



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 60

17 iunie 2017

Cuprins

II *Comunicări*

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2017/C 194/01	Comunicare a Comisiei – Orientări interpretative privind Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului – Obligații de serviciu public (OSP)	1
2017/C 194/02	Nonoposiție la o concentrare notificată (Cazul M.7746 – Teva/Allergan Generics) ⁽¹⁾	29
2017/C 194/03	Nonoposiție la o concentrare notificată (Cazul M.8503 – Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions) ⁽¹⁾	29

IV *Informări*

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Consiliu

2017/C 194/04	Decizia Consiliului din 8 iunie 2017 privind reînnoirea Consiliului de conducere al Centrului European pentru Dezvoltarea Formării Profesionale	30
---------------	---	----

Comisia Europeană

2017/C 194/05	Rata de schimb a monedei euro	32
---------------	-------------------------------------	----

2017/C 194/06	Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 15 iunie 2017 privind publicarea în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> a unei cereri de modificare a caietului de sarcini al unei denumiri din sectorul vitivinicol menționate la articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Almansa (DOP)]	33
2017/C 194/07	Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 16 iunie 2017 privind publicarea în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> a unei cereri de modificare a caietului de sarcini al unei denumiri din sectorul vitivinicol menționate la articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Méntrida (DOP)]	41

V Anunțuri

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN DOMENIUL CONCURENȚEI

Comisia Europeană

2017/C 194/08	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.8505 – NN Group/ATP/Hotel) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	47
2017/C 194/09	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	48
2017/C 194/10	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	49
2017/C 194/11	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business) ⁽¹⁾	50
2017/C 194/12	Notificare prealabilă a unei concentrări (Cazul M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park) – Caz care poate face obiectul procedurii simplificate ⁽¹⁾	51

ALTE ACTE

Comisia Europeană

2017/C 194/13	Publicarea unei cereri de modificare în temeiul articolului 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare	52
---------------	--	----

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE.

II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

COMUNICARE A COMISIEI

**Orientări interpretative privind Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al
Consiliului – Obligații de serviciu public (OSP)**

(2017/C 194/01)

Cuprins

	<i>Pagina</i>
1. Introducere	2
2. Necesitatea orientărilor	3
2.1. Cadrul juridic	3
2.2. Necesitatea clarificării normelor	3
3. Impunerea obligațiilor de serviciu public	4
3.1. Principii generale	4
3.2. Servicii și rute eligibile	5
3.2.1. Tipul serviciilor	5
3.2.2. Tipuri de rute	5
3.2.3. Caracterul esențial al rutei	6
3.2.4. Gruparea rutelor	7
3.2.5. Legătura cu regulamentul privind sloturile orare	7
3.3. Necesitatea și caracterul adecvat al obligațiilor	8
3.3.1. Proportionalitatea în raport cu necesitățile de dezvoltare economică și socială	8
3.3.2. Caracterul neadecvat al altor moduri de transport	8
3.3.3. Tarifele și condițiile de transport aerian existente	8
3.3.4. Efectul conjugat al ofertelor existente de transport aerian	9
3.4. Tipul obligațiilor	9
3.5. Obligații de continuitate	10
3.6. Consecințele impunerii obligațiilor de serviciu public	10
4. Procedurile care trebuie urmate pentru impunerea unei OSP	11
4.1. Publicarea avizelor de informare în Jurnalul Oficial	12
5. Necesitatea reevaluării periodice a obligațiilor de serviciu public	12
6. Concesiunile de servicii exclusive	13
6.1. Obligația de a proceda la o procedură publică de ofertare	13
6.2. Eligibilitatea pentru depunerea ofertelor	14
6.3. Criterii de selecție	14
6.4. Consecințele acordării dreptului exclusiv de a opera pe o rută	14
6.5. Reexaminarea obligațiilor de serviciu public și a exclusivității la sfârșitul fiecărei perioade de concesiune	15

6.6.	Caz special: gruparea rutelor care urmează să facă obiectul unei proceduri de ofertare	15
7.	Procedurile care trebuie urmate pentru procedurile publice de ofertare	16
8.	Compensațiile și relația cu normele privind ajutoarele de stat	17
8.1.	Posibilitatea și valoarea compensației	17
8.2.	Relația cu normele privind ajutoarele de stat	17
8.2.1.	Subvențiile publice acordate pentru a compensa obligațiile de serviciu public	18
8.2.2.	Criteriile Altmark	18
9.	Procedura de urgență	19
10.	Procedurile de ofertare pentru OSP și relația cu normele privind achizițiile publice	20
11.	Competențele de investigare și decizionale ale Comisiei	21
ANEXA I:	Chestionar elaborat de către DG COMP și DG MOVE pentru notificarea OSP Comisiei	22
ANEXA II:	Dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 referitoare la OSP	25

1. INTRODUCERE

1. Rolul obligațiilor de serviciu public (denumite în continuare „OSP”) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate ⁽¹⁾ (denumit în continuare „Regulamentul (CE) nr. 1008/2008” sau „regulamentul”) este de a stabili standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifyare și capacitate minimă pentru a asigura accesul la regiuni izolate sau în dezvoltare, atunci când un stat membru constată că obiectivele politicii de dezvoltare regională nu vor fi îndeplinite în mod corespunzător dacă vor fi lăsate exclusiv în seama acțiunii libere a forțelor pieței, deoarece piața nu va putea asigura un nivel acceptabil al serviciilor aeriene către aceste regiuni. Obligațiile de serviciu public reprezintă așadar o excepție de la principiul general al libertății de furnizare a serviciilor aeriene în UE prevăzut la articolul 15 alineatul (1) din regulament.
2. În comunicarea intitulată „O strategie în domeniul aviației pentru Europa” ⁽²⁾, Comisia a identificat diferite nevoi ale cetățenilor și ale întreprinderilor din UE, printre care accesul la servicii de transport aerian de înaltă calitate, și a considerat că dacă piața nu poate asigura un nivel acceptabil al serviciilor de transport aerian către anumite regiuni din Europa, statele membre pot lua în considerare instituirea unor obligații de serviciu public ca instrument de asigurare a serviciilor către și dinspre regiunile insuficient deservite, altfel spus pentru a asigura conectivitatea acolo unde este necesar. Obligațiile de serviciu public pot avea un rol pozitiv semnificativ în ceea ce privește conectivitatea, care, potrivit unor studii, este esențială pentru regiunile UE: o creștere cu 10 % a conectivității, măsurată în studiile respective, stimulează creșterea PIB-ului (pe cap de locuitor) cu 0,5 %, rata de creștere a PIB-ului cu 1 % și duce la o creștere globală a productivității muncii ⁽³⁾. Conectivitatea este esențială pentru creștere, locuri de muncă și coeziune socială.
3. În prezent, în UE există 179 de rute supuse unor OSP, stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și toate se află în treisprezece state membre (Croația, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Finlanda, Franța, Grecia, Irlanda, Italia, Portugalia, Spania, Suedia și Regatul Unit) ⁽⁴⁾. Cele mai multe astfel de rute (40) se află în Franța, cu aproximativ 5,7 milioane de pasageri anual, ceea ce înseamnă că unul din cincisprezece pasageri interni călătorește pe o rută supusă unei OSP. În Irlanda, rutele pe care se aplică OSP reprezintă aproximativ 70 % din traficul intern. În practică, rutele supuse OSP sunt în principal rute interne; există numai șapte rute care leagă aeroporturi situate în două state membre. 136 dintre rutele OSP actuale sunt subvenționate de autoritățile publice, quantumul subvențiilor cheltuite anual pentru operarea pe rutele respective fiind estimat, pe baza informațiilor de care dispune Comisia, la cel puțin 300 de milioane EUR.

⁽¹⁾ JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final din 7.12.2015.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, *Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth*; PwC, 2013, *Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy*; IATA, 2007, *Aviation Economic Benefits – Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry*.

⁽⁴⁾ Totodată, și alte state membre și-au exprimat interesul de a impune obligații de serviciu public. De exemplu, Germania a avut în trecut trei OSP. Ungaria a fost pe punctul de a impune o OSP, însă, cu puțin timp înainte de aceasta, un transportator aerian și-a anunțat intenția de a începe să opereze pe ruta în cauză. Slovenia a adresat Comisiei întrebări legate de obligațiile de serviciu public. Letonia și Malta au reprezentanți în grupul de interes pentru OSP de pe CIRCABC (Centrul de resurse pentru comunicare și informații pentru administrații, întreprinderi și cetățeni. Accesul la grupul de interes poate fi acordat autorităților naționale competente). Link la site-ul web: <https://circabc.europa.eu>.

4. O verificare a adecvării Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 efectuată de Comisie în perioada 2011-2013 a constatat că normele privind obligațiile de serviciu public prevăzute în acesta sunt adecvate scopului, mai exact că ele asigură conectivitatea acolo unde piața nu răspunde acestei nevoi. Părțile interesate și statele membre au făcut recomandări pentru consolidarea cooperării dintre autoritățile naționale și Comisie și pentru asigurarea unei bune corelări între normele UE privind ajutoarele de stat și normele referitoare la OSP prevăzute în regulament, inclusiv prin publicarea eventuală a unor orientări⁽⁵⁾.
5. Pentru a da curs acestor recomandări, au fost luate o serie de măsuri practice. Comisia a creat o rețea a contactelor din domeniul OSP, pe care o actualizează, și a organizat reuniuni ale Comitetului pentru accesul pe piață⁽⁶⁾ înființat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008, în cadrul cărora serviciile Comisiei au făcut o prezentare consolidată privind obligațiile de serviciu public, iar statele membre au făcut schimb de experiență. A fost elaborat un chestionar simplu care le permite autorităților naționale să transmită cu ușurință intențiile de a introduce o OSP, iar autoritățile respective îl folosesc în prezent în mod sistematic. Serviciile Comisiei transmit statelor membre o alertă ex ante atunci când constată existența unor probleme. Există o nouă bază de date care permite serviciilor Comisiei să extragă date consolidate privind obligațiile de serviciu public din întreaga Europă.

2. NECESITATEA ORIENTĂRILOR

2.1. Cadrul juridic

6. Condițiile și cerințele aplicabile obligațiilor de serviciu public sunt prevăzute la articolele 16-18 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 (a se vedea extrasul în anexa II la prezentele orientări). Articolul 16 prevede principiile generale aplicabile obligațiilor de serviciu public. El conține criteriile pentru impunerea unei OSP și cerințe în materie de continuitate, criteriile de evaluare pentru statele membre, norme privind procedura de publicare și începerea operării pe rutele OSP, condițiile și procedura pentru limitarea accesului la o rută, precum și procedura care trebuie aplicată în caz de urgență. Articolul 17 stipulează modul în care trebuie desfășurată procedura publică de ofertare. El include norme privind conținutul invitației de participare la procedura de ofertare și al contractului ulterior, procedura de publicare și informațiile care trebuie furnizate ofertanților, criteriile de selecție a ofertelor, compensația și informațiile care trebuie furnizate Comisiei la finalul procedurii de ofertare. În fine, articolul 18 conține normele aplicabile în materie de examinare și revizuire a deciziilor luate în temeiul articolelor precedente.

2.2. Necesitatea clarificării normelor

7. Cadrul juridic al UE instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 garantează că procedurile de impunere a obligațiilor de serviciu public sunt deschise, publice și transparente. Monitorizarea aplicării corecte a normelor OSP este importantă pentru a evita orice utilizare abuzivă a sistemului din cauza restrângerii disproporționate a concurenței în raport cu obiectivele sociale și economice urmărite. Obiectivul Comisiei este de a oferi consiliere și de a aborda cât mai multe probleme potențiale înainte de publicarea avizului de informare privind obligațiile de serviciu public.
8. În acest context, se consideră că este utilă difuzarea largă a evaluărilor efectuate în trecut în cazuri individuale, care sunt cunoscute, de regulă, numai statului membru în cauză și Comisiei.
9. Un alt motiv pentru adoptarea acestor orientări este lipsa, până în acest moment, a unei jurisprudențe a Curții de Justiție în ceea ce privește OSP instituite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
10. În cadrul unei reuniuni a Comitetului consultativ pentru aplicarea legislației privind accesul transportatorilor aerieni din Comunitate la rutele aeriene intracomunitare, organizate în septembrie 2015⁽⁷⁾, la care au participat experți naționali, serviciile Comisiei au menționat posibilitatea publicării unor orientări privind obligațiile de serviciu public. Statele membre au salutat această idee și au convenit că orientările ar putea spori transparența, consecvența și claritatea pentru companiile aeriene din UE, statele membre și autoritățile și administrațiile regionale. Această poziție corespunde opiniilor exprimate cu prilejul schimburilor bilaterale cu autoritățile naționale și locale. Ca atare, în comunicarea sa privind strategia în domeniul aviației, Comisia s-a angajat să publice orientări care să clarifice interpretarea și aplicarea de către serviciile Comisiei a normelor și a procedurilor care reglementează obligațiile de serviciu public prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Prezentele orientări reprezintă materializarea acestui angajament. În etapa pregătitoare a acestor orientări, a fost organizată o consultare specifică informală, în vara anului 2016, pentru a afla punctele de vedere ale principalelor părți interesate.

⁽⁵⁾ Document de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2013) 208 final din 6.6.2013, secțiunea 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm.

⁽⁶⁾ Comitetul consultativ pentru aplicarea legislației privind accesul transportatorilor aerieni din Comunitate la rutele aeriene intracomunitare.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>.

11. Scopul prezentelor orientări este de a explica interpretarea dată de către Comisie criteriilor utilizate în regulament și de a descrie procedurile aplicabile care trebuie urmate. În plus, în cuprinsul textului sunt date răspunsuri la cele mai frecvente întrebări la care regulamentul nu oferă un răspuns explicit. În mod evident, unele state membre cunosc foarte bine normele OSP și aplicarea lor, în timp ce altele au o experiență foarte limitată sau chiar inexistentă în acest sens. Clarificarea normelor și a interpretării lor ar trebui să faciliteze respectarea acestora, în special de către statele membre care utilizează pentru prima dată obligații de serviciu public.
12. Pe lângă experiența dobândită de Comisie în ceea ce privește aplicarea normelor privind obligațiile de serviciu public prevăzute în regulament, prezentele orientări țin cont totodată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute în legislația UE (în particular articolele 107-109 din TFUE)⁽⁸⁾. Deși Comisia primește numeroase întrebări cu privire la obligațiile de serviciu public în general, aproape zilnic și în principal din partea statelor membre, numărul plângerilor oficiale – toate înaintate de companii aeriene și aeroporturi – a fost foarte limitat. Prezentele orientări au scopul de a aborda chestiunile cel mai des invocate de către autoritățile naționale, companiile aeriene și aeroporturi, fără a acoperi toate dispozițiile în mod exhaustiv.
13. Orientările de față oferă indicații relevante pentru majoritatea cazurilor, însă trebuie subliniat faptul că fiecare caz trebuie evaluat în mod individual, ținând cont de toate circumstanțele sale specifice.
14. În orice caz, prezentele orientări nu sunt menite să creeze noi obligații legale și nu aduc atingere interpretării care poate fi dată în viitor de către Curtea de Justiție cu privire la obligațiile de serviciu public.

3. IMPUNEREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

3.1. Principii generale

15. Potrivit articolului 16 alineatele (1) și (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, statele membre trebuie să informeze Comisia în legătură cu intenția lor de a impune obligații de serviciu public. Publicarea avizelor de informare nu conferă securitate juridică în legătură cu un anumit rezultat, ci are scopul de a informa piața cu privire la intențiile statului membru legate de o nouă OSP⁽⁹⁾. Serviciile Comisiei au elaborat un chestionar pentru notificarea și descrierea OSP, care acoperă în același timp cele mai importante aspecte ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 și ale normelor privind ajutoarele de stat, acestea făcând parte integrantă, dar independentă, din evaluarea oricărei OSP (a se vedea anexa I)⁽¹⁰⁾. Deși Comisia nu ia o decizie oficială privind OSP ca atare, este foarte important să fie clarificate orice aspecte care ar putea fi descoperite înainte de instituirea sau modificarea unei OSP și care ar putea crea probleme în viitor. Comisia recomandă statelor membre să contacteze serviciile sale cât mai curând posibil atunci când au în vedere impunerea unei noi OSP sau modificarea unei OSP existente. În acest mod, serviciile Comisiei sunt informate în legătură cu planurile respective și pot oferi asistență încă de la început, facilitând astfel buna desfășurare a întregului proces.
16. O particularitate importantă a obligațiilor de serviciu public în sectorul transportului aerian este distincția clară între regimul OSP, care stabilește condițiile de operare pe o anumită rută, și contractul care conferă un drept exclusiv (cu sau fără compensație) unui operator. Impunerea unei OSP în sectorul transportului aerian nu dă naștere în mod necesar și automat unui drept al statului membru în cauză de a limita accesul la ruta aeriană la un singur operator sau de a acorda compensații pentru îndeplinirea OSP (așa-numita „OSP limitată”). Dacă un transportator aerian își demonstrează disponibilitatea de a opera pe ruta respectivă în mod neexclusiv și fără compensație, accesul la rută trebuie să rămână liber pentru orice transportator care respectă condițiile OSP (așa-numita „OSP deschisă”).

⁽⁸⁾ Normele în materie de ajutoare de stat, atât cele materiale, cât și cele procedurale, rămân aplicabile rutelor OSP. Procedura OSP prevăzută de regulament nu înlocuiește o procedură privind ajutoarele de stat.

⁽⁹⁾ Comisia poate să solicite informații suplimentare în orice moment înainte sau după publicare, fie la cererea unui stat membru, fie din proprie inițiativă (de exemplu, în urma unei plângeri).

⁽¹⁰⁾ Așa cum se indică în chestionar, normele privind notificările ajutoarelor de stat se aplică în întregime compensației plătite în temeiul obligațiilor de serviciu public. Dacă este cazul, notificarea ajutorului de stat ar trebui făcută după ce se cunoaște valoarea compensației, adică după fixarea acesteia în decizia de atribuire și/sau în contract. Statele membre au totodată posibilitatea de a notifica în prealabil Comisiei compensația aferentă OSP. Notificarea prealabilă este o etapă informală utilă anterioară unei notificări, etapă în care serviciile Comisiei pot oferi statului membru feedback și asistență informală. Statul membru trebuie să solicite Comisiei asistență ex ante, dacă consideră că acest lucru este necesar.

17. Potrivit regulamentului, obligațiile de serviciu public pot fi utilizate, în particular, pentru a asigura accesul la regiuni îndepărtate și izolate sau în anumite condiții, când doar forțele pieței nu permit asigurarea unui nivel minim al serviciilor de transport aerian care respectă anumite standarde.
18. Întrucât obligațiile de serviciu public reprezintă o excepție de la principiul general al libertății de furnizare a serviciilor aeriene⁽¹¹⁾, ele sunt supuse unor cerințe și limitări stricte. Ele trebuie să respecte principiile transparenței, nediscriminării și proporționalității: mai exact, ele nu pot introduce niciun fel de discriminare bazată pe naționalitatea sau identitatea transportatorilor aerieni și nu pot depăși ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor de politică⁽¹²⁾.

3.2. Servicii și rute eligibile

3.2.1. Tipul serviciilor

19. Obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai pentru serviciile aeriene regulate⁽¹³⁾. Serviciile neregulate nu sunt vizate de obligațiile de serviciu public. Atunci când un transportator aerian oferă vânzarea numai a locurilor⁽¹⁴⁾ pe o rută în conformitate cu cerințele OSP impuse pentru ruta respectivă, acest serviciu aerian este considerat, la rândul său, un serviciu aerian regulat⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Tipuri de rute

20. Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 permite impunerea de obligații de serviciu public pe două tipuri de rute⁽¹⁶⁾:

- (a) Rute către un aeroport care deservește o regiune periferică sau în dezvoltare

O regiune periferică este, de regulă, o regiune îndepărtată sau greu accesibilă din capitală și din alte orașe principale ale statului membru. Depărtarea și izolarea trebuie evaluate în raport cu teritoriul statului membru, cu centrele sale administrative, de afaceri, educaționale și medicale, dar și în raport cu teritoriul și cu astfel de centre ale altor state membre cu care statul respectiv are o frontieră comună. O regiune în dezvoltare este o regiune care a rămas în urmă din punct de vedere economic⁽¹⁷⁾, așa cum o demonstrează, de exemplu, PIB-ul pe cap de locuitor sau rata șomajului.

- (b) Rute cu trafic scăzut către orice aeroport

Regulamentul nu definește un criteriu cantitativ pentru evaluarea „traficului scăzut” de pe o rută, date fiind situațiile variate care pot exista în diferite state membre. Cu toate acestea, pe baza experienței Comisiei într-un număr mare de cazuri de OSP, se poate afirma cu suficientă certitudine că o rută cu un trafic de peste 100 000 de pasageri pe an nu poate fi considerată, în mod normal, o rută cu trafic scăzut în sensul regulamentului⁽¹⁸⁾.

21. Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu limitează obligațiile de serviciu public la rutele din interiorul aceluiași stat membru. Aceste obligații pot fi impuse pentru orice rută din interiorul UE care îndeplinește condițiile prevăzute în regulament. Rutele OSP către țări terțe nu intră în sfera regulamentului, care se limitează la serviciile aeriene din interiorul UE⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Conform definiției de la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹²⁾ A se vedea articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹³⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Articolul 2 punctul (15): „vânzarea numai a locurilor» înseamnă vânzarea directă către public de locuri în avion, fără niciun alt serviciu asociat, cum ar fi cazarea, de către transportatorul aerian, de către agentul său autorizat sau de către un agent de charter.”

⁽¹⁵⁾ Articolul 16 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ De exemplu, regiunile mai puțin dezvoltate în contextul politicii regionale a UE (al căror PIB pe cap de locuitor este de sub 75 % din media UE) ar îndeplini, în mod normal, această condiție. Dat fiind că situațiile regiunilor aparținând aceluiași stat membru pot prezenta diferențe considerabile, calificarea ca regiune în dezvoltare poate rezulta și în urma unei comparații cu PIB-ul sau cu rata șomajului la nivel național din statul membru în cauză.

⁽¹⁸⁾ Acest lucru nu înseamnă însă că orice rută cu un trafic de sub 100 000 de pasageri pe an este în mod necesar o rută cu trafic scăzut. În general, cu cât numărul de pasageri de pe o anumită rută este mai mare, cu atât este mai dificil să se susțină că ruta respectivă este eligibilă pentru o OSP, și anume că, în lipsa unei OSP, niciun transportator nu și-ar asuma anumite standarde, așa cum se prevede la articolul 16 alineatul (1), dacă ar ține seama exclusiv de interesul său comercial.

⁽¹⁹⁾ A se vedea în special articolul 1 alineatul (1) și articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Cu toate acestea, regulamentul nu interzice, în principiu, statelor membre să convină asupra unor acorduri similare cu țări terțe, pe baza acordurilor bilaterale sau multilaterale, cu condiția respectării, în special, a legislației UE din domeniul concurenței. De exemplu, un stat membru a încheiat memorandumuri de înțelegere cu țări terțe pentru a permite zborurile între cele două teritorii în condiții similare cu cele aplicabile rutelor OSP din UE. Procedura de ofertare s-a desfășurat în conformitate cu normele Uniunii privind procedurile publice de ofertare.

22. Din articolul 16 alineatul (1) al regulamentului reiese că ruta OSP trebuie definită întotdeauna de la un aeroport la altul, și nu prin referire la două orașe sau regiuni. Alegerea aeroportului în scopul instituirii OSP trebuie să fie bine justificată. Conectivitatea ulterioară – mai exact, destinațiile și frecvențele oferite de aeroporturile din orașul de destinație – este doar unul dintre elementele acestei evaluări, dar nu poate fi singurul motiv pentru alegerea unui anumit aeroport în detrimentul altuia. În schimb, dacă o autoritate publică consideră că mai multe aeroporturi de destinație ar răspunde în egală măsură nevoilor unei regiuni, ea poate impune o OSP dintr-un aeroport din regiunea respectivă către aceste aeroporturi de destinație, impunând așadar o OSP pe aceste rute separate. Dacă un transportator aerian începe să opereze pe una dintre aceste rute sau este selectat pentru o rută în urma unei proceduri publice de ofertare care include toate aceste rute, celelalte obligații de serviciu public trebuie abrogate, astfel încât piața să nu fie închisă inutil⁽²⁰⁾. Deși această situație nu este menționată explicit la articolul 16 alineatul (1), modul în care este formulată dispoziția nu o interzice, ea fiind totodată compatibilă cu obiectivele dispoziției. Pentru a se evita inegalitatea de tratament și denaturarea concurenței, este important totuși ca intențiile autorității să fie transparente încă de la început, în special prin comunicarea menționată la articolul 16 alineatul (4) din regulament.
23. Definirea unei OSP pe rutele dintr-o regiune către/de la mai multe aeroporturi care deservește același oraș ar fi, în general, o măsură disproporționată în raport cu obiectivele asigurării mobilității și a coeziunii teritoriale. Efectul măsurii ar fi de a exclude transportatorii aerieni ocazionali, deoarece aceștia nu ar putea să efectueze zboruri din regiune către niciunul dintre aeroporturile orașului de destinație, iar măsura ar contribui așadar la o închidere definitivă a pieței pentru noii operatori pe rutele concurente. Prin urmare, obligația de serviciu public nu ar trebui, în principiu, să se aplice altor aeroporturi decât cel selectat care deservește același oraș.
24. Obligațiile de serviciu public pot fi aplicate, în general, rutelor cu una sau mai multe escale⁽²¹⁾. Cu toate acestea, evaluarea caracterului adecvat al OSP trebuie efectuată individual pentru fiecare segment de zbor. OSP nu ar trebui să se aplice segmentelor de zbor care nu îndeplinesc condițiile pentru aplicarea acesteia. De exemplu, dacă o OSP este impusă pe o rută de la A la C cu o escală în B, eligibilitatea rutelor A-C, A-B și B-C ar trebui evaluată în mod individual. În cazul în care, de exemplu, segmentul B-C nu este eligibil pentru aplicarea unei OSP pe baza caracteristicilor sale, nu ar trebui să se aplice nicio OSP transportatorilor aerieni care transportă pasageri și/sau marfă pe acest segment. Existența unor obligații pe ruta A-C nu ar trebui să împiedice libera furnizare a serviciilor aeriene pe segmentul B-C.

3.2.3. Caracterul esențial al rutei

25. O obligație de serviciu public poate fi impusă numai pe o rută care este „considerată esențială pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport”⁽²²⁾. Aceasta este o condiție necesară pentru oricare dintre tipurile de rute susmenționate, iar evaluarea trebuie întotdeauna efectuată ținând seama de circumstanțele specifice ale cazului. Statele membre au o oarecare marjă de apreciere în ceea ce privește evaluarea caracterului esențial al unei rute. Această putere de apreciere trebuie însă exercitată pe baza unor factori obiectivi legați de necesitățile în materie de conectivitate, în conformitate cu regulamentul, dar și cu legislația UE în sens mai larg.
26. O rută indispensabilă pentru o regiune cum ar fi o mică insulă sau o regiune îndepărtată are în mod indiscutabil un caracter esențial. Cu toate acestea, serviciile aeriene care fac legătura între orașe mici și mijlocii și importante centre economice sau administrative ar putea fi considerate, la rândul lor, esențiale pentru dezvoltarea economică și socială a regiunilor în cauză în anumite circumstanțe. De exemplu, a fost impusă o OSP pe o rută care leagă capitala unui stat membru insular de Bruxelles, acesta fiind orașul în care își au sediile diverse instituții și organisme ale UE.
27. Cu toate acestea, articolul 16 alineatul (1) din regulament prevede limitări ale marjei de apreciere a statelor membre. De exemplu, obligațiile de serviciu public pot fi impuse pentru a înlătura obstacolele din calea dezvoltării economice și sociale a unor regiuni sau orașe, însă nu pot fi impuse cu scopul, direct sau indirect, de a promova sau de a sprijini un anumit transportator aerian sau de a dezvolta un anumit aeroport.

⁽²⁰⁾ Aceasta înseamnă că transportatorii concurenți pot furniza servicii aeriene pe celelalte rute. În acest caz, dacă serviciile aeriene concurente corespund cerințelor OSP, respectiva OSP ar trebui revocată. Dacă serviciile aeriene concurente îndeplinesc doar în parte cerințele, acestea ar trebui modificate. De exemplu, Regatul Unit a impus în 2014 obligații de serviciu public pe șase rute (Dundee – șase aeroporturi din Londra). Oferta câștigătoare a fost pentru ruta Dundee-London Stansted și, în consecință, celelalte cinci OSP au fost abrogate.

⁽²¹⁾ Posibilitatea efectuării unor escale ar trebui indicată în specificațiile OSP și în caietul de sarcini.

⁽²²⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. „Aeroportul”, în acest context, se referă la aeroportul care deservește o regiune periferică sau în dezvoltare situată pe teritoriul statului membru.

3.2.4. Gruparea rutelor

28. Statele membre nu pot condiționa accesul la o anumită rută de deservirea altor rute. O astfel de grupare ar fi incompatibilă cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008⁽²³⁾. Criteriile de eligibilitate și cele privind caracterul adecvat prevăzute la articolul 16 alineatele (1), (2) și (3) din regulament se referă la o „rută”, căreia nu îi pot fi asimilate grupurile de rute. Ca atare, fiecare dintre aceste criterii ar trebui evaluat separat în raport cu fiecare rută individuală. Dacă un grup de rute ar fi tratat ca o singură rută, aceasta ar putea reprezenta o limitare excesivă a accesului la rute, deoarece numai transportatorii aerieni cu baze regionale ar putea furniza servicii pe toate rutele respective.
29. Această interdicție privind gruparea rutelor în etapa impunerii OSP nu trebuie confundată cu posibilitatea de a supune unei proceduri de ofertare dreptul de acces la un grup de rute, așa cum se prevede la articolul 16 alineatul (10) din regulament. Această posibilitate este explicată mai detaliat la punctul 6.6 al prezentelor orientări; ea se aplică numai rutelor pentru care niciun transportator aerian nu a început sau nu este pe punctul de a începe operarea de servicii aeriene regulate în conformitate cu obligațiile de serviciu public.

3.2.5. Legătura cu regulamentul privind sloturile orare

30. Regulamentul (CEE) nr. 95/93 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare⁽²⁴⁾ (denumit în continuare „Regulamentul 95/93”) permite rezervarea sloturilor orare pentru rute OSP. Articolul 9 alineatul (1) din acest regulament prevede că „un stat membru poate, pe un aeroport coordonat, să rezerve sloturile necesare pentru operațiile prevăzute pe ruta respectivă. În cazul în care sloturile rezervate pe ruta în cauză nu se utilizează, atunci se pun la dispoziția altui operator de transport aerian interesat în exploatarea rutei în conformitate cu obligațiile de serviciu public (...). În cazul în care nici un alt transportator nu este interesat în exploatarea rutei și statul membru în cauză nu lansează un apel pentru oferte în vederea licitației [conform dispozițiilor de la articolul 16 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008], atunci fie se rezervă sloturile pentru o altă rută supusă obligațiilor de serviciu public, fie se returnează în gruparea de sloturi”. Aceste obligații intră în vigoare cel târziu la momentul menționat la articolul 16 alineatul (11) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, care prevede că se consideră că o OSP a expirat în cazul în care, pe ruta care face obiectul respectivei obligații, nu a fost operat niciun serviciu aerian regulat în decursul unei perioade de 12 luni. Pentru a rezerva din nou sloturi orare pe aceeași rută, ar fi necesar să se impună o nouă OSP.
31. Articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul nr. 95/93 clarifică faptul că procedura de ofertare pentru OSP ar trebui să se aplice „în cazul în care mai mulți operatori de transport aerian [din UE] sunt interesați de exploatarea rutei și nu au putut să obțină sloturi în intervalul de timp cuprins între o oră înainte și o oră după orele solicitate coordonatorului”.
32. Dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 referitoare la obligațiile de serviciu public nu afectează repartizarea competențelor între statele membre pentru aplicarea articolului 9 din Regulamentul nr. 95/93⁽²⁵⁾.
33. Această rezervare a sloturilor nu aduce atingere drepturilor dobândite acordate în temeiul Regulamentului nr. 95/93. Ea este posibilă așadar numai în raport cu gruparea de sloturi nealocate prevăzută la articolul 10 din Regulamentul nr. 95/93, care include sloturile returnate conform articolului 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv.
34. Trebuie subliniat faptul că sloturile nu ar trebui rezervate în alte scopuri decât operarea pe rute OSP. Acest aspect este îndeosebi relevant în cazul escalelor. De exemplu, pe o rută A-B-C pe care B și C sunt aeroporturi supraîncărcate cu sloturi, pot fi rezervate sloturi pentru zborurile între B și C numai dacă acest segment face el însuși obiectul unei OSP. Mai exact, o OSP pentru ruta dintre A și C (care se referă la transportul între aceste două puncte) nu justifică în sine o rezervare de sloturi în punctul B.
35. Prin urmare, pe rutele OSP cu rezervarea sloturilor:
1. ar trebui evitate, pe cât posibil, escalele pe aeroporturile supraîncărcate;
 2. pe durata escalelor, aeronavele nu ar trebui schimbate, cu excepția cazului în care al doilea segment (B-C) este eligibil pentru o OSP cu tipul (celălalt) de aeronavă care urmează să fie utilizat. În caz contrar, ar putea fi rezervate sloturi pentru aeronavele de mari dimensiuni care operează pe rute cu un volum al traficului superior celui justificat de OSP.

⁽²³⁾ Acest lucru înseamnă că înființarea unor așa-numite „OSP-huburi” care ar acoperi cea mai mare parte sau toate rutele cu plecare de pe un aeroport dat contravine Regulamentului (CE) nr. 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

⁽²⁵⁾ Aceasta înseamnă că, în cazul obligațiilor de serviciu public între două state membre, un stat membru nu poate rezerva sloturi decât pe teritoriul său, nu și pe cel al unui alt stat membru.

3.3. Necesitatea și caracterul adecvat al obligațiilor

36. Necesitatea și caracterul adecvat al OSP avute în vedere trebuie stabilite pe baza celor patru criterii ⁽²⁶⁾ examinate în paragrafele următoare. Deși Comisia nu are competența de a cere unui stat membru să impună o OSP specifică pe o rută, ea evaluează criteriile pe baza cărora este impusă OSP (avută în vedere), pentru a verifica dacă aceasta este instituită în conformitate cu regulamentul. Dacă este cazul, serviciile Comisiei contactează statul membru în cauză și solicită clarificări. Experiența a arătat că rutele OSP către insule pot fi necesare și justificate, în cele mai multe cazuri, când cererea turistică nu este suficientă pentru a asigura o exploatare comercială pe tot parcursul anului. Astfel de rute există, de exemplu, în Estonia, Irlanda, Italia, Grecia, Portugalia și Regatul Unit. În statele membre cu o densitate mai scăzută a populației, cum sunt Finlanda și Suedia, în cazurile în care distanțele dintre regiuni sunt deosebit de lungi și nu există, de regulă, alte modalități de transport, rutele pot fi eligibile, de asemenea, pentru instituirea unor OSP.

3.3.1. Proportionalitatea în raport cu necesitățile de dezvoltare economică și socială ⁽²⁷⁾

37. Acest criteriu reflectă principiul general al proporționalității. El este în strânsă legătură cu dispoziția de la articolul 16 alineatul (1) care prevede că obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai pe rute care sunt esențiale pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport ⁽²⁸⁾. Din articolul 16 alineatul (3) litera (a) reiese că obligațiile ar trebui să fie proporționale cu necesitățile de dezvoltare economică ale regiunii în cauză. Obligațiile de serviciu public nu pot impune restricții privind prestarea de servicii aeriene care depășesc ceea ce este necesar pentru a răspunde necesităților respective.

3.3.2. Caracterul neadecvat al altor moduri de transport ⁽²⁹⁾

38. Obligațiile de serviciu public ar trebui impuse numai în măsura în care alte moduri de transport nu pot răspunde necesităților de transport ale regiunii în cauză. Ar trebui să fie luate în calcul în principal serviciile oferite de operatorii de transport feroviar, cu feribotul și cu autocarul. Caracterul adecvat al serviciilor ar trebui evaluat, în special, în raport cu frecvența lor, durata călătoriei, orele de plecare și legăturile posibile cu alte destinații importante, în particular cu opțiunile de călătorie pe distanță lungă ⁽³⁰⁾. Posibilitățile de transport individual (cu autoturismul) ar trebui, de asemenea, examinate, având în vedere în special durata călătoriei rutiere.
39. Ar trebui acordată o atenție specială serviciilor feroviare care deservesc ruta avută în vedere cu o durată a călătoriei mai mică de trei ore ⁽³¹⁾. Este vorba atât de serviciile feroviare de mare viteză, cât și de alte servicii feroviare. Atunci când aceste servicii feroviare oferă frecvențe suficiente pentru necesitățile în materie de mobilitate ale zonei în cauză, în principiu nu ar trebui impuse obligații de serviciu public pentru serviciile aeriene. În mod excepțional, ar putea fi avute totuși în vedere astfel de obligații de serviciu public, în special dacă serviciile feroviare nu permit conexiuni adecvate cu serviciile de transport aerian pe distanțe medii și lungi (de exemplu, o conexiune neadecvată între gara din regiunea în cauză și aeroportul care oferă servicii pe distanțe medii și lungi sau absența altor opțiuni de transport pentru conexiunea cu destinațiile îndepărtate, inclusiv absența unor zboruri indirecte). Evaluarea trebuie efectuată de la caz la caz.

3.3.3. Tarifele și condițiile de transport aerian existente ⁽³²⁾

40. Necesitatea și caracterul adecvat al obligațiilor de serviciu public ar trebui evaluate, conform regulamentului, și în ceea ce privește tarifele de transport aerian și condițiile propuse utilizatorilor. Obligațiile de serviciu public pot include cerințe cu privire la tarifele maxime, dacă acest lucru este considerat necesar, deoarece altminteri tarifele ar fi excesive în contextul necesităților economice ale regiunii în cauză. În anumite cazuri, poate fi avută în vedere o OSP limitată la stabilirea unui preț maxim. O creștere puternică a prețurilor și o scădere a numărului de pasageri într-o perioadă scurtă de timp pot fi un indiciu al necesității de a fixa un plafon tarifar.

⁽²⁶⁾ Articolul 16 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Articolul 16 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽²⁸⁾ „Aeroportul”, în acest context, se referă la aeroportul care deserveste o regiune periferică sau în dezvoltare situată pe teritoriul statului membru.

⁽²⁹⁾ Articolul 16 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³⁰⁾ Articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 prevede următoarele categorii pentru durata zborului: până la 1 500 km, între 1 500 și 3 500 km și alte zboruri (peste 3 500 km). Aceste distanțe sunt adesea utilizate pentru a defini zborurile pe distanțe scurte, medii și lungi.

⁽³¹⁾ Articolul 16 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³²⁾ Articolul 16 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

3.3.4. Efectul conjugat al ofertelor existente de transport aerian ⁽³³⁾

41. Necesitatea unei OSP depinde în ultimă instanță de efectul conjugat al ofertelor tuturor transportatorilor aerieni care operează sau intenționează să opereze pe ruta în cauză. Dacă oferta existentă de servicii aeriene răspunde deja necesităților în materie de mobilitate ale regiunii în cauză, atunci nu există o „disfuncționalitate a pieței” care ar trebui remediată, așadar nu ar fi necesară o OSP. Comisia consideră că o OSP în privința transportului de pasageri ar putea, în mod normal, să nu fie considerată justificată pe rutele pe care există un număr critic de pasageri (din experiență, acest număr critic ar fi atins, de regulă, începând de la 100 000 de pasageri pe an) și pe care operează mai mulți transportatori aerieni pe tot parcursul anului. Ca principiu general, în cazurile în care există deja transportatori aerieni care operează pe ruta în cauză, evaluarea impactului obligațiilor ar trebui efectuată extrem de atent: obligațiile excesive (de exemplu, impunerea unor plafoane tarifare, a unor orare sau a frecvențelor zborurilor) pot avea efectul contraproductiv de a reduce oferta de servicii aeriene. Este important de remarcat faptul că poate fi impusă și o OSP care are scopul exclusiv de a asigura transportul de mărfuri și poștă. În fiecare caz în parte, trebuie evaluat efectul, conjugat atunci când este cazul, al factorilor de mai sus.
42. Evaluarea ofertei de transport aerian existente ar trebui să ia în calcul și serviciile aeriene indirecte și alte aeroporturi din apropiere. Impunerea unor obligații de serviciu public pe o rută către un anumit aeroport, în cazul în care există deja o conexiune indirectă cu un timp de transfer rezonabil (de exemplu, o oră sau mai puțin) sau în cazul în care sunt deja disponibile servicii adecvate către un aeroport din apropiere (de exemplu, aeroporturi care deservesc același oraș sau aceeași regiune, inclusiv aeroporturile din state membre învecinate) ar necesita o justificare extrem de solidă. Modul în care este distribuit traficul intern și internațional între aceste aeroporturi poate avea un rol de jucat în acest sens. Dacă distanța până la alt aeroport este mai mare de 100 km și/sau durata călătoriei este de peste o oră cu mijloace de transport public, este în general rezonabil să se ridice problema dacă cele două aeroporturi pot fi considerate drept alternative. Această analiză trebuie însă efectuată întotdeauna de la caz la caz, ținând cont de circumstanțele specifice. În general, este mai probabil ca o OSP să fie justificată în cazurile în care nu există servicii către alte aeroporturi în imediata apropiere a aeroportului în cauză.

3.4. Tipul obligațiilor

43. Obligațiile de serviciu public au scopul de a asigura îndeplinirea unor standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifare sau capacitate minimă ⁽³⁴⁾.
44. În anumite condiții, continuitatea serviciului aerian poate fi asigurată prin impunerea unei obligații de continuitate ⁽³⁵⁾ (a se vedea punctul 3.5 de mai jos).
45. Obligațiile în materie de regularitate și capacitate includ stabilirea capacităților minime, exprimate ca număr de locuri oferite, sau a frecvențelor minime care trebuie oferite într-o anumită perioadă de timp. Aceste obligații pot varia în funcție de orele de plecare, de zilele săptămânii, de sezoane etc. De exemplu, una sau două frecvențe zilnice pot fi considerate normale în majoritatea cazurilor, însă există OSP care impun doar o frecvență pe săptămână. Statele membre dispun de o marjă de apreciere pentru a decide cu privire la aceste elemente, dar obligațiile trebuie să fie nediscriminatorii și proporționale și să îndeplinească cerințele privind necesitatea și caracterul adecvat prevăzute la articolul 16 alineatul (3) (a se vedea punctul 3.3 de mai sus).
46. Pot fi impuse și cerințe legate de aeronavele utilizate, însă acestea trebuie să fie justificate în mod obiectiv și să respecte principiul proporționalității, și anume să evite limitările inutile în acest sens și să rămână așadar cât mai generale posibil în circumstanțele date (de exemplu, motoare turbopropulsoare sau cu reacție, în funcție de distanța parcursă, capacitatea aeronavei de a ateriza în anumite condiții etc.). Mai exact, aceste cerințe nu ar trebui să genereze o situație în care anumiți transportatori aerieni sunt, *de facto*, excluși în mod arbitrar de la operarea pe rutele în cauză. În acest sens, o cerință sub forma capacității minime a aeronavelor, ca număr de locuri, ar trebui impusă numai în cazuri excepționale și ar trebui să fie justificată corespunzător de circumstanțele operațiunilor și în raport cu obiectivele de mobilitate urmărite ⁽³⁶⁾.
47. Impunerea obligațiilor de serviciu public înseamnă fixarea unor cerințe minime. Impunerea unui număr maxim de locuri poate fi luată în calcul numai dacă acest lucru este justificat în mod obiectiv și evident de restricțiile de operare existente la unul dintre aeroporturile incluse pe ruta OSP. Condiția ca cel puțin o parte a membrilor echipajului să vorbească limba statului membru în cauză este, în mod normal, acceptabilă.

⁽³³⁾ Articolul 16 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³⁶⁾ O capacitate zilnică minimă poate fi atinsă și prin efectuarea mai multor zboruri cu o aeronavă de dimensiuni mai mici.

48. De asemenea, este posibil să se solicite utilizarea unui anumit tip de aeronavă – avion sau elicopter – pentru operarea pe o rută OSP, în funcție de circumstanțele specifice ale cazului. Pot fi stabilite cerințe specifice în privința tipului de aeronavă (de exemplu, tipul motorului, greutatea maximă la decolare, echipamentele sistemelor de aterizare) atunci când acest lucru este justificat în mod obiectiv din motive operaționale (de exemplu, cerința de a utiliza un elicopter atunci când nu este disponibilă o pistă). În plus, orice astfel de cerințe trebuie să fie nediscriminatorii.
49. În ceea ce privește tarifarea, obligațiile pot include în principal stabilirea unor prețuri maxime sau a unor grile tarifare pentru o parte sau pentru totalitatea serviciilor oferite. Aceste grile pot defini categorii de tarife sau prețuri preferențiale pentru anumite categorii de pasageri (de exemplu, rezidenți și studenți). În privința rezidenților, acest tratament preferențial trebuie să poată fi justificat în mod obiectiv de necesitatea de a permite acestei categorii de persoane să participe la viața culturală, economică și socială a statului lor membru. Pot fi impuse și alte obligații legate de prețuri, atât timp cât sunt nediscriminatorii și proporționale și îndeplinesc cerințele menționate la punctul 3.3 de mai sus ⁽³⁷⁾.
50. Uneori, conform OSP, în prețul maxim care trebuie plătit de pasager trebuie să se includă o masă sau un bagaj. Justificarea și proporționalitatea unei astfel de cerințe trebuie să fie evaluate de la caz la caz, dar, în principiu, astfel de condiții nu sunt componente necesare ale unei obligații de serviciu public. În cazul zborurilor pe distanțe medii și lungi, și anume de peste trei ore, ar putea fi acceptată o excepție. În astfel de cazuri, pare justificat, în mod normal, ca prețul maxim să includă o masă, dar și transportul bagajelor, dat fiind că aceste zboruri sunt urmate de o ședere mai îndelungată la destinație. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că, dacă prețul (maxim) într-un astfel de caz nu include un bagaj, atunci acesta ar putea fi stabilit la un nivel mai scăzut și, ulterior, poate fi adăugată o dispoziție care să permită transportatorului aerian să perceapă o taxă suplimentară pentru bagaj.

3.5. Obligații de continuitate

51. O OSP poate impune transportatorilor aerieni să garanteze că vor opera pe ruta respectivă pentru o anumită perioadă de timp. Acest lucru este mai relevant pentru OSP deschise (neexclusive), deoarece pentru OSP limitate există în mod normal un angajament contractual de acest tip în schimbul exclusivității (și, eventual, al unei compensații financiare). Astfel de obligații de continuitate pot fi impuse numai în cazurile în care alte moduri de transport nu pot asigura un serviciu neîntrerupt cu cel puțin două frecvențe zilnice ⁽³⁸⁾. Aceasta înseamnă un serviciu care este disponibil pe tot parcursul anului. Obligațiile de continuitate pot fi impuse în două moduri, detaliate în cele ce urmează.
52. În primul rând, OSP poate impune transportatorilor aerieni care deserveșc ruta să respecte o anumită perioadă de preaviz dacă intenționează să înceteze serviciile. Cu toate acestea, în conformitate cu principiul proporționalității, perioada de preaviz ar trebui, în general, să nu depășească șase luni, perioadă suficientă pentru a desfășura procedura de ofertare pentru OSP.
53. În al doilea rând, atunci când operațiunile pe ruta în cauză indică un puternic caracter sezonier, ar putea fi util să se asigure un serviciu minim în perioadele anului când oferta de servicii aeriene tinde să fie foarte redusă. Pe anumite rute, transportatorii aerieni tind să concentreze capacitățile oferite în perioadele de cerere maximă și să le reducă în mod semnificativ în alte perioade, pentru a crește rentabilitatea serviciului. Acest lucru ar putea genera situații în care oferta de servicii aeriene este instabilă și, în cursul perioadelor de cerere redusă, insuficientă pentru a satisface necesitățile în materie de mobilitate ale regiunii în cauză. În conformitate cu principiul proporționalității, perioadele în care sunt impuse obligații de continuitate nu ar trebui, în mod normal, să depășească un an ⁽³⁹⁾.
54. Perioadele de operare impuse în contextul obligațiilor de continuitate nu ar trebui confundate cu durata maximă de patru sau de cinci ani în care accesul la ruta în cauză poate fi limitat la un singur transportator aerian ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Consecințele impunerii obligațiilor de serviciu public

55. O OSP impusă pe o rută dată se aplică tuturor transportatorilor aerieni ai UE, cel mai devreme de la data publicării unui aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în acesta ⁽⁴¹⁾. În principiu, statul membru în cauză este cel care stabilește în legislația națională modalitatea de sancționare a nerespectării. Toate sancțiunile prevăzute și aplicate în acest context trebuie să respecte principiile legislației aplicabile a Uniunii, ceea ce înseamnă că trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

⁽³⁷⁾ De exemplu, stabilirea unor tarife preferențiale pentru persoanele născute într-o anumită regiune, dar care nu mai locuiesc acolo, pare disproporționată.

⁽³⁸⁾ Articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽³⁹⁾ Obligația de continuitate ar putea fi asociată cu o sancțiune, însă și aceasta ar trebui să respecte principiul proporționalității, iar o sancțiune prea ridicată ar putea constitui un factor de descurajare pentru începerea operațiunilor.

⁽⁴⁰⁾ Articolul 16 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Articolul 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

56. O OSP nu ar trebui să limiteze posibilitatea transportatorilor aerieni de a oferi un nivel mai ridicat de servicii în ceea ce privește capacitatea și frecvența decât cel impus de OSP ⁽⁴²⁾. Deși autoritățile naționale pot, firește, să monitorizeze îndeplinirea corectă a obligațiilor de serviciu public și conformitatea cu legislația aplicabilă, ele nu ar trebui să interfereze cu modul în care piața îndeplinește aceste obligații. De exemplu, în cazul în care mai mulți transportatori sunt interesați să opereze pe o rută OSP (deschisă), autoritățile naționale nu ar trebui să distribuie frecvențele sau capacitățile între transportatorii aerieni în cauză.
57. După impunerea unei OSP, orice transportator aerian din UE este autorizat, în orice moment, să înceapă prestarea de servicii aeriene regulate care îndeplinesc cerințele OSP ⁽⁴³⁾, cu excepția cazului în care s-a conferit exclusivitate unui singur transportator (a se vedea capitolul 6 de mai jos).
58. Pot fi distinse două tipuri de obligații:
1. Obligații care se aplică, prin definiție, fiecărui transportator aerian în mod individual. Printre exemple se numără obligațiile referitoare la tarifele maxime sau la continuitatea operațiunilor. Obligațiile de acest tip trebuie să fie respectate de toți transportatorii aerieni în mod individual, în orice moment.
 2. Obligații privind un obiectiv care trebuie îndeplinit de o serie de transportatori aerieni în comun, în cazul cărora fiecare transportator aerian contribuie la realizarea acestui obiectiv (global) pe ruta în cauză. Acesta este cazul tipic al obligațiilor referitoare la frecvențele sau capacitățile (ca număr de locuri) minime. Comisia a confirmat acest lucru în decizia sa din 23 aprilie 2007 referitoare la Sardinia ⁽⁴⁴⁾ (punctul 51): „(...) operatorii de transport nu sunt obligați să se angajeze să asigure individual capacitatea și nivelul frecvențelor, dar totalitatea operatorilor de transport poate permite asigurarea acestui serviciu minim”. Este de la sine înțeles că aceasta se aplică fără a aduce atingere normelor aplicabile ale legislației din domeniul concurenței (mai exact, articolele 101 și 102 din TFUE). Situațiile în care obligațiile de serviciu public sunt îndeplinite cu contribuția mai multor transportatori aerieni necesită, de regulă, o adaptare corespunzătoare a obligațiilor (a se vedea capitolul 5 de mai jos).
59. Întrucât articolul 15 alineatul (4) din regulament permite operarea în temeiul unor acorduri de partajare a codurilor și nu exclude obligațiile de serviciu public, astfel de acorduri sunt, în principiu, admisibile în acest caz. Ca în toate celelalte cazuri, trebuie respectate normele în materie de concurență. Același lucru este valabil pentru programele de fidelizare a pasagerilor.
60. Cu excepția cazului în care se prevede altfel și fără a aduce atingere necesității unei reevaluări periodice, așa cum se menționează în capitolul 5 de mai jos, OSP pot să nu aibă o limită în timp. Cu toate acestea, în cazul în care nu a fost operat niciun serviciu aerian regulat în decursul unei perioade de douăsprezece luni, se consideră că OSP a expirat ⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDURILE CARE TREBUIE URMATE PENTRU IMPUNEREA UNEI OSP

61. Înainte de a impune o OSP, statul membru trebuie să se consulte cu celelalte state membre vizate (în special în ceea ce privește o OSP pe o rută către un alt stat membru sau în cazul în care un alt stat membru are un aeroport în zona de frontieră din apropierea aeroportului care este prevăzut a fi inclus în ruta OSP). Acesta trebuie să informeze Comisia ⁽⁴⁶⁾, aeroporturile în cauză și transportatorii aerieni care operează la acel moment pe ruta respectivă. În acest scop, statul membru ar trebui să comunice acestor părți textul proiectului de act juridic referitor la OSP avută în vedere și să lase suficient timp pentru eventuale răspunsuri. Contactul cu Comisia ar trebui să fie stabilit prin intermediul Direcției Generale Mobilitate și Transporturi (denumită în continuare „DG MOVE”). Comunicarea se poate realiza în modul cel mai eficient prin e-mail la căsuța poștală electronică specifică pentru aspecte legate de OSP: MOVE-PSO@ec.europa.eu. În cazul în care o autoritate regională sau locală intenționează să impună o OSP, Comisia încurajează implicarea Reprezentanței permanente sau a administrației centrale a statului membru în cauză în procesul de comunicare descris aici, în conformitate cu cerințele aplicabile ale legislației interne, astfel încât să se asigure o coordonare adecvată.

⁽⁴²⁾ Acest lucru nu aduce atingere cerinței conform căreia orice OSP trebuie să fie necesară pentru îndeplinirea obiectivelor prevăzute la articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Deși un nivel mai ridicat al serviciului prestat poate suscita uneori îndoieli cu privire la această necesitate, acest lucru va fi apreciat în funcție de circumstanțele fiecărui caz în parte. În particular, în cazul în care creșterea nivelului serviciului comparativ cu OSP impusă se materializează doar pentru perioade scurte sau în mod nesistematic, acesta nu poate fi un indicator decisiv.

⁽⁴³⁾ Articolul 16 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Acest lucru se aplică, evident, transportatorilor care au operat în trecut pe ruta respectivă.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final din 23.4.2007. Decizia se referă la un regim pus în aplicare în temeiul Regulamentului nr. 2408/92, care a precedat Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Articolul 16 alineatul (11) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

62. Serviciile Comisiei sunt pregătite să ofere consultanță informal și ar trebui să fie contactate de preferință într-o etapă foarte timpurie a pregătirii OSP. Discuțiile pot avea ca obiect interpretarea regulamentului, procedurile și soluțiile posibile în situații specifice. Contactele timpurii permit, de asemenea, accelerarea procedurilor, deoarece eventualele motive de preocupare vor fi abordate în prealabil. Contactele informale pot contribui totodată la evitarea apariției anumitor probleme într-o etapă ulterioară, de exemplu a eventualelor plângeri formulate de părțile interesate.

4.1. Publicarea avizelor de informare în Jurnalul Oficial

63. În conformitate cu articolul 16 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, statul membru care intenționează să impună o OSP comunică textul măsurii preconizate de impunere a OSP Comisiei⁽⁴⁷⁾. Comisia publică apoi avizul de informare menționat în al doilea paragraf al acestei dispoziții. Pentru o gestionare eficientă și rapidă, este recomandabil ca statele membre să pregătească un proiect de aviz de informare corespunzător și să-l comunice Comisiei (în orice limbă oficială a UE). Proiectul ar trebui transmis prin e-mail la adresa funcțională menționată mai sus⁽⁴⁸⁾ (în format electronic, utilizând unul dintre sistemele de prelucrare obișnuite). El ar trebui să conțină informațiile menționate la articolul 16 alineatul (4) literele (a)-(c) din regulament⁽⁴⁹⁾. Scopul publicării este de a informa toate părțile interesate cu privire la OSP avută în vedere și a le permite să obțină informații suplimentare, în special condițiile exacte. Comisia a elaborat modele care sunt disponibile pe site-ul de internet CIRCABC deschis pentru administrațiile naționale competente. Copii ale modelelor pot fi, de asemenea, solicitate în mod direct Comisiei.
64. Pentru a asigura o transparență deplină, DG MOVE va publica avizele transmise pe site-ul său internet⁽⁵⁰⁾, în buletinul său informativ și pe forumul de discuții dedicat de pe CIRCABC.
65. În ceea ce privește rutele pe care numărul total de pasageri care se preconizează că vor folosi serviciile aeriene este sub 10 000 pe an, regulamentul oferă statelor membre posibilitatea de a alege între a solicita Comisiei să publice un aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și a-l publica ele însele în jurnalul oficial național propriu⁽⁵¹⁾. Trebuie remarcat faptul că articolul 16 alineatul (5) din regulament constituie o excepție de la alineatul (4) numai cu privire la cerințele de publicare. Toate celelalte cerințe de la articolul 16, în special cerința privind consultarea și informarea Comisiei, a celorlalte state membre, a aeroporturilor în cauză și a transportatorilor aeriени se aplică și pe rutele cu mai puțin de 10 000 de pasageri preconizați pe an.
66. Data intrării în vigoare a unei OSP nu poate fi anterioară datei publicării avizului de informare⁽⁵²⁾. Publicarea unui astfel de aviz în jurnalul oficial național în conformitate cu articolul 16 alineatul (5) nu ar trebui să aibă loc înainte de publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, dacă statul membru dorește ca avizul să fie publicat în ambele.
67. Pentru a informa piața cu privire la modificările avute în vedere ale condițiilor OSP impuse, Comisia consideră că aceleași proceduri ar trebui să se aplice pentru modificarea obligațiilor de serviciu public existente, în esență pentru aceleași motive precum cele relevante pentru publicarea inițială menționată direct la articolul 16 alineatele (4) și (5). Din motive legate de asigurarea transparenței, aceasta înseamnă că ar trebui menționată orice modificare a condițiilor impuse de OSP. În cazul în care un stat membru concluzionează că OSP nu mai este necesară, acesta poate solicita Comisiei să publice un aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* cu privire la abrogarea obligației de serviciu public, pentru a informa piața că ruta devine din nou liberă. În mod alternativ, statul membru poate publica el însuși un astfel de aviz în jurnalul său oficial național, în cazul în care avizul privind OSP a fost publicat doar în acesta.

5. NECESITATEA REEVALUĂRII PERIODICE A OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

68. Evaluarea necesității și a proporționalității obligațiilor de serviciu public (a se vedea punctul 3.3 de mai sus) nu ar trebui să fie efectuată doar o singură dată. Obligațiile de serviciu public ar trebui să fie reevaluate în mod regulat și

⁽⁴⁷⁾ Precum și celorlalte state membre în cauză, aeroporturilor în cauză și transportatorilor aeriени care operează pe ruta respectivă.

⁽⁴⁸⁾ DG MOVE solicită publicarea prin intermediul Secretariatului General al Comisiei. Statele membre nu ar trebui să contacteze direct Oficiul pentru Publicații al UE.

⁽⁴⁹⁾ Proiectul de aviz de informare poate acoperi obligații de serviciu public impuse pe mai multe rute.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/psa_en.htm

⁽⁵¹⁾ Articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Pentru rutele cu peste 10 000 de pasageri, avizul trebuie publicat cel puțin în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, însă statele membre pot să utilizeze propriile jurnale oficiale naționale pentru a atrage mai multă publicitate pentru procedura lor de ofertare.

⁽⁵²⁾ Articolul 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

cel puțin de fiecare dată când unul dintre factorii de evaluare relevanți, cum ar fi numărul de furnizori de servicii, suferă o modificare semnificativă. Obligațiile de serviciu public reprezintă un răspuns la o disfuncționalitate specifică a pieței și, prin urmare, ar trebui să evolueze odată cu piața. O reevaluare poate conduce la modificarea sau chiar la anularea obligației de serviciu public în cauză. Pentru a se asigura respectarea continuă a obligațiilor de către transportatorii aerieni care operează pe rute OSP, este preferată, ca exemplu de bună practică, o reexaminare a performanței acestora cel puțin o dată pe an.

69. Pentru ca situațiile care decurg din unul dintre cazurile descrise la punctul 58(2) de mai sus să nu ducă la o discriminare între transportatorii aerieni, de fiecare dată când un operator nou începe sau este pe punctul de a începe operarea pe o rută, nivelul capacității și al frecvenței impuse prin OSP fiecărui operator ar trebui ajustat, astfel încât frecvența și capacitatea totală oferite pe fiecare rută să nu depășească strictul necesar pentru furnizarea unui serviciu adecvat.

6. CONCESIUNILE DE SERVICII EXCLUSIVE

70. În conformitate cu principiile pieței interne, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 urmărește să asigure o concurență cât mai largă în cadrul unei PSO și limitarea eventualelor excepții de la acest principiu la ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului justificat de conectivitate. Totodată, acest regim permite, în general, realizarea unor economii semnificative de fonduri publice pentru statul membru sau autoritățile locale/regionale în cauză, asigurând, în același timp, o conectivitate adecvată.
71. În mod concret, articolul 16 alineatul (9) din regulament permite ca accesul la serviciile regulate pe ruta OSP să se limiteze la un singur transportator din UE numai în cazul în care niciun astfel de transportator nu a început sau nu poate demonstra că este pe punctul de a începe operarea de servicii aeriene regulate durabile pe această rută. În acest context, demonstrarea faptului că transportatorul aerian este pe punctul de a începe operarea de servicii durabile care corespund OSP ar trebui să fie fermă și credibilă, în sensul că transportatorul aerian ar trebui să se angajeze să furnizeze astfel de servicii pentru o anumită perioadă de timp, specificată în condițiile OSP, într-un termen clar și limitat și să accepte posibilitatea aplicării de sancțiuni în cazul în care nu reușește să respecte acest angajament. Limitarea regimului OSP la un singur transportator aerian poate fi combinată sau nu cu o compensație financiară, așa cum se prevede în regulament⁽⁵³⁾.

6.1. Obligația de a proceda la o procedură publică de ofertare

72. Dreptul exclusiv de a opera pe o rută trebuie oferit printr-o procedură publică de ofertare, în conformitate cu procedurile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Transparența procedurii de ofertare este asigurată, și în acest caz, prin publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*⁽⁵⁴⁾.
73. În cazul în care înaintea sau în timpul procedurii de ofertare, un transportator aerian începe operarea de servicii aeriene regulate în conformitate cu OSP sau demonstrează că este pe punctul de a începe operarea unor astfel de servicii durabile⁽⁵⁵⁾ (dar fără a solicita un drept exclusiv sau o compensație), procedura de ofertare trebuie anulată și accesul la ruta în cauză trebuie să rămână deschis concurenței⁽⁵⁶⁾. Data limită exactă până la care un transportator aerian trebuie să înceapă sau să demonstreze intenția de a începe operațiunile nu ar trebui să fie anterioară datei încheierii contractului cu transportatorul aerian selectat. Încheierea contractului implică obligații reciproce concrete ale părților, care constituie „limitarea accesului” în sensul articolului 16 alineatul (9) din regulament. Cu toate acestea, statele membre pot să amâne această dată limită, de exemplu până la începerea operațiunilor de către transportatorul aerian selectat în urma procedurii de ofertare.
74. În cazul în care procedura de ofertare se referă la o rută pentru care accesul a fost deja limitat la un singur transportator aerian în conformitate cu articolul 16 alineatul (9), articolul 17 alineatul (4) din regulament prevede că anunțul de intenție se publică cu șase luni înainte de începerea noii perioade contractuale. Obiectivul principal al acestui anunț este de a le oferi transportatorilor aerieni interesați de operarea pe ruta în cauză fără compensație șansa de a preveni, în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 16 alineatul (9), o nouă limitare la un singur transportator aerian selectat în conformitate cu articolul 16 alineatele (9)-(12) și cu articolul 17 din regulament (a se vedea punctul anterior).

⁽⁵³⁾ Articolul 17 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. A se vedea capitolul 8 de mai jos. În practică, până în prezent, toate OSP limitate din UE au fost însoțite de o compensație financiară.

⁽⁵⁴⁾ Articolul 17 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ A se vedea articolul 16 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ A se vedea și punctul 71 de mai sus.

6.2. Eligibilitatea pentru depunerea ofertelor

75. În conformitate cu articolul 16 alineatul (9) din regulament, numai transportatorii aerieni din UE sau transportatorii aerieni asimilați acestora în temeiul legislației UE pot obține un drept exclusiv de a opera pe o rută OSP. Prin urmare, sunt eligibili transportatorii aerieni care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de autoritățile competente ale unui stat membru sau ale unei țări terțe căreia i se aplică regimul prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 (de exemplu, Norvegia, Islanda)⁽⁵⁷⁾. În continuare, se va face trimitere numai la „transportatori aerieni” sau „transportatori aerieni din UE”, pentru simplificarea prezentării.
76. Regulamentul nu împiedică un grup de transportatori aerieni să prezinte o ofertă comună, însă oferta transportatorului aerian din UE trebuie să precizeze identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) (a consorțiului) care va (vor) opera serviciile OSP în conformitate cu condițiile stabilite în caietul de sarcini, astfel încât autoritățile naționale să poată controla îndeplinirea cerințelor formale de către toți transportatorii aerieni implicați. Deși subcontractarea nu este, în principiu, interzisă prin regulament, este de competența statului membru să precizeze dacă o permite sau nu și în ce condiții, atât timp cât sunt respectate regulamentul și legislația UE în general. În orice caz, subcontractantul trebuie să fie, la rândul său, un transportator aerian din UE.
77. Operarea pe o rută OSP este posibilă numai în cazul în care licența de operare și certificatul de operator aerian (denumit în continuare „AOC”) sunt compatibile cu cerințele acelei OSP. Mai exact, un transportator aerian cu o așa-numită licență B, reglementată de articolul 5 alineatul (3) din regulament, nu poate opera alte aeronave decât cele care fac obiectul unei astfel de licențe (și care sunt acoperite de AOC-ul deținut de transportator). Aceste cerințe se aplică transportatorului sau transportatorilor aerieni care vor opera serviciile OSP.

6.3. Criterii de selecție

78. Selectarea din rândul ofertelor depuse se efectuează de îndată ce este posibil, luându-se în considerare caracterul adecvat al serviciului, inclusiv tarifele și condițiile care pot fi propuse utilizatorilor, și costul compensației solicitate de la statul membru (statele membre) în cauză, dacă este cazul⁽⁵⁸⁾. Statele membre sunt, în principiu, libere să determine ponderea criteriilor utilizate pentru selecție (atribuire), de exemplu acordând o pondere de 70 % pentru nivelul compensației și de 30 % pentru calitate⁽⁵⁹⁾. În opinia Comisiei, în mod normal, nimic nu împiedică statele membre să stabilească o limită maximă pentru cuantumul total al compensației care urmează să fie plătită. Este deosebit de important însă ca toate aceste criterii să fie definite în prealabil în documentele aferente procedurii de ofertare într-un mod clar, obiectiv și transparent.

6.4. Consecințele acordării dreptului exclusiv de a opera pe o rută

79. În timpul perioadei de exclusivitate, accesul la ruta în cauză va fi refuzat oricărui alt transportator aerian decât cel selectat prin procedura de ofertare. Durata dreptului exclusiv de a opera pe ruta respectivă nu poate depăși patru ani; această perioadă poate fi însă de până la cinci ani în cazul în care OSP este impusă pe o rută către un aeroport care deservește o regiune ultraperiferică, așa cum este definită în prezent la articolul 349 și la articolul 355 alineatul (1) din TFUE⁽⁶⁰⁾. În cazul în care contractul inițial este încheiat pentru o perioadă mai mică decât perioada maximă stabilită în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 (și anume 4 sau 5 ani)⁽⁶¹⁾, acesta poate fi prelungit până la perioada maximă aplicabilă, în măsura în care această opțiune a fost menționată, în mod clar și transparent, în documentele aferente procedurii de ofertare și în contract. În cazul în care contractul este încheiat de la început pentru perioada maximă, trebuie organizată o nouă procedură de ofertare, dacă statul membru consideră că sunt îndeplinite în continuare condițiile care justifică acest lucru, deoarece, conform articolului 16 alineatul (9) din regulament, este necesară revizuirea situației. În conformitate cu articolul 17 alineatul (4) din regulament, în cazul în care procedura de ofertare se referă la o rută pentru care accesul a fost deja limitat la un singur transportator în conformitate cu articolul 16 alineatul (9) din regulament, invitația de participare la procedura de ofertare se publică cu cel puțin șase luni înainte de începerea noii concesiuni, pentru a evalua necesitatea menținerii accesului limitat. Nu este posibilă reînnoirea contractelor după perioadele maxime menționate, deoarece trebuie efectuată o revizuire periodică, iar acest lucru ar închide piața pentru noi operatori pentru o perioadă excesiv de îndelungată.

⁽⁵⁷⁾ A se vedea articolul 2 alineatul (11) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Articolul 17 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Aspectele legate de calitate luate în considerare ar putea include experiența în domeniul operațiunilor OSP, întreținerea aeronavelor și dispozitivele de siguranță, adecvarea orarelor de zbor și durata șederii la destinație în cursul excursiilor de o zi, opțiunile interline oferite, tarifele medii oferite, operațiunile de vânzare și publicitatea, promovarea serviciilor și soliditatea financiară a transportatorului. De exemplu, marketingul pentru o rută ar putea fi foarte important pentru succesul inițial al acesteia și viabilitatea pe termen lung a dezvoltării sale, cu scopul final de a reduce și, în cele din urmă, de a elimina subvențiile.

⁽⁶⁰⁾ Articolul 16 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 – regiunile în cauză sunt Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Insulele Azore, Madeira și Insulele Canare.

⁽⁶¹⁾ Articolul 17 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

80. Cerința privind proporționalitatea presupune limitarea dreptului exclusiv la serviciile vizate de OSP. De exemplu, în cazul în care OSP se referă numai la sezonul de iarnă, accesul la ruta în cauză ar trebui să fie liber în cursul sezonului de vară. OSP și invitația de participare la procedura de ofertare ar trebui să menționeze în mod clar perioadele și serviciile la care se referă. Aceste informații sunt esențiale pentru transportatorii aerieni care răspund la invitația de participare la procedura de ofertare, deoarece sfera de cuprindere a dreptului exclusiv are, în mod normal, un impact considerabil asupra condițiilor ofertelor prezentate de aceștia.
81. Limitarea la un singur transportator aerian nu ar trebui să îl împiedice pe acesta să convină asupra unor acorduri de partajare a codurilor cu alți transportatori aerieni, cu respectarea regulilor de concurență. După cum s-a amintit mai sus ⁽⁶²⁾, permisiunea prevăzută la articolul 15 alineatul (4) din regulament de a opera în temeiul unor acorduri de partajare a codurilor se extinde și la rutele OSP, iar regulamentul nu prevede excluderi nici în cazul în care accesul la aceste rute este limitat în conformitate cu alineatele (9) și următoarele de la articolul 16 din regulament.
82. Cu excepția cazului în care se specifică altfel în documentele aferente procedurii de ofertare, nicio prevedere din regulament nu îl împiedică pe transportatorul aerian din UE care beneficiază de dreptul exclusiv să subcontracteze o parte sau toate serviciile de transport aerian către un alt transportator aerian din UE. Responsabilitatea pentru executarea contractului rămâne însă în sarcina transportatorului aerian selectat prin procedura de ofertare.
83. Articolul 16 alineatul (9) reprezintă o excepție de la principiul prevăzut la alineatul (8), conform căruia orice transportator aerian poate, în orice moment, să înceapă operarea unor servicii care respectă cerințele unei OSP. În cazul în care a fost acordată exclusivitatea unui transportator aerian în mod definitiv, în conformitate cu legislația națională și cu caietul de sarcini, acest principiu nu se mai aplică.

6.5. Reexaminarea obligațiilor de serviciu public și a exclusivității la sfârșitul fiecărei perioade de concesiune

84. Așa cum s-a descris mai sus, statele membre ar trebui să evalueze în mod regulat necesitatea și caracterul adecvat al OSP. În mod concret, în cazul obligațiilor de serviciu public limitate (exclusive), situația trebuie reexaminată la încheierea perioadei de concesiune ⁽⁶³⁾, iar necesitatea menținerii accesului limitat trebuie evaluată înainte de începerea noii concesiuni ⁽⁶⁴⁾. Obiectivul general este de a evalua, în timpul perioadei de șase luni care precedă începerea noii concesiuni, dacă circumstanțele în care a fost formulată cererea de oferte anterioară au rămas neschimbate. Evaluarea va include, de regulă, experiența dobândită în ultima perioadă de concesiune, mai ales în ceea ce privește cererea observată, și posibilitatea furnizării unor servicii aeriene adecvate fără exclusivitate și/sau în condițiile unei OSP modificate, ale unei OSP mai puțin restrictive sau chiar în lipsa unei OSP.
85. Perioada de șase luni nu este perioada maximă de timp în care Comisia trebuie să își dea acordul pentru OSP avută în vedere. Regulamentul nu prevede un astfel de acord și această perioadă are alte obiective. Mai exact, ea este necesară pentru a permite altor transportatori aerieni să prezinte propuneri pentru a opera pe ruta OSP fără exclusivitate sau compensație, ceea ce ar putea dovedi că nu mai este nevoie de un acces limitat. În caz contrar, aceasta ar putea indica faptul că este în continuare nevoie ca accesul să fie limitat. În orice caz, este de competența statelor membre să facă mai întâi o evaluare a necesității unui acces limitat, sub rezerva revizuirii de către Comisie în conformitate cu legislația UE.

6.6. Caz special: gruparea rutelor care urmează să facă obiectul unei proceduri de ofertare

86. În principiu, statele membre ar trebui să organizeze proceduri publice de ofertare pentru fiecare rută. Cu toate acestea, regulamentul permite statelor membre să publice o invitație de participare la procedura publică de ofertare pentru un grup de rute OSP, dar numai atunci când acest lucru este justificat din motive de eficiență operațională ⁽⁶⁵⁾. În practică, acest lucru înseamnă acordarea exclusivității unui singur transportator aerian pentru un grup de rute OSP.
87. O astfel de grupare a rutelor OSP poate fi justificată, în special, atunci când mai multe rute cu trafic foarte scăzut prezintă caracteristici operaționale complementare (de exemplu, rutele spre/în interiorul unui arhipelag izolat sau al unor zone îndepărtate și slab populate).

⁽⁶²⁾ Punctul 59.

⁽⁶³⁾ Articolul 16 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Articolul 17 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Noua concesiune începe cel mai devreme în ziua următoare datei la care expiră concesiunea existentă, dar poate începe și la o dată ulterioară.

⁽⁶⁵⁾ Articolul 16 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Printre exemplele de rute grupate în faza de ofertare se numără 14 rute OSP în arhipelagul Azore, 4 rute OSP în Insulele Shetland, 6 rute OSP în Insulele Orkney, 4 rute OSP în Insulele Canare și 4 rute OSP care conectează insulele italiene Lampedusa și Pantelleria de 3 orașe din Sicilia.

88. Motivele grupării trebuie să fie de natură operațională (de exemplu, necesitatea unei baze operaționale situate într-o zonă îndepărtată). Gruparea rutelor nu poate avea ca obiectiv principal reducerea impactului bugetar asupra statului membru. În acest sens, gruparea rutelor profitabile și neprofitabile, fără elemente operaționale comune, nu este posibilă.
89. Gruparea rutelor în vederea procedurii de ofertare, așa cum este descrisă în prezentul document, nu trebuie confundată cu gruparea rutelor pentru impunerea de obligații de serviciu public. Așa cum s-a explicat la punctul 28 de mai sus, accesul la o anumită rută nu poate fi condiționat de operarea pe alte rute. De asemenea, este posibil ca anumite rute să nu fie eligibile pentru a fi grupate în vederea procedurii de ofertare, caz în care ele pot fi totuși cuprinse într-o singură invitație de participare la procedura de ofertare, dacă acest lucru este justificat din motive de eficiență administrativă ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDURILE CARE TREBUIE URMATE PENTRU PROCEDURILE PUBLICE DE OFERTARE

90. În ceea ce privește etapa anterioară publicării menționate la articolul 17 alineatul (4) ⁽⁶⁷⁾, regulamentul prevede că statul membru în cauză comunică Comisiei textul integral al invitației de participare la procedurile de ofertare, cu excepția cazului în care, în conformitate cu articolul 16 alineatul (5), obligația de serviciu public a fost făcută cunoscută prin publicarea unui avis în jurnalul său oficial național. În acest caz, procedura de ofertare se publică și în jurnalul oficial național ⁽⁶⁸⁾. Pentru o gestionare eficientă și rapidă, statul membru ar trebui să comunice Comisiei (în orice limbă oficială a UE, prin e-mail la adresa funcțională menționată mai sus) ⁽⁶⁹⁾ un proiect de anunț de intenție privind invitația de participare la procedura de ofertare (în format electronic, utilizând unul dintre sistemele de prelucrare obișnuite) care să fie publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* în toate limbile UE. Acest proiect de anunț de intenție ar trebui să conțină informațiile menționate la articolul 17 alineatul (5) din regulamentul. Comisia a elaborat modele care sunt disponibile pe site-ul internet al CIRCABC și care, la cerere, pot fi furnizate de Comisie. Statele membre sunt, de asemenea, încurajate să transmită clauzele contractului preconizat și orice alte documente referitoare la punctele menționate la articolul 17 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
91. În conformitate cu articolul 17 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, statul membru în cauză pune la dispoziție fără întârziere și în mod gratuit toate informațiile și documentele relevante solicitate de o parte interesată de procedura publică de ofertare. Cu toate că nu există obligația de a furniza părților interesate documentele aferente procedurii de ofertare în alte limbi decât cea a statului membru în cauză, acest lucru ar putea atrage mai mulți ofertanți potențiali.
92. Invitația de participare la procedura de ofertare și contractul ulterior ar trebui să acopere cel puțin punctele menționate la articolul 17 alineatul (3) din regulamentul. Formatul și conținutul exact al acestor documente se decid de către autoritățile competente ale statelor membre, iar Comisia nu a elaborat modele în acest scop.
93. Un stat membru poate publica o singură invitație de participare la procedura de ofertare, care să acopere mai multe rute, din motive de eficiență administrativă ⁽⁷⁰⁾. Acest lucru poate avea ca rezultat o situație în care mai mulți transportatori aerieni operează pe diferitele rute în cauză, deoarece transportatorii nu sunt obligați să depună oferte numai pentru toate rutele respective.
94. Termenul-limită de depunere a ofertelor este de cel puțin două luni de la data publicării anunțului de intenție ⁽⁷¹⁾. Data de începere a perioadei de exclusivitate trebuie să fie menționată în invitația de participare la procedura de ofertare. În general, această dată corespunde datei de începere a contractului cu transportatorul aerian selectat, dar contractul poate începe și la o dată ulterioară. Contractul și operațiunile din cadrul acestuia nu pot începe înainte de data indicată de începere a exclusivității.
95. În conformitate cu articolul 17 alineatul (4) din regulamentul, în cazul în care procedura de ofertare se referă la o rută pentru care accesul a fost deja limitat la un singur transportator aerian, invitația de participare la procedura de ofertare se publică cu cel puțin șase luni înainte de începerea noii concesiuni. După cum rezultă din această dispoziție, această perioadă minimă este menită să garanteze că necesitatea menținerii accesului limitat este evaluată în mod corespunzător ⁽⁷²⁾. De asemenea, poate fi publicat un anunț de intenție privind redeschiderea rutei atunci când un contract cu un transportator exclusiv expiră și ruta redevine o rută supusă unei OSP deschise. Cu toate acestea, transportatorii aerieni pot fi informați și prin publicarea unei noi invitații de participare la procedura de ofertare, în conformitate cu regulamentul, și își pot manifesta intenția de a opera fără exclusivitate și compensație.

⁽⁶⁶⁾ Articolul 16 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. A se vedea punctul 94 de mai jos.

⁽⁶⁷⁾ A se vedea punctul 72 de mai sus.

⁽⁶⁸⁾ Articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ DG MOVE solicită publicarea prin intermediul Secretariatului General al Comisiei. Statele membre nu ar trebui să contacteze direct Oficiul pentru Publicații al UE. De asemenea, aceste anunțuri de intenție vor fi publicate pe site-ul web al DG MOVE, în buletinul său informativ și pe forumul de discuții dedicat de pe CIRCABC.

⁽⁷⁰⁾ Articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Articolul 17 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Articolul 17 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

96. Statul membru trebuie să informeze Comisia fără întârziere cu privire la rezultatele procedurii publice de ofertare ⁽⁷³⁾. În prezent nu există un model disponibil în acest scop. Comisia poate solicita statului membru să transmită, în decurs de o lună, toate documentele pertinente aferente selecției unui transportator aerian în vederea îndeplinirii OSP ⁽⁷⁴⁾.

8. COMPENSAȚIILE ȘI RELAȚIA CU NORMELE PRIVIND AJUTOARELE DE STAT

8.1. Posibilitatea și valoarea compensației

97. Procedura de ofertare are ca scop atribuirea dreptului exclusiv de a opera pe ruta OSP unui singur transportator aerian. În conformitate cu articolul 17 alineatul (8) din regulament, statul membru în cauză poate plăti o compensație transportatorului aerian selectat prin procedura de ofertare pentru îndeplinirea standardelor cerute de OSP. Chiar și atunci când un transportator aerian se oferă să opereze pe o anumită rută fără compensație, dreptul exclusiv nu poate fi atribuit decât printr-o procedură publică de ofertare ⁽⁷⁵⁾.
98. Compensația nu poate depăși suma necesară acoperirii costurilor nete suportate în executarea fiecărei OSP, luând în considerare veniturile aferente acestora reținute de transportatorul aerian și un profit rezonabil ⁽⁷⁶⁾. Termenul „profit rezonabil” nu a fost definit în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. În contextul serviciilor de interes economic general, acest termen este definit la articolul 5 alineatul (5) din Decizia 2012/21/UE a Comisiei ⁽⁷⁷⁾ (denumită în continuare „Decizia privind SIEG”) ca fiind rata rentabilității capitalului de care ar avea nevoie, pe întreaga perioadă de atribuire, o întreprindere obișnuită ce analizează dacă să furnizeze sau să nu furnizeze serviciul de interes economic general, ținând seama de nivelul de risc. În conformitate cu articolul 5 alineatul (7) din decizia respectivă, „(a)tunci când furnizarea serviciului de interes economic general nu este legată de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază” ⁽⁷⁸⁾. Pare rezonabil ca aceste principii să fie aplicate, prin analogie, în contextul obligațiilor de serviciu public pentru transportul aerian prevăzute de regulament. Dacă profitul ar depăși nivelul rezonabil, compensația poate ridica probleme în ceea ce privește conformitatea cu legislația privind ajutoarele de stat.
99. Valoarea compensației plătite transportatorului aerian ar trebui calculată pe baza costurilor și a veniturilor reale generate de operarea pe rută, așa cum sunt înregistrate de către transportatorul aerian. Pentru ca acestea să fie transparente și verificabile, transportatorul aerian trebuie să mențină un sistem de contabilitate suficient de detaliat pentru a permite calcularea costurilor și a veniturilor corespunzătoare acestei rute OSP. În orice caz, compensația este limitată la suma afișată în oferta transportatorului aerian.

8.2. Relația cu normele privind ajutoarele de stat

100. În primul rând, trebuie amintit că evaluarea ajutoarelor de stat are loc independent de evaluarea efectuată în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. Cu toate acestea, în cazul în care cerințele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu sunt îndeplinite, de exemplu în ceea ce privește definirea OSP, și în cazul în care o astfel de OSP este însoțită de o compensație financiară, nici cerințele prevăzute de normele în materie de ajutoare de stat nu pot fi îndeplinite. Deși serviciile Comisiei implicate colaborează îndeaproape pentru a evalua regimurile de OSP, este important să se sublinieze faptul că notificările privind ajutoarele de stat, atunci când sunt necesare ⁽⁷⁹⁾, sunt separate de notificarea regimului OSP către Comisie; la nivel administrativ, aceasta din urmă este tratată de către DG MOVE, în timp ce notificările privind ajutoarele de stat sunt tratate de Direcția Generală Concurență a Comisiei („DG COMP”). Ambele seturi de norme și proceduri trebuie respectate și în cadrul fiecăruia dintre acestea pot fi adresate reclamații Comisiei.

⁽⁷³⁾ Articolul 17 alineatul (9) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Articolul 17 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Articolul 16 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Articolul 17 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Decizia Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Ar trebui reamintit că, în cazul în care criteriile Altmark (a se vedea nota de subsol 83) sau dispozițiile din Decizia privind SIEG (a se vedea nota de subsol 85) sunt îndeplinite, nu este necesară o astfel de notificare.

8.2.1. Subvențiile publice acordate pentru a compensa obligațiile de serviciu public

101. Regulamentul se aplică în același mod, indiferent dacă se acordă compensații sau nu. Cu toate acestea, atunci când se acordă compensații pentru obligațiile de serviciu public, trebuie respectate normele tratatului privind ajutoarele de stat (articolele 107-109 din TFUE), astfel cum au fost interpretate de Curtea de Justiție, și normele prevăzute în instrumentele Comisiei care reglementează ajutoarele de stat pentru furnizarea de servicii de interes economic general (SIEG). Aceste instrumente ale Comisiei sunt următoarele:

- (a) o comunicare ⁽⁸⁰⁾ în care sunt clarificate conceptele-cheie aflate la baza aplicării normelor privind ajutoarele de stat în cazul compensației pentru serviciul public, precum și condițiile (așa-numite „criterii Altmark ⁽⁸¹⁾” – a se vedea punctul următor) în care compensația pentru prestarea serviciului public nu constituie ajutor de stat;
- (b) Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei privind ajutoarele „de minimis” pentru prestarea de SIEG (denumit în continuare „Regulamentul nr. 360/2012”) ⁽⁸²⁾, care prevede că o compensație pentru un serviciu public care nu depășește 500 000 EUR pentru o perioadă de trei ani fiscali nu este considerată ajutor, sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute de regulamentul respectiv;
- (c) Decizia privind SIEG care prevede condițiile în care ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru servicii publice sunt compatibile cu piața internă și sunt scutite de la aplicarea cerinței de notificare. Domeniul de aplicare al acestei decizii include compensația acordată transportatorilor aerieni pentru OSP în ceea ce privește legăturile aeriene către insule, atunci când traficul anual mediu nu depășește 300 000 de pasageri și care sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008;
- (d) o comunicare privind Cadrul pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public ⁽⁸³⁾ (denumit în continuare „Cadrul privind SIEG”), care stabilește condițiile în care compensația care face obiectul cerinței de notificare ⁽⁸⁴⁾ poate fi declarată de către Comisie ca fiind compatibilă cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE;
- (e) un Ghid al Comisiei privind aplicarea normelor UE privind ajutoarele de stat, achizițiile publice și piața internă în cazul serviciilor de interes economic general și, în special, în cazul serviciilor sociale de interes general ⁽⁸⁵⁾, care oferă îndrumări suplimentare cu privire la aplicarea normelor privind SIEG.

8.2.2. Criteriile Altmark

102. În hotărârea sa în cauza Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), Curtea de Justiție a statuat că compensația pentru obligația de serviciu public nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE cu condiția îndeplinirii a patru criterii cumulative:

1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar;
2. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
3. compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil;
4. atunci când întreprinderea care trebuie să îndeplinească obligațiile de serviciu public, într-un caz concret, nu este aleasă printr-o procedură publică de ofertare care să permită selectarea ofertantului care este capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor care ar fi fost suportate de o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu mijloace de transport.

⁽⁸⁰⁾ Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

⁽⁸¹⁾ Cauza C-280/00, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p. 8).

⁽⁸³⁾ Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene privind ajutorul de stat sub formă de compensație pentru serviciu public (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽⁸⁴⁾ Altfel spus, când compensația pentru serviciul public nu îndeplinește criteriile Altmark, nu intră sub incidența Regulamentului privind ajutoarele *de minimis* pentru SIEG și nu beneficiază de o exceptare pe categorii conform deciziei.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, disponibil la adresa:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_ro.pdf

103. Dacă cele patru criterii sunt îndeplinite, compensația pentru obligațiile de serviciu public nu constituie ajutor de stat și în acest caz nu este necesară o notificare a ajutorului de stat adresată Comisiei (cu toate acestea, după cum s-a menționat anterior, cerințele de notificare și de publicare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 rămân aplicabile)⁽⁸⁶⁾. Este în primul rând responsabilitatea autorităților naționale competente să evalueze dacă aceste patru criterii sunt îndeplinite de o compensație acordată în temeiul articolului 17 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.
104. Dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 au fost concepute în funcție de criteriile menționate mai sus: articolul 17 alineatul (3) litera (a) se referă la primul criteriu Altmark, articolul 17 alineatul (3) litera (e) la al doilea, articolul 17 alineatul (8) la al treilea, iar în ceea ce privește al patrulea criteriu Altmark, articolul 16 alineatul (10) prevede utilizarea unei proceduri de ofertare. Deși articolul 16 alineatul (10) nu detaliază procedura de ofertare, în conformitate cu hotărârea în cauza Altmark, procedura aleasă ar trebui să conducă la furnizarea serviciului la cel mai mic cost pentru comunitate. Prin urmare, atunci când se aplică cel de-al patrulea criteriu Altmark, dacă în cadrul procedurii de ofertare este prezentată o singură ofertă, nu se poate prezuma, în mod normal, că acest criteriu a fost îndeplinit, cu excepția cazului în care: (i) modul în care este concepută procedura oferă garanții extrem de solide pentru a asigura furnizarea serviciului la cel mai mic cost pentru comunitate; sau în care (ii) statul membru în cauză verifică prin mijloace suplimentare că rezultatul corespunde celui mai mic cost pentru comunitate. Acest lucru înseamnă că, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, având în vedere explicațiile de mai sus, se poate considera, în principiu, că nu există un ajutor de stat.
105. În cazul în care, având în vedere criteriile stabilite în cauza Altmark, nu se poate exclude posibilitatea existenței unui ajutor de stat, statul membru în cauză ar trebui să se asigure prin alte mijloace că sunt respectate normele privind ajutoarele de stat. O astfel de situație poate apărea, de exemplu, atunci când, în condițiile de urgență prevăzute la articolul 16 alineatul (12) din regulament, transportatorul aerian este selectat fără organizarea unei proceduri deschise de ofertare, de comun acord între autoritățile statelor membre și transportatorul aerian. În astfel de cazuri, statul membru trebuie să verifice dacă valoarea compensației nu implică acordarea unui ajutor de stat în baza criteriilor Altmark sau a Regulamentului nr. 360/2012. În caz contrar, este posibil și ca ajutorul să fie compatibil cu piața internă conform Deciziei privind SIEG, caz în care nu este necesară notificarea, sau ca acesta să trebuiască notificat, dar să poată fi declarat ca fiind compatibil de către Comisie, în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de Cadrul privind SIEG.

9. PROCEDURA DE URGENȚĂ

106. Pe durata unei concesiuni exclusive, transportatorul aerian din UE care a fost selectat prin procedura publică de ofertare poate fi obligat să înceteze prestarea serviciilor într-un termen scurt, de exemplu, din cauza insolvenței financiare. În aceste condiții, atunci când este necesar, articolul 16 alineatul (12) din regulament prevede o procedură de urgență pentru a se evita o întrerupere a serviciilor aeriene în cauză. Procedura se aplică doar întreruperii bruște și neașteptate a serviciilor aeriene pe o rută OSP pe care serviciile erau deja asigurate de un transportator aerian desemnat printr-o procedură publică de ofertare. Ea nu se aplică în cazurile în care procedurile naționale de modificare a obligațiilor de serviciu public sau de reînnoire a ofertelor durează neașteptat de mult timp⁽⁸⁷⁾.
107. Procedura de urgență nu poate fi aplicată, printre altele, în următoarele situații:
- o companie aeriană opera pe rută fără exclusivitate (OSP deschisă);
 - întreruperea serviciilor aeriene se datorează expirării contractului (deoarece această întrerupere a serviciilor este previzibilă, așadar nu este bruscă). Ar fi trebuit să se publice o nouă invitație de participare la procedura de ofertare cu cel puțin șase luni înainte de începerea noii concesiuni;
 - întreruperea serviciilor aeriene survine după un preaviz de cel puțin șase luni dat de transportatorul aerian care le furnizează (întreruperea serviciilor nu este bruscă sau imprevizibilă și există suficient timp pentru a lansa o nouă procedură de ofertare fără a recurge la procedura de urgență)⁽⁸⁸⁾.
108. În cazul întreruperii bruște a serviciului de către transportatorul aerian selectat în conformitate cu procedura de ofertare menționată anterior, statul membru poate alege un alt transportator aerian din UE să opereze pe ruta OSP

⁽⁸⁶⁾ De exemplu, trebuie subliniat că primul criteriu Altmark, precum și Decizia privind SIEG și Cadrul privind SIEG implică existența unui serviciu de interes economic general „veritabil”, aceasta însemnând, în contextul transportului aerian, respectarea articolelor 16 și 17 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁸⁷⁾ Comisia a constatat o utilizare mai largă a procedurilor de urgență și a procedurilor naționale de atribuire în cazuri care nu pot fi considerate, în realitate, cazuri de urgență. Aceasta este o tendință pe care Comisia intenționează să o monitorizeze și controleze îndeaproape, luând măsuri dacă este necesar.

⁽⁸⁸⁾ Articolul 17 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 și punctul 97 de mai sus.

pe o perioadă de până la șapte luni, dacă valoarea compensațiilor rămâne conformă cu articolul 17 alineatul (8) din regulamentul⁽⁸⁹⁾ și dacă alegerea noului transportator aerian din rândul transportatorilor aerieni din UE se face cu respectarea principiilor transparenței și nediscriminării. Totodată, trebuie lansată imediat o nouă invitație de participare la procedura de ofertare pentru o perioadă contractuală obișnuită; acest lucru decurge și din interacțiunea dintre termenele-limită explicată mai jos.

109. Perioada de șapte luni se socotește de la începerea operațiunilor de către transportatorul aerian nou selectat și nu poate fi reinnoită. Dat fiind că invitația de participare la procedura de ofertare are drept obiectiv reinnoirea unui drept exclusiv deja existent, ea trebuie efectiv lansată cu cel puțin șase luni în avans, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4) din regulamentul.
110. Este necesar să se respecte principiile transparenței și nediscriminării pentru selectarea transportatorului aerian, luând în considerare circumstanțele specifice. Procedura de urgență se aplică atunci când nu există suficient timp pentru a lansa o procedură de ofertare formală, deoarece trebuie găsit cât mai rapid un nou transportator aerian. Cu toate acestea, autoritățile ar trebui să contacteze cât mai repede posibil mai mulți transportatori aerieni care pot fi interesați de operarea pe ruta respectivă. Aceștia pot fi, de regulă, transportatori aerieni care activează deja în regiune și/sau care au participat la ultima procedură de ofertare.
111. Statul membru respectiv informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre interesate cu privire la procedura de urgență și la motivele recurgerii la aceasta⁽⁹⁰⁾. Se recomandă, de asemenea, ca statele membre să informeze Comisia cu privire la orice contacte cu alți transportatori aerieni, precum și cu privire la rezultatul acestor contacte. Comisia poate, de asemenea, să asigure publicarea unui anunț în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, deși această publicare nu este necesară în cazul procedurii de urgență.
112. În conformitate cu procedura de consultare pertinentă, acționând la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda procedura de urgență în cazul în care consideră, după efectuarea unei evaluări, că aceasta nu îndeplinește cerințele procedurii de urgență prevăzute în regulamentul sau este în orice fel contrară dreptului UE⁽⁹¹⁾.

10. PROCEDURILE DE OFERTARE PENTRU OSP ȘI RELAȚIA CU NORMELE PRIVIND ACHIZIȚIILE PUBLICE

113. Procedurile stabilite în Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 trebuie întotdeauna aplicate atunci când se organizează proceduri de ofertare pentru achiziționarea de servicii aeriene. Atunci când autoritatea competentă a unui stat membru încheie un contract de servicii publice, aceasta trebuie să respecte normele aplicabile în materie de achiziții publice. La 26 februarie 2014, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE⁽⁹²⁾ (denumite în continuare „Directiva 2014/24” și „Directiva 2014/25”), care stabilesc normele referitoare la contractele de servicii publice.
114. În aceeași zi, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune⁽⁹³⁾ (denumită în continuare „Directiva 2014/23”) și, conform experienței Comisiei, majoritatea contractelor atribuite în aplicarea articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 constituie „concesiuni de servicii” în sensul acestei noi directive. Mai exact, prin intermediul unui astfel de contract, autoritatea competentă încredințează prestarea serviciilor aeriene unui transportator aerian, pentru o anumită perioadă de timp. Transportatorul aerian este obligat să furnizeze serviciul de transport prevăzut în contract, în mod normal în schimbul unei compensații financiare din partea autorității⁽⁹⁴⁾. Transportatorul aerian suportă, în principiu, riscul de exploatare (dacă nu este cazul, un astfel de contract poate fi considerat, în principiu, drept contract de achiziții publice în sensul Directivei 2014/24 sau al Directivei 2014/25), care include riscul legat de cererea pentru serviciile sale de transport, deoarece autoritățile competente nu garantează, de obicei, prin contract, faptul că transportatorul aerian va recupera toate investițiile efectuate sau costurile suportate pentru îndeplinirea obligațiilor sale contractuale⁽⁹⁵⁾. Calificarea drept concesiune este importantă, având în vedere că articolul 10 alineatul (3) din Directiva 2014/23 privind atribuirea contractelor de concesiune prevede în mod explicit că nu se aplică concesiunilor pentru servicii de transport aerian bazate pe acordarea unei licențe de operare în sensul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. În cazurile rare în care contractul ar putea fi considerat drept un contract de achiziții publice de servicii care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2014/24 sau al Directivei 2014/25, după caz, directiva aplicabilă s-ar aplica, în principiu, simultan cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, acesta din urmă, în calitate de *lex specialis*, având prioritate în caz de conflict.

⁽⁸⁹⁾ Ca întotdeauna, trebuie respectate, în același timp, normele privind ajutoarele de stat.

⁽⁹⁰⁾ Articolul 16 alineatul (12) ultimul paragraf prima teză din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ *Ibidem*, a doua teză.

⁽⁹²⁾ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65); Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

⁽⁹³⁾ Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

⁽⁹⁴⁾ A se vedea, de asemenea, cauza C-205/99, *Analir/Administración General del Estado*, Rec., 2001, p. I-1271, punctele 63 și 65.

⁽⁹⁵⁾ Diferența în ceea ce privește nivelul de risc ar avea, de asemenea, un efect asupra definiției profitului rezonabil.

11. COMPETENȚELE DE INVESTIGARE ȘI DECIZIONALE ALE COMISIEI

115. Statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a garanta că orice decizie (inclusiv deciziile de atribuire) cu privire la obligațiile de serviciu public poate fi reexaminată în mod eficace și de îndată ce este posibil, în situația în care se invocă o încălcare a dreptului UE sau a normelor naționale de punere în aplicare a acestuia ⁽⁹⁶⁾.
116. În conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din regulament, Comisia poate solicita statelor membre să comunice, în termen de două luni, un document care să justifice necesitatea obligației de serviciu public și conformitatea acesteia cu criteriile menționate la articolul 16, o analiză a situației economice a regiunii, o analiză a proporționalității dintre obligațiile preconizate și obiectivele de dezvoltare economică și, în fine, o analiză a serviciilor aeriene existente, dacă este cazul, și a celorlalte moduri de transport disponibile care ar putea fi considerate drept o alternativă la obligația preconizată. Dreptul de a primi documentele și analiza menționate la articolul 18 alineatul (1) literele (a)-(d) permite Comisiei să fie informată cu privire la OSP și la justificarea acesteia. Aceste documente elaborate de către statul membru interesat pot, de asemenea, să clarifice contextul OSP și caracterul adecvat al acesteia în temeiul regulamentului.
117. Comisia efectuează o anchetă la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din regulament.
118. Potrivit articolului 18 alineatul (2), Comisia adoptă o decizie ⁽⁹⁷⁾ pe baza tuturor factorilor relevanți cu privire la continuarea sau nu a aplicării articolelor 16 și 17 în cazul rutei respective. Scopul este acela de a asigura aplicarea corespunzătoare a normelor relevante atât pentru impunerea obligației de serviciu public ca atare, cât și pentru limitarea accesului în temeiul articolului 16 alineatul (9) și pentru cuantumul eventualelor compensații acordate.

⁽⁹⁶⁾ Articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Statele membre sunt cele care trebuie să decidă dacă această reexaminare se face de către un organism administrativ sau un tribunal.

⁽⁹⁷⁾ Aplicând procedura consultativă pertinentă, în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

ANEXA I

Chestionar elaborat de către DG COMP și DG MOVE pentru notificarea OSP Comisiei**Notificarea obligațiilor de serviciu public (OSP) impuse pe baza articolelor 16 și 17 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ⁽¹⁾**

* Vă rugăm să anexați acest formular la cele care trebuie transmise către DG MOVE pentru a fi publicate în Jurnalul Oficial al UE.

* Formularul trebuie trimis la adresa MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Paginile 1 și 2 trebuie trimise împreună cu notificarea privind impunerea OSP.

* Pagina 3 trebuie trimisă împreună cu notificarea privind invitația de participare la procedura de ofertare.

Informații privind regiunea		
Regiune deservită de OSP ⁽²⁾		
Tipul de rută	Este această regiune periferică sau în dezvoltare? Este vorba despre o rută cu trafic scăzut considerată esențială pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport?	
Justificare referitoare la necesitățile regiunii ⁽³⁾		
Informații privind ruta (rutele)		
Când a fost impusă OSP pe ruta în cauză ⁽⁴⁾ ?		
Volumul total al traficului de pe rută pe parcursul ultimilor doi ani (exprimat în număr de pasageri)		
Volumul total al traficului ⁽⁵⁾ în aeroporturile deservite în cursul ultimilor doi ani	Aeroportul de destinație (care deservește regiunea în cauză)	
	Aeroportul de origine	
Informații referitoare la serviciile alternative de transport aerian		
Aeroporturi alternative la aeroportul de origine/destinație ⁽⁶⁾		

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare) (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

⁽²⁾ Vă rugăm să indicați în special orașele care urmează a fi deservite de rutele OSP.

⁽³⁾ Vă rugăm să precizați motivele menționate la articolul 16 alineatul (1) și alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 care justifică necesitatea de a impune OSP.

⁽⁴⁾ Vă rugăm să atașați ultimul text prin care este impusă sau modificată OSP în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 sau, dacă este cazul, al Regulamentului nr. 2408/92.

⁽⁵⁾ Pasageri la plecare și la sosire.

⁽⁶⁾ Această listă ar trebui să includă cel puțin aeroporturile situate pe o rază de 150 km sau la izocrone de 1 oră și 30 de minute de orașul/orașele din regiunea în cauză.

Informații referitoare la serviciile alternative de transport aerian

Descrierea serviciilor aeriene alternative (frecvențe, orare, escale, caracter sezonier)	
Comparație între durata călătoriei cu serviciile aeriene vizate de OSP și cu serviciile alternative	
Concluzie privind lipsa unei alternative valabile pentru pasageri	

Informații privind modurile alternative de transport

Alte moduri de transport disponibile (vă rugăm să bifați)	Maritim		Feroviar		Rutier	
Descrierea serviciilor oferite de modurile alternative de transport (frecvențe, orare, escale, caracter sezonier)						
Comparație între durata călătoriei cu serviciile aeriene vizate de OSP și cu serviciile alternative						
Concluzie privind lipsa unei alternative valabile pentru pasageri						

Informații privind OSP

Scurtă prezentare a OSP în ceea ce privește tarifele, orarele de zbor, frecvențele și capacitatea.	
Cum au fost stabilite aceste aspecte ale serviciilor?	

Informații privind invitația de participare la procedura de ofertare

Precizați dacă invitația de participare la procedura de ofertare se referă la mai multe rute din motive de eficiență operațională	
Precizați dacă invitația de participare la procedura de ofertare vizează acordarea unei exclusivități fără compensație financiară. În caz negativ, vă rugăm să explicați de ce această opțiune nu este adecvată.	
Precizați dacă a fost oferită o compensație financiară și valoarea acesteia	
Precizați modul în care a fost calculată compensația oferită prin invitația de participare la procedura de ofertare și termenii de referință	

Informații privind ajutoarele de stat:

Serviciile Comisiei doresc să atragă atenția autorităților naționale cu privire la faptul că respectarea cerințelor Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 nu aduce atingere evaluării în raport cu normele privind ajutoarele de stat a unei eventuale compensații financiare acordate în temeiul articolului 17 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 (a se vedea în special punctul 68 din Comunicarea Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general ⁽¹⁾).

Mai exact, conformitatea unei astfel de compensații cu articolul 17 alineatele (3) și (8) și cu articolul 16 alineatul (10) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 nu este suficientă pentru a se considera că cele patru condiții cumulative ale hotărârii *Altmark* ⁽²⁾ sunt îndeplinite. Este responsabilitatea autorităților naționale competente să evalueze dacă aceste patru condiții sunt îndeplinite de o compensație acordată în temeiul articolului 17 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008. Dacă nu este cazul, compensația respectivă constituie un ajutor de stat [se consideră că ajutorul *de minimis*, așa cum este definit în Regulamentul nr. 360/2012, nu îndeplinește toate criteriile de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, nu este supus obligației de notificare prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat ⁽³⁾].

Un astfel de ajutor de stat poate fi declarat compatibil și poate fi exonerat de obligația de notificare dacă sunt îndeplinite criteriile prevăzute în Decizia Comisiei privind ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public ⁽⁴⁾. În caz contrar, obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat rămâne aplicabilă. Compensația poate fi declarată ulterior compatibilă cu piața internă pe baza cadrului Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public ⁽⁵⁾. Pentru a limita numărul de notificări, statele membre pot notifica scheme de ajutor în loc de ajutoare individuale.

⁽¹⁾ JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

⁽²⁾ Cauza C-280/00, *Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg și Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, punctele 87-93. Cele patru condiții sunt următoarele: 1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile trebuie definite în mod clar; 2. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, pentru ca aceasta să nu confere un avantaj economic care ar putea favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderi concurente; 3. compensația nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile realizate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații; 4. atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public, într-un caz concret, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea satisface cerințele de serviciu public impuse, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p. 8).

⁽⁴⁾ Decizia Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3.). Aceasta se aplică, de exemplu, în cazul rutelor către insule pe care traficul anual pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare nu a depășit 300 000 de pasageri.

⁽⁵⁾ JO C 8, 11.1.2012, p. 15.

ANEXA II

Dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 referitoare la OSP**Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare)**

Considerentele 11-12 și articolele 16-18:

întrucât:

- (11) Pentru a ține seama de caracteristicile și constrângerile specifice ale regiunilor ultraperiferice, în special depărtarea, caracterul insular și dimensiunea redusă a acestora, precum și de nevoia de a le conecta în mod corespunzător la regiunile centrale ale Comunității, pot fi justificate regimuri speciale în ceea ce privește normele care reglementează perioada de valabilitate a contractelor de obligații de serviciu public care acoperă rutele spre astfel de regiuni.
- (12) Condițiile în care este permisă impunerea obligațiilor de serviciu public ar trebui definite clar și fără ambiguitate, iar procedurile de achiziție aferente ar trebui să permită participarea la procedura de achiziție a unui număr suficient de candidați. Comisia ar trebui să fie în măsură să obțină toate informațiile necesare pentru a putea evalua, de la caz la caz, justificarea economică a obligațiilor de serviciu public.

*Articolul 16***Principii generale privind obligațiile de serviciu public**

(1) După consultări cu celelalte state membre în cauză și după ce a informat Comisia, aeroporturile în cauză și transportatorii aeriени care operează pe ruta respectivă, un stat membru poate impune o obligație de serviciu public în ceea ce privește serviciile aeriene regulate între un aeroport din Comunitate și un aeroport care deservește o zonă periferică sau în dezvoltare aflată pe teritoriul său, sau pe o rută cu trafic scăzut către orice aeroport de pe teritoriul său, dacă această rută este considerată esențială pentru dezvoltarea economică și socială a regiunii deservite de aeroport. Obligația respectivă se impune numai în măsura necesară pentru a garanta pe ruta respectivă operarea unor servicii aeriene regulate minime care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, tarifare și de capacitate minimă, pe care transportatorii aeriени nu și le-ar asuma dacă ar ține seama exclusiv de interesul lor comercial.

Standardele fixe impuse pentru ruta care face obiectul respectivei obligații de serviciu public se stabilesc în mod transparent și nediscriminatoriu.

(2) În cazurile în care alte moduri de transport nu pot asigura un serviciu neîntrerupt cu cel puțin două frecvențe zilnice, statele membre în cauză pot include în cadrul obligației de serviciu public cerința ca orice transportator aerian comunitar care intenționează să opereze ruta să garanteze că va opera ruta pe o perioadă de timp determinată și precizată, în conformitate cu celelalte condiții ale obligației de serviciu public.

(3) Necesitatea și caracterul adecvat al unei obligații de serviciu public preconizate sunt evaluate de statul membru (statele membre) luând în considerare:

- (a) proporționalitatea între obligația preconizată și necesitățile regiunii în cauză în materie de dezvoltare economică;
- (b) posibilitatea de a se recurge la alte moduri de transport și capacitatea acestor moduri de a răspunde necesităților de transport avute în vedere, în special atunci când serviciile feroviare existente deserveșc ruta avută în vedere, înregistrând un timp de călătorie mai scurt de trei ore și oferind o frecvență, conexiuni și orare adecvate;
- (c) tarifele și condițiile care se aplică utilizatorilor;
- (d) efectul conjugat al tuturor transportatorilor aeriени care operează sau intenționează să opereze pe ruta în cauză.

(4) Atunci când un stat membru dorește să impună o obligație de serviciu public, acesta comunică textul măsurii preconizate de impunere a obligației de serviciu public Comisiei, celorlalte state membre în cauză, aeroporturilor în cauză și transportatorilor aeriени care operează pe ruta respectivă.

Comisia publică un aviz de informare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în care:

- (a) sunt identificate cele două aeroporturi legate de ruta în cauză și posibile puncte de escală intermediare;
- (b) este menționată data intrării în vigoare a obligației de serviciu public; și

(c) este indicată adresa completă la care statul membru în cauză va pune la dispoziție, în mod gratuit și fără întârziere, textul, precum și orice informații și/sau documentație relevante în legătură cu obligația de serviciu public.

(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (4), în ceea ce privește rutele pe care numărul preconizat de pasageri care vor folosi serviciile aeriene este sub 10 000 pe an, avizul de informare privind obligația de serviciu public se publică fie în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, fie în jurnalul oficial național al statului membru în cauză.

(6) O obligație de serviciu public nu poate intra în vigoare la o dată anterioară datei publicării avizului de informare menționat la alineatul (4) paragraful al doilea.

(7) În cazul în care o obligație de serviciu public a fost impusă în conformitate cu alineatele (1) și (2), transportatorul aerian comunitar poate efectua vânzarea numai a locurilor cu condiția ca serviciul aerian respectiv să îndeplinească toate cerințele stabilite în obligația de serviciu public. Prin urmare, acest serviciu aerian este considerat ca fiind un serviciu aerian regulat.

(8) În cazul în care a fost impusă o obligație de serviciu public în conformitate cu alineatele (1) și (2), orice alt transportator aerian comunitar are dreptul, în orice moment, de a începe operarea unor servicii aeriene regulate care respectă toate cerințele obligației de serviciu public, inclusiv perioada de operare care poate fi impusă în conformitate cu alineatul (2).

(9) Fără a aduce atingere alineatului (8), în cazul în care niciun transportator aerian comunitar nu a început sau nu poate demonstra că este pe punctul de a începe operarea de servicii aeriene regulate în mod durabil pe o anumită rută în conformitate cu obligația de serviciu public care a fost impusă pe ruta respectivă, statul membru în cauză poate limita accesul la serviciile aeriene regulate pe ruta respectivă la un singur transportator aerian comunitar pe termen de până la patru ani, după care situația se reexaminează.

Termenul menționat poate fi de până la cinci ani în cazul în care obligația de serviciu public este impusă pe o rută către un aeroport care deservește o regiune ultraperiferică, menționată la articolul 299 alineatul (2) din tratat.

(10) Dreptul de a opera serviciile menționate la alineatul (9) se acordă printr-o procedură de publică de ofertare în conformitate cu articolul 17, fie pentru o singură rută, fie, în situațiile în care acest lucru este justificat din motive de eficiență operațională, pentru un grup de rute, oricărui transportator aerian comunitar autorizat să opereze astfel de servicii aeriene. Din motive de eficiență administrativă, un stat membru poate publica o singură invitație de participare la procedura de ofertare, care să acopere mai multe rute.

(11) Se consideră că o obligație de serviciu public a expirat în cazul în care, pe ruta care face obiectul respectivei obligații, nu a fost operat niciun serviciu aerian regulat în decursul unei perioade de 12 luni.

(12) În cazul unei întreruperi neprevăzute a serviciului de către transportatorul aerian comunitar selectat în conformitate cu articolul 17, statul membru în cauză poate, în caz de urgență, să aleagă de comun acord un alt transportator aerian comunitar care să execute obligația de serviciu public pe o perioadă de până la șapte luni, care nu poate fi reînnoită, în următoarele condiții:

- (a) orice compensație acordată de statul membru se plătește cu respectarea articolului 17 alineatul (8);
- (b) alegerea transportatorului aerian comunitar se face cu respectarea principiilor transparenței și nediscriminării;
- (c) se lansează o nouă procedură de ofertare.

Comisia și statele membre interesate sunt informate fără întârziere cu privire la procedura de urgență și motivele care justifică recurgerea la aceasta. În conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), acționând la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate suspenda procedura în cazul în care consideră, după efectuarea unei evaluări, că aceasta nu îndeplinește cerințele prevăzute la prezentul alineat sau este în orice fel contrară dreptului comunitar.

Articolul 17

Procedura publică de ofertare pentru obligația de serviciu public

(1) Procedura publică de ofertare prevăzută la articolul 16 alineatul (10) se desfășoară în conformitate cu procedura prevăzută la alineatele (2)-(10) din prezentul articol.

(2) Statul membru în cauză comunică Comisiei textul integral al invitației de participare la procedurile de ofertare, cu excepția cazului în care, în conformitate cu articolul 16 alineatul (5), obligația de serviciu public a fost făcută publică prin intermediul unui aviz din jurnalul său oficial național. În acest caz procedura de ofertare este publicată de asemenea în jurnalul oficial național.

(3) Invitația de participare la procedura de ofertare și contractul ulterior aferent cuprind, printre altele, următoarele elemente:

- (a) standardele impuse de obligația de serviciu public;
- (b) normele privind modificarea și rezilierea contractului, în special pentru a ține cont de schimbări imprevizibile;
- (c) perioada de valabilitate a contractului;

- (d) sancțiunile în caz de nerespectare a contractului;
- (e) parametri obiectivi și transparenți pe baza cărora se calculează compensarea acordată, dacă este cazul, pentru executarea obligațiilor de serviciu public.
- (4) Comisia face cunoscută invitația de participare la procedura de ofertare prin publicarea unui anunț de intenție în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Termenul-limită de depunere a ofertelor este de cel puțin două luni de la data publicării unui astfel de anunț de intenție. În cazul în care procedura de ofertare se referă la o rută pentru care accesul a fost deja limitat la un singur transportator în conformitate cu articolul 16 alineatul (9), invitația de participare la procedura de ofertare se publică cu cel puțin șase luni înainte de începerea noii concesiuni, pentru a evalua necesitatea menținerii accesului limitat.
- (5) Anunțul de intenție conține următoarele informații:
- (a) statul membru (statele membre) în cauză;
- (b) ruta aeriană în cauză;
- (c) perioada de valabilitate a contractului;
- (d) adresa completă la care statul membru în cauză pune la dispoziție textul invitației de participare la procedura de ofertare, precum și orice informații și/sau documentație relevante în legătură cu procedura publică de ofertare și în legătură cu obligația de serviciu public;
- (e) termenul-limită pentru depunerea ofertelor.
- (6) Statul membru (statele membre) în cauză comunică fără întârziere și în mod gratuit toate informațiile și documentele relevante solicitate de o parte interesată în procedura publică de ofertare.
- (7) Selectarea din rândul ofertelor depuse se efectuează de îndată ce este posibil, luându-se în considerare gradul de adecvare a serviciului, inclusiv tarifele și condițiile care pot fi propuse utilizatorilor, și costul compensației solicitate din partea statului membru (statelor membre) în cauză, dacă este cazul.
- (8) Statul membru în cauză poate plăti o compensație unui transportator aerian care a fost selecționat în temeiul alineatului (7), pentru respectarea standardelor impuse printr-o obligație de serviciu public în temeiul articolului 16. Valoarea acestei compensații nu poate depăși suma necesară acoperirii costurilor nete suportate în executare fiecărei obligații de serviciu public, luând în considerare veniturile aferente acestora reținute de transportatorul aerian și un profit rezonabil.
- (9) Comisia este informată în scris și fără întârziere cu privire la rezultatele procedurii publice de ofertare și ale selecției efectuate de către statul membru, precizându-se următoarele informații:
- (a) numărul și numele ofertanților, precum și informații privind societățile respective;
- (b) elemente operaționale incluse în oferte;
- (c) compensația solicitată în oferte;
- (d) numele ofertantului declarat câștigător.
- (10) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate solicita statelor membre să transmită, în termen de o lună, toate documentele pertinente aferente selecției unui transportator aerian în vederea îndeplinirii unei obligații de serviciu public. În cazul în care documentele solicitate nu sunt comunicate în termen, Comisia poate decide să suspende invitația de participare la procedura de ofertare, în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2).

Articolul 18

Examinarea obligațiilor de serviciu public

(1) Statele membre adoptă toate măsurile necesare pentru a garanta că orice decizie adoptată în temeiul articolelor 16 și 17 poate fi reexaminată în mod eficace și, în special, de îndată ce este posibil, în situația în care se invocă faptul că decizia încalcă dreptul comunitar sau normele naționale de punere în aplicare a acestuia.

În special, la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia poate solicita statelor membre să comunice, în termen de două luni:

- (a) un document care să justifice necesitatea obligației de serviciu public și conformitatea acesteia cu criteriile menționate la articolul 16;
- (b) o analiză a situației economice a regiunii;
- (c) o analiză a proporționalității dintre obligațiile preconizate și obiectivele de dezvoltare economică;
- (d) o analiză a serviciilor aeriene existente, după caz, și a altor moduri de transport disponibile care ar putea fi considerate a reprezenta o alternativă la obligația preconizată.

(2) La cererea unui stat membru care consideră că dezvoltarea unei rute este restricționată în mod nejustificat de dispozițiile articolelor 16 și 17 sau din proprie inițiativă, Comisia efectuează o anchetă și, în termen de șase luni de la primirea cererii și în conformitate cu procedura menționată la articolul 25 alineatul (2), adoptă o decizie pe baza tuturor factorilor relevanți cu privire la continuarea sau nu a aplicării articolelor 16 și 17 în cazul rutei respective.

Nonopozitie la o concentrare notificata
(Cazul M.7746 – Teva/Allergan Generics)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2017/C 194/02)

La 10 martie 2016, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața internă. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, în secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>), cu numărul de document 32016M7746. EUR-Lex permite accesul online la legislația europeană.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

Nonopozitie la o concentrare notificata
(Cazul M.8503 – Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2017/C 194/03)

La 8 iunie 2017, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața internă. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, în secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
- în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=ro>), cu numărul de document 32017M8503. EUR-Lex permite accesul online la legislația europeană.

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

CONSILIU

DECIZIA CONSILIULUI

din 8 iunie 2017

**privind reînnoirea Consiliului de conducere al Centrului European pentru Dezvoltarea Formării
Profesionale**

(2017/C 194/04)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 337/75 al Consiliului din 10 februarie 1975 privind înființarea Centrului European pentru dezvoltarea formării profesionale ⁽¹⁾, în special articolul 4,

având în vedere nominalizarea înaintată de guvernul Ungariei,

întrucât:

- (1) Prin deciziile sale din 14 iulie 2015 ⁽²⁾ și 14 septembrie 2015 ⁽³⁾, Consiliul a numit membrii consiliului de conducere al Centrului European pentru Dezvoltarea Formării Profesionale pentru perioada 18 septembrie 2015-17 septembrie 2018.
- (2) Un post de membru în cadrul consiliului de conducere al centrului, din categoria reprezentanților guvernelor, a devenit vacant pentru Ungaria în urma demisiei domnului Lázló ODROBINA.
- (3) Membrii consiliului de conducere al centrului menționat anterior ar trebui numiți pentru durata rămasă a mandatului, care expiră la 17 septembrie 2018,

DECIDE:

Articolul 1

Următoarea persoană este numită în calitate de membru în cadrul consiliului de conducere al Centrului European pentru Dezvoltarea Formării Profesionale pentru restul mandatului, care se încheie la 17 septembrie 2018:

REPREZENTANȚII GUVERNELOR

UNGARIA

doamna Krisztina VUJKOV TOMORNÉ

⁽¹⁾ JO L 39, 13.2.1975, p. 1.⁽²⁾ JO C 232, 16.7.2015, p. 2.⁽³⁾ JO C 305, 16.9.2015, p. 2.

Articolul 2

Prezenta decizie se publică, pentru informare, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Luxemburg, 8 iunie 2017.

Pentru Consiliu

Președintele

K. SIMSON

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

16 iunie 2017

(2017/C 194/05)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb		
USD	dolar american	1,1167	CAD	dolar canadian	1,4766
JPY	yen japonez	124,33	HKD	dolar Hong Kong	8,7108
DKK	coroana daneză	7,4361	NZD	dolar neozelandez	1,5441
GBP	lira sterlină	0,87453	SGD	dolar Singapore	1,5457
SEK	coroana suedeză	9,7370	KRW	won sud-coreean	1 265,35
CHF	franc elvețian	1,0885	ZAR	rand sud-african	14,3831
ISK	coroana islandeză		CNY	yuan renminbi chinezesc	7,6089
NOK	coroana norvegiană	9,4615	HRK	kuna croată	7,3995
BGN	leva bulgărească	1,9558	IDR	rupia indoneziană	14 849,32
CZK	coroana cehă	26,233	MYR	ringgit Malaiezia	4,7756
HUF	forint maghiar	307,91	PHP	peso Filipine	55,614
PLN	zlot polonez	4,2184	RUB	rubla rusească	64,2300
RON	leu românesc nou	4,5835	THB	baht thailandez	37,923
TRY	lira turcească	3,9225	BRL	real brazilian	3,6681
AUD	dolar australian	1,4683	MXN	peso mexican	20,0887
			INR	rupie indiană	71,9515

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI**din 15 iunie 2017****privind publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unei cereri de modificare a caietului de sarcini al unei denumiri din sectorul vitivinicol menționate la articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Almansa (DOP)]**

(2017/C 194/06)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 97 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Spania a prezentat o cerere de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Almansa”, în conformitate cu articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.
- (2) Comisia a examinat această cerere și a constatat că sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolele 93-96, la articolul 97 alineatul (1) și la articolele 100, 101 și 102 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.
- (3) Pentru a se permite depunerea unor declarații de opoziție în conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, ar trebui, prin urmare, ca cererea de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Almansa” să fie publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

DECIDE:

Articol unic

Cererea de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Almansa” (DOP), în conformitate cu articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, figurează în anexa la prezenta decizie.

În conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, se acordă dreptul de opoziție la modificarea caietului de sarcini menționat la primul paragraf din prezentul articol, timp de două luni de la data publicării prezentei decizii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 15 iunie 2017.

Pentru Comisie

Phil HOGAN

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

ANEXĂ

„ALMANSA”

AOP-ES-A0044-AM03

Data depunerii cererii: 31 august 2015

CERERE DE MODIFICARE A CAIETULUI DE SARCINI**1. Norme aplicabile modificării**

Articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 – modificare care nu este minoră

2. Descrierea și motivele modificării**2.1. Descrierea produsului**

Modificările aduse se datorează schimbărilor survenite pe piața vinului, unde consumatorii solicită într-o măsură din ce în ce mai mare vinuri cu conținut scăzut de alcool și vinuri provenite din noile soiuri vinifere, care s-au adaptat în mod optim la solurile și la clima noastră.

De asemenea, se precizează tăria alcoolică dobândită de vinurile albe tinere, rozé, roșii tinere și roșii „roble” demi-seci, demidulci și dulci, indicându-se o tărie alcoolică de minimum 9 % pentru acest tip de vinuri.

Ca urmare a cererii și a concurenței de pe piață, denumirea de origine „Almansa” mizează pe fabricarea de vinuri spumante de calitate, care intră pe o nouă piață și continuă să promoveze denumirea de origine „Almansa”.

Din acest motiv, la acest punct sunt stabiliți parametrii care trebuie respectați în procesul de fabricare a vinurilor spumante de calitate care poartă denumirea de origine „Almansa”.

2.2. Practicile enologice utilizate

Pentru vinul alb tânăr, vinul roșu tânăr, vinul alb fermentat în barrique și vinul alb „Crianza”, se elimină presiunea maximă de presare, menținându-se constant randamentul maxim al recoltei. Randamentul recoltei este randamentul măsurat, iar în funcție de acesta se stabilește limita de presiune la care trebuie să aibă loc presarea.

Pentru vinul rozé tânăr, se elimină limita referitoare la durata de macerare, deoarece, pentru producerea unui vin, nu se pot fixa duratele minime și maxime de macerare, dat fiind faptul că aceste durate depind de gradul de maturitate a strugurilor, de temperatura mustului în timpul procesului de macerare și de soiul strugurilor. Astfel se va evita obținerea unor vinuri rozé având o culoare prea pronunțată, o aromă prea puternică de tanin și care sunt foarte robuste și greu de comercializat.

Se adaugă un nou paragraf pentru vinurile spumante de calitate, precizând că acestea trebuie să se adapteze la cerințele prevăzute la litera C din anexa II la Regulamentul (CE) nr. 606/2009. Cu aceste vinuri, va fi dezvoltată denumirea de origine „Almansa”. În plus, va fi posibilă indicarea tipului de fermentare conform prevederilor de la articolul 66 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 607/2009 al Comisiei.

2.3. Delimitarea ariei geografice

La acest paragraf se solicită modificarea modalității de delimitare a zonei geografice; se solicită definirea acesteia prin raportare la municipalități și nu la poligoane cadastrale, așa cum este definită în prezent. Din anul 1975 (Hotărârea 16414 din 19 mai 1975 care reglementează denumirea de origine „Almansa” și Consiliul de reglementare pentru aceasta) până în anul 2006 (Hotărârea Consejeria de Agricultura din 1 februarie 2006 de stabilire a normelor de producție și de reglementare a altor caracteristici sau specificații tehnice ale vinurilor care poartă denumirea de origine „Almansa”), zona geografică a fost definită prin raportare la comune; în 2006, standardul de producție a acestor vinuri a fost modificat, iar zona geografică a fost definită prin poligoane cadastrale.

Definiția actuală a zonei geografice a fost determinată în funcție de suprafețele plantate cu viță-de-vie. Această arie geografică nu este continuă, prezintă întreruperi între poligoanele cadastrale indicate în standardul de producție și nu corespunde ariei istorice de producție a denumirii de origine „Almansa”, dat fiind faptul că zonele care nu sunt incluse respectă condițiile de producție ale JO „Almansa” și, prin urmare, ar trebui să figureze în caietul de sarcini. Modificarea prezentată va permite evitarea unor erori în viitor, cauzate de consolidarea terenului și de schimbările de nomenclatură/numerotare a poligoanelor cadastrale în cartea funciară.

Din această cauză, solicităm ca definiția ariei geografice a denumirii de origine „Almansa” să cuprindă parcelele și suprafețele cultivate cu viță-de-vie situate în municipalitățile următoare:

- Almansa
- Alpera
- Bonete
- Corral Rubio
- Higuera
- Hoya Gonzalo
- Pétrola
- zona municipalității Chinchilla, care corespunde cartierului său, Villar de Chinchilla, delimitată prin linia secundară AB-402 (care leagă Horna de Venta de Alhama), învecinată pe o parte cu comunele Pétrola și Corral Rubio, iar pe cealaltă parte, cu comunele Bonete, Higuera și Hoya Gonzalo.

Toate aceste comune reprezintă o suprafață omogenă, în care condițiile pedologice și climatice sunt comparabile și prezintă caracteristicile cerute în caietul de sarcini al denumirii de origine „Almansa”, astfel cum figurau în standardul de producție a acestor vinuri înainte de 2006.

2.4. Soiuri de viță-de-vie

Se include soiul de struguri negri „Pinot Noir” (ca soi secundar), având în vedere că acesta a fost introdus în zona geografică începând cu anul 2000 și permite obținerea de vinuri având calitatea impusă prin denumirea de origine „Almansa”.

2.5. Legătura

Acest paragraf precizează legăturile existente cu aria geografică în ceea ce privește vinurile spumante de calitate.

Condițiile pedoclimatice, localizarea ariei, experiența viticultorilor, în calitate de producători de vinuri, și soiurile aparținând denumirii de origine sunt condiții propice care permit obținerea de struguri având calitatea necesară pentru denumirea de origine, utilizați pentru fabricarea de vinuri spumante de calitate.

2.6. Numele și adresele autorităților de control

Se indică numele și adresa autorităților de control aflate în exercițiu în momentul prezentării cererii de modificare și se păstrează linkul unde pot fi consultate datele actualizate ale autorităților de control pentru DOP „Almansa”.

DOCUMENT UNIC

1. Denumire

Almansa

2. Tip de indicație geografică

DOP – Denumire de origine protejată

3. Categoriile de produse vitivinicole

1. Vin

5. Vin spumant de calitate

4. Descrierea vinului (vinurilor)

Vinuri tinere, albe și rozé, seci

Vinurile albe sunt lejere, au o tărie alcoolică medie, o culoare galbenă intensă și sunt moderat de aromate.

Vinurile rozé au o culoare care variază între rozul căpșunii și cel al zmeurei. Ele sunt proaspete, lejere și au o aciditate medie. Gustul lor este vesel și fructat.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	11,5
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	11,5

Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	10
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	180

Vinuri tinere albe și rozé, demiseci, demidulci și dulci

În ceea ce privește aspectul și parfumul, ele seamănă cu vinurile seci obținute din același soi.

În ceea ce privește gustul, acesta este echilibrat din perspectiva tăriei alcoolice, a acidității și a conținutului de zahăr rezidual.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	11,5
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	9
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	10
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	180

Vin alb fermentat în butoaie și vin alb „Crianza”

În ceea ce privește aspectul, vinul este pur și strălucitor, având culoarea galben-pai și/sau nuanțe aurii.

În ceea ce privește parfumul, vinul prezintă arome primare, combinate cu arome terțiare de prăjit, care provin de la butoiul de lemn. Intensitatea variază între medie și ridicată.

În ceea ce privește gustul, acesta este echilibrat, dulce, având un gust rezidual fructat și note de lemn brut.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	11,5
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	11,5
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	11,7
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	180

Vin roșu tânăr și vin roșu „roble”, seci

Vinurile roșii au o culoare sobră și luminoasă, în nuanțe de violet/rubiniu și/sau purpuriu. Nivelul lor excelent de aciditate permite o învechire și o conservare prelungite. Vinurile au o aromă și o intensitate a culorii foarte ridicate și prezintă un amestec plăcut, de intensitate medie.

Aceste vinuri sunt corpolente, cărnoase, cu o robă amplă, echilibrate și cu o ușoară aromă de tanin. Vinurile care au fost păstrate în butoaie din lemn de stejar au o persistență medie și o aromă retronazală cu note de prăjit.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	12
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	12
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	11,7
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	150

Vin roșu tânăr și vin roșu tânăr „Roble”, demiseci, demidulci și dulci

În ceea ce privește aspectul și parfumul, ele seamănă cu vinurile seci obținute din același soi.

În ceea ce privește gustul, acesta este echilibrat din perspectiva tăriei alcoolice, a acidității și a conținutului de zahăr rezidual.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	12
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	9
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	11,7
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	150

Vinuri roșii „Crianza”, „Reserva” și „Gran Reserva”

Au culoarea roșie a cireșei sau a rubinului, cu eventuale nuanțe de culoarea țiglei. Robă medie-intensă sau medie.

Un amestec plăcut de arome fructate și de butoi sau arome de mirodenii. Intensitate medie-ridică sau ridicată.

Vin structurat, cu conținut mediu de tanin și un gust rezidual armonios și persistent. *Aciditatea volatilă maximă: 15 miliechivalenți/litru pentru vinurile vechi.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	12
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	12
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	16,7
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	150

Vin spumant de calitate

Bule fine și persistente pentru vinurile albe care variază de la nuanțe deschise la nuanțe aurii și strălucitoare, pentru vinurile rozé care variază de la nuanțe rozé la cele de culoarea țiglei. Arome proaspete și fructate; în cazul vinurilor din rezervă, aromele sunt intense. În ceea ce privește gustul, vinurile sunt echilibrate și lejere.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică totală maximă (în % volum):	11
Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	10
Aciditatea totală minimă:	4 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	13,3
Cantitatea totală maximă de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	185

5. Practici vitivinicole

(a) Practici enologice esențiale

Practica enologică specifică

Procesul de fermentație alcoolică trebuie să dureze până la epuizarea totală a zaharurilor fermentabile; temperatura adecvată pentru obținerea aromelor primare caracteristice nu trebuie să depășească 20 °C pentru vinurile albe, 25 °C pentru vinurile rozé et 28 °C pentru vinurile roșii. Fermentația poate fi întreruptă pentru a conserva zahărul rezidual sau, în cazul vinurilor seci, se poate recurge la un proces de îndulcire cu ajutorul musturilor concentrate rectificatice provenind din zona de producție.

Vinurile pot fi supuse unei perioade de învechire care, în cazul vinurilor „Crianza”, „Reserva” și „Gran Reserva” este de 18, 24 și, respectiv, 36 de luni. Butoaietele sunt din lemn de stejar, cu o capacitate de 330 de litri.

Vinurile spumante de calitate vor trebui să se adapteze la cerințele prevăzute în anexa II la Regulamentul (CE) nr. 606/2009.

(b) Producțiile maxime

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri albe, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de trunchi de con răsturnat (numită „en gobelet”)

7 860 kg de struguri la hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri albe, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de trunchi de con răsturnat (numită „en gobelet”)

55 de hectolitri pe hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri roșii, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de trunchi de con răsturnat (numită „en gobelet”)

6 430 kg de struguri la hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri roșii, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de trunchi de con răsturnat (numită „en gobelet”)

45 de hectolitri pe hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri albe, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de spalier

11 430 de kilograme de struguri pe hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri albe, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de spalier

80 de hectolitri pe hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri roșii, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de spalier

10 000 kg de struguri pe hectar

Soiuri de struguri pentru producerea de vinuri roșii, provenind de la viță-de-vie tăiată în formă de spalier

70 de hectolitri pe hectar

6. Aria delimitată

Aceasta cuprinde parcelele și suprafețele plantate cu viță-de-vie situate în următoarele comune: Almansa, Alpera, Bonete, Corral Rubio, Higuereula, Hoya Gonzalo, Pétrola și Chinchilla, zonă delimitată prin linia secundară AB-402 (care leagă Horna de Venta de Alhama), care se învecinează pe o parte cu comunele Pétrola și Corral Rubio, iar pe cealaltă parte, cu comunele Bonete, Higuereula și Hoya Gonzalo.

7. Soiurile principale de struguri de vin

Verdejo

Garnacha Tintorera

Monastrell

8. Descrierea legăturii (legăturilor)

Vin

1. Informații detaliate despre aria geografică (factori naturali și umani)

Aria geografică care cuprinde denumirea de origine Almansa este un platou înalt, care se învecinează la est, prin coridorul Almansa, cu fostul regat al Valenciei. Timp de secole, acest loc a reprezentat un spațiu de tranzit dinspre Levant spre Castilia. Principalul criteriu de distincție între teritoriul care cuprinde denumirea de origine „Almansa” și teritoriile din Levant este diferența de altitudine care variază de la 400 de metri (în satul vecin, Fuente La Higuera) la 700 de metri (la Almansa) peste nivelul mării, deși între aceste două orașe este o distanță de numai 15 km. Clima este de tip continental-extrem, cu ierni foarte reci și uscate, care alternează cu veri foarte călduroase. Precipitațiile se concentrează primăvara și la sfârșitul verii, iar cantitatea medie de precipitații nu depășește 250 mm pe an.

În general, solul este bogat în calcar și prezintă o alternanță între zone pietroase cu substrat subțire și zone mai nisipoase și profunde. În general, terenurile nu sunt foarte fertile, generând producții slabe la hectar.

Toate comunele care compun denumirea de origine „Almansa” se situează în interiorul provinciei Albacete. Este vorba despre este o zonă preponderent rurală, a cărei principală aglomerație urbană este orașul Almansa, cu o populație de 26 000 de locuitori. Agricultură reprezintă principala resursă a regiunii. Denumirea de origine „Almansa” a fost creată în 1966.

2. Informații despre calitatea sau caracteristicile vinului, care se datorează în principal sau în mod exclusiv mediului geografic.

Clima continentală semiaridă a zonei de producție a denumirii de origine „Almansa”, asociată cu un sol cu o fertilitate redusă, facilitează autocontrolul producției în podgorii, media pe hectar fiind de 4 500 kg Acest randament scăzut per butuc sporește concentrația cromatică, concentrația de taninuri și bogăția aromatică a vinurilor roșii. În timpul fazei de maturare, altitudinea peste nivelul mării permite o inversiune termică nocturnă foarte pronunțată. Acest fenomen favorizează producerea unor vinuri de înaltă calitate.

3. Legătura dintre caracteristicile zonei geografice și calitatea vinului

Zona de producție a denumirii de origine „Almansa” se găsește într-o regiune de tranziție, podgoriile se situează pe câmpii, caracterizate de soluri permeabile, bogate în calcar și sărace în substanțe nutritive; în plus, cantitatea medie de precipitații este redusă, nedepășind 250 mm pe an. Cantitatea redusă de precipitații, permeabilitatea solurilor și randamentul scăzut permit obținerea unor vinuri cu o aromă și o intensitate cromatică foarte puternice.

Vin spumant de calitate

1. Informații detaliate despre aria geografică (factori naturali și umani)

Climatul extrem, marcat de ierni foarte reci și uscate și veri foarte călduroase în zona de producție, precum și altitudinea medie, solurile bogate în calcar și tradiția viticolă a denumirii de origine „Almansa” constituie condițiile adecvate pentru obținerea unor struguri având calitatea cerută și condițiile ideale pentru producerea vinurilor spumante de calitate.

2. Informații despre calitatea sau caracteristicile vinului, care se datorează în principal sau în mod exclusiv mediului geografic.

Precipitațiile scăzute și solurile puțin fertile au ca rezultat o producție scăzută de struguri la hectar, ceea ce conferă vinurilor spumante de calitate care poartă denumirea de origine „Almansa” amploare și echilibru și le permite să prezinte bule fine și persistente.

3. Legătura dintre caracteristicile zonei geografice și calitatea vinului

Temperaturile extreme și solul bogat în calcar permit cultivarea soiurilor autorizate, care conferă vinurilor amploare și echilibru; de asemenea, seceta, randamentele scăzute și expunerea la soare, precum și tăria alcoolică naturală permit fabricarea vinurilor spumante de calitate care prezintă tăria alcoolică definită.

9. Condiții suplimentare esențiale

Cadrul juridic:

În legislația națională

Tipul de condiție suplimentară:

Dispoziții suplimentare referitoare la etichetare

Descrierea condiției:

Pentru a utiliza mențiunea unui soi de viță-de-vie precis și unic, este necesar ca minimum 86 % din struguri să fie produși de soiul respectiv și ca acest fapt să fie consemnat în registrele pentru vinuri.

10. Link către caietul de sarcini al produsului

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20131202_PLIEGO_DOP_ALMANSA.pdf

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI**din 16 iunie 2017****privind publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unei cereri de modificare a caietului de sarcini al unei denumiri din sectorul vitivinicol menționate la articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [Méntrida (DOP)]**

(2017/C 194/07)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1308/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de instituire a unei organizări comune a piețelor produselor agricole și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 922/72, (CEE) nr. 234/79, (CE) nr. 1037/2001 și (CE) nr. 1234/2007 ale Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 97 alineatul (3),

întrucât:

- (1) Spania a prezentat o cerere de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Méntrida”, în conformitate cu articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.
- (2) Comisia a examinat această cerere și a constatat că sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolele 93-96, la articolul 97 alineatul (1) și la articolele 100, 101 și 102 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013.
- (3) Pentru a se permite depunerea unor declarații de opoziție în conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, este așadar oportun ca cererea de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Méntrida” să fie publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

DECIDE:

Articol unic

Cererea de modificare a caietului de sarcini al denumirii „Méntrida” (DOP), în conformitate cu articolul 105 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, figurează în anexa la prezenta decizie.

În conformitate cu articolul 98 din Regulamentul (UE) nr. 1308/2013, se acordă dreptul de opoziție la modificarea caietului de sarcini menționat la primul paragraf din prezentul articol, timp de două luni de la data publicării prezentei decizii în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 16 iunie 2017.

Pentru Comisie

Phil HOGAN

Membru al Comisiei

⁽¹⁾ JO L 347, 20.12.2013, p. 671.

ANEXĂ

„MÉNTRIDA”

AOP-ES-A0047-AM03

Data depunerii cererii: 15 iulie 2015

Cerere de modificare a caietului de sarcini**1. Normele aplicabile modificării**

Articolul 105 – Modificare care nu este minoră

2. Descrierea și justificarea modificării**2.1. Descrierea produsului**

Dat fiind cererea actuală din partea piețelor și a consumatorilor, se solicită includerea în caietul de sarcini a vinurilor spumante albe, rozé și roșii, pentru a

- direcționa o parte din producție către un tip de piață mai puțin saturată în ceea ce privește oferta de produse.
- Se observă o creștere a vânzărilor la aceste produse și considerăm că este oportun să le protejăm prin standarde de calitate diferențiată.
- Piețele internaționale solicită din ce în ce mai mult diversificarea produselor și ca acestea să satisfacă nevoile consumatorilor. Dacă nu ne diversificăm produsele, nu suntem competitivi și, ca atare, s-a decis extinderea reprezentării produselor în toate gamele și la toate prețurile, mai ales la export.

2.2. Practicile enologice utilizate

Pentru noul tip de produs „vin spumant” sunt stabilite noi practici enologice specifice.

2.3. Delimitarea ariei geografice

La acest punct, se solicită actualizarea celor 17 comune care compun aria de producție, și anume: Argés (doar poligoanele 3 și 5), Cardiel de los Montes, Carpio del Tajo (El), Carriches, Cazalegas, Erustes, Garciotún, Guadamur (doar poligoanele 17 și 18), Illán de Vacas, Lominchar, Mata (La), Mesegar, Nuño Gómez, Olías del Rey, Palomeque, San Martín de Pusa și Talavera de la Reina.

Actualizarea acestor comune este necesară deoarece inițial acestea nu aveau plantații de viță-de-vie și nu au fost incluse în primele standarde de producție stabilite. Unele dintre aceste comune au fost deja menționate în aria de producție definită în reglementările privind denumirea de origine publicate în 1966, 1976 și 1992, iar aceste 17 comune sunt situate, din punct de vedere geografic, în aria de producție delimitată și sunt limitrofe.

Există în prezent plantații de viță-de-vie din soiurile autohtone ale ariei delimitate, care sunt autorizate în caietul de sarcini al DOP „Méntrida” și, după cum s-a demonstrat pentru toate aceste comune, al căror sol și a căror climă sunt similare celor din comunele situate în aria delimitată; prin urmare, putem considera că aceste comune menționate fac parte din aria de producție a DOP „Méntrida”.

Caracteristicile solului, ale climei și ale soiurilor din aceste comune pe care dorim să le actualizăm sunt similare celor care caracterizează deja această denumire de origine.

2.4. Legătura

Pentru noul tip de produs vitivinicol „vin spumant” se stabilește o nouă legătură specifică.

2.5. Numele și adresele autorităților de control

Se indică numele și adresele autorităților de control competente la momentul prezentării cererii de modificare, precum și linkul către site-ul web ce trebuie consultat pentru a afla care sunt autoritățile de control actualizate ale DOP „Méntrida”.

DOCUMENT UNIC

1. Denumirea (denumirile)

Méntrida (es)

2. Tip de indicație geografică

DOP – Denumire de origine protejată

3. Categoriile de produse viticole

1. Vin

4. Vin spumant

4. Descrierea vinului (vinurilor)

Vin alb sec și vin alb sec de tip „Roble”

Vinurile albe sunt de culoare galben pal/pai, eventual cu nuanțe verzui (în cursul primelor luni, după care acestea dispar), ușor aurii, în funcție de soi și, dacă este cazul, de durata de timp petrecută în butoi. Aromele sunt curate, cu o intensitate medie sau ridicată. Se remarcă aromele fructate, cu tonalități proaspete de flori sau de iarbă. Pentru vinul alb de tip „Roble”, se remarcă aromele de produse de patiserie, precum aroma de cremă pe un fond de prăjit. Aceste vinuri sunt savuroase și aromatice.

Dioxid de sulf total: va fi adaptat la dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CE) nr. 606/2009 al Comisiei.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	11
Aciditatea totală minimă:	5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	10

Vin alb, vin alb de tip „Roble”, vin demisec, demidulce și dulce

Fazele vizuală și olfactivă sunt similare celor ale vinurilor seci din același soi.

Faza gustativă: vin echilibrat în ceea ce privește tăria alcoolică, aciditatea și conținutul de zaharuri rezidual.

Dioxid de sulf total: va fi adaptat la dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CE) nr. 606/2009 al Comisiei.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	9
Aciditatea totală minimă:	5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	10

Vin rozé sec, demisec, demidulce și dulce

Culoare roz-căpșuniu, intensă și vivace, cu reflexe purpurii atunci când vinul este tânăr. Aromă puternică, amintind de căpșuni, de zmeură, de fructe roșii și/sau de petale de trandafiri.

Proaspătă, fructată (fructe roșii, căpșuni, zmeură), savuroasă, puternică.

Vinurile comercializate fără filtrare sau stabilizare se definesc în faza vizuală ca fiind „ușor tulburi sau voalate”, în timp ce, în faza gustativă, gustul lor poate fi mai dens și mai concentrat.

Tăria alcoolică dobândită minimă pentru vinurile seci: 11,5 % vol.

Dioxid de sulf total: va fi adaptat la dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CE) nr. 606/2009 al Comisiei.

Caracteristici analitice generale

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	9
Aciditatea totală minimă:	5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	10

Vin roșu tânăr și vin roșu tânăr de tip „Roble”, vin roșu sec și vin roșu de tip „Crianza”, „Reserva” și „Gran Reserva”

Tărie alcoolică ridicată. Culoare roșu-cireașă, grenă închis sau vișiniu, cu nuanțe violacee strălucitoare pe margini, sau de la roșu rubiniu la roșu-cireașă, cu nuanțe portocalii și cărămizii. Fructate (mure, coacăze), cu sau fără note florale, uneori cu arome de condimente sau de pădure. Vin savuros și aromatic, cu tanini bine integrați. Atunci când este păstrat în butoaie de stejar, la prima degustare este intens; structura și corpul sunt apreciabile, lăsând un postgust fructat puternic și note caracteristice lemnului din pădure. Un postgust ușor amar și intens, care persistă.

*Aciditate volatilă cu o posibilă depășire de 1 mEq/l pentru fiecare grad de alcool peste 11 % vol. și pentru fiecare an de învechire, până la maximum 16,6 mEq/l. *Dioxid de sulf: 200 mg/l dacă zaharurile sunt > 5 g/l.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	12
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	13,3
Conținutul total maxim de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	150

Vin roșu tânăr și vin roșu tânăr de tip „Roble”, vin demisec, demidulce și dulce

Fazele vizuală și olfactivă sunt similare celor ale vinurilor seci din același soi.

Faza gustativă: vin echilibrat în ceea ce privește tăria alcoolică, aciditatea și conținutul de zaharuri rezidual.

Dioxid de sulf total: va fi adaptat la dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CE) nr. 606/2009 al Comisiei.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	9
Aciditatea totală minimă:	4,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	13,3

Vin spumant roșu, alb și rozé

Bule fine persistente. Posedă arome clare și fructate. Vinul de tip „Reserva” prezintă arome intense. Vin echilibrat în gură, dotat cu o structură plăcută la gust.

Vinurile albe au o tentă de auriu și de auriu pal în cazul vinurilor de tip „Reserva”. Vinurile rozé prezintă tonalități rozacee care reamintesc petalele de trandafir și, în cazul vinurilor de tip „Reserva”, cărămizii. Vinurile roșii prezintă tonalități violete strălucitoare, precum și tonalități de culoarea lemnului în cazul vinurilor de tip „Reserva”.

Caracteristici analitice generale:

Tăria alcoolică dobândită minimă (în % volum):	10
Aciditatea totală minimă:	3,5 în grame pe litru, exprimată în acid tartric
Aciditatea volatilă maximă (în miliechivalenți pe litru):	13,3
Conținutul total maxim de dioxid de sulf (în miligrame pe litru):	185

5. Practici vitivinicole

(a) Practici enologice esențiale

Pentru extragerea mustului și a vinului și separarea acestuia de tescovină, se aplică presiuni mai mici de 2,5 kg/cm², astfel încât randamentul nu depășește 70 de litri de must sau de vin la 100 kg de struguri.

În cazul vinurilor albe, mustul, separat de partea solidă a strugurilor, fermentează la temperaturi de sub 20 °C. Pentru vinurile roșii, durata minimă de macerare a mustului împreună cu pielile este de 48 de ore.

Pentru vinurile care necesită un proces de învechire, fermentația alcoolică are loc la o temperatură care nu depășește 30 °C. Pe parcursul procesului de învechire, aceste vinuri sunt păstrate în butoaie de stejar cu capacitatea maximă de 330 de litri.

(b) Producțiile maxime

Plante în formă de vas

7 150 kg de struguri la hectar

Plante în formă de vas

50 hl la hectar

Plante pe spalier

12 850 kg de struguri la hectar

Plante pe spalier

90 hl la hectar

6. Aria delimitată

Situată la nord de Provincia Toledo: provincia Toledo: Albarreal de Tajo, Alcabón, Aldeaencabo, Almorox, Arcicollar, Argés (doar poligoanele 3 și 5), Barcience, Bargas, Burujón, Camarena, Camarenilla, Cardiel de los Montes, Carmena, Carpio de Tajo (El), Carranque, Carriches, Casar de Escalona (El), Casarrubios del Monte, Castillo de Bayuela, Cazalegas, Cebolla, Cerralbos (Los), Chozas de Canales, Domingo Pérez, Erustes, Escalona, Escalonilla, Fuensalida, Garciotún, Gerindote, Guadamur (doar poligoanele 17 și 18), Hormigos, Huecas, Illán de Vacas, Lominchar, Lucillos, Malpica de Tajo, Maqueda, Mata (La), Méntrida, Mesegar, Montearagón, Nombela, Novés, Nuño Gómez, Olías del Rey, Otero, Palomeque, Paredes, Pelahustán, Portillo, Quismondo, Real de San Vicente, Recas, Rielves, San Martín de Pusa, Santa Cruz del Retamar, Santa Olalla, Talavera de la Reina, Toledo, Torre de Esteban Hambrán (La), Torrijos, Val de Santo Domingo, Valmojado, Ventas de Retamosa (Las), Villamiel, Viso (El) și Yuncillos.

7. Soiurile principale de struguri de vin

Garnacha Tinta

8. Descrierea legăturii (legăturilor)

Vin

Clima continentală extremă, caracterizată de ierni lungi și friguroase, de veri călduroase și de precipitații foarte reduse, precum și solul nisipos, acid și conținând foarte puțin var permit obținerea unor vinuri cu o tărie alcoolică ridicată și cu un conținut ridicat de extract sec, care sunt în același timp consistente, corpolente și calde.

Vin spumant

Mediul geografic permite cultivarea soiurilor indicate la punctul 6 din prezentul caiet de sarcini, care conferă amploare și echilibru vinurilor.

În mod similar, zona secetoasă și orele cu soare duc la obținerea unei țării alcoolice naturale, permițând producerea unor vinuri cu țările alcoolice definite. Vinurile menționate la punctul anterior sunt utilizate ca vinuri de bază pentru producerea de vinuri spumante. În consecință, cele indicate în prezentul paragraf se aplică și acestor vinuri.

9. **Condiții suplimentare esențiale**

Cadrul juridic: —

Tipul de condiție suplimentară: —

Descrierea condiției: —

10. **Link către caietul de sarcini al produsului**

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20121108_PLIEGO_DOP_MENTRIDA.pdf

V

(Anunțuri)

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

Notificare prealabilă a unei concentrări

(Cazul M.8505 – NN Group/ATP/Hotel)

Caz care poate face obiectul procedurii simplificate

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2017/C 194/08)

1. La data de 6 iunie 2017, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului (⁽¹⁾), o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile NN Group N.V. („NN Group”, Țările de Jos), prin intermediul filialei sale deținute integral REI Germany B.V. („REI”, Țările de Jos), și Arbejdsmarkedets Tillægspension („ATP”, Danemarca) dobândesc în mod indirect, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra unui complex imobiliar din München, Germania, care include în principal un hotel Holiday Inn („hotelul”), prin achiziționare de acțiuni.
2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:
 - în cazul NN Group: o instituție financiară globală de origine neerlandeză care oferă servicii de investiții și de asigurări;
 - în cazul ATP: un fond de pensii danez cu 4,9 milioane de membri, supus supravegherii autorității financiare de supraveghere din Danemarca. Acesta administrează mai multe sisteme de protecție socială și de asigurări sociale care oferă o acoperire de bază pentru cetățenii danezi;
 - în cazul hotelului: o clădire cunoscută drept hotelul Holiday Inn, situată la adresa Hochstraße 3, München, Germania și parcurile, restaurantele, barurile și spațiile de agrement aferente.
3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului (⁽²⁾), trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.
4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.8505 – NN Group/ATP/Hotel, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

(¹) JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

(²) JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2017/C 194/09)

1. La data de 6 iunie 2017, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile Engie (Franța) și Caisse des Dépôts et consignations („CDC”, Franța) dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întreprinderilor Solairecorsica 1, Solairecorsica 2 și Solairecorsica 3 (toate cu sediul în Franța), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii Engie: întregul lanț valoric al energiei în domeniul gazelor naturale, al energiei electrice și al serviciilor energetice;
- în cazul întreprinderii CDC: aceasta este un grup financiar și un administrator de fonduri francez, deținut de stat, care investește atât în proiecte din sectorul public, cât și în activități desfășurate pe piețele libere;
- în cazul întreprinderilor Solairecorsica 1, 2 și 3: deținerea și administrarea unei centrale fotovoltaice care generează energie electrică în Corsica (Franța).

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.8508 – Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2017/C 194/10)

1. La data de 9 iunie 2017, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile Cummins, Inc. („Cummins”, Statele Unite) și Eaton Corporation („Eaton”, Irlanda) dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra unor părți ale întreprinderii Eaton („Eaton JV Business”), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii Cummins: proiectarea, fabricarea, distribuția și servicii de reparare a motoarelor și a produselor conexe la nivel mondial;
- în cazul întreprinderii Eaton: furnizarea de soluții eficiente din punct de vedere energetic pentru gestionarea energiei electrice, hidraulice și mecanice, inclusiv fabricarea și vânzarea de sisteme de transmisie automată pentru vehicule comerciale;
- în cazul întreprinderii Eaton JV Business: furnizarea și dezvoltarea de sisteme de transmisie automată pentru vehicule utilitare grele și de tonaj mediu.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.8495 – Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business)
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2017/C 194/11)

1. La data de 8 iunie 2017, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 și ca urmare a unei cereri motivate efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderea FMC Corporation („FMC”, SUA) dobândește, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul asupra unor părți ale întreprinderii E.I. du Pont de Nemours and Company („DuPont”, SUA) („the Divestment Business”).

Concentrarea propusă în prezent face parte din contractul de vânzare-cumpărare de active încheiat de DuPont și FMC la data de 31 martie 2017, care prevede cumpărarea de către FMC a anumitor divizii ale DuPont, în temeiul angajamentelor de cesionare pe care și le-au asumat The Dow Chemical Company („Dow”) și DuPont în cadrul procedurii de control al operațiunilor de concentrare între întreprinderi aferente concentrării propuse dintre Dow și DuPont (cazul M.7932).

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii FMC: societate activă la nivel mondial în sectorul produselor chimice de specialitate, cu interese pe piețele agricole, industriale și de consum;
- în cazul Divestment Business: această divizie se ocupă de majoritatea activităților globale ale grupului DuPont legate de insecticide și erbicide, precum și de activitățile de cercetare-dezvoltare ale grupului în materie de protecție a culturilor. De asemenea, deține o licență exclusivă pentru furnizarea picoxistrobinului pur, un ingredient activ în fungicide, care se utilizează pentru elaborarea de preparate pure sau amestecuri pentru culturile de orez din SEE.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu referința M.8435 – FMC/DuPont Divestment Business, prin fax (nr. +32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

Notificare prealabilă a unei concentrări
(Cazul M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park)
Caz care poate face obiectul procedurii simplificate
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2017/C 194/12)

1. La data de 12 iunie 2017, Comisia Europeană a primit, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹⁾, o notificare a unei concentrări propuse prin care întreprinderile Canada Pension Plan Investment Board („CPPIB”, Canada) și British Telecom Pension Scheme („BTPS”, Regatul Unit) dobândesc, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice, controlul în comun asupra întregului parc de afaceri Milton Park („Milton Park”, Regatul Unit), prin achiziționare de acțiuni.

2. Activitățile economice ale întreprinderilor respective sunt:

- în cazul întreprinderii CPPIB: are sediul în Toronto și are ca obiect de activitate investițiile de fonduri ale Canada Pension Plan. CPPIB investește în principal în bunuri imobiliare, în titluri de capital cotate și necotate la bursă, în infrastructură și în instrumente cu venit fix;
- în cazul întreprinderii BTPS: schemă de pensii ocupaționale pentru angajații BT Group plc. Printre activitățile BTPS se numără investițiile imobiliare, iar grupul extins investește și în obligațiuni și titluri de capital, atât în Regatul Unit, cât și peste ocean;
- în cazul Milton Park: situat în Didcot, Oxfordshire, constă din bunuri imobiliare construite pe o suprafață totală de 302 acri. Milton Park include 92 de clădiri cu 250 de ocupanți, în care lucrează peste 9 000 de persoane. În prezent, Milton Park este deținută de BTPS.

3. În urma unei examinări prealabile, Comisia Europeană constată că tranzacția notificată ar putea intra sub incidența Regulamentului privind concentrările economice. Cu toate acestea, nu se ia o decizie finală în această privință. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind o procedură simplificată de analiză a anumitor concentrări în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽²⁾, trebuie precizat că acest caz poate fi tratat conform procedurii prevăzute în comunicare.

4. Comisia Europeană invită părțile terțe interesate să îi prezinte eventualele observații cu privire la operațiunea propusă.

Observațiile trebuie primite de către Comisia Europeană în termen de cel mult 10 zile de la data publicării prezentei. Observațiile pot fi trimise Comisiei Europene, cu numărul de referință M.8526 – CPPIB/BTPS/Milton Park, prin fax (+32 22964301), prin e-mail, la adresa COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu, sau prin poștă, la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffe des concentrations
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ JO L 24, 29.1.2004, p. 1 („Regulamentul privind concentrările economice”).

⁽²⁾ JO C 366, 14.12.2013, p. 5.

ALTE ACTE

COMISIA EUROPEANĂ

Publicarea unei cereri de modificare în temeiul articolului 50 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare

(2017/C 194/13)

Prezenta publicare conferă dreptul de opoziție în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (¹).

CERERE DE APROBARE A UNEI MODIFICĂRI CARE NU ESTE MINORĂ A CAIETULUI DE SARCINI AL UNEI DENUMIRI DE ORIGINE PROTEJATE/INDICAȚII GEOGRAFICE PROTEJATE

Cerere de aprobare a unei modificări în conformitate cu articolul 53 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012**„BLEU D’AUVERGNE”****Nr. UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017****DOP (X) IGP ()****1. Grupul solicitant și interesul legitim**

Syndicat Interprofessionnel Régional du «Bleu d’Auvergne»

Adresa: Mairie
15400 Riom-ès-Montagnes
FRANCE

Tel. +33 471781198
Fax: +33 471781198
E-mail: bleudauvergne@wanadoo.fr

Syndicat Interprofessionnel Régional du „Bleu d’Auvergne” este format din operatori ai DOP „Bleu d’Auvergne” (producători, centre de colectare, prelucrători și unități de maturare) și are un interes legitim în depunerea cererii.

2. Statul membru sau țara terță

Franța

3. Rubrica din caietul de sarcini care face obiectul modificării (modificărilor)

- Denumirea produsului
- Descrierea produsului
- Aria geografică
- Dovada originii
- Metoda de producție
- Legătura
- Etichetarea
- Altele: legătură, control

(¹) JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

4. Tipul modificării (modificărilor)

- Modificare a caietului de sarcini al unei DOP sau al unei IGP înregistrate, care nu trebuie considerată minoră în conformitate cu articolul 53 alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012.
- Modificare a caietului de sarcini al unei DOP sau al unei IGP înregistrate pentru care nu a fost publicat un document unic (sau un echivalent al acestuia), modificare ce nu trebuie considerată minoră în conformitate cu articolul 53 alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1151/2012

5. Modificare (modificări)

Descrierea produsului

Pentru ca descrierea produsului să fie completă, se adaugă faptul că brânza „Bleu d’Auvergne” este „fabricată doar” din lapte de vacă „cu adaos de cheag” și prezintă o pastă „nepresată, nefiartă, fermentată și sărată”.

Propoziția:

„Această brânză se prezintă în două formate: – forme mari, cu un diametru de aproximativ 20 cm, cu o înălțime de 8-10 cm și cu o greutate de 2-3 kg; – forme mici, cu un diametru de aproximativ 10,5 cm și cu o greutate de 350 g, 500 g sau 1 kg”

se înlocuiește cu propoziția:

„Brânza se prezintă sub forma unui cilindru plat cu un diametru de 19-23 cm, cu o înălțime de 8-11 cm și cu o greutate de 2-3 kg.”

Astfel, rămâne protejată de denumire doar brânza cu format mare (diametru de 19-23 cm, înălțime de 8-11 cm), deoarece brânza cu format mic nu se mai fabrică de mulți ani. Diametrul brânzei se încadrează între o dimensiune minimă de 19 cm și o dimensiune maximă de 23 cm, acest interval fiind mai precis decât formularea «aproximativ 20 cm» care figurează în caietul de sarcini în vigoare. Înălțimea maximă este majorată cu un centimetru pentru a se ține seama de practicile constatate.

Conținutul de substanță uscată al produsului este stabilit la minimum 51 %, în loc de 52 %, și se adaugă precizarea că acest parametru este exprimat „după uscarea completă” în scopuri de control. Această modificare ține seama de evoluția progresivă a produsului spre o textură mai onctuoasă. Aproximarea notelor de degustare și a rezultatelor privind substanța uscată arată o corelare pozitivă, brânzeturile de bună calitate gustativă corespunzând, adesea, celor a căror substanță uscată are valorile cele mai reduse.

Se adaugă propoziția:

„Brânza poate fi comercializată cu denumirea de origine «Bleu d’Auvergne» numai începând din a 28-a zi de la data încheierii laptelui.”

pentru a înlocui propoziția:

„Durata maturării este de minimum patru săptămâni în cazul roțiilor de brânză de peste 1 kg și de minimum două săptămâni în cazul roțiilor de brânză cu o greutate mai mică de 1 kg”, care figurează la rubrica „Metoda de obținere” a caietului de sarcini în vigoare.

Astfel, durata maturării brânzei este înlocuită cu o perioadă minimă înaintea comercializării, perioadă care echivalează ca durată cu introducerea posibilității de a se adăuga o etapă de conservare imediat după etapa maturării propriu-zise. Această perioadă este exprimată în zile, nu în săptămâni, și se precizează că numărătoarea începe de la data încheierii laptelui, conform uzanței și pentru a se facilita controlul.

Coaja produsului este descrisă cu mai multă precizie (în loc de „coajă naturală mucegăită”), prin fraza: „Coaja brânzei «Bleu d’Auvergne» este sănătoasă, fără zone umede și fără exsudare, nu are o singură culoare uniformă și poate prezenta mucegai alb, gri, verde, albastru și negru.” Descrierea organoleptică a produsului este completată de elementele următoare: „Culoarea pastei variază de la alb la ivoriu, cu deschizături și o răspândire uniformă a mucegaiului, a cărui culoare variază între albastru și verde. Dimensiunile mucegaiului variază de la cele ale bobului de grâu la cele ale bobului de porumb. Textura este fondantă, onctuoasă și fină. Gustul brânzei «Bleu d’Auvergne» este intens, tipic, echilibrat, cu arome de mucegai, de vegetație forestieră și chiar de ciuperci și poate prezenta o ușoară notă de sărat și de amar. Într-o mai mică sau mai mare măsură, în funcție de gradul de maturare, gustul este accentuat de aromele generate de activitatea mucegaiului *Penicillium roqueforti*.” Această descriere, rezultată în urma sesiunilor de examinare organoleptică desfășurate de specialiștii „Bleu d’Auvergne”, permite o caracterizare mai bună a produsului și este utilă pentru examinarea organoleptică a produsului în cadrul controlului.

Se adaugă faptul că „Brânza «Bleu d’Auvergne» se poate comercializa porționată în orice format.”, deoarece produsul este comercializat porționat pe scară largă.

Aria geografică

După completarea descrierii etapei de maturare prin crearea distincției dintre o fază de maturare în pivniță la temperaturi între 6 și 12 °C și, eventual, o fază de conservare la rece între 0 și 6 °C, prima fază, care indică etapele care se desfășoară în aria geografică, este completată prin menționarea fazei de conservare a brânzei până în cea de a 28-a zi de la data încheierii laptelui.

Se modifică delimitarea concisă a ariei geografice. Aria geografică este redusă de la 1 158 la 630 de comune. De fapt, aria geografică este centrată asupra soclului hercinic și a acoperirii vulcanice a acestuia, fiind excluse vastele bazine sedimentare și marile văi aluvionare. Sunt privilegiate regiunile agricole propice pentru creșterea ierbii, în care practicile sunt orientate spre iarbă și care beneficiază de o altitudine și de o cantitate de precipitații care sunt favorabile acestei producții. În sfârșit, aria geografică delimitată se înscrie în zona tradițională a brânzei „Bleu d’Auvergne” și reflectă menținerea practicilor actuale de prelucrare și de colectare a laptelui pentru „Bleu d’Auvergne”. În comunele excluse din aria geografică nu se mai colectează lapte destinat producției de „Bleu d’Auvergne” și nu se mai fabrică efectiv brânză „Bleu d’Auvergne”.

Dovada originii

Se prevede o declarație de identificare a operatorilor, care înlocuiește declarația de aptitudine. Identificarea operatorilor precedă abilitarea lor, prin recunoașterea capacității lor de a îndeplini cerințele caietului de sarcini al denumirii de care solicită să beneficieze. De asemenea, sunt prevăzute declarații necesare pentru cunoașterea și trasabilitatea produselor destinate a fi comercializate cu denumirea de origine.

Se completează lista înregistrărilor pe care trebuie să le efectueze operatorii. Precizările aduse condițiilor de producție definite de caietul de sarcini necesită, de fapt, elemente de înregistrare suplimentare pentru a se permite controlarea îndeplinirii condițiilor.

Metoda de producție

Producția de lapte:

Sunt introduse dispoziții referitoare la condițiile de creștere a animalelor, de gestionare și de hrănire a șeptelului de vaci de lapte, pentru a se consemna practicile tradiționale.

Este definit șeptelul de vaci de lapte. Este vorba despre „totalitatea vacilor de lapte și a junincilor de reinnoire a șeptelului prezente în exploatare”, fiind clar că „vacile de lapte sunt animalele în lactație și animalele în repaus mamar”, iar „junincile sunt animalele aflate între înțârcare și prima lor fătare”. Această definiție are scopul de a stabili în mod clar la ce animale se face referire atunci când sunt utilizați termenii „șeptel de vaci de lapte”, „vacile de lapte” și „juninci” în restul caietului de sarcini, pentru a se evita orice confuzie.

Se adaugă precizarea că este interzisă introducerea în șeptelul de vaci de lapte a vacilor sau a junincilor născute și/sau crescute în afara ariei geografice delimitate. De fapt, în mod tradițional, crescătorii din aria geografică delimitată sunt autonomi în ceea ce privește reinnoirea propriilor șepteluri, deoarece junincile sau vacile cumpărate în afara ariei geografice respective puteau întâmpina dificultăți de adaptare atât la mediul montan de altitudine medie, cât și la tipul de hrană, ceea ce determina eliminarea lor rapidă. Astfel, interdicția de a introduce în șeptelul de vaci de lapte animale născute și/sau crescute în afara ariei geografice permite o mai bună adaptare a animalelor la mediu și la hrană, cu atât mai mult cu cât nu există cerințe referitoare la rasă.

Totuși, se prevede că, din motive sanitare sau în cazul raselor Abondance, Aubrac, Brune, Ferrandaise, Simmental Française și Tarentaise, prezente în număr mic în aria geografică delimitată, această dispoziție poate face obiectul unei derogări acordate în mod conjunctural și limitat în timp de către autoritatea națională competentă. Este cunoscut faptul că aceste rase sunt mai adaptate la zonele de munte, ceea ce le permite să îndeplinească cerința legată de adaptarea la mediul geografic. De altfel, aceste rase trebuie să respecte aceleași condiții de producție ca vacile din alte rase din momentul în care se află într-o exploatare implicată în producția de „Bleu d’Auvergne” DOP.

Se adaugă precizarea că: „Pe parcursul întregului an, rația de bază a șeptelului de vaci de lapte constă doar în furaje provenind din aria geografică corespunzătoare produsului cu denumire de origine.” Această autonomie furajeră în aria geografică delimitată contribuie la consolidarea legăturii cu teritoriul.

Alcătuirea rației de bază este explicată în cele ce urmează: constă în toate nutrețurile, inclusiv în snopi de lucernă lungă uscată, fiind excluse cruciferele, deoarece acestea au un impact puternic asupra caracteristicilor organoleptice ale laptelui (miros de varză).

Ponderea ierbii păscute, uscate, pălite sau însilozate în rația de bază a vacilor de lapte este stabilită la minimum 70 % ca medie anuală, exprimată în substanță uscată. Ponderea minimă zilnică este fixată la 30 %. În afara perioadelor de pășunat, vacile de lapte primesc fân (iarbă tăiată și uscată, cu o pondere de substanță uscată de peste 80 %)

în cantitate minimă zilnică de 3 kg substanță uscată pentru fiecare vacă. Producția de „Bleu d’Auvergne” este, de fapt, legată de o zonă montană în care predomină producția de iarbă folosită ca hrană pentru vacile de lapte. Rolul ierbii ca element de bază în alimentație este afirmat prin dispozițiile din caietul de sarcini.

Pentru vacile de lapte în lactație este definită o obligație privind un număr minim de 150 de zile de păscut pe an, precum și privind o suprafață minimă de 30 de ari de pus la dispoziția fiecărei vaci pentru păscut. Într-adevăr, păscutul este un element central al alimentației vacilor de lapte în lactație în aria geografică a denumirii de origine protejate. Acest lucru este consecvent cu ideea exprimată în paragraful precedent privind importanța ierbii în rația vacilor de lapte.

Este precizată interdicția de a crește șeptelul de vaci de lapte fără pășune, pentru a se garanta legătura cu teritoriul prin intermediul hranei animalelor.

Densitatea animalelor în exploatații este limitată la o vacă de lapte pe hectar de suprafață cu nutrețuri, continuându-se astfel dispozițiile precedente, prin care se favorizează hrana bazată pe resursele de nutrețuri ale exploatației și deci provenite din aria geografică și se contribuie la menținerea caracterului relativ extensiv al exploatațiilor.

Sunt descrise condițiile de depozitare a nutrețurilor destinate vacilor de lapte: silozurile de tip tunel în folie (*taupinière*) și de tip platformă sunt construite pe platformă betonată sau stabilizată, iar nutrețurile uscate sunt depozitate sub acoperiș fix. Aceste dispoziții vizează păstrarea calității nutrețurilor.

În cazul vacilor de lapte, aportul de alimente complementare este limitat la 1 800 kg substanță uscată pentru fiecare vacă de lapte pe an, ca medie pe șeptel de vaci de lapte, iar în cazul junincilor, aportul de alimente complementare nu poate depăși 30 % din rația totală, exprimată ca substanță uscată, ca medie anuală. Scopul este evitarea ca aceste alimente să aibă o pondere prea importantă în alimentație, precum și favorizarea rației de bază, provenită din aria geografică delimitată. De altfel, materiile prime autorizate în alimentația complementară a vacilor de lapte și aditivii autorizați se află, fiecare, pe o listă pozitivă, fiind necesare pentru a gestiona, a garanta și a controla mai bine alimentația. Tăbăcirea cu formaldehidă a turtelor este interzisă, această practică nefiind compatibilă cu practicile tradiționale.

Se adaugă o dispoziție care interzice OMG-urile în hrana animalelor și în culturile din exploatație, pentru a se menține caracterul tradițional al alimentației.

Sunt clarificate dispozițiile care reglementează utilizarea îngrășămintelor organice, pentru a nu exista riscul contaminării hranei vacilor cu elemente poluante.

Laptele folosit:

Se adaugă faptul că, după mulgere, laptele este depozitat într-un rezervor refrigerat, iar durata păstrării în fermă nu poate depăși 48 de ore, pentru a se limita degradarea laptelui și a se evita apariția unor germeni indesezirabili.

Se adaugă faptul că „golirea cisternelor în rezervoare fixe se realizează în mod obligatoriu în aria geografică delimitată a denumirii”. Această dispoziție are rolul de a garanta trasabilitatea laptelui colectat și de a facilita controlul.

Se adaugă faptul că laptele utilizat poate fi crud, termizat sau pasteurizat, în conformitate cu practicile aflate în vigoare de mai multe decenii.

Prelucrarea:

Este descrisă pregătirea laptelui înaintea închegării atât în cazul producției de fermă, cât și în cazul producției de fabrică, potrivit experienței acumulate, astfel încât să se garanteze menținerea ambelor tipuri de producție.

— În cazul producției de fermă, reportul de lapte este limitat la două mulgeri succesive (prima fiind refrigerată în scopul conservării), iar închegarea laptelui are loc la cel mult 16 ore de la cea mai veche mulgere.

— În cazul producției de fabrică, se efectuează o pre-maturare a laptelui înaintea închegării, la o temperatură cuprinsă între 6 și 14 °C timp de minimum patru ore. Aducerea la temperatura de pre-maturare se realizează sau nu simultan cu adăugarea de fermenți, în termen de 24 de ore de la primirea laptelui în unitatea de producție. Aceste condiții favorizează dezvoltarea germenilor lactici prezenți sau adăugați în mediul respectiv. Astfel, înainte de închegare are loc o ușoară acrire, obținându-se apoi un coagul cu un caracter lactic predominant. Pre-maturarea este un procedeu tradițional în cadrul producției de fabrică a brânzei „Bleu d’Auvergne”.

- În cazul ambelor tipuri de producție sunt autorizate omogenizarea și standardizarea conținutului de grăsime. Omogenizarea este o tehnică ce favorizează dezvoltarea aromei brânzei, permite o mai bună răspândire a grăsimii în coagul și face posibilă obținerea unei paste mai albe, în care mușcăiul este mai bine perceput.

În etapa încheșării, temperatura este de 30-34 °C și are, de fapt, o influență semnificativă asupra activității cheagului în această primă etapă.

Penicillium roqueforti figurează în lista ingredientelor, a adjuvanților tehnologici și a aditivilor autorizați în lapte și în procesul de fabricare a brânzei „Bleu d’Auvergne”, în plus față de materiile prime lactate. Pentru mai multă precizie, pe aceeași listă, referirea la „culturi inofensive de bacterii, drojdii și mușcăiuri” se înlocuiește cu o referire la „alte” culturi (în afară de *Penicillium*) de bacterii, drojdii și mușcăiuri „al căror caracter inofensiv este demonstrat de uz”. Apoi, este precizată însămânțarea cu *Penicillium roqueforti*, acesta fiind un element indispensabil în procesul tehnologic de fabricare a brânzei „Bleu d’Auvergne”. Trebuie remarcat faptul că referirea la *Penicillium roqueforti* înlocuiește referirea la *Penicillium glaucum*, inclusă în rezumatul publicat în urma unei evoluții în ceea ce privește cunoașterea mușcăiurilor și clasificarea acestora. De altfel, pentru a se evita orice ambiguitate în contextul controalelor, se precizează că mediile de cultură reconstituite sunt autorizate ca medii de dezvoltare a fermenților.

Pentru a se consemna practicile în vigoare, sunt introduse etapele de după coagulare, și anume tăierea și amestecarea coagulului, precum și separarea celei mai mari părți a coagulului și a zerului înainte punerii în formă: „După coagulare, coagulul este tăiat în cuburi cu dimensiuni între cele ale boabelor de porumb și ale alunelor. Amestecarea permite obținerea unor boabe învelite într-o peliculă fină. Înainte punerii în formă, cea mai mare parte a zerului este separată de coagul. Coagulul este pus în formă după tăiere și amestecare.” Așadar, procesul de fabricare este descris prin precizarea dimensiunii boabelor de coagul după tăiere (cu dimensiuni între cele ale boabelor de porumb și ale alunelor) și menționarea apariției (dorite) a boabelor învelite într-o peliculă fină, care intervine ulterior în formarea deschizăturilor, boabele de coagul rămânând separate la momentul punerii în formă.

Este detaliată etapa scurgerii coagulului după punerea în formă. Este stabilită o durată maximă de 72 de ore, pentru a se înlocui imprecisul adverb „lent” din caietul de sarcini în vigoare, pentru a se consemna practicile actuale și pentru a se dispune de o valoare în vederea realizării controalelor. Se adaugă precizarea că scurgerea se efectuează fără presare, prin întoarcere și la o temperatură care permite obținerea unui pH mai mic de 5 la sfârșitul etapei. Această valoare pH este o fază obligatorie pentru obținerea unei scurgeri suficiente pentru „Bleu d’Auvergne”.

Propoziția „Este interzisă conservarea prin menținerea la o temperatură negativă a materiilor prime lactate, a produselor în curs de fabricare, a coagulului sau a brânzei proaspete.” este înlocuită cu propoziția „Sunt interzise reportul coagulului și conservarea prin menținerea la o temperatură negativă a materiilor prime lactate, a produselor în curs de fabricare sau a brânzei proaspete.” Este vorba despre interzicerea reportului de coagul indiferent de modalitate, deoarece această practică nu corespunde niciunei practici tradiționale.

Modalitățile de sărare sunt modificate în vederea adaptării la evoluția utilajelor de fabricare.

Propozițiile:

„Brânza este sărată la sfârșitul scurgerii, prin frecare sau prin presărarea sării pe toată suprafața brânzei, într-o sală în care temperatura poate varia între 14 °C și 22 °C. Această sărare poate fi precedată de saramurare.”

înlocuiesc propoziția:

„Brânza este scursă lent, sărată manual cu sare grunjoasă uscată, în două etape, fiind efectuate mai multe întoarceri.” Tehnica manuală și în două etape, utilizată în continuare, nu mai poate rămâne unica metodă de sărare, dată fiind evoluția utilajelor. Se pot utiliza în continuare atât sarea grunjoasă, cât și sarea fină. Sărarea prin frecare sau presărarea cu sare, executate manual sau nu, permit formarea cojii tipice a brânzei „Bleu d’Auvergne”. Eventual, sărarea poate fi precedată de saramurarea produsului, o practică utilizată de câțiva ani în completarea sării prin frecare sau presărarea cu sare, fără ca acest lucru să influențeze calitățile organoleptice ale produsului, după cum demonstrează rezultatele degustării. Se precizează că sărarea se efectuează la sfârșitul scurgerii.

Etapa înțepării este completată prin indicarea faptului că se realizează o singură înțepare și prin stabilirea unui interval maxim de 10 zile între încheșarea laptelui și înțepare, pentru a se asigura calitatea produsului.

Maturare:

În loc de „Durata maturării este de minimum patru săptămâni în cazul brânzei de peste 1 kg și de minimum două săptămâni în cazul brânzei cu o greutate mai mică de 1 kg”, se indică faptul că „Începând de la data înțepării, roțile de brânză sunt maturate descoperite timp de cel puțin 15 zile în pivniță sau în cameră de maturare, la

o temperatură cuprinsă între 6 și 12 °C și la un nivel de umezeală de peste 90 %. Apoi, după caz, roțile de brânză sunt conservate într-o sală la o temperatură cuprinsă între 0 și 6 °C, până la sfârșitul perioadei de 28 de zile de la data încheșării laptelui”, potrivit uzanțelor. Etapa maturării roților de brânză descoperite la o temperatură cuprinsă între 6 și 12 °C și la un nivel de umezeală de peste 90 % permite *Penicillium roqueforti* să se dezvolte în pastă. În urma acestei dezvoltări și după minimum 15 zile de la data înțepării, roțile de brânză sunt păstrate în pivniță la o temperatură cuprinsă între 6 și 12 °C până în a 28-a zi de la data încheșării laptelui sau sunt conservate într-o sală la o temperatură cuprinsă între 0 și 6 °C, pentru a se încetini dezvoltarea *Penicillium roqueforti*, până în a 28-a zi de la data încheșării laptelui. Scopul este controlarea dezvoltării mucegaiului și evidențierea paletii aromatice a produsului.

Se adaugă faptul că nu se poate realiza nicio operațiune de tăiere a produsului înaintea încheșării perioadei de 28 de zile de la data încheșării laptelui, pentru a se garanta integritatea produsului până când acesta își dobândește toate caracteristicile și pentru a se evita denaturarea produsului.

Etichetare

Se introduce o dimensiune minimă a caracterelor pentru denumirea înregistrată: „cel puțin egală cu două treimi din dimensiunea celor mai mari caractere care figurează pe etichetă”, pentru a se asigura o lizibilitate suficientă a denumirii în raport cu celelalte indicații care figurează pe etichetă.

Se introduce obligația de a aplica simbolul „DOP” al Uniunii Europene.

Se adaugă faptul că este interzisă utilizarea oricăror calificative sau mențiuni care să urmeze direct după denumirea de origine. Această precizare corespunde unei actualizări în acord cu evoluțiile în materie de etichetare a produselor cu denumire de origine.

Pentru a se ține seama de diversitatea modurilor de ambalare, este eliminată fraza care preciza că brânza trebuie prezentată în ambalaj învelită în folie de aluminiu, putând fi utilizate și alte ambalaje.

Altele:

Rubrica „Elemente care justifică legătura cu mediul geografic” este reformulată și structurată în trei părți. Partea „Specificitatea ariei geografice” prezintă factorii naturali, evidențiind producția de iarbă a ariei geografice delimitate, precum și factorii umani, sintetizând aspectul istoric și subliniind îndemânarea specifică a producătorilor de „Bleu d’Auvergne” (hrana vacilor de lapte, cu favorizarea ierbii, amestecarea coagulului în cuva de fabricare, scurgerea fără presare, sărarea, înțeparea și maturarea). Partea referitoare la „Specificitatea produsului” este actualizată prin introducerea noilor elemente din descrierea produsului. În sfârșit, rubrica „Legătura cauzală” explică interacțiunile dintre factorii naturali și cei umani și produs.

În sub-rubrica „Controale asupra produsului”, se adaugă precizarea că „examinările sunt realizate prin sondaj asupra unor roți de brânză care au o vechime de cel puțin 28 de zile de la data încheșării laptelui, în conformitate cu procedurile descrise în planul de control”. Aceste modalități sunt reluate apoi în planul de control al denumirii de origine elaborat de un organism de control.

La rubrica „Trimiteri la structura de control”, sunt actualizate denumirea și coordonatele structurilor de control.

În sfârșit, este adăugat un tabel care prezintă principalele elemente de controlat și metoda de evaluare a acestora.

DOCUMENT UNIC

„BLEU D’AUVERGNE”

Nr. UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

DOP (X) IGP ()

1. **Denumirea (denumirile)**

„Bleu d’Auvergne”

2. **Statul membru sau țara terță**

Franța

3. Descrierea produsului agricol sau alimentar

3.1. Tipul de produs

Clasa 1.3. Brânzeturi

3.2. Descrierea produsului căruia i se aplică denumirea de la punctul 1

„Bleu d’Auvergne” este o brânză fabricată doar din lapte de vacă și cu adaos de cheag și prezintă o pastă care conține mușcăi, nepresată, nefiartă, fermentată și sărată.

Această brânză se prezintă sub forma unui cilindru plat cu un diametru de 19-23 cm, cu o înălțime de 8-11 cm și cu o greutate de 2-3 kg.

Conținutul de grăsime este de minimum 50 % după uscarea completă, iar conținutul de substanță uscată este de minimum 51 %.

Brânza nu poate fi comercializată cu denumirea de origine „Bleu d’Auvergne” decât începând din a 28-a zi de la data închegării laptelui.

Coaja brânzei „Bleu d’Auvergne” este sănătoasă, fără zone umede și fără exsudare, nu are o singură culoare uniformă și poate prezenta mușcăi alb, gri, verde, albastru și negru.

Pasta este de culoare albă până la ivoriu, are deschizături și o repartiție uniformă a mușcăiului de culoare variabilă, de la albastru până la verde.

Dimensiunile mușcăiului variază de la cele ale bobului de grâu la cele ale bobului de porumb.

Textura este fondantă, onctuoasă și fină.

Gustul brânzei «Bleu d’Auvergne» este intens, tipic, echilibrat, cu arome de mușcăi, de vegetație forestieră și chiar de ciuperci și poate prezenta o ușoară notă de sărat și de amar. Într-o mai mică sau mai mare măsură, în funcție de gradul de maturare, gustul este accentuat de aromele generate de activitatea mușcăiului *Penicillium roqueforti*.

3.3. Hrană pentru animale (doar în cazul produselor de origine animală) și materii prime (doar în cazul produselor prelucrate)

Pe parcursul întregului an, rația de bază a șeptelului de vaci de lapte constă doar în furaje provenind din aria geografică corespunzătoare produsului cu denumire de origine. În ceea ce privește alimentele complementare distribuite șeptelului de vaci de lapte, relieful și clima de munte cu altitudine medie ale ariei geografice nu permit, din punct de vedere tehnic, producția acestor alimente în aria geografică delimitată. În ceea ce privește vacile de lapte, acest aport de alimente complementare este limitat la 1 800 kg de substanță uscată pe an pentru fiecare vacă de lapte, în medie, pentru totalitatea vacilor de lapte. În cazul junincilor, aportul de alimente complementare nu poate depăși 30 % din rația totală, exprimată ca substanță uscată, ca medie anuală. Prin urmare, din aceste dispoziții rezultă că minimum 70 % din substanța uscată a rației alimentare totale puse la dispoziția șeptelului de vaci de lapte se produce în aria geografică delimitată.

Cu excepția cruciferelor, care sunt interzise ca nutrețuri pentru toate animalele din exploatație, toate nutrețurile pot intra în compoziția rației de bază a șeptelului de vaci de lapte. Snopii de lucernă lungă uscată fac parte din această rație.

Ca medie anuală, iarba păscută, uscată, pălită sau însilozată reprezintă cel puțin 70 % din rația de bază a vacilor de lapte, exprimată în substanță uscată.

Zilnic, iarba păscută, uscată, pălită sau însilozată reprezintă cel puțin 30 % din rația de bază a vacilor de lapte, exprimată în substanță uscată.

În afara perioadei de păscut, vacile de lapte primesc zilnic minimum 3 kg de fân per vacă, exprimate în substanță uscată. Prin fân se înțelege iarbă cosită și uscată, cu un procentaj de substanță uscată de peste 80 %.

În perioada în care iarba este disponibilă, este obligatorie scoaterea la pășune a vacilor de lapte în lactație de îndată ce condițiile meteorologice permit acest lucru. În orice caz, durata pășutului nu poate fi mai mică de 150 de zile pe an.

În hrana complementară și în aditivii distribuiți vacilor de lapte sunt autorizați doar materiile prime și aditivii cuprinși într-o listă pozitivă.

În hrana animalelor sunt autorizate numai produsele vegetale, subprodusele și alimentele complementare obținute din produse care nu sunt transgenice.

3.4. *Etape specifice ale producției care trebuie să se desfășoare în aria geografică delimitată*

Producerea laptelui, precum și fabricarea, maturarea și conservarea brânzei până în a 28-a zi de la data încheierii laptelui se desfășoară în aria geografică.

3.5. *Norme specifice privind felierea, răzuirea, ambalarea etc. ale produsului la care se referă denumirea înregistrată*

Brânza „Bleu d'Auvergne” se poate comercializa porționată în orice format.

3.6. *Norme specifice privind etichetarea produsului la care se referă denumirea înregistrată*

Etichetarea brânzei se face în mod obligatoriu prin înscrierea denumirii cu caractere de dimensiuni cel puțin egale cu două treimi din dimensiunea celor mai mari caractere care figurează pe etichetă.

Se interzice folosirea pe etichetă, în reclame, pe facturi sau în documentele comerciale a oricăror calificative care să urmeze direct după respectiva denumire de origine, cu excepția mărcilor comerciale sau de fabrică specifice.

4. **Delimitarea concisă a ariei geografice**

Aria geografică de producție a brânzei „Bleu d'Auvergne” cuprinde următorul teritoriu:

Departamentul Aveyron:

Comunele Brommat, Lacroix-Barrez, Mur-de-Barrez, Murols, Taussac, Thérondels.

Departamentul Cantal:

Cantoanele Arpajon-sur-Cère, Aurillac-1, Aurillac-2, Aurillac-3, Mauriac, Murat, Naucelles, Riom-ès-Montagnes, Saint-Flour-1, Saint-Flour-2, Saint-Paul-des-Landes, Vic-sur-Cère, Ydes.

Comunele Alleuze, Anglards-de-Saint-Flour, Boisset, Celoux, Chaliers, Chazelles, Clavières, Lavastrie, Leynhac, Lorcieres, Marcolès, Maurs, Mourjou, Neuvéglise, Quézac, Rageade, Roannes-Saint-Mary, Rouziers, Ruynes-en-Margeride, Saint-Antoine, Saint-Constant-Fournoulès, Saint-Etienne-de-Maurs, Saint-Georges, Saint-Julien-de-Toursac, Saint-Mamet-la-Salvetat, Sansac-de-Marmiesse, Soulages, Vabres, Val d'Arcomie, Védrières-Saint-Loup, Vitrac.

Departamentul Corrèze:

Comunele Atiliac, Auriac, Bassignac-le-Bas, Bassignac-le-Haut, Bort-les-Orgues, Camps-Saint-Mathurin-Léobazel, La Chapelle-Saint-Géraud, Confolent-Port-Dieu, Darazac, Eygurande, Feyt, Goulles, Hautefage, Lafage-sur-Sombre, Lamazière-Basse, Lapleau, Laroche-près-Feyt, Latronche, Laval-sur-Luzège, Liginiac, Margerides, Mercœur, Merlines, Mestes, Monestier-Merlines, Monestier-Port-Dieu, Neuvic, Palisse, Reygade, Rilhac-Xaintrie, Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle, Saint-Bonnet-près-Bort, Saint-Cirgues-la-Loutre, Saint-Étienne-aux-Clos, Saint-Exupéry-les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Geniez-ô-Merle, Saint-Hilaire-Foissac, Saint-Hilaire-Luc, Saint-Julien-aux-Bois, Saint-Julien-le-Pèlerin, Saint-Julien-près-Bort, Saint-Pantaléon-de-Lapleau, Saint-Privat, Saint-Victour, Sarroux, Sérandon, Servièrès-le-Château, Sexcles, Soursac, Thalamy, Ussel, Veyrières.

Departamentul Haute-Loire:

Comunele Ally, Arlet, Autrac, Auvers, La Besseyre-Saint-Mary, Blesle, Bonneval, La Chaise-Dieu, La Chapelle-Geneste, Charraix, Chastel, Chazelles, Cistrières, Cronce, Desges, Espalem, Ferrussac, Grenier-Montgon, Lubilhac, Malvières, Mercœur, Pébrac, Pinols, Saint-Austremoine, Saint-Cirgues, Saint-Étienne-sur-Blesle, Sembadel, Tailhac.

Departamentul Lot:

Comunele Anglars, Bannes, Bessonies, Le Bourg, Le Bouyssou, Cahus, Cardaillac, Cornac, Espeyroux, Frayssinhes, Gorses, Labastide-du-Haut-Mont, Labathude, Lacapelle-Marival, Latouille-Lentillac, Latronquière, Lauresses, Laval-de-Cère, Leyme, Molières, Montet-et-Bouxal, Predeignes, Sabadel-Latronquière, Saint-Bressou, Saint-Cirgues, Saint-Hilaire, Saint-Maurice-en-Quercy, Saint-Médard-Nicourby, Saint-Perdoux, Saint-Vincent-du-Pendit, Sainte-Colombe, Sénaillac-Latronquière, Sousceyrac-en-Quercy, Terrou, Teyssieu, Viazac.

Departamentul Lozère:

Cantoanele Langogne, Saint-Chély-d'Apcher.

Comunele Albaret-le-Comtal, Arzenc-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Les Bessons, Brion, Chambon-le-Château, Chauchailles, Chaulhac, La Chaze-de-Peyre, Estables, La Fage-Montivernoux, La Fage-Saint-Julien, Fau-de-Peyre, Fontans, Fournels, Grandrieu, Javols, Julianges, Lachamp, Lajo, Les Laubies, Le Malzieu-Forain, Le Malzieu-Ville, Les Monts-Verts, Noalhac, La Panouse, Paulhac-en-Margeride, Ribennes, Rieutort-de-Randon, Saint-Alban-sur-Limagnole, Saint-Amans, Saint-Denis-en-Margeride, Saint-Gal, Saint-Juéry, Saint-Laurent-de-Veyrès, Saint-Léger-du-Malzieu, Saint-Paul-le-Froid, Saint-Privat-du-Fau, Saint-Sauveur-de-Peyre, Saint-Symphorien, Sainte-Colombe-de-Peyre, Sainte-Eulalie, Serverette, Servières, Termes, La Villedieu.

Departamentul Puy-de-Dôme:

Comunele Aix-la-Fayette, Ambert, Les Ancizes-Comps, Anzat-le-Luguet, Apchat, Arlanc, Augerolles, Aurières, Auzelles, Avèze, Baffie, Bagnols, Bertignat, Besse-et-Saint-Anastaise, Beurières, Bongheat, Bort-l'Étang, La Bourboule, Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Brousse, Bulhon, La Celle, Ceilloux, Ceysat, Chambon-sur-Dolore, Chambon-sur-Lac, Chaméane, Champagnat-le-Jeune, Champétières, Chapdes-Beaufort, La Chapelle-Agnon, La Chapelle-sur-Usson, Charbonnières-les-Vieilles, Charensat, Charnat, Chastreix, Chaumont-le-Bourg, Cisternes-la-Forêt, Combrailles, Compains, Condat-en-Combraille, Condat-lès-Montboissier, Courpière, Crevant-Laveine, Cros, Culhat, Cunlhat, Domaize, Doranges, Dorat, Dore-l'Église, Échandelys, Égliseneuve-d'Entraigues, Égliseneuve-des-Liards, Églisolles, Escoutoux, Espinhal, Estandeuil, Esteil, Fayet-le-Château, Fayet-Ronaye, Fernoël, La Forie, Fournols, Gelles, Giat, La Godivelle, La Goutelle, Grandrif, Grandval, Herment, Heume-l'Église, Isserteaux, Job, Jumeaux, Labessette, Landogne, Laqueuille, Larodde, Lastic, Lezoux, Limons, Luzillat, Manglieu, Manzat, Marat, Marsac-en-Livradois, Mazun, Mayres, Mazaye, Mazoires, Medeyrolles, Messeix, Miremont, Le Monestier, Mons, Mont-Dore, Montel-de-Gelat, Montfermy, Montmorin, Murat-le-Quaire, Murol, Nébouzat, Néronde-sur-Dore, Neuville, Noalhat, Novacelles, Olby, Olliegues, Olmet, Orcival, Orléat, Paslières, Perpezat, Peschadoires, Peslières, Picherande, Pontaumur, Pontgibaud, Prondines, Pulvérières, Puy-Saint-Gulmier, Queuille, Roche-Charles-la-Mayrand, Rochefort-Montagne, Saillant, Saint-Alyre-d'Arlanc, Saint-Alyre-ès-Montagne, Saint-Amant-Roche-Savine, Saint-Anthème, Saint-Avit, Saint-Bonnet-le-Bourg, Saint-Bonnet-le-Chastel, Saint-Bonnet-près-Orcival, Saint-Clément-de-Valorgue, Saint-Dier-d'Auvergne, Saint-Donat, Saint-Éloy-la-Glacière, Saint-Étienne-des-Champs, Saint-Étienne-sur-Usson, Saint-Ferréol-des-Côtes, Saint-Flour, Saint-Genès-Champanelle, Saint-Genès-Champespe, Saint-Genès-la-Tourette, Saint-Georges-de-Mons, Saint-Germain-près-Herment, Saint-Germain-l'Herm, Saint-Gervais-sous-Meymont, Saint-Hilaire-les-Monges, Saint-Jacques-d'Ambur, Saint-Jean-d'Heurs, Saint-Jean-des-Ollières, Saint-Jean-en-Val, Saint-Jean-Saint-Gervais, Saint-Julien-Puy-Lavèze, Saint-Just, Saint-Martin-des-Olmes, Saint-Martin-d'Ollières, Saint-Nectaire, Saint-Ours, Saint-Pierre-Colamine, Saint-Pierre-le-Chastel, Saint-Pierre-Roche, Saint-Priest-des-Champs, Saint-Quentin-sur-Sauxillanges, Saint-Romain, Saint-Sauves-d'Auvergne, Saint-Sauveur-la-Sagne, Saint-Sulpice, Saint-Victor-la-Rivière, Sainte-Agathe, Sainte-Catherine, Sallèdes, Saulzet-le-Froid, Sauvagnat, Sauvessanges, Sauviat, Sauxillanges, Savennes, Sermentizon, Singles, Sugères, Tauves, Thiers, Thiolières, Tortebeisse, La Tour-d'Auvergne, Tours-sur-Meymont, Tralaigues, Trémouille-Saint-Loup, Trézioux, Valbeleix, Valz-sous-Châteauneuf, Vernet-la-Varenne, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Verneugheol, Vernines, Vertolaye, Villosanges, Vinzelles, Viverols, Voingt.

5. Legătura cu aria geografică

Aria geografică a brânzei „Bleu d'Auvergne” corespunde părții de centru-nord a Masivului Central.

În mare, aria geografică se află pe soclului hercinic al Masivului Central, format din roci metamorfice și granitice, cu o acoperire vulcanică.

Este vorba despre o zonă montană de altitudine medie, cu culmi care depășesc, în general, 1 000 m, dar cu altitudini întotdeauna peste 500 m.

Zona este caracterizată de o climă predominant montană, nuanțată la vest de influențele unei clime oceanice modificate și la est de influențele unei clime continentale modificate. În acest cadru climatic uneori complex, parametrul cel mai determinant este regimul precipitațiilor, care condiționează în mod semnificativ producția de iarbă abundentă a acestui teritoriu. Astfel, aria geografică delimitată corespunde unor sectoare în care precipitațiile depășesc 800 mm/an.

În ceea ce privește factorii umani, zona Puy-de-Dôme, aflată la est de Munții Auvergne, este favorabilă creșterii ierbii și producției de lapte și este leagănul istoric al producției de „Bleu d'Auvergne”, care a apărut la mijlocul secolului al XIX-lea. Acest sector constituie primul nucleu al denumirii, de la care producția s-a dezvoltat treptat. Apărută inițial în ferme, fabricarea acestei brânze s-a extins treptat spre fabrici în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în special grație inovațiilor tehnice propuse de Antoine Roussel, un localnic din Auvergne care a introdus procedeul de înțepare a brânzei. Răspândirea acestei metode încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea a dus la apariția unui al doilea nucleu de producție în sud-vestul masivului Cantal, după care producția de „Bleu d'Auvergne” s-a extins treptat la întreaga arie geografică delimitată. Definirea brânzei „Bleu d'Auvergne” a fost confirmată în 1934 de ministrul agriculturii, iar denumirea de origine a produsului este recunoscută din martie 1975.

În prezent, pentru hrana vacilor de lapte este favorizată iarba produsă în aria geografică delimitată, care reprezintă, ca medie anuală, peste două treimi din rația de bază. Păscutul este obligatoriu cel puțin 150 de zile pe an.

De altfel, pentru fabricarea de „Bleu d’Auvergne” este necesară aplicarea unor competențe specifice. Boabele de coagul sunt amestecate în cuva de fabricare pentru a fi învelite într-o peliculă fină care nu le permite să se sudeze între ele la momentul punerii în formă. După punerea în formă, urmează scurgerea fără presare, însoțită de întoarceri. La sfârșitul etapei de scurgere, brânza este sărată prin frecare sau prin presărarea cu sare, pe toată suprafața ei, după care este înțepată o singură dată, în scopul aerisirii pastei. În sfârșit, urmează maturarea într-o pivniță umedă și aerisită.

„Bleu d’Auvergne” este o brânză din lapte de vacă, are o greutate de 2-3 kg și prezintă o pastă cu un mucegai a cărui culoare variază între albastru și verde și ale cărui dimensiuni variază de la cele ale bobului de grâu la cele ale bobului de porumb, răspândit uniform pe toată suprafața brânzei.

Gustul brânzei este intens, tipic, echilibrat, cu arome de mucegai, de vegetație forestieră și chiar de ciuperci. Gustul este accentuat de aromele generate de activitatea mucegaiului *Penicillium roqueforti*.

Producția de „Bleu d’Auvergne” este legată de o zonă montană de altitudine medie în care altitudinea și clima, caracterizate de precipitații semnificative, favorizează o producție considerabilă de iarbă utilizată pentru hrana vacilor de lapte, în special prin practicarea pășunatului.

Aceste terenuri vulcanice și granitice aflate la înălțime, pe un platou central caracterizat de ierni lungi și aspre, au determinat din timpuri străvechi formarea unor practici de producție specifice.

Fabricarea acestei brânze cu o greutate de 2-3 kg permitea un timp de conservare destul de lung și constituia o soluție la problemele de prelucrare și de report generate de caracteristicile climei și de nevoile oamenilor. De altfel, această producție a fost, mult timp, o alternativă la producția de „Cantal” pentru micii producători care nu aveau destul lapte pentru a face o roată de „Cantal”.

Caracteristicile organoleptice ale brânzei „Bleu d’Auvergne” sunt determinate mai ales de aplicarea unei tehnologii de fabricare deosebite. Învelirea boabelor de coagul într-o peliculă fină grație amestecării în cuvă și scurgerea fără presare favorizează formarea deschizăturilor în pastă, răspândite uniform. Înțeparea deschide canale de aerisire a pastei. Intrarea oxigenului prin aceste canale permite dezvoltarea *Penicillium roqueforti* în deschizături. Acest lucru explică marmorarea foarte fină (cu dimensiuni care variază de la cele ale bobului de grâu la cele ale bobului de porumb) și uniform răspândită cu mucegai de culoare albastru-verde a brânzei „Bleu d’Auvergne”. Activitatea *Penicillium roqueforti* contribuie și la formarea gustului acestui produs. Sărarea prin frecare sau prin presărarea cu sare pe toată suprafața brânzei permite realizarea unei scurgeri perfecte și are un rol important în formarea gustului intens și tipic al brânzei „Bleu d’Auvergne”. În sfârșit, maturarea în pivnițe umede și aerisite permite dezvoltarea aromelor caracteristice de mucegai, de vegetație forestieră și de ciuperci ale brânzei „Bleu d’Auvergne”.

Trimitere la publicarea caietului de sarcini

[articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament]

https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/document_administratif-710d3e0c-449b-40f1-a1ee-bada81ef7a31/telechargement

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO