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que solo sería legítimo considerar que el servicio adicional puede justificarse por la necesidad real de servicio público al que se ajusta el servicio básico si se demuestra que su explotación es, como sostienen las autoridades francesas, indispensable para la del servicio básico, sobre la base de un conjunto de consideraciones técnicas y económicas.

- (140) Ahora bien, en contra de lo que alegan las autoridades francesas, la SNCM y la CMN, la explotación del servicio adicional no parece ser indispensable para la del servicio básico.

- (141) La Comisión recuerda que una ampliación del ámbito del servicio público, en determinadas condiciones, puede justificarse si se dan complementariedades técnicas o criterios de eficacia económica (sinergias) claramente establecidos. Ahora bien, en el presente caso, no se ha demostrado ninguna complementariedad técnica entre servicio básico y servicio adicional. En efecto, la Comisión observa que las obligaciones que se les aplican son distintas, en particular en cuanto a horarios y frecuencia. Respecto a los horarios, mientras que la definición del servicio básico imponía un horario de salida mínimo y una franja de llegada estricta⁽⁶⁷⁾, la definición del servicio adicional no estipulaba ningún horario a respetar. En cuanto a la frecuencia, el Pliego de Condiciones del CDSP no impone ninguna obligación por lo que respecta al servicio adicional, ya que la capacidad de transporte se define anualmente a partir de los períodos punta. Además, la explotación de servicios organizados según una distinción similar⁽⁶⁸⁾ se ha efectuado con buques y tripulaciones distintas durante el período 2002-2006.

- (142) En este contexto, cabe señalar que el argumento de las autoridades francesas según el cual el Pliego de Condiciones no impone la utilización de tipos de buques distintos no afecta a esta conclusión en la medida en que la

⁽⁶⁵⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 30 de octubre de 2001 relativas a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, DO L 50 de 21.2.2002, p.66, considerando 74.

⁽⁶⁶⁾ Se trata de la situación en que las empresas de transporte marítimo competidoras solo operarían en el periodo de mayor tráfico.

⁽⁶⁷⁾ CDSP, anexo I. Esta franja de llegada era de 6h30 a 7h para las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, y de 6h30 a 7h30 para la línea Marsella-Propriano, teniendo en cuenta las obligaciones impuestas para el transporte de pasajeros y de mercancías.

⁽⁶⁸⁾ Durante el periodo 2002-2006, se definió un servicio «adicional» según el cual los coconcesionarios ofrecían más plazas para pasajeros en períodos punta. Este servicio estaba realizado por buques. Véase el informe del Tribunal Regional de Cuentas de Córcega, citado anteriormente.

experiencia de la anterior delegación durante el período 2002-2006 establecía que los dos tipos de servicios podían prestarse con buques diferentes⁽⁶⁹⁾.

- (143) Por otra parte, en lo que se refiere al argumento de las autoridades francesas según el cual la inclusión del servicio adicional se justificaría por una compensación financiera con el servicio básico, basta con constatar que la contabilidad analítica de la SNCM muestra con regularidad, para este último servicio, un déficit de explotación⁽⁷⁰⁾. Por lo tanto, debe desestimarse dicha alegación.
- (144) De ello se deduce que, en las circunstancias específicas del presente caso, no cabe considerar que la ejecución del servicio adicional sea indispensable para la buena ejecución del servicio básico y ninguno de los argumentos presentados en este sentido por las autoridades francesas y los concesionarios pueden invalidar esta conclusión. La Comisión considera, por tanto, que la calificación de servicio de interés económico general debe apreciarse de forma distinta para los dos tipos de servicio en cuestión.

Análisis del servicio básico

- (145) Ante todo, la Comisión observa que, de acuerdo con la jurisprudencia⁽⁷¹⁾ y su práctica decisoria en este ámbito⁽⁷²⁾, la política de continuidad territorial realizada por las autoridades francesas está dentro de un interés público legítimo, a saber, garantizar unos servicios de transporte suficientes que permitan satisfacer las necesidades de desarrollo económico y social de Córcega. Todo indica que la prestación de un servicio mínimo de continuidad territorial entre Marsella y los cinco puertos de Córcega en cuestión responde a una necesidad de servicio público claramente definida.
- (146) Sobre la existencia de la carencia de la iniciativa privada en cuanto al servicio básico, los otros operadores del mercado también reconocen que no podían haber prestado ese servicio⁽⁷³⁾.
- (147) En particular, por lo que respecta al período durante el cual se pudo observar dicha carencia, la Comisión considera que la constatación, en cada línea, de una carencia de la iniciativa privada en relación con una necesidad de transporte claramente identificada durante los únicos períodos bajos del año, es suficiente para justificar la inclusión, en el ámbito del servicio público, del servicio básico

para todo el año y para el conjunto de estas líneas. En efecto, consideraciones de eficacia técnica y económica evidentes justifican el carácter permanente del servicio básico, sin que por ello sea necesario identificar una carencia de los servicios de transporte durante todo el año. A este respecto, la redistribución de algunos buques a lo largo del año habría impuesto una carga económica suplementaria a los concesionarios, privándoles al mismo tiempo de importantes ingresos en los períodos de máxima demanda.

- (148) Por último, como señaló la Comisión en su Comunicación interpretativa⁽⁷⁴⁾ sobre el Reglamento n° 3577/92, la reagrupación de enlaces en un único servicio no es, en sí, contraria a dicho Reglamento. Por el contrario, en el presente caso, la reagrupación de los cinco enlaces permite una mutualización de los medios náuticos que permite a mejorar la calidad del servicio en cuestión⁽⁷⁵⁾ y reducir su coste, en la medida en que los requisitos técnicos impuestos a las líneas con destino a los cinco puertos de Córcega en el marco del servicio básico, son comparables en cuanto a horarios, duración del viaje y reparto de capacidad entre transporte de mercancías y pasajeros⁽⁷⁶⁾. De hecho, el CDSP⁽⁷⁷⁾ dispone a la vez que se utilicen determinados buques en varias líneas distintas del servicio básico y que se utilicen varios buques distintos en una misma línea⁽⁷⁸⁾.
- (149) Por último, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento n° 3577/92, el CDSP y sus anexos establecen normas precisas de continuidad, regularidad, capacidad y fijación de precios que los concesionarios deben respetar para garantizar el servicio básico (véase la sección 2.5).
- (150) De ello se deduce que la inclusión del servicio básico en el ámbito del CDSP es necesaria y proporcional a la necesidad real de servicio público.

Análisis del servicio adicional

- (151) La Comisión considera que, por lo que respecta al servicio adicional, la inclusión de este servicio en el ámbito del servicio público infringe la obligación de necesidad y proporcionalidad de la definición del ámbito del servicio público teniendo en cuenta la necesidad real de servicio público (véase la sección 8.1.1 a continuación).

⁽⁶⁹⁾ El servicio básico fue realizado desde 2002 por cargueros mixtos, mientras que el servicio adicional lo fue por ferries (o paquebotes). Como ya observara, entre otros, el Tribunal Regional de Cuentas de Córcega (*Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse*, p. 80 a 82), el CDSP «se parece, en su formulación y organización general, al anterior Convenio», y «en cuanto a las OSP, sus modalidades evolucionan muy ligeramente».

⁽⁷⁰⁾ Véase el considerando 47 anterior y la nota 35.

⁽⁷¹⁾ Véase la sentencia *Anilir* anteriormente citada, apartado 27.

⁽⁷²⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 30 de octubre de 2001 relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, DO L 50 de 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Véase el considerando 79 de la Decisión de incoación.

⁽⁷⁴⁾ COM (2003) 595 final - no publicado en el DO, sección 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ En particular, reduciendo al mínimo el impacto de indisponibilidad operativa de ciertos buques.

⁽⁷⁶⁾ CDSP, anexo I.

⁽⁷⁷⁾ Anexo 2, asignación de principio de buques por línea.

⁽⁷⁸⁾ De hecho, el *Pascal Paoli* estaba asignado principalmente a la línea Marsella-Bastia y, ocasionalmente, a la línea Marsella-Balagne. Asimismo, el servicio básico a Propriano debía repartirse entre los tres buques de la CMN, *Girolata*, *Kalliste* y *Scandola*.

(152) A este respecto, la Comisión constata que la explotación de las tres líneas del servicio adicional, Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia, y Marsella-Propriano, se llevó a cabo de forma indisociable por la SNCM, mediante el uso de dos paquebotes, el *Danielle Casanova* y el *Napoléon Bonaparte*, para la prestación de servicios en las tres líneas⁽⁷⁹⁾. La Comisión observa además que el bajo nivel de las exigencias impuestas para la prestación del servicio adicional en el presente caso⁽⁸⁰⁾ hacía de hecho la mutualización de los medios náuticos mucho más pertinente para la realización del servicio, favoreciendo una complementariedad técnica y económica para la operación de servicios en las tres líneas en cuestión. La Comisión considera, por tanto, que la validez de la inclusión del servicio adicional en el ámbito del CDSP debe apreciarse globalmente.

(153) Además, el examen de la necesidad y de la proporcionalidad del ámbito de la DSP debe tener en cuenta la presencia de obligaciones de servicio público en el conjunto de los enlaces entre la Francia continental y Córcega. Por otra parte, en las circunstancias del presente caso y a la vista de los argumentos de las Partes⁽⁸¹⁾, este examen también debe incluir la presencia de una oferta de iniciativa privada desde Tolón, significativamente sustituible a las líneas con origen en Marsella que son objeto de la DSP.

Posibilidad de intercambiar los servicios de transporte de pasajeros con origen en Marsella y Tolón

(154) En su decisión de apertura, la Comisión recordó la existencia de un conjunto de indicios que permitían plantearse la posibilidad de intercambiar los servicios a partir de Marsella y de Tolón. En efecto, la evolución del tráfico en los servicios entre la Francia continental y Córcega demuestra el rápido desarrollo de una oferta competitiva a la de los dos coconcesionarios. Así, el tráfico de la conexión marítima entre la Francia continental y Córcega aumentó, entre 2002 y 2009, en un 31,6 % en lo que se refiere al transporte de pasajeros⁽⁸²⁾. A este respecto, el reparto del tráfico entre los puertos conectados demuestra un crecimiento muy fuerte del tráfico desde Tolón (+ 150 % entre 2002 y 2009), y una disminución concomitante del tráfico con origen en Marsella (- 1,7 %). De ello se desprende que el crecimiento del tráfico global ha sido ampliamente absorbido por los prestadores de servicios que operan desde Tolón, en detrimento de la oferta de los coconcesionarios que operan a partir de Marsella.

(155) Contrariamente a las alegaciones de las autoridades francesas, por lo demás presentadas sin argumentación cuantitativa, esta evolución no parece poder imputarse a un

efecto de vasos comunicantes con Italia. Todo indica, en efecto, que la cuota del tráfico corso⁽⁸³⁾ imputable a las conexiones entre la Francia continental y Córcega aumentó constantemente entre 2002 y 2009, pasando, en detrimento de las conexiones entre Córcega e Italia, del 60,9 % en 2002 al 66,2 % en 2009⁽⁸⁴⁾.

(156) En cuanto al argumento de las autoridades francesas según el cual el Consejo de la Competencia habría reconocido, en su Decisión de 2006, que no podía excluirse que el mercado del transporte de pasajeros con origen en Marsella constituyera un mercado pertinente, la Comisión constata que el Consejo de la Competencia se limitó a señalar, para apoyar sus argumentos que establecen la presencia de una posición dominante de la SNCM en el marco de su respuesta a la convocatoria de propuestas de la OTC⁽⁸⁵⁾, que existía un mercado pertinente constituido por los enlaces con origen en Marsella⁽⁸⁶⁾. No obstante, esta posición no impidió que el Consejo de la Competencia considerase que, «en el mercado de los pasajeros que viajan en los períodos de máxima afluencia entre el continente y Córcega (Francia continental e Italia), no puede excluirse que los puertos de Niza, Tolón, Marsella, Livorno, Savona y Génova ejerzan entre sí una cierta presión competitiva»⁽⁸⁷⁾.

(157) De hecho, la evolución del tráfico entre la Francia continental y Córcega en beneficio de los enlaces desde Tolón es mucho más evidente para el servicio adicional. Entre 2002 y 2005, el tráfico real registrado en el servicio adicional disminuyó en 208 213 pasajeros en el enlace Marsella-Córcega, mientras que el tráfico aumentó en 324 466 pasajeros en el enlace Tolón-Córcega durante el mismo período. La disminución de la cuota del tráfico realizado por el servicio adicional a favor de otros operadores de mercado, en un contexto de aumento global del tráfico desde 2002, indica un alto grado de intercambiabilidad entre estos dos servicios.

(158) De forma más cualitativa, la escasa distancia entre Marsella y Tolón, del orden de 50 Km., puede efectivamente dar lugar a una intercambiabilidad entre servicios con destino a un mismo puerto corso. Además, el tiempo de trayecto de Marsella a Tolón, del orden de 35 a 45 minutos, es muy inferior al tiempo de trayecto en el mar⁽⁸⁸⁾, y por tanto, no puede constituir un obstáculo

⁽⁷⁹⁾ Véase el Anexo 2 del CDSP.

⁽⁸⁰⁾ Dichas obligaciones se limitan esencialmente a la necesidad de prestar una capacidad de transporte mínima durante todos los períodos de mayor actividad, véase el considerando 141 anterior.

⁽⁸¹⁾ Véase la sección 5.1.1 anterior.

⁽⁸²⁾ Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale*, 2010, p 65.

⁽⁸³⁾ Aquí la Comisión se refiere al tráfico marítimo de pasajeros procedentes o con destino a la totalidad de los puertos corsos.

⁽⁸⁴⁾ Fuente: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

⁽⁸⁵⁾ Véase la sección 2.4.

⁽⁸⁶⁾ Véase la Decisión n 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006, apartado 97.

⁽⁸⁷⁾ Véase la Decisión n 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006, apartado 80.

⁽⁸⁸⁾ El tiempo de trayecto en el mar se extiende de 5h45 desde Tolón hasta unas 10h desde Marsella por cargo mixto (trayecto nocturno).

para la competencia entre los dos servicios por el destinatario final. Además, el puerto de Tolón está unos 50 Km. más cerca de Córcega, lo que permite a los buques con salida desde Tolón efectuar la travesía en un tiempo reducido, comparado con las travesías desde Marsella, lo que refuerza la intercambiabilidad de los servicios con origen en Marsella por los que salen de Tolón⁽⁸⁹⁾.

- (159) Un alto grado de intercambiabilidad de los servicios⁽⁹⁰⁾ prestados desde los puertos de Marsella y Tolón podía destacarse cuantitativamente ya en 2006, sobre la base de los desplazamientos del tráfico hacia Tolón que se observaron durante las huelgas que perturbaron gravemente los servicios a partir de Marsella, a finales de 2005⁽⁹¹⁾. De este modo, incluso teniendo en cuenta el impacto de la tendencia al aumento del tráfico desde Tolón⁽⁹²⁾, los niveles de transferencia del tráfico de Marsella hacia Tolón⁽⁹³⁾ observados en las líneas con destino a Ajaccio eran de alrededor del 89 %⁽⁹⁴⁾ para septiembre-octubre de 2005.
- (160) Sobre la base de todos estos elementos, la Comisión considera que, en las circunstancias del presente asunto, el servicio adicional era ampliamente sustituible desde el punto de vista de la demanda de pasajeros, a los servicios con salida desde Tolón y con destino a Bastia y Ajaccio, en el momento de otorgar el CDSP.

Carencia de la iniciativa privada

- (161) La Comisión considera asimismo que las autoridades francesas no han aportado ninguna prueba de la carencia de la iniciativa privada en cuanto a este servicio adicional.

⁽⁸⁹⁾ Véase asimismo el Dictamen n.º 12-A-05 de 17 de febrero de 2012 citado anteriormente, sección C 2) y, en particular, el apartado 131 que apunta una cierta intercambiabilidad entre los servicios entre los puertos corsos, por una parte, y Marsella y Tolón, por otra, incluido en los períodos de poco tráfico. Ningún elemento recogido en el marco del procedimiento indica que los factores que afectan a la intercambiabilidad de la demanda de transporte desde Marsella y Tolón hayan evolucionado mucho entre 2006 y 2012.

⁽⁹⁰⁾ Los servicios de los que se hablan aquí son los servicios de transporte de viajeros con destino a Bastia y Ajaccio, únicos puertos operados desde Tolón.

⁽⁹¹⁾ Un conflicto social importante tuvo lugar en Marsella durante los meses de septiembre-octubre de 2005 en el marco de la privatización de la SNCM.

⁽⁹²⁾ La Comisión tuvo en cuenta este impacto y corrigió el traslado del tráfico real de los deslizamientos anuales observados en los meses anteriores a la huelga. Si bien es concebible que los datos de tráfico de los meses inmediatamente posteriores a una perturbación importante sufran también el impacto de las anulaciones de las reservas, las cifras de los meses anteriores proporcionan, al contrario, una referencia que refleja más fielmente las evoluciones a largo plazo de los mercados en cuestión.

⁽⁹³⁾ Al contrario, los traslados del tráfico hacia Niza, aunque no son insignificantes, eran claramente inferiores. Fuente: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

⁽⁹⁴⁾ Teniendo en cuenta los ajustes tendenciales descritos anteriormente, el descenso de la afluencia con salida desde Marsella llega a los 22 600 pasajeros, mientras que el aumento ajustado de afluencia en Tolón es de 20 056 pasajeros. No se observa ningún traslado ajustado en Niza.

Si dichas autoridades contestan la distinción entre servicio básico y servicio adicional, se limitan a recordar el amplio poder de apreciación de los Estados miembros en la determinación del ámbito de un SIEG. No obstante, no justifican la inclusión del servicio adicional con una carencia de la iniciativa privada frente a una necesidad de servicio específica. Las autoridades francesas justifican, en efecto, el carácter global del CDSP por la voluntad de no limitar el ámbito del servicio público a las actividades no rentables a fin de garantizar una compensación financiera (véanse los considerandos 61 y 62). Ahora bien, se ha estimado anteriormente que este argumento no podía aceptarse (véase el considerando 143).

- (162) En este contexto, la Comisión comparó el tráfico real de pasajeros con destino a cada uno de los puertos del servicio adicional con la oferta de transporte propuesta por Corsica Ferries desde Tolón, y por el servicio básico de la DSP. De ello se deriva que, para los puertos de Bastia y Ajaccio, que representan un 90 % de las capacidades exigidas por el servicio adicional, la combinación de las capacidades ofrecidas por el servicio básico de la DSP, con origen en Marsella, y del servicio de iniciativa privada existente entre 2004 y 2006, desde Tolón, era suficiente para responder a la demanda efectivamente constatada, tanto para el período primavera-otoño como para el período de verano, para cada uno de los dos puertos y para cada año entre 2004 y 2006.

- (163) Globalmente, Francia no ha cuestionado esta conclusión. Las autoridades francesas se limitan a referirse a las circunstancias excepcionales de los años 2004 y 2005⁽⁹⁵⁾, que explicarían, en su opinión, la disminución del número de pasajeros del servicio adicional. No obstante, la Comisión considera que el alcance de este argumento referente a los años 2004 y 2005, se ve limitado, en gran medida, por los considerables desplazamientos del tráfico observados en los servicios con salida desde Tolón⁽⁹⁶⁾. Además, la Comisión destaca a este respecto que la suficiencia de los servicios de transporte también podía observarse en el año 2006, inmediatamente anterior a la entrada en vigor de la DSP⁽⁹⁷⁾ y cuya situación competitiva tenía, por tanto, una importancia particular.

- (164) La Comisión considera, por lo tanto, que la integración del servicio adicional en el ámbito de la DSP no era ni necesaria ni proporcionada a la respuesta a una demanda de transporte constatada para las líneas Marsella-Bastia, y Marsella-Ajaccio. Respecto a la línea Marsella-Propriano, aunque ningún otro servicio ha operado en este puerto de forma regular en 2006, la Comisión considera que la

⁽⁹⁵⁾ Véase el considerando 159 anterior y su nota 93.

⁽⁹⁶⁾ El impacto de las perturbaciones de los servicios desde Marsella sobre el tráfico total efectivamente constatado se ve minorado por el aumento concomitante del número de pasajeros transportados en las líneas con salida desde Tolón, véase el considerando 159.

⁽⁹⁷⁾ Además, el año 2006 se caracterizó por una fuerte progresión del número de pasajeros transportados globalmente con destino a Córcega, del orden del 8,5 % según el ORTC.

escasa proporción del tráfico en esta línea ⁽⁹⁸⁾ no permite considerar que la carencia de la iniciativa privada en esta única línea pueda invalidar la conclusión sobre la totalidad del servicio adicional.

(165) A este respecto, es importante destacar que el servicio prestado por Corsica Ferries respondía a las normas de las OSP aplicables a cualquier conexión entre la Francia continental y Córcega, y no presentaba diferencias cualitativas con el servicio prestado en el marco del servicio adicional. En efecto, como se recuerda en el anterior considerando 141, las obligaciones cualitativas inherentes al servicio adicional eran considerablemente más leves que las inherentes al servicio básico.

(166) La Comisión considera, a este respecto, que los Estados miembros no pueden añadir obligaciones específicas de servicio público a unos servicios ya prestados o que pudieran serlo de forma satisfactoria y en unas condiciones (precios, características de calidad objetivas, continuidad y acceso al servicio) compatibles con el interés general, tal como lo define el Estado, por unas empresas que ejerzan su actividad en condiciones normales de mercado ⁽⁹⁹⁾. En este contexto, la Comisión considera que los elementos anteriormente mencionados demuestran que la compensación de los costes soportados por la SNCM para la prestación del servicio adicional va también en contra de la práctica de la Comisión en la materia. En efecto, habida cuenta de la presencia de las OSP y del dispositivo de ayuda social ⁽¹⁰⁰⁾ en el conjunto de las líneas entre la Francia continental y Córcega, podía considerarse que los competidores de la SNCM en el transporte de pasajeros que operan desde Tolón ejercían sus actividades en condiciones normales de mercado.

(167) En conclusión, la Comisión considera que la inclusión del servicio adicional en el ámbito del servicio público no corresponde a una necesidad real de servicio público y que, por lo tanto, a la luz de las normas específicas aplicables, Francia ha cometido en el presente caso un error manifiesto de apreciación al calificar como SIEG el servicio adicional previsto por el CDSP. Luego, el primer criterio de la jurisprudencia *Altmark* no se cumple por lo que respecta a las compensaciones otorgadas en el marco del servicio adicional.

7.1.3.2. Selección del proveedor de servicios (criterio 4)

(168) De conformidad con el cuarto criterio *Altmark*, la compensación ofrecida debe bien resultar de un procedi-

miento de contratación pública que permita seleccionar al candidato más apto para prestar los servicios en cuestión originando el menor coste para la colectividad, bien establecerse tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios ⁽¹⁰¹⁾.

Respecto al primer subcriterio

(169) La adjudicación de la delegación para la conexión marítima entre la Francia continental y Córcega se hizo tras un procedimiento negociado precedido por la publicación de un anuncio de licitación en el DO, de conformidad con las disposiciones del artículo L.1411-1 del CGCT ⁽¹⁰²⁾. No obstante, un procedimiento de contratación pública solo excluye la existencia de una ayuda si permite seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios «originando el menor coste para la colectividad» ⁽¹⁰³⁾. En la Decisión de incoación, la Comisión había expresado dudas sobre el hecho de que el procedimiento de adjudicación hubiera podido dar lugar a una competencia real y lo suficientemente abierta.

(170) El procedimiento utilizado en el presente asunto y previsto en Derecho francés para la adjudicación de la delegación del servicio público es un procedimiento negociado con publicación previa según el Derecho europeo de la contratación pública. Cabe recordar, en primer lugar que dicho procedimiento solo puede garantizar una competencia efectiva si se da una valoración caso por caso ⁽¹⁰⁴⁾. En efecto, otorga un amplio margen de apreciación a la entidad adjudicadora y puede restringir la participación de los operadores interesados.

(171) En el presente caso, la Comisión considera que las condiciones de la licitación no permitieron garantizar esta competencia efectiva.

(172) En efecto, la única oferta competidora con la de los co concesionarias no se evaluó con arreglo a sus méritos propios (criterios de adjudicación) sino sobre la base de un criterio de selección, en este caso la capacidad del candidato para hacerse cargo del trabajo a partir del 1 de julio de 2007. El procedimiento no permitió, por tanto, a la OTC comparar varias ofertas para seleccionar la más ventajosa económicamente.

⁽⁹⁸⁾ Tanto desde el punto de vista de las capacidades puestas en línea en la DSP 2007-2013 como de la demanda efectivamente constatada, la línea Marsella-Propriano representaba alrededor del 10 % de la actividad del servicio adicional. Fuente: ORTC y *Rapport d'exécution des services de la SNCM 2010*.

⁽⁹⁹⁾ Véase el punto 48 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰⁰⁾ Véase el considerando 7 y la nota 5.

⁽¹⁰¹⁾ Véase el punto 62 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰²⁾ Código General de las Colectividades Territoriales.

⁽¹⁰³⁾ Véase los puntos 65 y 66 de la Comunicación SIEG.

⁽¹⁰⁴⁾ Véase la Comunicación SIEG, apartado 67.

- (173) A este respecto, en contra de lo que sostienen las autoridades francesas, la Comisión considera que el hecho de que dos ofertas hayan sido efectivamente presentadas no es suficiente para hablar de una competencia efectiva, en la medida en que la oferta competidora no podía constituir una alternativa creíble. En efecto, en el presente caso, la oferta de Corsica Ferries fijaba con fecha de inicio de los servicios el 12 de noviembre de 2007, mientras que el Pliego de Condiciones imponía la prestación de servicios a partir del 1 de julio de 2007 ⁽¹⁰⁵⁾. Por otra parte, en contra del argumento de las autoridades francesas, la Comisión no considera la multiplicidad de los recursos contenciosos como un elemento para probar la eficacia de la competencia en el marco del procedimiento de adjudicación del CDSP.
- (174) Un conjunto de elementos relacionados con la situación del mercado y las condiciones del procedimiento de licitación confirman lo que se acaba de exponer.
- (175) En primer lugar, conviene subrayar que el consorcio SNCM-CMN tenía una ventaja competitiva importante, que apuntó, en particular, el Consejo de la Competencia ⁽¹⁰⁶⁾, como operador histórico que ya disponía de una herramienta naval adaptada a las especificaciones del Pliego de Condiciones del CDSP.
- (176) Además, el escaso plazo establecido entre la fecha prevista para la concesión del CDSP (finalmente concedido el 7 de junio de 2007) y la fecha de comienzo de los servicios (1 de julio de 2007) podía constituir una barrera a la entrada importante para nuevos entrantes. Junto con los requisitos técnicos relacionados con las características específicas de los puertos en cuestión ⁽¹⁰⁷⁾, a la condición relativa a la edad de la flota ⁽¹⁰⁸⁾ y a las capacidades unitarias exigidas por el Pliego de Condiciones del CDSP, este período muy breve pudo limitar la participación en el concurso. En efecto, la Comisión considera que un plazo de tres semanas es insuficiente para permitir la redistribución de una flota de buques en las circunstancias del caso de autos, o la adquisición o arrendamiento de un conjunto de buques correspondientes a las condiciones del Pliego de Condiciones ⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Por último, la existencia de numerosas cláusulas de encuentro ⁽¹¹⁰⁾ asociada a la libertad de la OTC para decidir sobre excepciones a las normas aplicables ⁽¹¹¹⁾ también pudo contribuir a desalentar la participación en el procedimiento de licitación, al provocar dudas sobre determinados parámetros técnicos y económicos cruciales para la elaboración de una oferta. A este respecto, la Comisión considera que, como subrayaron las autoridades francesas, la imposición de condiciones adicionales a las mencionadas en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento n° 3577/92 no va en contra de dicho Reglamento en el marco de un contrato de servicio público. No obstante, incumbe a las autoridades nacionales comprobar en este caso si, en particular, debido a estas condiciones adicionales susceptibles de restringir la participación en el procedimiento de licitación, la competencia efectiva para la atribución del CDSP era tal que permitía cumplir el cuarto criterio de la sentencia *Altmark* y, en su defecto, extraer de ello las consecuencias jurídicas necesarias.
- (178) Sobre la base de todos estos elementos, la Comisión considera que las condiciones del procedimiento seguido no han permitido en este caso garantizar una competencia efectiva para la adjudicación de la DSP y, por consiguiente, la selección de la oferta que permita prestar el servicio al menor coste para la colectividad ⁽¹¹²⁾.

Respecto al segundo subcriterio

- (179) Correspondía, por tanto, a las autoridades francesas demostrar que la compensación se evaluó tomando como referencia una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada con los medios necesarios ⁽¹¹³⁾.
- (180) Francia no ha aportado semejantes elementos de información. Además, como se indica en la sección 2.5 anterior, la compensación no ha sido definida por referencia a una base de costes establecida *a priori*, o en comparación con la estructura de costes de otras empresas marítimas comparables, sino respecto a unas previsiones de ingresos y coste del combustible que solo incluyen una parte de los ingresos y gastos del servicio.
- (181) Por otra parte, como subrayó el informe del Tribunal Regional de Cuentas de Córcega ⁽¹¹⁴⁾, la Comisión constata que las compensaciones previstas en la DSP 2007-2013 eran considerablemente superiores a las previstas para el período 2002-2006, con obligaciones similares, e incluso ligeramente inferiores en términos de capacidad propuesta.

⁽¹⁰⁵⁾ Rapport de la commission de délégation de service public.

⁽¹⁰⁶⁾ Véase la Decisión n° 06-MC-03 de 11 de diciembre de 2006 relativa a solicitudes de medidas conservatorias en el sector del transporte marítimo entre Córcega y el continente, en particular, el apartado 106. *La situación de las salidas desde Marsella se considera, por tanto, a pesar de la ausencia de exclusividad jurídica, como una exclusividad de hecho a favor de los dos concesionarios que, además, disponen, por el hecho de su posición de operadores históricos en estos enlaces, de los buques más adaptados para realizar el transporte de mercancías y de pasajeros desde Marsella.*

⁽¹⁰⁷⁾ Por ejemplo, el puerto de Bastia no permitía, en 2007, la entrada de buques de más de 180 metros de largo.

⁽¹⁰⁸⁾ La imposibilidad de utilizar buques de más de 20 años llevaba a limitar el conjunto de los buques susceptibles de ser utilizados por competidores a los operadores históricos.

⁽¹⁰⁹⁾ A este respecto, cabe apuntar que el elevado coste de un buque susceptible de cumplir los requisitos del Pliego de Condiciones del CDSP, incluso de segunda mano, constituía una barrera más a la entrada. De hecho, el cargo mixto *Jean Nicoli* fue adquirido por la SNCM por 75 millones de euros en 2009.

⁽¹¹⁰⁾ Véase la sección 2.5 más arriba.

⁽¹¹¹⁾ En particular, en cuestiones de edad de la flota o de adaptación de los servicios. (véase el CDSP, anexo I).

⁽¹¹²⁾ Obviamente, la celebración de una cláusula adicional mediante negociación directa entre la entidad adjudicadora y el consorcio concesionario no puede cuestionar esta conclusión respecto al período 2010-2013.

⁽¹¹³⁾ Véase el punto 61 de la Comunicación SIEG.

⁽¹¹⁴⁾ Véase el *Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse*, p. 80.

(182) Aunque la situación económica haya cambiado entre 2001 y 2007, una comparación con los costes en que incurre una empresa bien dirigida era tanto más necesaria cuanto que algunos elementos permitían suponer que la SNCM, que salía por aquel entonces de un período de intensa reestructuración ⁽¹¹⁵⁾, no era este tipo de empresa.

(183) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión considera que el cuarto criterio de la sentencia *Altmark* no se cumple en el presente caso.

7.1.3.3. Conclusión sobre la existencia de una ventaja selectiva

(184) Los criterios de la sentencia *Altmark* son acumulativos, por lo que el incumplimiento del criterio 1 por el servicio adicional, y, en cualquier caso, del 4 por el CDSP en su conjunto, son suficientes para determinar la presencia de una ventaja económica selectiva concedida a los concesionarios.

7.1.4. SOBRE LAS CONDICIONES DE ALTERACIÓN DE LOS INTERCAMBIOS ENTRE ESTADOS MIEMBROS Y DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA

(185) Según se indica en la Decisión de incoación, la SNCM y la CMN operan en las líneas entre la Francia continental y Córcega, en competencia directa con operadores como Corsica Ferries, Moby Lines y Saremar. Por consiguiente, la Comisión constata que las compensaciones públicas en cuestión pueden reforzar la posición de la SNCM y la CMN en relación con las empresas de transporte marítimo competidoras en la UE y, de este modo, pueden falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros.

7.1.5. CONCLUSIÓN SOBRE LA PRESENCIA DE AYUDA ESTATAL EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE.

(186) Sobre la base de estos elementos, la Comisión considera que el conjunto de las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en el marco del CDSP constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(187) Estas ayudas, en la medida en que fueron concedidas sin notificación previa a la Comisión, son ilegales.

8. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO INTERIOR

8.1. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 106, APARTADO 2, DEL TFUE

(188) Como ya se expuso en la Decisión de incoación ⁽¹¹⁶⁾, el tráfico de pasajeros de la DSP supera los 300 000 pasajeros anuales y las compensaciones previstas por el CDSP

superan los 30 millones de euros anuales. Las decisiones SIEG de 2005 ⁽¹¹⁷⁾ y 2011 ⁽¹¹⁸⁾ no son, pues, aplicables al CDSP en virtud de sus artículos 2, apartado 1, letra c) y 2, apartado 1, letra d), respectivamente.

(189) La Comisión considera por ello, a falta de alegación por Francia de cualquier otra base de compatibilidad, que la compatibilidad ⁽¹¹⁹⁾ con el mercado interior de las compensaciones concedidas en virtud del CDSP debe evaluarse a la luz del Marco SIEG. No obstante, cabe recordar que, de conformidad con el punto 69 del Marco SIEG, los principios establecidos en los apartados 14, 19, 20, 24, 39 y 60 de dicho Marco no se aplican a las ayudas ilegales concedidas antes del 31 de enero de 2012.

(190) De conformidad con el punto 11 del Marco SIEG, las ayudas estatales que no entren en el ámbito de aplicación de la Decisión de 2011 podrán considerarse compatibles con el artículo 106, apartado 2, del TFUE, si son necesarias para el funcionamiento de los servicios de interés económico general y no afectan al desarrollo de los intercambios en una medida contraria al interés de la Unión. Tal equilibrio solo es posible cuando se cumplen las condiciones establecidas en las secciones 2.2 a 2.10 del Marco.

(191) En primer lugar, debe examinarse la definición del servicio de interés general alegada en el presente caso.

8.1.1. VERDADERO SERVICIO DE INTERÉS ECONÓMICO GENERAL

(192) En la medida en que la calificación de SIEG del servicio adicional adolece de un error manifiesto de apreciación (véanse los considerandos 151 a 167 anteriores), las compensaciones abonadas en el marco de este servicio no pueden ser declaradas compatibles con el artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(193) Por el contrario, la Comisión determinó, de acuerdo con el análisis que figura en los considerandos 145 a 150, que el servicio básico correspondía a un SIEG bien definido.

⁽¹¹⁵⁾ Véase el considerando 15 y la nota 10.

⁽¹¹⁶⁾ Véanse los considerandos 118 a 120 de la Decisión de incoación.

⁽¹¹⁷⁾ Decisión de la Comisión, de 28 de noviembre de 2005, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general DO L 312 de 29.11.2005, p. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general. DO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Véase la sentencia del Tribunal de 28 de abril de 1993, C-364/90, Italia c. Comisión, Rec. [1993], p. I-02097, apartado 20.

8.1.2. OTRAS CONDICIONES DEL MARCO SIEG

- (194) Procede examinar si las demás condiciones del Marco SIEG se cumplen respecto al servicio básico solo, que es el único que corresponde a un SIEG bien definido.

8.1.2.1. *Mandato*

- (195) Sobre la necesidad de un **mandato** que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación, el CDSP precisa las obligaciones en cuestión, así como los parámetros para la compensación.

- (196) A este respecto, conviene precisar, en primer lugar, que la mera existencia de la cláusula de salvaguardia⁽¹²⁰⁾, aplicable en caso de modificación importante de las condiciones técnicas, reglamentarias o económicas del contrato, no cuestiona el carácter previo de la definición de los parámetros para la compensación.

- (197) En efecto, permite ante todo que las partes celebren cláusulas adicionales en caso de evolución significativa de las condiciones de explotación de los servicios tales que pudieran poner en entredicho los objetivos del CDSP. Se asimila a una cláusula de una cláusula adicional de derecho común, cuya eventual aplicación debería, sin embargo, ser objeto de un análisis con respecto al derecho de las ayudas. Esta cláusula tiene por objeto un «restablecimiento del equilibrio financiero inicial», efectuado modulando prioritariamente las tarifas máximas y la naturaleza de los servicios. La posibilidad de modificación de la compensación, no explícitamente formulada en el texto, solo puede entenderse, por tanto, en la perspectiva de la modificación de los servicios prestados. Como ya mencionara la sentencia del Consejo de Estado citada anteriormente, esta cláusula de salvaguardia no puede por sí misma abrir la puerta a una compensación excesiva de los servicios prestados.

- (198) No sería este el caso si, contrariamente a las circunstancias del asunto que nos ocupa, las situaciones de aplicación y renegociación fueran manifiestamente demasiado amplias, o si la cláusula estipulara la posibilidad de una compensación adicional en relación con servicios ya prestados en el momento de la alegación de la cláusula de encuentro sin, por ello, precisar los parámetros de dicha compensación adicional. La presencia de la cláusula de ajuste⁽¹²¹⁾ tampoco cuestiona esta conclusión, en la medida en que su aplicación preveía, por una parte, la conservación de la economía general del CDSP, limitándose así a adaptaciones y ajustes de poca cuantía y, por otra, la disminución paralela de las compensaciones y servicios. Incluso considerando que la cláusula adicional

de 28 de diciembre de 2009 hubiera modificado sustancialmente los parámetros de compensación y la consistencia de los servicios, no sería menos cierto que estos parámetros se han definido previamente a la ejecución de los servicios para el período 2010-2013, al que se aplican.

- (199) Por otra parte, las variaciones del importe de los ingresos previstos entre las distintas ofertas presentadas por los coconcesionarios no parecen injustificadas. La Comisión considera que la integración de previsiones de ingresos más optimistas puede corresponder a la revisión de previsiones en función de las perspectivas del mercado. Observa también que las previsiones de tráfico fijadas al término de las negociaciones eran globalmente más bajas que las de la oferta competidora⁽¹²²⁾. Habida cuenta de los ingresos reales y previstos entre 2002 y 2006⁽¹²³⁾, y de la evolución favorable del mercado de los servicios marítimos de y hacia Córcega en 2006, la Comisión considera que los parámetros de referencia elegidos para el cálculo de los ajustes de la compensación previstos por el CDSP son, en cualquier caso, verosímiles en relación con el considerando 23 del Marco SIEG.

- (200) En cuanto a las demás cuestiones planteadas por el denunciante y extraídas de la existencia de un conjunto de cláusulas de ajuste⁽¹²⁴⁾, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal, la complejidad de los mecanismos de ajuste de la compensación no es motivo para poner en entredicho el carácter objetivo y transparente del mecanismo de compensación⁽¹²⁵⁾.

- (201) Por último, las dudas de la Comisión se han aclarado en el caso de compensaciones financieras que hubieran correspondido a los concesionarios fuera del marco del CDSP, dado que las autoridades francesas han demostrado que las cantidades mencionadas en la Decisión de incoación eran simples solicitudes de los concesionarios, denegadas finalmente por la OTC.

8.1.2.2. *Duración del mandato*

- (202) La **duración del mandato**, de seis años y medio, se ajusta a las directrices comunitarias pertinentes⁽¹²⁶⁾, que se refieren a un límite de seis años.

⁽¹²²⁾ En cuanto a las líneas Marsella-Ajaccio, Marsella-Propriano y Marsella-Porto-Vecchio, fuente: *Rapport de la commission de délégation de service public*.

⁽¹²³⁾ El total de los ingresos netos de la SNCM en 2005, por sus actividades DSP era, por ejemplo, 80,3 M€, que se pueden comparar con unos ingresos previstos 85,5 M€ en 2008.

⁽¹²⁴⁾ Véanse los considerandos 38 y 39, así como el considerando 53 de la Decisión de incoación.

⁽¹²⁵⁾ Véase la sentencia del Tribunal de 12 de febrero de 2008, asunto T-289/03, BUPA c. Comisión, ECR[2008] II-81, considerando 217.

⁽¹²⁶⁾ Véase la Comunicación C (2004) 43 de la Comisión - Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, sección 9, apartado 3.

⁽¹²⁰⁾ Véanse los considerandos 37 y 38.

⁽¹²¹⁾ Véase la nota 33 y el considerando 54 de la Decisión de incoación.

8.1.2.3. Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE

- (203) Respecto al **cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE** sobre transparencia financiera, las empresas concesionarias han creado, efectivamente, una cuenta analítica separada para sus actividades en el ámbito de la DSP. Para la SNCM, esta cuenta establece una distinción suplementaria entre las actividades del servicio básico y las relacionadas con el servicio adicional (véanse los considerandos 46 y 47).

8.1.2.4. Importe de la compensación

- (204) En relación con **la ausencia de compensación excesiva**, el CDSP establecía el máximo del margen bruto (sin amortizaciones, alquileres de fletamento y demás cargas de capital) en un 15 % del valor de mercado de los buques. En la Decisión de incoación, la Comisión señaló que no disponía de información que permitiera *a priori* excluir cualquier compensación excesiva.

- (205) El procedimiento formal de examen permitió, en primer lugar, aclarar que el valor de mercado de los buques fue determinado sin reservas, ya que se consiguieron varias evaluaciones para llegar a los parámetros contractuales. La base de activos utilizada para el límite máximo de la compensación representa, por tanto, el valor de mercado residual de los buques utilizados en el marco de la Delegación de Servicio Público (127).

- (206) Considerando el valor de mercado residual de los buques de la DSP amortizado en 8 años (128), posibilidad prevista por el derecho fiscal francés, la cláusula de limitación ponía efectivamente el tope del coeficiente beneficio neto de activos (ROA) y el beneficio neto del capital económico (ROCE) medio en el 2,5 % (129). El tipo «safe harbour» dado por el Marco SIEG (130) en la fecha de la adjudicación de la DSP ascendía por otra parte a más del 5 % (131), mientras que una parte importante del riesgo

(127) El valor de mercado de cada buque se contabiliza *a prorata* de su utilización por la DSP.

(128) Esta duración, ciertamente breve respecto a la duración de la vida económica de un buque (que puede sobrepasar los 20 años), se justifica en la medida en que 1) el Pliego de Condiciones imponía una edad máxima de 20 años para los buques, y 2) la edad media de los buques de la CMN era de más de 13 años, la de los buques de la SNCM de 12 años, lo que limitaba *de facto* la duración de su vida económica a falta de inversiones para mantenimiento de fondo.

(129) En efecto, el valor de los buques utilizados por la DSP constituye un límite inferior para los activos de la compañía marítima.

(130) Véase el Marco SIEG, apartado 37, en el que la Comisión indica que un tipo de 100 puntos de base por encima del tipo de swap aplicable (idéntica divisa, idéntica madurez) constituye un beneficio razonable sea cual sea el nivel de riesgo comercial realmente asumido por el proveedor de SIEG.

(131) A falta de tipo de swap disponibles para una madurez de seis años y medio, la Comisión utilizó como indicador el tipo de swap de madurez de 7 años. Los tipos de cierre de este último durante el mes anterior a la adjudicación de la DSP estuvieron comprendidos entre el 4,4 % y el 4,7 % (fuente: Bloomberg).

comercial de los servicios recaía de hecho en los coconcesionarios, SNCM y CMN. Además, se observa en la práctica que el resultado sin las cargas de capital de los concesionarios fue considerablemente inferior a este límite máximo (véase más adelante).

- (207) Las condiciones del CDSP no desembocaban, pues, en una compensación excesiva. La distribución entre compensaciones del servicio básico y del servicio adicional para la SNCM no puede cuestionar esta conclusión en lo que respecta al servicio básico a la luz de las condiciones del reparto analítico de las compensaciones entre ambos servicios (véase el considerando 46). De hecho, se observa sobre la base de las cifras transmitidas por Francia y la SNCM que el resultado sin cargas de capital de la SNCM atribuible al servicio básico siguió siendo considerablemente inferior al límite del 15 % anteriormente mencionado.

Resultado, sin cargas de capital, por compañía y por servicio

	Servicio básico SNCM	Conjunto SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Información amparada por el secreto profesional.

- (208) Por último, un control de compensación excesiva con auditoría externa fue realizado para la OTC a los tres años de la delegación (en el ejercicio 2010). Además, una sociedad fiduciaria independiente comprueba cada año las cuentas de explotación de los concesionarios por cuenta de la OTC.

8.1.2.5. Requisitos adicionales que pudieran ser necesarios para garantizar que el desarrollo de los intercambios no se vea afectado de forma contraria al interés de la Unión

- (209) Habida cuenta de los elementos a los que se hace referencia en la sección 8.1.1.3, la Comisión considera que ningún elemento permite suponer que el servicio público

de la continuidad territorial podía efectuarse en condiciones que permitieran reducir las distorsiones de competencia introducidas por un contrato de servicio público. En efecto, los argumentos de Corsica Ferries, que intentan demostrar que el coste medio de los servicios del CDSP es muy superior al de los enlaces que salen de Niza y Tolón para las que es aplicable el dispositivo de ayuda social⁽¹³²⁾, no cuestionan la necesidad y la proporcionalidad de un contrato de servicio público para mantener durante todo el año las conexiones con los puertos de Córcega y, en particular, con los puertos secundarios (Porto-Vecchio, Calvi-Balagne y Propriano). Además, como ya se ha dicho en el apartado 7.1.3.1, la Comisión considera que la reagrupación de los enlaces para el servicio básico responde a exigencias de eficacia técnica y económica indiscutibles.

- (210) La Comisión observa que las autoridades francesas han puesto en marcha un procedimiento de licitación para la selección de un proveedor en condiciones de operar, para el período 2014-2023, las conexiones marítimas de Córcega desde Marsella en condiciones similares a las del servicio básico de la DSP que son objeto de la presente Decisión. Este procedimiento debe finalizar en el verano de 2013.
- (211) En cuanto a las distorsiones de la competencia en el mercado del transporte marítimo, la Comisión observa que la compensación de los costes del servicio básico no puede exceder los costes de los concesionarios, incluido un beneficio razonable (véase la sección anterior). Por lo tanto, no permite que estas empresas produzcan beneficios excesivos que les darían la posibilidad de financiar otros servicios.
- (212) Por lo tanto, la Comisión considera que no es necesario imponer condiciones adicionales para garantizar la compatibilidad de las compensaciones del servicio básico con el mercado interior.
- (213) A la luz de lo que precede, la Comisión considera que las compensaciones recibidas por la SNCM y la CMN en concepto de servicio básico constituyen ayudas estatales ilegales pero compatibles con el mercado interior en virtud del artículo 106, apartado 2, del TFUE.
- (214) Las compensaciones recibidas por la SNCM en concepto de servicio adicional previsto por el CDSP durante el período comprendido entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013 constituyen ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior.
- (215) En consecuencia, las autoridades francesas deberán anular, a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, todos los pagos en favor de la SNCM en concepto de compensación del servicio adicional. Esto se aplica, en particular, al saldo anual de la compensación para el año 2012 (si dicho pago no se ha efectuado aún) y los anticipos mensuales para el año 2013 que pudieran pagarse después de esa fecha.
- (216) La Comisión recuerda además que, en aplicación del artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) no 659/1999, toda ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior debe ser recuperada de su beneficiario⁽¹³³⁾.
- (217) En consecuencia, Francia deberá adoptar todas las medidas necesarias para recuperar de la SNCM las compensaciones que esta última ha recibido en concepto de servicio adicional del CDSP desde el 1 de julio de 2007.
- (218) Para determinar el importe de la ayuda a recuperar, excluidos los intereses, la Comisión considera que la contabilidad analítica de la SNCM⁽¹³⁴⁾ constituye una base adecuada para la asignación de las compensaciones entre servicio básico y servicio adicional. Sobre esta base, el importe de la ayuda que debe recuperarse incluye los elementos siguientes:
- el importe de las compensaciones abonadas realmente de 2007 a 2011 en concepto de servicio adicional que asciende a 172 744 millones de euros (véase el cuadro del considerando 46);
 - los anticipos abonados mensualmente para el año 2012 en concepto de servicio adicional, valorados actualmente en 38 millones de euros⁽¹³⁵⁾, así como el saldo de la compensación, que debe pagarse previo envío del informe final de ejecución de los servicios, si este último ya ha sido abonado.
 - los anticipos abonados mensualmente para el año 2013 en concepto de servicio adicional hasta la fecha de la presente Decisión, calculados actualmente en 9,5 millones de euros; se recuerda que Francia deberá cancelar todos los pagos con posterioridad a esta fecha.

9. CONCLUSIÓN

- (219) Las autoridades francesas deberán recuperar el importe correspondiente a todos los pagos efectuados en concepto de compensación de servicio adicional, en un plazo de 4 meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

⁽¹³³⁾ Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.).

⁽¹³⁴⁾ Véase la sección 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Este importe se calcula teniendo en cuenta el reparto analítico entre compensaciones por el servicio básico y por el servicio adicional para 2011, sobre la base de un aumento previsto de la compensación del 0,3 % en 2012 respecto a 2011 para la SNCM. Los anticipos mensuales representan el 95 % de la compensación prevista indizada (véase el considerando 45).

⁽¹³²⁾ Véase el considerando 7 y la nota 5.

(220) A efectos de la recuperación, las autoridades francesas deberán además añadir al importe de la ayuda los intereses de recuperación que empezarán a contar desde la fecha en que la ayuda ilegal se puso a disposición de la empresa, es decir, cada fecha efectiva de pago de las compensaciones previstas por el CDSP, hasta su recuperación efectiva ⁽¹³⁶⁾, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁷⁾.

(221) Las autoridades francesas deberán adjuntar al cálculo de los intereses de recuperación que deben proporcionar a la Comisión en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, un cuadro que indique las fechas y los importes exactos de los pagos mensuales, así como los ajustes anuales realizados desde la entrada en vigor del Convenio hasta la fecha de adopción de la Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las compensaciones abonadas a la SNCM y la CMN en el marco del Convenio de Delegación de Servicio Público, de 7 de junio de 2007, constituyen ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Estas ayudas estatales fueron concedidas incumpliendo las obligaciones establecidas en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

Artículo 2

1. Las compensaciones abonadas a la SNCM respecto de la puesta en marcha de las capacidades adicionales previstas en los puntos I a) 2), I b) 2) y I d) 1.4) del Pliego de Condiciones del Convenio de Delegación de Servicio Público mencionado anteriormente, son incompatibles con el mercado interior.

2. Las compensaciones abonadas a la SNCM y la CMN para operar en los otros servicios previstos en el Convenio de Delegación de Servicio Público son compatibles con el mercado interior.

Artículo 3

1. Francia deberá obtener del beneficiario el reintegro de las ayudas contempladas en el artículo 2, apartado 1.

2. Las cantidades pendientes de recuperación devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva.

3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁸⁾ y el Reglamento (CE) n° 271/2008 que modifica el Reglamento (CE) n° 794/2004 ⁽¹³⁹⁾.

4. Francia cancelará todos los pagos de las ayudas contempladas en el artículo 2, apartado 1, que podrían tener lugar a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

Artículo 4

1. La recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2, apartado 1, será inmediata y efectiva.

2. Francia se encargará de que la presente Decisión se aplique en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 5

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Francia comunicará la siguiente información a la Comisión:

- el importe total (principal e intereses) que debe recuperarse del beneficiario;
- una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;
- los documentos que prueban que se ha ordenado al beneficiario que reembolse la ayuda;
- la fecha y el importe exacto de los pagos mensuales y los ajustes anuales realizados desde la entrada en vigor del Convenio hasta la fecha de adopción de la presente Decisión.

2. Francia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 2, apartado 1, haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, cualquier información relacionada con las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de la ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 2 de mayo de 2013.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

⁽¹³⁶⁾ Véase el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n° 659/99, citado anteriormente.

⁽¹³⁷⁾ DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹³⁸⁾ DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹³⁹⁾ DO L 82 de 25.3.2008, p. 1.

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 13 de agosto de 2013

que modifica la Decisión 2007/777/CE en lo relativo a la introducción de un nuevo tratamiento para inactivar el virus de la fiebre aftosa en productos cárnicos y a las condiciones de importación desde la región rusa de Kaliningrado

[notificada con el número C(2013) 4970]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2013/436/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2002/99/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por la que se establecen las normas zoonosanitarias aplicables a la producción, transformación, distribución e introducción de los productos de origen animal destinados al consumo humano ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, puntos 1, 4 y 5,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión 2007/777/CE de la Comisión, de 29 de noviembre de 2007, por la que se establecen las condiciones sanitarias y zoonosanitarias y los modelos de certificado para las importaciones de determinados productos cárnicos y de estómagos, vejigas e intestinos tratados destinados al consumo humano procedentes de terceros países, y por la que se deroga la Decisión 2005/432/CE ⁽²⁾, regula la importación y el almacenamiento en la Unión, y el tránsito por ella, de partidas de productos cárnicos y de estómagos, vejigas e intestinos tratados, según se definen en el Reglamento (CE) n° 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas de higiene para los alimentos de origen animal ⁽³⁾.

(2) En la parte 2 del anexo II de la Decisión 2007/777/CE figura la lista de terceros países o partes de terceros países desde los que está autorizada la introducción en la Unión de productos cárnicos y estómagos, vejigas e intestinos tratados, a condición de que hayan sido sometidos al tratamiento mencionado en dicha parte. Si los terceros países están regionalizados a efectos de la inclusión en la lista, sus territorios regionalizados se presentan en la parte 1 de dicho anexo.

(3) La parte 4 del anexo II de la Decisión 2007/777/CE establece los tratamientos mencionados en la parte 2 de dicho anexo y asigna un código a cada uno de ellos. En ella se contempla un tratamiento no específico A y los tratamientos específicos B a F, en orden decreciente de intensidad. Estos son los tratamientos, recogidos en el anexo III de la Directiva 2002/99/CE, que se consideran eficaces para eliminar determinados riesgos zoonosanitarios relacionados con la carne y la leche.

(4) El anexo III de la Directiva 2002/99/CE se ha modificado recientemente mediante la Decisión de Ejecución 2013/417/UE de la Comisión ⁽⁴⁾ con el fin de introducir un tratamiento eficaz contra el virus de la fiebre aftosa en la carne, recomendado en el correspondiente capítulo del Código Sanitario para los Animales Terrestres de la Organización Mundial de Sanidad Animal («Código Terrestre de la OIE») ⁽⁵⁾.

(5) Por consiguiente, procede modificar la parte 4 del anexo II de la Decisión 2007/777/CE para reflejar esa modificación del anexo III de la Directiva 2002/99/CE.

(6) Rusia ha solicitado autorización para exportar a la Unión productos cárnicos y estómagos, vejigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, caza de pezuña hendida de cría y ovinos y caprinos domésticos procedentes de la región rusa de Kaliningrado sometidos al tratamiento mencionado previsto en el Código Terrestre de la OIE. Mediante la Decisión de Ejecución 2013/417/UE dicho tratamiento ha sido incorporado a la legislación de la Unión.

(7) La región rusa de Kaliningrado figura actualmente en la parte 2 del anexo II de la Decisión 2007/777/CE como país desde donde está autorizada la introducción en la Unión de productos cárnicos y de estómagos, vejigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, caza de pezuña hendida de cría, ovinos y caprinos domésticos, porcinos domésticos y caza de pezuña hendida silvestre que hayan sido sometidos al tratamiento específico C.

⁽¹⁾ DO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽²⁾ DO L 312 de 30.11.2007, p. 49.

⁽³⁾ DO L 139 de 30.4.2004, p. 55.

⁽⁴⁾ DO L 206 de 2.8.2013, p. 13.

⁽⁵⁾ http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_1.8.5.htm

- (8) Teniendo en cuenta la situación zoonositaria de la región rusa de Kaliningrado, resulta oportuno autorizar las importaciones en la Unión de productos cárnicos y estómagos, vejigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, caza de pezuña hendida de cría y ovinos y caprinos domésticos procedentes de esa región que hayan sido sometidos al tratamiento específico introducido en el anexo III de la Directiva 2002/99/CE.
- (9) Por tanto, es oportuno autorizar las importaciones en la Unión procedentes de la región rusa de Kaliningrado y modificar en consecuencia la entrada correspondiente a dicha región en la parte 2 del anexo II de la Decisión 2007/777/CE.
- (10) Procede, por tanto, modificar la Decisión 2007/777/CE en consecuencia.
- (11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de la Cadena Alimentaria y de Sanidad Animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo II de la Decisión 2007/777/CE queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 13 de agosto de 2013.

Por la Comisión

Tonio BORG

Miembro de la Comisión

ANEXO

El anexo II de la Decisión 2007/777/CE queda modificado como sigue:

1) En la parte 2, la entrada correspondiente a Rusia se sustituye por el texto siguiente:

«RU	Rusia RU	XXX	XXX	XXX	XXX	A	XXX	A	C	C	XXX	A	XXX	A
	Rusia ⁽³⁾ RU-1	C	C	C	B	XXX								
	Rusia RU-2	C o D1	C o D1	C	B	XXX	XXX».							

2) En la parte 4, después de la entrada correspondiente al tratamiento D de la carne, se añade la siguiente entrada correspondiente al tratamiento D1:

«D1 = Cocción completa de la carne, previamente deshuesada y desgrasada, mediante un tratamiento térmico que garantice una temperatura central mínima de 70 °C mantenida, al menos, durante 30 minutos.».

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 14 de agosto de 2013

que modifica la Decisión 2010/642/UE por la que se autoriza un método de clasificación de los canales de porcino en Grecia y que deroga la Decisión 89/449/CEE relativa a la autorización de métodos de clasificación de las canales de cerdo en Grecia

[notificada con el número C(2013) 5302]

(El texto en lengua griega es el único auténtico)

(2013/437/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) (1), y, en particular, su artículo 43, letra m), leído en relación con su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 89/449/CEE de la Comisión (2), se autorizó el uso de tres métodos de clasificación de canales de porcino en Grecia. Este país ha notificado a la Comisión que desde la adopción de dicha Decisión los métodos de clasificación han evolucionado considerablemente y se han registrado cambios en la cabaña porcina. Por lo tanto, los tres métodos autorizados por dicha Decisión ya no pueden utilizarse.
- (2) Mediante la Decisión 2010/642/UE de la Comisión (3), se autorizó el uso de un método de clasificación de las canales de porcino desolladas en Grecia.
- (3) Grecia ha elaborado dos nuevos métodos de clasificación actualizados y ha solicitado a la Comisión que los autorice en su territorio y ha presentado una descripción detallada de la prueba de disección, indicando los principios en los que se basan dichos métodos, los resultados de la prueba de disección y las ecuaciones utilizadas para evaluar el porcentaje de carne magra en el protocolo previsto en el artículo 23, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1249/2008 de la Comisión (4).
- (4) De la evaluación de esa solicitud se desprende que se cumplen las condiciones para autorizar tales métodos de clasificación. Por lo tanto, dichos métodos de clasificación deben ser autorizados en Grecia.

- (5) Procede, por tanto, modificar la Decisión 2010/642/UE en consecuencia.
- (6) Debe derogarse la Decisión 89/449/CEE.
- (7) No deben permitirse modificaciones de los aparatos ni de los métodos de clasificación, a menos que las autorice explícitamente la Comisión mediante una Decisión.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Gestión de la Organización Común de Mercados Agrícolas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión 2010/642/UE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

1. Se autoriza en Grecia la utilización del método siguiente de clasificación de las canales de porcino presentadas conforme a lo dispuesto en el anexo V, sección B, parte III, párrafo primero, del Reglamento (CE) n° 1234/2007, en aplicación de la sección B, parte IV, apartado 1, de dicho anexo: el aparato denominado "OptiScan-TP" y los métodos de estimación correspondientes, descritos en la parte I del anexo de la presente Decisión.

2. Se autorizan en Grecia los métodos siguientes de clasificación de las canales de porcino desolladas, en aplicación del anexo V, sección B, parte IV, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1234/2007:

- a) el aparato denominado "OptiScan-TP" y los métodos de estimación correspondientes, descritos en la parte I del anexo de la presente Decisión;
- b) el aparato denominado "Hennessy Grading Probe (HGP 4)" y los métodos de estimación correspondientes, descritos en la parte II del anexo de la presente Decisión.».

- 2) El anexo se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión.

(1) DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

(2) Decisión 89/449/CEE de la Comisión, de 17 de julio de 1989, relativa a la autorización de métodos de clasificación de las canales de cerdo en Grecia (DO L 214 de 25.7.1989, p. 17).

(3) Decisión 2010/642/UE de la Comisión, de 25 de octubre de 2010, por la que se autoriza un método de clasificación de las canales de porcino en Grecia (DO L 280 de 26.10.2010, p. 60).

(4) Reglamento (CE) n° 1249/2008 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2008, por el que se establecen disposiciones de aplicación relativas a los modelos comunitarios de clasificación de las canales de vacuno, porcino y ovino y a la comunicación de sus precios (DO L 337 de 16.12.2008, p. 3).

Artículo 2

Queda derogada la Decisión 89/449/CEE.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Helénica.

Hecho en Bruselas, el 14 de agosto de 2013.

Por la Comisión
Dacian CIOLOȘ
Miembro de la Comisión

ANEXO

«ANEXO

MÉTODOS DE CLASIFICACIÓN DE LAS CANALES DE PORCINO EN GRECIA**Parte I***OptiScan-TP*

1. Las normas previstas en esta parte serán aplicables cuando se emplee el aparato denominado "OptiScan TP" para la clasificación de las canales de cerdo.
2. El aparato Optiscan TP estará equipado con un procesador digital de imágenes que hace una foto iluminada de los dos puntos de medición de las canales. Las imágenes serán la base para el cálculo del espesor del tocino y del músculo según el método de dos puntos "Zwei-Punkte Messverfahren (ZP)".

El propio Optiscan-TP traducirá los resultados de las mediciones a contenido estimado de carne magra. Las fotos se archivarán y podrán examinarse posteriormente. La interfaz de Bluetooth® integrada permitirá transferir fácilmente los datos.

3. El contenido de carne magra de la canal se calculará según la fórmula siguiente:
- 3a. Fórmula para la clasificación de canales de porcino presentadas conforme a lo dispuesto en el anexo V, sección B, parte III, primera frase, del Reglamento (CE) n° 1234/2007:

$$\hat{Y} = 62,94974 - 0,79348 \times X_1 + 0,13218 \times X_2$$

siendo:

\hat{Y} = porcentaje estimado de carne magra de la canal,

X_1 = espesor mínimo de tocino (incluida la corteza) en milímetros, medido por encima del *M. gluteus medius*,

X_2 = espesor del músculo lumbar en milímetros, medido siguiendo la línea más corta entre el extremo delantero (craneal) del *M. gluteus medius* y el borde superior (dorsal) del canal raquídeo.

- 3b. Fórmula para la clasificación de canales de porcino desolladas:

$$\hat{Y} = 60,91227 - 0,80881 \times X_{1s} + 0,13710 \times X_2$$

siendo:

\hat{Y} = porcentaje estimado de carne magra de la canal,

X_{1s} = espesor mínimo de tocino (sin corteza) en milímetros, medido por encima del *M. gluteus medius*,

X_2 = espesor del músculo lumbar en milímetros, medido siguiendo la línea más corta entre el extremo delantero (craneal) del *M. gluteus medius* y el borde superior (dorsal) del canal raquídeo.

Estas fórmulas serán válidas para las canales cuyo peso oscile entre 50 y 110 kilogramos.

Parte II*Hennessy Grading Probe (HGP 4)*

1. Las normas previstas en esta parte serán aplicables cuando se emplee el aparato denominado "Hennessy Grading Probe (HGP4)" para la clasificación de las canales de cerdo.
2. El aparato estará equipado con una sonda de 5,95 mm de diámetro (y de 6,3 milímetros en la lámina situada en la parte superior de la sonda) provista de un fotodiodo (Siemens LED del tipo LYU 260-EO) y un fotodetector del tipo Silonex SLCD-61N1, con un alcance operativo de entre 0 y 120 milímetros. El propio HGP 4, o un ordenador conectado al mismo, traducirá los resultados de las mediciones a contenido estimado de carne magra.

3. El contenido de carne magra de la canal se calculará según la fórmula siguiente:

$$\hat{Y} = 62,400 - 0,495 \times X_1 - 0,559 \times X_2 + 0,129 \times X_3$$

siendo:

\hat{Y} = porcentaje estimado de carne magra de la canal,

X_1 = espesor del tocino dorsal (sin corteza) en milímetros, medido en un punto situado a 8 cm de la línea media de la canal a la altura de la última costilla,

X_2 = espesor del tocino dorsal (sin corteza) en milímetros, medido en un punto situado a 8 cm de la línea media de la canal entre la tercera y cuarta últimas costillas,

X_3 = espesor del músculo dorsal en milímetros, medido al mismo tiempo y en el mismo lugar que X_2 .

Esta fórmula será válida para las canales cuyo peso oscile entre 60 y 120 kilogramos.»

AVISO A LOS LECTORES

Reglamento (UE) n° 216/2013 del Consejo, de 7 de marzo de 2013, sobre la publicación electrónica del *Diario Oficial de la Unión Europea*

Con arreglo al Reglamento (UE) n° 216/2013 del Consejo, de 7 de marzo de 2013, sobre la publicación electrónica del *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO L 69 de 13.3.2013, p. 1), a partir del 1 de julio de 2013 solo la edición electrónica del Diario Oficial se considerará auténtica y producirá efectos jurídicos.

Cuando no sea posible publicar la edición electrónica del Diario Oficial debido a circunstancias imprevisibles y excepcionales, la edición impresa será auténtica y tendrá efectos jurídicos, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 216/2013.

AVISO A LOS LECTORES — FORMA DE CITAR LOS ACTOS

La forma de citar los actos se ha modificado desde el 1 de julio de 2013.

Durante un período de transición, la nueva fórmula figurará junto con la antigua.

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES