

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

L 220



Ediția  
în limba română

### Legislație

Anul 56

17 august 2013

Cuprins

#### II Acte fără caracter legislativ

##### ACORDURI INTERNAȚIONALE

2013/434/UE:

- ★ Decizia Consiliului din 15 iulie 2013 de autorizare a anumitor state membre să ratifice sau să adere la Protocolul de amendare a Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, în interesul Uniunii Europene, și să facă o declarație privind aplicarea normelor interne relevante din dreptul Uniunii ..... 1
- Protocolul de amendare a Convenției de la Viena din 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare ..... 3

##### REGULAMENTE

- ★ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 785/2013 al Comisiei din 14 august 2013 de aprobare a unei modificări care nu este minoră din caietul de sarcini al unei denumiri înregistrate în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Miel de La Alcarria (DOP)] ..... 12
- ★ Regulamentul (UE) nr. 786/2013 al Comisiei din 16 august 2013 de modificare a anexei III la Regulamentul (CE) nr. 853/2004 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește limitele permise pentru iesotoxine în moluștele bivalve vii <sup>(1)</sup> ..... 14

Preț: 4 EUR

(continuare în pagina următoare)

(<sup>1</sup>) Text cu relevanță pentru SEE

# RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

- ★ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 787/2013 al Comisiei din 16 august 2013 privind autorizarea unui preparat de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) ca aditiv în furajele curcanilor pentru îngrășat și ale curcanilor crescuți pentru reproducție (titularul autorizației: Kemira Europa N.V.)** <sup>(1)</sup> ..... 15

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 788/2013 al Comisiei din 16 august 2013 de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume ..... 18

## DECIZII

2013/435/UE:

- ★ **Decizia Comisiei din 2 mai 2013 privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Société Nationale Corse Méditerranée și a Compagnie Méridionale de Navigation** [notificată cu numărul C(2013) 1926] <sup>(1)</sup> ..... 20

2013/436/UE:

- ★ **Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 13 august 2013 de modificare a Deciziei 2007/777/CE în ceea ce privește introducerea unui nou tratament de inactivare a virusului febrei aftoase în produsele din carne și condițiile de import din regiunea Kaliningrad din Rusia** [notificată cu numărul C(2013) 4970] <sup>(1)</sup> ..... 46

2013/437/UE:

- ★ **Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 14 august 2013 de modificare a Deciziei 2010/642/UE privind autorizarea unei metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia și de abrogare a Deciziei 89/449/CEE privind autorizarea unor metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia** [notificată cu numărul C(2013) 5302] ..... 49

---

Aviz cititorilor – Regulamentul (UE) nr. 216/2013 al Consiliului din 7 martie 2013 privind publicarea electronică a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene* (A se vedea coperta a treia)

Aviz cititorilor – Modalitatea de citare a actelor (A se vedea coperta a treia)



<sup>(1)</sup> Text cu relevanță pentru SEE

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## ACORDURI INTERNAȚIONALE

## DECIZIA CONSILIULUI

din 15 iulie 2013

**de autorizare a anumitor state membre să ratifice sau să adere la Protocolul de amendare a Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, în interesul Uniunii Europene, și să facă o declarație privind aplicarea normelor interne relevante din dreptul Uniunii**

(2013/434/UE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 81 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (6) litera (a),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere aprobarea Parlamentului European,

întrucât:

- (1) Uniunea depune eforturi în vederea creării unui spațiu judiciar comun bazat pe principiul recunoașterii reciproce a hotărârilor judecătorești.
- (2) Protocolul din 12 septembrie 1997 (denumit în continuare „Protocolul din 1997”) de amendare a Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare (denumită în continuare „Convenția de la Viena”) a fost negociat în vederea îmbunătățirii despăgubirii victimelor pentru daunele cauzate de accidente nucleare. Prin urmare, este de dorit ca dispozițiile Protocolului din 1997 să se aplice în statele membre care sunt părți contractante la Convenția de la Viena.
- (3) Uniunea are competență exclusivă în ceea ce privește articolele XI și XII din Convenția de la Viena, astfel cum a fost modificată de Protocolul din 1997, în măsura în care respectivele dispoziții afectează normele stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială<sup>(1)</sup>. Regulamentul (CE) nr. 44/2001 urmează să fie înlocuit din 10 ianuarie 2015 de Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului

European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială<sup>(2)</sup>. Statele membre își mențin competențele în domeniile reglementate de Protocolul din 1997 care nu afectează dreptul Uniunii. Având în vedere obiectul și scopul Protocolului din 1997, acceptarea dispozițiilor protocolului care intră în competența Uniunii nu poate fi separată de dispozițiile care intră în competența statelor membre.

- (4) Convenția de la Viena și Protocolul din 1997 nu prevăd posibilitatea participării organizațiilor de integrare economică regională. Drept urmare, Uniunea Europeană nu este în măsură să devină parte contractantă la Protocolul din 1997.
- (5) Statele membre care sunt părți contractante la Convenția de la Viena și care nu au ratificat Protocolul din 1997 înainte de aderarea lor la Uniune ar trebui, prin urmare, să fie autorizate să ratifice sau să adere la Protocolul din 1997, în interesul Uniunii.
- (6) 12 dintre statele membre ale Uniunii, și anume Belgia, Germania, Grecia, Spania, Franța, Italia, Țările de Jos, Portugalia, Slovenia, Finlanda, Suedia și Regatul Unit, sunt părți contractante la Convenția de la Paris din 29 iulie 1960 privind răspunderea civilă a terților în domeniul energiei nucleare, astfel cum a fost modificată prin Protocolul adițional din 28 ianuarie 1964 și prin Protocolul din 16 noiembrie 1982 (denumită în continuare „Convenția de la Paris”). Convenția de la Paris instituie un regim de despăgubire pentru victime pentru daunele cauzate de accidente nucleare, pe baza unor principii similare celor din Convenția de la Viena. Protocolul din 12 februarie 2004 (denumit în continuare „Protocolul din 2004”) de modificare a Convenției de la

<sup>(1)</sup> JO L 12, 16.1.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 351, 20.12.2012, p. 1.

Paris îmbunătățește despăgubirea pentru daunele cauzate de accidente nucleare. Prin Deciziile 2004/294/CE <sup>(1)</sup> și 2007/727/CE <sup>(2)</sup> ale Consiliului, statele membre care sunt părți contractante la Convenția de la Paris au fost autorizate să ratifice sau să adere la Protocolul din 2004, în interesul Comunității, la vremea respectivă. Prin urmare, este justificat în mod obiectiv ca prezenta decizie să nu se adreseze statelor membre care sunt părți contractante la Convenția de la Paris și nu la Convenția de la Viena.

- (7) Mai mult, cinci dintre statele membre ale Uniunii, și anume Irlanda, Cipru, Luxemburg, Malta și Austria, nu sunt părți contractante nici la Convenția de la Viena, nici la Convenția de la Paris. Dat fiind că Protocolul din 1997 modifică Convenția de la Viena și că Regulamentul (CE) nr. 44/2001 autorizează statele membre care și-au asumat obligații în temeiul respectivei convenții să aplice în continuare normele privind competența judiciară, recunoașterea și executarea prevăzute de aceasta, este justificat în mod obiectiv ca prezenta decizie să se adreseze doar acelor state membre care sunt părți contractante la Convenția de la Viena. În consecință, Irlanda, Cipru, Luxemburg, Malta și Austria ar trebui să se întemeieze în continuare pe normele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 44/2001 și să le aplice în domeniul reglementat de Convenția de la Viena și de Protocolul din 1997 de modificare a convenției respective.
- (8) În consecință, dispozițiile Protocolului din 1997 se vor aplica, în ceea ce privește Uniunea, numai de către statele membre care sunt părți contractante la Convenția de la Viena în momentul adoptării prezentei decizii.
- (9) Normele privind recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești prevăzute la articolul XII din Convenția de la Viena, astfel cum a fost modificat prin articolul 14 din Protocolul din 1997, nu ar trebui să prevaleze față de normele care reglementează procedura de recunoaștere și executare a hotărârilor judecătorești stabilite de Regulamentul (CE) nr. 44/2001. Prin urmare, statele membre care sunt autorizate să ratifice sau să adere la Protocolul din 1997 prin prezenta decizie ar trebui să facă declarația prevăzută în prezenta decizie în care să asigure că vor aplica normele relevante ale Uniunii.
- (10) Regatul Unit și Irlanda, cărora li se aplică Protocolul nr. 21 privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, participă la adoptarea și aplicarea prezentei decizii.

- (11) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Prin prezenta decizie, Consiliul autorizează Bulgaria, Republica Cehă, Estonia, Lituania, Ungaria, Polonia și Slovacia să ratifice sau să adere la Protocolul din 12 septembrie 1997 de amendare a Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, în interesul Uniunii.

Textul Protocolului din 1997 se anexează la prezenta decizie.

#### Articolul 2

Prin prezenta decizie, Consiliul autorizează Bulgaria, Republica Cehă, Estonia, Lituania, Ungaria, Polonia și Slovacia să facă următoarea declarație:

„Hotărârile judecătorești în domeniile reglementate de Protocolul din 12 septembrie 1997 de amendare a Convenției de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, atunci când sunt pronunțate de o instanță judecătorească dintr-un stat membru al Uniunii Europene care este parte contractantă la respectivul protocol, sunt recunoscute și sunt executorii în [numele statului membru care face declarația] în conformitate cu normele relevante în materie ale Uniunii Europene.”

#### Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

#### Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Republicii Bulgaria, Republicii Cehe, Republicii Estonia, Republicii Lituania, Ungariei, Republicii Polone și Republicii Slovace în conformitate cu tratatele.

Adoptată la Bruxelles, 15 iulie 2013.

Pentru Consiliu  
Președintele  
V. JUKNA

<sup>(1)</sup> JO L 97, 1.4.2004, p. 53.

<sup>(2)</sup> JO L 294, 13.11.2007, p. 23.

**PROTOCOLUL****de amendare a Convenției de la Viena din 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare**

STATELE PĂRȚI LA PREZENTUL PROTOCOL,

CONSIDERÂND că este de dorit să amendeze Convenția de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, în scopul extinderii aplicabilității, al măririi cuantumului răspunderii operatorului unei instalații nucleare și al ameliorării mijloacelor de obținere a unei reparații adecvate și echitabile,

AU CONVENIT DUPĂ CUM URMEAZĂ:

*Articolul 1*

Convenția care este amendată prin dispozițiile prezentului protocol este Convenția de la Viena din 21 mai 1963 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, denumită în cele ce urmează „Convenția de la Viena din 1963”.

*Articolul 2*

Articolul I al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. Alineatul j) al paragrafului 1 este amendat astfel:

(a) cuvântul „și” este eliminat de la sfârșitul subalineatului (ii) și este inserat la sfârșitul subalin. (iii);

(b) se introduce subalin. (iv) cu următorul cuprins:

„(iv) alte astfel de instalații în care se află combustibil nuclear, produși radioactivi sau deșeuri radioactive, după cum va stabili, la anumite intervale de timp, Consiliul guvernatorilor al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică.”

2. Alineatul k) al paragrafului 1 este înlocuit cu următorul text:

„(k) «daune nucleare» înseamnă:

(i) orice deces sau orice rănire;

(ii) orice pierdere de bunuri sau orice daună privind bunurile

și fiecare dintre următoarele categorii, în limita stabilită de legea tribunalului competent:

(iii) orice pierdere economică care rezultă dintr-o pierdere sau daună la care s-a făcut referire în subalin. (i) sau (ii), neinclusă până acum în aceste subalineate, suferită de o persoană îndreptățită să ceară reparare cu privire la acea pierdere sau distrugere;

(iv) costurile măsurilor de refacere a mediului înconjurător degradat, cu excepția cazului când degradarea este nesemnificativă, dacă astfel de măsuri sunt sau vor fi luate și nu sunt incluse în subalin. (ii);

(v) orice pierdere a veniturilor care derivă dintr-un interes economic prin orice folosire a mediului înconjurător, suferită ca rezultat al unei degradări semnificative a mediului, neinclusă în subalin. (ii);

(vi) costurile măsurilor preventive și orice pierdere sau daună cauzată de astfel de măsuri;

(vii) orice altă daună economică, alta decât cea cauzată de degradarea mediului, dacă este admisă de legislația privind răspunderea civilă a tribunalului competent,

în cazul subalin. (i)-(v) și (vii) de mai sus, în măsura în care pierderea sau dauna ia naștere ca rezultat al radiației ionizante emise de orice sursă de radiație care se află într-o instalație nucleară sau emise de combustibilul nuclear, de produșii radioactivi sau de deșeurile radioactive dintr-o instalație nucleară ori de materialul nuclear provenit din, venind de la sau trimis spre o instalație nucleară, dacă pierderea sau dauna este rezultatul proprietăților radioactive ale unui astfel de material sau al unei combinații de proprietăți radioactive cu proprietăți toxice, explozive sau cu alte proprietăți periculoase ale unui astfel de material.”

3. Alineatul l) al paragrafului 1 este înlocuit cu următorul text:

„(l) «accident nuclear» înseamnă orice fapt sau orice succesiune de fapte având aceeași origine, care cauzează o daună nucleară sau creează o amenințare gravă și iminentă de a produce daune de această natură, dar numai cu privire la măsurile preventive;”.

4. După alineatul l) al paragrafului 1 se introduc alineatele m), n), o) și p), cu următorul cuprins:

„(m) «măsuri de restaurare» înseamnă orice măsuri rezonabile care au fost aprobate de autoritățile competente ale statului în care au fost luate aceste măsuri și care au ca obiectiv refacerea sau reabilitarea componentelor mediului distruse sau afectate ori introducerea, acolo unde este rezonabil, a echivalentului acestor componente în mediu. Legea statului în care a fost suferită dauna va stabili cine este abilitat să ia astfel de măsuri;

(n) «măsuri preventive» înseamnă orice măsuri rezonabile luate de orice persoană după producerea unui incident nuclear, pentru a preveni sau a reduce la minimum dauna la care s-a făcut referire la alin. k) subalin. (i)-(v) sau (vii), care fac obiectul aprobării din partea autorității competente, cerută conform legii statului în care s-au luat aceste măsuri;

(o) «măsuri rezonabile» înseamnă orice măsuri care sunt considerate corespunzătoare și proporționate de către legea curții competente cu privire la toate circumstanțele, ca de exemplu:

(i) natura și amploarea daunei suferite sau, în cazul măsurilor preventive, natura și amploarea riscului acelei daune;

(ii) probabilitatea, la momentul când sunt luate, ca aceste măsuri să fie efective; și

(iii) expertiza științifică și tehnică relevantă;

(p) «drepturi speciale de tragere», denumite în continuare «DST», înseamnă unitatea de contabilitate definită de Fondul Monetar Internațional și utilizată de acesta pentru propriile operațiuni și tranzacții.”

5. Paragraful 2 este înlocuit cu următorul text:

„(2) Dacă riscurile apărute sunt suficient de limitate, statul pe teritoriul căruia se află instalația poate exclude orice instalație nucleară sau cantitate mică de material nuclear de la aplicarea prezentei convenții, cu condiția ca:

(a) cu privire la instalațiile nucleare, criteriile pentru excludere să fie stabilite de Consiliul guvernatorilor al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică și orice excludere operată de statul pe teritoriul căruia se află instalația nucleară să satisfacă aceste criterii;

(b) cu privire la cantitățile mici de material nuclear, limitele maxime pentru excluderea unei astfel de cantități să fie stabilite de Consiliul guvernatorilor al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică și orice excludere operată de statul pe teritoriul căruia se află instalația nucleară trebuie să respecte aceste limite.

Criteriile pentru excluderea unor instalații nucleare și limitele maxime pentru excluderea unor cantități mici de material nuclear vor fi revizuite periodic de către Consiliul guvernatorilor.”

### Articolul 3

După articolul I al Convenției de la Viena din 1963 se introduc articolele IA și IB, cu următorul cuprins:

#### „Articolul IA

(1) Prezenta convenție va fi aplicată în toate cazurile în care se produc daune nucleare.

(2) Totodată legislația statului pe teritoriul căruia se află instalația poate exclude de la aplicarea prezentei convenții daunele suferite:

(a) pe teritoriul unui stat necontractant; sau

(b) în orice zonă maritimă stabilită de un stat necontractant, în acord cu normele dreptului internațional al mării.

(3) O excludere în virtutea paragrafului 2 al prezentului articol poate fi aplicată numai cu privire la un stat necontractant care, la momentul accidentului:

(a) are o instalație nucleară pe teritoriul său sau în orice zonă maritimă stabilită de acesta în acord cu normele dreptului internațional al mării; și

(b) nu își permite beneficii reciproce echivalente.

(4) Orice excludere în virtutea paragrafului 2 al prezentului articol nu va prejudicia drepturile prevăzute la alin. a) al paragrafului 2 al articolului IX și orice excludere definită în paragraful 2 b) al prezentului articol nu va fi aplicată în cazul daunelor care au loc la bordul unei nave maritime sau aeriene.

#### Articolul IB

Prezenta convenție nu se va aplica în cazul instalațiilor nucleare utilizate în scopuri nepacifiste.”

#### Articolul 4

Articolul II al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. După alineatul a) al paragrafului 3 se introduce următorul text:

„Statul pe teritoriul căruia se află instalația poate limita cuantumul fondurilor publice alocate pe incident, până la diferența, dacă această diferență există, dintre cuantumul astfel stabilit și cuantumul stabilit conform prevederilor paragrafului 1 al articolului V.”

2. La sfârșitul paragrafului 4 se introduce următorul text:

„Statul pe teritoriul căruia se află instalația poate limita cuantumul fondurilor publice alocate conform prevederilor alin. a) al paragrafului 3 al prezentului articol.”

3. Paragraful 6 este înlocuit cu următorul text:

„(6) Nicio persoană nu este răspunzătoare de o pierdere sau de o daună care nu este o daună nucleară conform alin. k) al paragrafului 1 al articolului I, dar care ar fi putut fi considerată ca atare potrivit prevederilor aceluiași alineat.”

#### Articolul 5

După prima frază a articolului III al Convenției de la Viena din 1963 se introduce următorul text:

„Totodată statul pe teritoriul căruia se află instalația poate exclude această obligație în legătură cu transportul care are loc în întregime pe teritoriul său.”

#### Articolul 6

Articolul IV al Convenției de la Viena este amendat astfel:

1. Paragraful 3 este înlocuit cu următorul text:

„(3) Nicio răspundere nu incumbă unui operator, în temeiul prezentei convenții, dacă acesta face dovada că dauna nucleară cauzată de un accident nuclear a rezultat în mod direct din acte de conflict armat, ostilități, război civil sau insurecție.”

2. Paragraful 5 este înlocuit cu următorul text:

„(5) Operatorul nu este răspunzător, în temeiul prezentei convenții, de dauna nucleară cauzată:

(a) instalației nucleare propriu-zise sau oricărei alte instalații nucleare, incluzând orice instalație nucleară aflată în construcție, pe amplasamentul unde instalația propriu-zisă este situată; și

(b) bunurilor aflate pe același amplasament și care sunt ori trebuie să fie utilizate în raport cu instalația nucleară.”

3. Paragraful 6 este înlocuit cu următorul text:

„(6) Repararea pentru daune cauzate mijloacelor de transport în care se afla materialul nuclear în momentul accidentului nuclear nu poate avea efect de reducere a răspunderii operatorului cu privire la alte daune la un cuantum inferior fie sumei de 150 milioane DST, fie altui cuantum mai ridicat, stabilit de legislația unei părți contractante, ori unui cuantum stabilit conform alin. c) al paragrafului 1 al articolului V.”

4. Paragraful 7 este înlocuit cu următorul text:

„(7) Nicio dispoziție a prezentei convenții nu afectează răspunderea oricărei persoane fizice pentru daune nucleare pentru care, potrivit paragrafului 3 sau paragrafului 5 al acestui articol, operatorul nu este răspunzător în temeiul prezentei convenții, și care a cauzat o daună nucleară printr-o acțiune sau omisiune săvârșită cu intenția de a cauza o daună nucleară.”

*Articolul 7*

- (1) Textul articolului V al Convenției de la Viena din 1963 este înlocuit cu următorul text:

„(1) Statul pe teritoriul căruia se află instalația poate limita răspunderea operatorului pentru fiecare accident nuclear:

- (a) la un quantum care nu va fi inferior sumei de 300 milioane DST;
- (b) la un quantum care nu va fi inferior sumei de 150 milioane DST, sub rezerva că ceea ce depășește această sumă până la minimum 300 milioane DST va fi alocată de acest stat din fondurile publice, pentru repararea daunelor nucleare; sau
- (c) la un quantum tranzitoriu care nu va fi inferior sumei de 100 milioane DST pentru o perioadă de maximum 15 ani de la data intrării în vigoare a prezentului protocol, în ceea ce privește un accident nuclear survenit în acea perioadă. Un quantum inferior sumei de 100 milioane DST poate fi stabilit cu condiția ca din fondurile publice să fie alocat de către stat un quantum cuprins între acea valoare și 100 milioane DST, pentru compensarea daunelor nucleare.

(2) Statul pe teritoriul căruia se află instalația, ținând seama de natura instalației nucleare sau de substanțele nucleare implicate, precum și de consecințele probabile ale unui accident nuclear care s-ar putea produce, poate stabili un quantum și mai scăzut pentru responsabilitatea operatorului, sub rezerva ca acest quantum să nu fie, în niciun caz, inferior sumei de 5 milioane DST, și va lua măsurile necesare pentru a aloca din fondurile publice o sumă care să atingă quantumul stabilit conform paragrafului 1.

(3) Quantumul stabilit de statul pe teritoriul căruia se află instalația, conform paragrafelor 1 și 2 ale prezentului articol și paragrafului 6 al articolului IV, se aplică oriunde se produce un accident nuclear.”

- (2) După articolul V se introduc articolele VA, VB, VC și VD, cu următorul cuprins:

*„Articolul VA*

(1) Profitul și cheltuielile acordate de către instanță în acțiunile pentru compensarea daunelor nucleare vor fi plătitabile în plus față de cuantumul la care se face referire la articolul V.

(2) Cuantumul menționat la articolul V și în paragraful 6 al articolului IV pot fi convertite în moneda națională, prin rotunjire.

*Articolul VB*

Fiecare parte contractantă va asigura ca persoanele care au suferit daune nucleare să poată invoca drepturile lor la reparare, fără a fi necesar să întreprindă demersuri separate privind originea fondurilor destinate acestei reparații.

*Articolul VC*

(1) Dacă instanțele având competență jurisdicțională aparțin unei părți contractante, alta decât statul pe teritoriul căruia se află instalația, fondurile publice cerute în temeiul alin. b) și c) ale paragrafului 1 al articolului V și conform paragrafului 1 al articolului VII, precum și despăgubirile și cheltuielile acordate de o instanță vor putea fi alocate de către prima din aceste părți contractante. Statul pe teritoriul căruia se află instalația rambursează celeilalte părți contractante sumele astfel vărsate. Aceste două părți contractante vor stabili de comun acord modalitățile de rambursare.

(2) Dacă instanțele având competență jurisdicțională aparțin părții contractante, alta decât statul pe teritoriul căruia se află instalația, partea contractantă ale cărei instanțe au competență jurisdicțională va lua toate măsurile necesare pentru a permite statului pe teritoriul căruia se află instalația să intervină în proceduri și să participe la toate reglementările privitoare la reparații.

*Articolul VD*

(1) O reuniune a părților contractante este convocată de către directorul general al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică, pentru modificarea limitelor de responsabilitate prevăzute la articolul V, dacă o treime din numărul părților contractante își exprimă dorința în acest sens.

(2) Amendamentele sunt adoptate cu o majoritate de două treimi din numărul părților contractante prezente și votante, cu condiția ca cel puțin o jumătate din numărul părților contractante să fie prezentă în momentul votării.



- (3) În momentul în care se dă curs unei propuneri de amendare a limitelor, reuniunea părților contractante va lua în considerare, printre altele, riscul de daune rezultând dintr-un accident nuclear, modificările valorilor monetare și capacitatea pieței de asigurări.
- (4) (a) Orice amendament adoptat în conformitate cu prevederile paragrafului 2 al prezentului articol este notificat spre acceptare de către directorul general al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică tuturor părților contractante. Amendamentul este considerat acceptat la sfârșitul unei perioade de 18 luni după ce a fost notificat, cu condiția ca cel puțin o treime din numărul părților contractante prezente în momentul adoptării amendamentului de către reuniune să fi comunicat directorului general al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică acceptarea acestuia. Orice amendament adoptat în conformitate cu prevederile prezentului paragraf va intra în vigoare la 12 luni după acceptarea lui de către acele părți contractante.
- (b) Dacă la sfârșitul perioadei de 18 luni de la data notificării spre acceptare un amendament nu a fost acceptat în conformitate cu prevederile alin. a), atunci el va fi considerat respins.
- (5) Pentru orice parte contractantă care acceptă un amendament după ce acesta a fost acceptat, dar înaintea intrării sale în vigoare sau după ce acesta a intrat în vigoare, conform paragrafului 4 al prezentului articol, amendamentul va intra în vigoare la 12 luni după acceptarea sa de către acea parte contractantă.
- (6) Un stat care devine parte la prezenta convenție după intrarea în vigoare a unui amendament, conform paragrafului 4 al prezentului articol, și care nu exprimă o intenție contrară:
- (a) este considerat parte la prezenta convenție amendată;
- (b) este considerat parte la convenția neamendată, în raport cu orice stat parte nelegat prin acest amendament.”

#### Articolul 8

Articolul VI al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. Paragraful 1 este înlocuit cu următorul text:

- „(1) (a) Dreptul la reparație, în temeiul prezentei convenții, se stinge, dacă o acțiune nu este intentată:
- (i) într-un interval de 30 de ani de la data accidentului nuclear, dacă este legată de deces sau de rănire;
- (ii) într-un interval de 10 ani de la data accidentului nuclear, dacă este legată de orice altă daună.
- (b) Totodată, dacă, potrivit legii statului pe teritoriul căruia se află instalația, răspunderea operatorului este acoperită printr-o asigurare sau prin orice altă garanție financiară incluzând fonduri publice pe o perioadă mai lungă, legea instanței competente poate prevedea ca dreptul la reparație împotriva operatorului să se stingă doar la expirarea perioadei în care răspunderea operatorului este astfel acoperită potrivit legii statului pe teritoriul căruia se află instalația.
- (c) Acțiunile intentate pentru reparații privind decesul, rănirea sau alte daune, dacă, în conformitate cu alin. b) al prezentului paragraf, este prevăzută o perioadă mai lungă, după o perioadă de 10 ani de la data accidentului nuclear nu vor afecta în nici un caz drepturile la reparație, conform prezentei convenții, ale nici unei persoane care a intentat o acțiune împotriva operatorului înaintea expirării acestei perioade.”

2. Paragraful 2 este eliminat.

3. Paragraful 3 este înlocuit cu următorul text:

- „(3) Dreptul la reparație, în temeiul prezentei convenții, este subiect de prescripție sau de stingere, conform dispozițiilor dreptului instanței competente, dacă o acțiune nu este intentată pe parcursul unei perioade de trei ani de la data la care victima daunei nucleare a cunoscut sau ar fi trebuit să cunoască dauna și identitatea operatorului căruia îi incumbă răspunderea, fără ca termenele indicate la alin. a) și b) ale paragrafului 1 sus-menționat să poată fi depășite.”

*Articolul 9*

Articolul VII al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. La sfârșitul paragrafului 1 se introduce textul următor, iar paragraful astfel amendat devine alineatul a):

„(a) În cazul în care răspunderea operatorului este nelimitată, statul pe teritoriul căruia se găsește instalația poate stabili o limită a garanției financiare a operatorului responsabil, cu condiția ca această limită să nu fie mai mică de 300 milioane DST. Statul pe teritoriul căruia se află instalația asigură plata reparațiilor pentru dauna nucleară recunoscută ca fiind în sarcina operatorului, în măsura în care asigurarea sau garanția financiară nu ar fi suficientă, fără ca această plată să poată totuși depăși garanția financiară furnizată în temeiul prevederilor prezentului paragraf.”

2. La paragraful 1 se introduce alineatul b) cu următorul cuprins:

„(b) În cazul în care răspunderea operatorului este nelimitată, statul pe teritoriul căruia se găsește instalația, ținând seama de natura instalației nucleare, de substanțele nucleare în cauză, precum și de consecințele probabile ale unui accident pe care acestea l-ar putea provoca, poate stabili un quantum mai mic reprezentând garanția financiară a operatorului, cu condiția ca acest quantum astfel fixat să nu fie mai mic de 5 milioane DST. Statul pe teritoriul căruia se află instalația asigură plata reparațiilor pentru dauna nucleară recunoscută ca fiind în sarcina operatorului, furnizând sumele necesare în măsura în care asigurarea sau garanția financiară nu este suficientă, fără ca această plată să poată totuși depăși limita stabilită în temeiul alin. a) al prezentului paragraf.”

3. La paragraful 3, cuvintele „sau alin. b) și c) ale paragrafului 1 al articolului V” se introduc după cuvintele „paragraful 1 sus-menționat”.

*Articolul 10*

Articolul VIII al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. Textul articolului VIII devine paragraful 1 al acestui articol.
2. Se introduce paragraful 2 cu următorul cuprins:

„(2) Sub rezerva aplicării regulii prevăzute la alin. c) al paragrafului 1 al articolului VI, în cazul acțiunilor intentate împotriva operatorului, dacă dauna ce urmează a fi reparată în temeiul prezentei convenții depășește sau este posibil să depășească quantumul maxim alocat conform paragrafului 1 al articolului V, se acordă prioritate, în ceea ce privește reparația, cererilor privind decesul sau rănirea.”

*Articolul 11*

La sfârșitul articolului X al Convenției de la Viena din 1963 se introduce textul următor:

„Beneficiul dreptului de regres prevăzut în temeiul prezentului articol poate fi extins statului pe teritoriul căruia se află instalația, în măsura în care acesta a furnizat fonduri publice, în aplicarea prezentei convenții.”

*Articolul 12*

Articolul XI al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. După paragraful 1 se introduce paragraful 1 bis cu următorul cuprins:

„(1 bis) În cazul în care un accident nuclear a survenit într-o zonă economică exclusivă a unei părți contractante sau, dacă o astfel de zonă nu a fost delimitată, pe o arie care nu depășește limitele unei zone economice exclusive, dacă o astfel de zonă a fost stabilită, instanțele părții contractante sunt singurele competente, în temeiul prezentei convenții, să soluționeze acțiunile privind daunele nucleare cauzate de acest accident nuclear. Fraza anterioară este aplicabilă dacă partea contractantă a notificat acea zonă depozitarului înaintea accidentului nuclear. Nicio prevedere a prezentului paragraf nu va fi interpretată ca permițând exercitarea competenței jurisdicționale într-o manieră care este contrară normelor dreptului internațional al mării, incluzând Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării.”

2. Paragraful 2 este înlocuit cu următorul text:

„(2) În cazul în care un accident nuclear nu se produce nici pe teritoriul unei părți contractante și nici într-o zonă notificată potrivit paragrafului 1 bis sau în cazul în care locul accidentului nuclear nu poate fi determinat cu precizie, instanțele statului pe teritoriul căruia se află instalația aparținând operatorului răspunzător sunt competente să soluționeze aceste acțiuni.”

3. La paragraful 3 și la alineatul b) se adaugă „1 bis” după „1”.

4. După paragraful 3 se introduce paragraful 4 cu următorul cuprins:

„(4) Partea contractantă ale cărei instanțe sunt competente adoptă măsurile potrivite pentru a asigura că numai o singură instanță are competență în legătură cu un accident nuclear.”

#### Articolul 13

După articolul XI al Convenției de la Viena din 1963 se introduce articolul XIA cu următorul cuprins:

##### „Articolul XIA

Referitor la acțiunile de reparare a daunelor nucleare, partea contractantă ale cărei instanțe sunt competente adoptă măsurile potrivite pentru ca:

- (a) orice stat să poată intenta o acțiune în numele persoanelor care au suferit daune nucleare, care sunt de naționalitatea aceluși stat sau care își au domiciliul ori rezidența pe teritoriul său și care au consimțit la aceasta; și
- (b) orice persoană să poată intenta o acțiune de punere în valoare a drepturilor însușite prin subrogare sau prin cesiune, în temeiul prezentei convenții.”

#### Articolul 14

Textul articolului XII al Convenției de la Viena din 1963 este înlocuit cu următorul text:

##### „Articolul XII

(1) Orice hotărâre definitivă, care nu este susceptibilă formelor ordinare de revizie, pronunțată de o instanță a unei părți contractante, având competență jurisdicțională, trebuie să fie recunoscută, cu excepția cazului în care:

- (a) hotărârea a fost obținută prin dol;
- (b) partea împotriva căreia hotărârea a fost pronunțată nu a avut posibilitatea să-și susțină cauza în condiții echitabile;
- (c) hotărârea este contrară ordinii publice a părții contractante unde trebuie să fie recunoscută sau nu este conformă cu normele fundamentale ale justiției.

(2) Orice hotărâre definitivă, care este recunoscută conform paragrafului 1 al prezentului articol și a cărei executare este cerută în forma pretinsă de legislația părții contractante, este executorie ca orice hotărâre a instanțelor acestei părți contractante. Orice cauză în privința căreia s-a pronunțat o hotărâre definitivă nu mai poate face obiectul unor noi examinări pe fond.”

#### Articolul 15

Articolul XIII al Convenției de la Viena din 1963 este amendat astfel:

1. Textul articolului XIII devine paragraful 1 al acestui articol.

2. După paragraful 1 se introduce paragraful 2 cu următorul cuprins:

„(2) În condițiile în care reparația daunelor nucleare depășește 150 milioane DST, legislația statului pe teritoriul căruia se află instalația poate deroga de la prevederile prezentei convenții, în ceea ce privește dauna nucleară suferită pe teritoriul, sau în orice zonă maritimă stabilită în conformitate cu normele dreptului internațional al mării, al unui alt stat care în momentul accidentului posedă o instalație nucleară pe acest teritoriu, în măsura în care nu acordă avantaje reciproce de un quantum echivalent.”

*Articolul 16*

Textul articolului XVIII al Convenției de la Viena din 1963 este înlocuit cu următorul text:

„Prezenta convenție nu va afecta drepturile și obligațiile unei părți contractante, în temeiul regulilor generale ale dreptului internațional public.”

*Articolul 17*

După articolul XX al Convenției de la Viena din 1963 se introduce articolul XXA cu următorul cuprins:

*„Articolul XXA*

(1) În cazul unui diferend între părțile contractante privitor la interpretarea sau la aplicarea prezentei convenții, părțile în dispută se vor consulta cu privire la soluționarea acestuia prin negociere sau prin orice alte mijloace amiabile de rezolvare, acceptabile pentru acestea.

(2) Dacă un diferend de natura celui la care s-a făcut referire în paragraful 1 al prezentului articol nu poate fi soluționat într-un interval de șase luni de la cererea de consultare prevăzută în paragraful 1 al prezentului articol, el va fi supus, la cererea oricăreia dintre părțile în dispută, arbitrajului sau va fi deferit Curții Internaționale de Justiție pentru decizie. Dacă într-un interval de șase luni de la data cererii arbitrajului părțile în dispută sunt incapabile să se pună de acord asupra organizării arbitrajului, una dintre părți poate cere președintelui Curții Internaționale de Justiție sau secretarului general al Organizației Națiunilor Unite să desemneze unul sau mai mulți arbitri. În caz de dezacord între cererile părților în diferend, cererea adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite va avea prioritate.

(3) În cazul în care un stat ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezenta convenție, el poate declara că nu se consideră legat de niciuna dintre procedurile de reglementare a diferendelor prevăzute la paragraful 2 al prezentului articol. Celelalte părți contractante nu sunt legate de nicio procedură de reglementare a diferendelor, prevăzută la paragraful 2 al prezentului articol, cu privire la o parte contractantă pentru care o astfel de declarație este în vigoare.

(4) O parte contractantă care a făcut o declarație în conformitate cu paragraful 3 al prezentului articol poate oricând să o retragă printr-o notificare adresată depozitarului.”

*Articolul 18*

(1) Articolele XX-XXV, paragrafele 2, 3 și numărul paragrafului „1” al articolului XXVI și al articolelor XXVII și XXIX ale Convenției de la Viena din 1963 se elimină.

(2) Convenția de la Viena din 1963 și prezentul protocol trebuie citite și interpretate împreună de către părțile prezentului protocol ca fiind un instrument unic, cunoscut sub numele de Convenția de la Viena din 1997 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare.

*Articolul 19*

(1) Un stat care este parte la prezentul protocol, dar care nu este parte la Convenția de la Viena din 1963, este legat prin dispozițiile acestei convenții, amendată de prezentul protocol, în relațiile cu alte state părți la prezentul protocol și, dacă acest stat nu a exprimat o intenție contrară în momentul depunerii unui instrument la care se face referire la articolul 20, el este legat de dispozițiile Convenției de la Viena din 1963 în ceea ce privește statele care nu sunt părți la această convenție.

(2) Nicio dispoziție a prezentului protocol nu afectează obligațiile unui stat care este parte atât la Convenția de la Viena din 1963, cât și la prezentul protocol, în ceea ce privește un stat care este parte la Convenția de la Viena din 1963, dar nu este parte la prezentul protocol.

*Articolul 20*

(1) Prezentul protocol este deschis spre semnare tuturor statelor la sediul Agenției Internaționale pentru Energia Atomică, de la Viena, începând cu data de 29 septembrie 1997 până la intrarea sa în vigoare.

(2) Prezentul protocol este supus ratificării, acceptării sau aprobării de către statele semnatare.

(3) După intrarea în vigoare a prezentului protocol, toate statele care nu l-au semnat pot să adere la acesta.

(4) Instrumentele de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare sunt depozitate pe lângă directorul general al Agenției Internaționale pentru Energia Atomică, care este și depozitarul prezentului protocol.

#### Articolul 21

(1) Prezentul protocol intră în vigoare la trei luni de la data depunerii a cinci instrumente de ratificare, de acceptare sau de aprobare.

(2) Pentru fiecare stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezentul protocol după data depunerii a cinci instrumente de ratificare, de acceptare sau de aprobare, prezentul protocol intră în vigoare la trei luni după ce acest stat depune instrumentul corespunzător.

#### Articolul 22

(1) Orice parte contractantă poate denunța prezentul protocol prin notificare scrisă, adresată depozitarului.

(2) Denunțarea produce efect la un an de la data la care depozitarul primește notificarea.

(3) Denunțarea de către oricare dintre părțile prezentului protocol a Convenției de la Viena din 1963, conform articolului XXVI, nu este interpretată în niciun caz ca o denunțare a Convenției de la Viena din 1963, care a fost amendată de prezentul protocol.

(4) Dispozițiile prezentului protocol rămân aplicabile în cazul oricărei daune nucleare cauzate de un accident nuclear survenit înaintea datei la care denunțarea produce efect.

#### Articolul 23

Depozitarul informează rapid statele părți și toate celelalte state despre:

- (a) fiecare semnare a prezentului protocol;
- (b) fiecare depunere a unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare privitor la prezentul protocol;
- (c) intrarea în vigoare a prezentului protocol;
- (d) orice notificare primită conform paragrafului 1 bis al articolului XI;
- (e) cererile de convocare a unei conferințe de revizuire, conform articolului XXVI al Convenției de la Viena din 1963, și a unei reuniuni a părților contractante, conform articolului VD al Convenției de la Viena din 1963 care a fost modificată prin prezentul protocol;
- (f) notificările de denunțare primite conform articolului 22 și orice alte notificări deosebite legate de acest protocol.

#### Articolul 24

(1) Originalul prezentului protocol, ale cărui versiuni în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă sunt egal autentice, este depus pe lângă depozitar.

(2) Agenția Internațională pentru Energia Atomică stabilește textul revizuit al Convenției de la Viena din 1963, așa cum a fost amendat prin prezentul protocol, în limbile arabă, chineză, engleză, franceză, rusă și spaniolă.

(3) Depozitarul transmite tuturor statelor copii certificate conforme de pe prezentul protocol, însoțite de textul consolidat al Convenției de la Viena din 1963, care a fost modificat de prezentul protocol.

DREPT PENTRU CARE plenipotențiarilor subsemnați, deplin împuterniciți în acest sens, au semnat prezentul protocol.

Adoptat la Viena la 12 septembrie 1997.

---

# REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 785/2013 AL COMISIEI

din 14 august 2013

**de aprobare a unei modificări care nu este minoră din caietul de sarcini al unei denumiri înregistrate în Registrul denumirilor de origine protejate și al indicațiilor geografice protejate [Miel de La Alcarria (DOP)]**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind sistemele din domeniul calității produselor agricole și alimentare <sup>(1)</sup>, în special articolul 52 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1151/2012 a abrogat și a înlocuit Regulamentul (CE) nr. 510/2006 al Consiliului din 20 martie 2006 privind protecția indicațiilor geografice și a denumirilor de origine ale produselor agricole și alimentare <sup>(2)</sup>.
- (2) În conformitate cu articolul 9 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CE) nr. 510/2006, Comisia a examinat cererea Spaniei de aprobare a unei modificări a elementelor din caietul de sarcini al denumirii de origine protejate „Miel de La Alcarria”, înregistrată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1107/96 al Comisiei <sup>(3)</sup>.

- (3) Deoarece modificarea respectivă nu este minoră, Comisia a publicat cererea de modificare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(4)</sup>, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 510/2006. Deoarece Comisiei nu i s-a comunicat nicio declarație de opoziție, în conformitate cu articolul 7 din regulamentul respectiv, modificarea caietului de sarcini trebuie aprobată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### Articolul 1

Se aprobă modificarea caietului de sarcini publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* cu privire la denumirea care figurează în anexa la prezentul regulament.

### Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 august 2013.

Pentru Comisie,  
pentru președinte  
Johannes HAHN  
Membru al Comisiei

<sup>(1)</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 93, 31.3.2006, p. 12.

<sup>(3)</sup> JO L 148, 21.6.1996, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO C 302, 6.10.2012, p. 24.

## ANEXĂ

Produse agricole destinate consumului uman enumerate în anexa I la tratat:

**Clasa 1.4: Alte produse de origine animală (ouă, miere, produse lactate cu excepția untului etc.)**

SPANIA

Miel de La Alcarria (DOP)

---

## REGULAMENTUL (UE) NR. 786/2013 AL COMISIEI

din 16 august 2013

de modificare a anexei III la Regulamentul (CE) nr. 853/2004 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește limitele permise pentru iesotoxine în moluștele bivalve vii

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 853/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 de stabilire a unor norme specifice de igienă care se aplică alimentelor de origine animală<sup>(1)</sup>, în special articolul 10 alineatul (1) litera (d),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 853/2004 stabilește norme specifice privind igiena alimentelor de origine animală care trebuie respectate de operatorii din sectorul alimentar. Respectivul regulament prevede că operatorii din sectorul alimentar trebuie să se asigure că moluștele bivalve vii introduse pe piață pentru consumul uman nu conțin anumite biotoxine marine în cantități totale, măsurate în corpul întreg sau în orice parte comestibilă separat, care depășesc limitele stabilite la secțiunea VII capitolul V punctul 2 din anexa III la acesta. Punctul 2 litera (d) din capitolul respectiv stabilește limita maximă pentru iesotoxine la 1 miligram de echivalent iesotoxine la kilogram.
- (2) În decembrie 2008, Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA) a adoptat un aviz al Grupului științific pentru contaminanții din lanțul alimentar cu privire la o cerere din partea Comisiei Europene referitoare la biotoxinele marine din moluște – grupul iesotoxinelor<sup>(2)</sup>. În conformitate cu respectivul aviz, în urma administrării orale de iesotoxine în cadrul unei serii de studii de toxicitate acută, nu s-au observat mortalitate și semne clinice de toxicitate. În plus, EFSA a concluzionat că o porție de crustacee nu ar trebui să conțină mai mult de 3,75 miligrame de echivalent iesotoxine la kilogram. Acest nivel este mai mare decât

actuala limită prevăzută la punctul 2 litera (d) din capitolul V din secțiunea VII a anexei III la Regulamentul (CE) nr. 853/2004.

- (3) Cea de a 32-a reuniune a Comitetului Codex alimentarius pentru pește și produse pescărești (1-5 octombrie 2012) a confirmat excluderea iesotoxinelor din lista biotoxinelor marine care ar trebui să fie testate la nivel internațional.
- (4) Având în vedere avizul EFSA și concluziile celei de a 32-a reuniuni a Comitetului Codex alimentarius pentru pește și produse pescărești, este adecvat să se mărească limita actuală pentru iesotoxine la 3,75 miligrame de echivalent iesotoxine la kilogram.
- (5) Prin urmare, anexa III la Regulamentul (CE) nr. 853/2004 trebuie modificată în consecință.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală și nu au întâmpinat nicio opoziție din partea Parlamentului European sau a Consiliului,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

În anexa III la Regulamentul (CE) nr. 853/2004, punctul 2 litera (d) din capitolul V din secțiunea VII se înlocuiește cu următorul text:

„(d) pentru iesotoxine, 3,75 miligrame de echivalent iesotoxine la kilogram;”.

## Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 august 2013.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 139, 30.4.2004, p. 55.<sup>(2)</sup> EFSA Journal 2009, nr. 907, 1-62.



## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 787/2013 AL COMISIEI

din 16 august 2013

privind autorizarea unui preparat de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) ca aditiv în furajele curcanilor pentru îngrășat și ale curcanilor crescuți pentru reproducție (titularul autorizației: Kemin Europa N.V.)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

înțărcați și alte suide înțărcațe decât *Sus scrofa domesticus* prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 306/2013 al Comisiei<sup>(4)</sup>.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1831/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2003 privind aditivii din hrana animalelor<sup>(1)</sup>, în special articolul 9 alineatul (2),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 1831/2003 prevede autorizarea aditivilor destinați hranei animalelor, precum și motivele și procedurile de acordare a unei astfel de autorizării.

(2) În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003, a fost transmisă o cerere de autorizare pentru o nouă utilizare a unui preparat de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737). Cererea respectivă a fost însoțită de informațiile și documentele necesare în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003.

(3) Cererea se referă la autorizarea unei noi utilizări a *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) ca aditiv în furajele curcanilor pentru îngrășat și ale curcanilor crescuți pentru reproducție, în vederea clasificării în categoria de aditivi „aditivi zootehnici”.

(4) Utilizarea respectivului preparat de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) a fost autorizată pentru o perioadă de zece ani pentru puii de găină pentru îngrășat prin Regulamentul (UE) nr. 107/2010 al Comisiei<sup>(2)</sup> și pentru hrana puicutelelor de găină pentru ouat, a rațelor pentru îngrășat, a prepelițelor, a fazanilor, a potârnicilor, a bibilicilor, a porumbeilor, a găștelor pentru îngrășat și a strușilor prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 885/2011 al Comisiei<sup>(3)</sup>, precum și pentru porceii

(5) Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară („autoritatea”), în avizul ei din 13 martie 2013<sup>(5)</sup>, a confirmat concluziile sale anterioare potrivit cărora, în condițiile de utilizare propuse, preparatul de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) este presupus a fi sigur pentru sănătatea animalelor și a oamenilor, precum și pentru mediu. De asemenea, autoritatea a concluzionat că aditivul are potențialul de a îmbunătăți performanțele zootehnice în cazul curcanilor pentru îngrășare și că această concluzie poate fi extinsă la curcanii crescuți pentru reproducție. Autoritatea nu consideră că sunt necesare cerințe specifice de monitorizare ulterioară introducerii pe piață. Autoritatea a verificat, de asemenea, raportul privind metoda de analiză a aditivului în hrana pentru animale, prezentat de laboratorul de referință înființat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1831/2003.

(6) Evaluarea preparatului de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) arată că sunt îndeplinite condițiile de autorizare prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1831/2003. În consecință, utilizarea preparatului respectiv ar trebui să fie autorizată, conform specificațiilor din anexa la prezentul regulament.

(7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Preparatul specificat în anexă, aparținând categoriei „aditivi zootehnici” și grupului funcțional „stabilizatori ai florei intestinale”, este autorizat ca aditiv în hrana animalelor, în condițiile menționate în anexă.

## Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

<sup>(1)</sup> JO L 268, 18.10.2003, p. 29.

<sup>(2)</sup> JO L 36, 9.2.2010, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 229, 6.9.2011, p. 3.

<sup>(4)</sup> JO L 91, 3.4.2013, p. 5.

<sup>(5)</sup> EFSA Journal 2013; 11(4):3176.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 august 2013.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## ANEXĂ

Numărul de identificare al aditivului	Numele titularului autorizației	Aditiv	Compoziția, formula chimică, descrierea, metoda de analiză	Specia sau categoria de animale	Vârsta maximă	Conținut minim	Conținut maxim	Alte dispoziții	Sfârșitul perioadei de autorizare
						UFC/kg de furaj complet cu un conținut de umiditate de 12 %			
<b>Categoria aditivilor zootehnici. Grup funcțional: stabilizatori ai florei intestinale</b>									
4b1823	Kemin Europa N.V.	<i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)	<p><i>Compoziția aditivului</i></p> <p>Preparat de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) cu conținut minim de <math>1 \times 10^{10}</math> UFC/g de aditiv</p> <p>Formă solidă</p> <p><i>Caracterizarea substanței active</i></p> <p>Spori viabili de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)</p> <p><i>Metoda de analiză</i> <sup>(1)</sup></p> <p>Enumerare: metoda dispersiei pe placă cu triptonă soia agar, cu tratament de preîncălzire a probelor de furaje.</p> <p>Identificare: metoda electroforezei în gel în câmp pulsatil (PFGE).</p>	Curcani pentru îngrășare și curcani crescuți pentru reproducție	—	$1 \times 10^8$	—	<p>1. În instrucțiunile de utilizare a aditivului și a preamestecului se indică condițiile de depozitare și stabilitatea la granulare.</p> <p>2. Este permisă utilizarea în furaje care conțin coccidiostaticele autorizate: diclazuril, clorhidrat de robenidină, lasalocid A sodic, maduramicin amoniu, monensin sodic, cu condiția ca respectivul coccidiostatic să fie autorizat pentru specia relevantă.</p>	6 septembrie 2023

<sup>(1)</sup> Detaliile privind metodele de analiză sunt disponibile la următoarea adresă a laboratorului comunitar de referință: [http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL\\_feed\\_additives/Pages/index.aspx](http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL_feed_additives/Pages/index.aspx)

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 788/2013 AL COMISIEI****din 16 august 2013****de stabilire a valorilor forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) <sup>(1)</sup>,având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 al Comisiei din 7 iunie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului în sectorul fructelor și legumelor și în sectorul fructelor și legumelor procesate <sup>(2)</sup>, în special articolul 136 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din cadrul Runde Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a valorilor forfetare de import

din țări terțe pentru produsele și perioadele menționate în partea A din anexa XVI la regulamentul respectiv.

(2) Valoarea forfetară de import se calculează în fiecare zi lucrătoare, în conformitate cu articolul 136 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011, ținând seama de datele zilnice variabile. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Valorile forfetare de import prevăzute la articolul 136 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 543/2011 sunt stabilite în anexa la prezentul regulament.

*Articolul 2*Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 august 2013.

*Pentru Comisie,  
pentru președinte*

Jerzy PLEWA

*Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală*

<sup>(1)</sup> JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 157, 15.6.2011, p. 1.

## ANEXĂ

## Valorile forfetare de import pentru fixarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

Codul NC	Codul țării terțe <sup>(1)</sup>	Valoarea forfetară de import
0709 93 10	TR	133,6
	ZZ	133,6
0805 50 10	AR	107,7
	CL	102,1
	TR	70,0
	UY	105,6
	ZA	99,1
	ZZ	96,9
0806 10 10	EG	186,1
	MA	162,1
	MX	264,4
	TR	158,7
	ZZ	192,8
0808 10 80	AR	193,0
	BR	112,1
	CL	142,9
	CN	75,0
	NZ	122,9
	US	141,8
	ZA	118,7
	ZZ	129,5
0808 30 90	AR	184,1
	CL	146,4
	TR	152,1
	ZA	110,8
	ZZ	148,4
0809 30	TR	148,6
	ZZ	148,6
0809 40 05	BA	50,5
	TR	101,0
	ZZ	75,8

<sup>(1)</sup> Nomenclatura țărilor stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” desemnează „alte origini”.

# DECIZII

## DECIZIA COMISIEI

din 2 mai 2013

privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Société Nationale Corse Méditerranée și a Compagnie Méridionale de Navigation

[notificată cu numărul C(2013) 1926]

(Numai versiunea în limba franceză este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/435/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a) <sup>(1)</sup>,

având în vedere Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) <sup>(2)</sup>,

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate anterior <sup>(3)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

### 1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisorile din 27 septembrie, 30 noiembrie și 20 decembrie 2007, Comisia a primit o plângere din partea întreprinderii Corsica Ferries cu privire la presupuse ajutoare ilegale și incompatibile de care Société Nationale Corse-Méditerranée (denumită în continuare „SNCM”) și Compagnie Maritime de Navigation (denumită în continuare „CMN”) ar fi beneficiat prin Convenția privind delegarea de serviciu public (Convention de délégation de service public) semnată între Colectivitatea teritorială din Corsica (denumită în continuare „CTC”) și Office des transports de Corse (denumit în continuare „OTC”), pe de o parte, și SNCM și CMN, pe de altă parte. Convenția menționată (denumită în continuare „CDSP”) are ca obiect legăturile maritime dintre Corsica și Marsilia în perioada 2007-2013. Prin scrisorile din 20 mai 2010, 16 iulie 2010, 22 martie 2011, 22 iunie 2011, 15 decembrie 2011 și 10 ianuarie 2012, reclamantul a trimis informații suplimentare în susținerea plângerii formulate.

(2) Prin scrisorile din 17 martie 2008, 12 noiembrie 2008, 13 octombrie 2011 și 14 decembrie 2011, Comisia a solicitat Franței informații suplimentare. Prin scrisorile din 3 iunie 2008, 14 ianuarie 2009, 7 decembrie 2011 și 20 ianuarie 2012, autoritățile franceze au prezentat observațiile și răspunsurile lor.

(3) Prin scrisoarea din 27 iunie 2012, Comisia a comunicat Franței decizia de a iniția procedura în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) cu privire la posibilele ajutoare în beneficiul SNCM și CMN, cuprinse în CDSP. Decizia Comisiei (denumită în continuare „decizia de inițiere”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(4)</sup> la 5 octombrie 2012.

(4) Autoritățile franceze și-au prezentat observațiile și răspunsurile la întrebările cuprinse în decizia de inițiere prin scrisorile din 13 iulie 2012, 7 septembrie 2012, 14 noiembrie 2012 și 16 ianuarie 2013.

(5) Întreprinderile Corsica Ferries, SNCM și CMN au prezentat observații în perioada prevăzută în acest scop în decizia de inițiere. Prin scrisorile din 22 octombrie 2012 și 21 decembrie 2012, Comisia a transmis aceste observații autorităților franceze. Franța a transmis comentariile sale la observațiile părților terțe prin scrisorile din 3 ianuarie 2013 și 12 februarie 2013.

### 2. CADRU FACTUAL

#### 2.1. LEGĂTURA DINTRE CORSICA ȘI CONTINENT

(6) Astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere, continuitatea teritorială între Corsica și continent a fost asigurată printr-o primă concesiune de 25 de ani semnată în 1976 între SNCM și CMN, pe de o parte, și stat, pe de altă parte. Începând cu 1 ianuarie 2002, numai liniile cu plecare din Marsilia au fost deservite de SNCM și CMN în cadrul unui contract privind delegarea de serviciu public semnat cu Colectivitatea teritorială și OTC pentru o perioadă de 5 ani.

<sup>(1)</sup> JOCE L 1, 3.1.1994, p. 3.

<sup>(2)</sup> JOCE L 364, 12.12.1992, p. 7.

<sup>(3)</sup> JOUE C 301, 5.10.2012, p. 1.

<sup>(4)</sup> JOUE C 301, p. 1.

- (7) Pentru celelalte linii, a fost instituit, în paralel, un dispozitiv de ajutor social<sup>(5)</sup>. Dispozitivul, precum și prelungirea acestuia pentru perioada 2007-2013, au fost aprobate de către Comisie<sup>(6)</sup>.
- (8) Începând de la 1 iulie 2007, SNCM și CMN asigură transportul pe linia maritimă dintre Corsica și Marsilia în temeiul CDSF, încheiată la 7 iunie 2007 (a se vedea secțiunea 2.5 de mai jos). Convenția expiră la 31 decembrie 2013.
- (9) Principalele întreprinderi care operează pe piața transportului maritim între continentul francez și Corsica sunt SNCM, CMN (a se vedea secțiunile 2.2 și 2.3 de mai jos) și întreprinderea Corsica Ferries, care asigură servicii de transport cu plecare din Toulon și din Nisa.
- (10) De foarte mulți ani, serviciile de transport care deservesc Corsica sunt marcate de un foarte puternic caracter sezonier, cea mai mare parte a traficului de pasageri efectuându-se în timpul lunilor de vară. În cursul anilor 2000, tendința principală a piețelor de transport între Corsica și continentul francez a fost dezvoltarea ofertei de transport cu plecare din Toulon, devenit primul port de deservire a Corsicii în ceea ce privește traficul. Trebuie remarcat, în special, că tendința de creștere a traficului cu plecare din Toulon datează dinaintea instituirii dispozitivului de ajutor social, în 2002, continuând și după data respectivă<sup>(7)</sup>. Această evoluție este însoțită de creșterea cotei de piață a întreprinderii Corsica Ferries.

## 2.2. SNCM

- (11) Aleasă în 1976 de către guvernul francez pentru a asigura continuitatea teritorială cu Corsica, SNCM este o companie maritimă cu sediul social la Marsilia. Aceasta asigură servicii complete de transport maritim către Corsica cu plecare din Marsilia și din Nisa, unind porturile respective cu cele din Ajaccio, Bastia, Calvi, Île Rousse, Porto-Vecchio și Propriano.
- (12) De asemenea, SNCM asigură transportul maritim către Sardinia (Porto Torres) cu plecare din Marsilia și din
- (13) Până în mai 2006, SNCM era deținută în proporție de 80 % de către Compagnie générale maritime et financière (CGMF)<sup>(8)</sup> și în proporție de 20 % de către Société nationale des chemins de fer (SNCF). La 26 ianuarie 2005, guvernul francez a inițiat un proces de privatizare a SNCM care a condus la reținerea candidaturii Butler Capital Partners (38 % din acțiuni), asociat grupului Connex, filiala Veolia (28 % din acțiuni). Salariaților le-au revenit 9 % din acțiuni, statul păstrând cele 25 % care au rămas prin intermediul CGMF.
- (14) Privatizarea prevedea o clauză de reziliere în beneficiul Butler Capital Partners și Veolia, care putea fi invocată de către cumpărători în special în cazurile următoare:
- în cazul deciziei CTC de a lansa o consultare cu privire la atribuirea unei convenții privind delegarea de serviciu public aplicabilă începând cu 1 ianuarie 2007, care, din punct de vedere al conținutului, nu este în conformitate cu orientările adoptate de către Adunarea Teritorială a Corsicii pentru exploatarea liniilor maritime între Marsilia și Corsica începând cu 1 ianuarie 2007<sup>(9)</sup>;
  - în cazul atribuirii delegării unui terț sau întreprinderii SNCM în condiții economice degradate în mod semnificativ.
- (15) Transferul către sectorul privat a fost însoțit de un ansamblu de măsuri de restructurare care face obiectul unei proceduri separate în temeiul legislației privind ajutoarele de stat<sup>(10)</sup>.
- (16) La 10 noiembrie 2008, Butler Capital Partners a cedat acțiunile sale către Veolia Transport. În 2011, Veolia Transport a fuzionat cu Transdev pentru a forma

<sup>(5)</sup> Dispozitivul, intitulat „Schemă de ajutor individual cu caracter social în temeiul articolului 87 alineatul (2) din tratat”, vizează rezidenții din insulă, dar și anumite categorii bine identificate din punct de vedere social și se aplică liniilor maritime care leagă Corsica de porturile Toulon și Nisa. Pentru fiecare pasager eligibil pentru un tarif preferențial, o reducere tarifară este prefinanțată de către întreprinderile de transport, măsura unitară fiindu-le ulterior rambursată.

<sup>(6)</sup> Decizia din 2 iulie 2002 privind ajutorul de stat nr. N 781/2001 – Franța – Schemă de ajutor individual cu caracter social pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica și decizia din 23 aprilie 2007 privind ajutorul de stat nr. N 13/2007 – Franța – Prolungirea schemei de ajutor individual cu caracter social pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica nr. N 781/2001.

<sup>(7)</sup> A se vedea, de exemplu, Autoritatea în domeniul concurenței, avizul nr. 12-A-05 din 17 februarie 2012 privind transportul maritim între Corsica și continent, alineatul (125).

<sup>(8)</sup> 100 % din capitalul acesteia este deținut de statul francez.

<sup>(9)</sup> Orientările au fost adoptate la 24 martie 2006, a se vedea secțiunea 2.4.1 de mai jos.

<sup>(10)</sup> C 58/2002 (ex N 118/02) – Franța – privind măsurile pe care Franța le-a pus în aplicare în favoarea Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, adoptată la 25 februarie 2003, JOCE L 61, 7.2.2004, p. 13. La 15 iunie 2005, în cauza T-349/03, Tribunalul a anulat decizia din 2003 pentru motivul unei evaluări eronate a caracterului minimal al ajutorului. În urma unor noi măsuri de restructurare, Comisia a extins procedura C 58/2002 printr-o decizie din 13 septembrie 2006. Comisia a adoptat o nouă decizie la 8 iulie 2008, JOCE L 255, 27.8.2009, p. 180. Decizia a fost anulată parțial de Tribunal (cauza T-565/08) ca urmare a unui recurs introdus de întreprinderea Corsica Ferries France. SNCM și Franța au introdus un recurs în anulare împotriva hotărârii în fața Curții (cauza C-533/12 P și C-536/12 P).

Veolia Transdev<sup>(11)</sup>, care deținea, la acel moment, 66 % din acțiuni. La 30 martie 2012, Veolia Environnement a încheiat cu CDC un acord în temeiul căruia aceasta ar recăpăta cele 66 % din capitalul SNCM deținute anterior de co-întreprindere, la un preț de cesiune de 1 EUR.

- (17) În prezent, SNCM operează cu o flotă de 10 nave, dintre care șase feriboturi<sup>(12)</sup> și patru nave de pasageri și de marfă, și anume, Jean Nicoli<sup>(13)</sup>, Pascal Paoli, Paglia Orba și Monte d'Oro.

### 2.3. CMN

- (18) CMN este o întreprindere navală privată fondată în 1931, cu sediul social în Marsilia, al cărei obiect principal de activitate este efectuarea de transport maritim în Corsica (marfă și pasageri), precum și în Sardinia.

- (19) Înainte de 2 octombrie 2009, CMN era deținută în proporție de 53,1 % de către Compagnie Méridionale de Participations (CMP), 45 % de către SNCM și 1,9 % de către salariați. CMP era, la rândul său, deținută în proporție de 55 % de către Société de travaux industriels et maritimes din Orbigny (STIM din Orbigny), filială a grupului STEF-TFE, și în proporție de 45 % de către Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filială deținută integral de SNCM. După data respectivă, acțiunile pe care SNCM le deținea, direct sau indirect, în CMN au fost cumpărate de grupul STEF. Grupul STEF deține astfel 97,9 % din capitalul CMN, în timp ce salariații dețin 2,1 % din acțiuni.

- (20) CMN asigură o parte dintre servicii pe trei linii maritime între Corsica și Marsilia (Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Bastia și Marsilia-Propriano) în temeiul CDSP (a se vedea secțiunea 2.5 de mai jos). În paralel, în afara delegării de serviciu public, întreprinderea asigură o legătură cu Sardinia (Porto Torres). Pentru a-și realiza programul de activitate în cadrul DSP, CMN dispune de trei nave de pasageri și de marfă, și anume, Girolata, Piana (care a înlocuit Scandola) și Kalliste.

## 2.4. CONVENȚIA PRIVIND DELEGAREA DE SERVICIU PUBLIC 2007-2013

### 2.4.1. PROCEDURA DE ATRIBUIRE A CDSP

- (21) În prezenta secțiune, Comisia furnizează doar o explicație succintă a procedurii de atribuire a CDSP, care face obiectul unei descrieri *in extenso* în decizia de inițiere.

<sup>(11)</sup> În 2011, Veolia Transdev era deținută în egală măsură de Veolia Environnement și de Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

<sup>(12)</sup> Dintre acestea, numai Napoléon Bonaparte și Danielle Casanova au fost utilizate în mod regulat pentru a opera serviciile DSP începând din 2007. Celelalte patru feriboturi operate de SNCM în 2013 sunt Méditerranée, Corse, Ile de Beauté și Excelsior.

<sup>(13)</sup> Jean Nicoli a înlocuit Monte Cinto pentru exploatarea serviciilor DSP în 2009.

- (22) La 24 martie 2006, Adunarea din Corsica a aprobat, prin deliberarea nr. 06/22, principiul de reînnoire a unei delegări de serviciu public pentru transportul maritim către porturile Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse și Calvi), Porto-Vecchio și Propriano cu plecare din portul Marsilia, începând cu 1 ianuarie 2007.

- (23) Un anunț de licitație publică a fost publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JOUE) la 27 mai 2006 și în ziarul *Les Echos* la 9 iunie 2006. S-au depus patru oferte<sup>(14)</sup>. În urma deciziei din 11 decembrie 2006 a Consiliului Concurenței<sup>(15)</sup> și a hotărârii adoptate la 15 decembrie 2006 de către Consiliul de Stat<sup>(16)</sup>, procedura de atribuire a delegării de serviciu public a fost anulată integral pentru a se asigura respectarea obligațiilor de lansare a unei invitații de participare.

- (24) Prin deliberarea nr. 06/263 AC din 22 decembrie 2006, Adunarea din Corsica a hotărât să reia procedura de atribuire a delegării de serviciu public și să prelungească delegarea în curs până la 30 aprilie 2007.

- (25) Astfel, un nou anunț de licitație a fost publicat la 30 decembrie 2006 în JOUE, la 4 ianuarie 2007 în *Les Échos* și la 5 ianuarie 2007 în *Journal de la Marine Marchande*. Doi candidați au depus oferte, grupul constituit din SNCM și CMN<sup>(17)</sup> pe de o parte, și întreprinderea Corsica Ferries<sup>(18)</sup>, pe de altă parte.

- (26) Parametrii economici propuși de grupul SNCM/CMN în oferta sa globală au fost prezentați în decizia de inițiere<sup>(19)</sup>. La 28 martie 2007, grupul SNCM/CMN a transmis către OTC o versiune modificată a ofertei sale, care se traduce, în special, printr-o scădere semnificativă a subvenției solicitate în schimbul ofertei globale. Aceasta a condus la modificarea nivelului previzionat al traficului, a valorii de piață a anumitor nave ale grupului, a datei de navlosire a navelor noi sau a nivelului economiilor de costuri între oferta globală și ofertele pentru fiecare linie în parte.

<sup>(14)</sup> O ofertă globală și indivizibilă a SNCM care vizează totalitatea liniilor; o ofertă a întreprinderii Corsica Ferries care cuprinde diferite opțiuni; o ofertă a CMN care vizează șase propuneri individuale diferite; o ofertă a unui grup temporar constituit din întreprinderea Corsica Ferries și CMN care cuprinde două opțiuni.

<sup>(15)</sup> A se vedea considerentul 24 din decizia de inițiere.

<sup>(16)</sup> A se vedea considerentul 25 din decizia de inițiere.

<sup>(17)</sup> O ofertă viza fiecare dintre cele cinci linii maritime de serviciu public, cealaltă ofertă avea un caracter global și indivizibil și viza ansamblul celor cinci linii maritime.

<sup>(18)</sup> Întreprinderea Corsica Ferries a depus oferte care vizează liniile Marsilia - Ajaccio, Marsilia - Porto-Vecchio și Marsilia - Propriano, precum și o ofertă globală care vizează cele trei linii.

<sup>(19)</sup> A se vedea alineatul (30) din decizia de inițiere.



(27) După o amânare până la 1 iulie 2007, de către Adunarea din Corsica, a datei de punere în funcțiune a noii delegări și după o altă procedură de negociere, OTC a propus respingerea ofertei întreprinderii Corsica Ferries <sup>(20)</sup>.

(28) Prin deliberarea nr. 07/108 din 7 iunie 2007, Adunarea din Corsica a atribuit grupului constituit din SNCM și CMN delegarea de serviciu public de transport maritim între portul Marsilia și porturile din Corsica și, prin decizia din aceeași zi, președintele consiliului executiv al Colectivității din Corsica a primit autorizația de a semna CDSP (denumite în continuare „cele două decizii din 7 iunie 2007”).

#### 2.4.2. CONTESTAREA VALIDITĂȚII CELOR DOUĂ DECIZII DIN 7 IUNIE 2007

(29) Tribunalul Administrativ din Bastia a respins, la 24 ianuarie 2008, cererea întreprinderii Corsica Ferries având ca obiect anularea celor două decizii din 7 iunie 2007. Ulterior, Curtea Administrativă de Apel din Marsilia a anulat, la 7 noiembrie 2011, hotărârea Tribunalului Administrativ din Bastia din 24 ianuarie 2008, precum și cele două decizii din 7 iunie 2007.

(30) În hotărârea sa, Curtea Administrativă de Apel a stabilit încălcarea Regulamentului nr. 3577/92 privind cabotajul maritim <sup>(21)</sup> (denumit în continuare „regulamentul privind cabotajul”), precum și caracterul de ajutor de stat ilegal al CDSP. În acest sens, hotărârea invocă faptul că dispozițiile de la primul punct al articolului 7 din CDSP fac respectiva convenție neconformă cu cel de-al treilea criteriu din jurisprudența Altmark <sup>(22)</sup>. În consecință, Curtea a recomandat Colectivității Teritoriale din Corsica să rezilieze în mod amiabil CDSP înainte de 1 septembrie 2012 <sup>(23)</sup>.

<sup>(20)</sup> OTC a considerat că întreprinderea Corsica Ferries nu era în măsură să fixeze în mod ferm și definitiv data la care ar fi capabilă să exploateze delegarea și că, în plus, aceasta nu corespundea condiției de vârstă maximă a navelor stabilită prin regulamentul special de licitație.

<sup>(21)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim); JOCE L 364, 12.12.1992, p. 7.

<sup>(22)</sup> Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Rec., 2003, p. 7747.

<sup>(23)</sup> CAA din Marsilia, 7 noiembrie 2011, Întreprinderea Corsica Ferries/Colectivitatea Teritorială din Corsica, nr. 08MA01604. A se vedea alineatul (40) din decizia de inițiere.

(31) În urma recursului înaintat de SNCM și CMN, Consiliul de Stat a anulat, la 13 iulie 2012, hotărârea din 7 noiembrie 2011 <sup>(24)</sup> pronunțată de Curtea Administrativă de Apel și a retrimis cauza spre judecare la Curtea Administrativă de Apel din Marsilia.

#### 2.5. TRECERE ÎN REVISTĂ A PRINCIPALELOR DISPOZIȚII DIN CDSP

(32) CDSP a fost semnată pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2007 – 31 decembrie 2013. Articolul 1 definește obiectul CDSP ca fiind furnizarea de servicii maritime regulate pe toate liniile prevăzute în delegarea de serviciu public (denumită în continuare „DSP”) între portul din Marsilia și porturile următoare: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano și Balagne.

(33) Caietul de sarcini cuprins în anexa 1 la CDSP definește natura serviciilor. În special, acesta distinge:

- (i) serviciul permanent „pasageri și marfă” <sup>(25)</sup> pe care grupul SNCM-CMN trebuie să îl asigure pe parcursul întregului an (denumit în continuare „serviciul de bază”) și

<sup>(24)</sup> Consiliul de Stat a considerat, pe de o parte, că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre nu „împiedică ca necesitatea reală a serviciului public să fie apreciată global pentru fiecare linie sau traseu pe întreaga perioadă de executare a contractului sau pe perioadele menționate în acesta, fără să fie necesar să se analizeze dacă această necesitate este justificată în permanență în cursul acestei sau acestor perioade; în consecință, considerând că stipulațiile din caietul de sarcini sunt incompatibile cu acest regulament pe motiv că serviciul complementar solicitat grupului operatorilor delegați pe liniile Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Bastia și Marsilia-Propriano, destinat să consolideze, în perioadele de vârf, serviciul permanent asigurat pe aceiași linii pe parcursul întregului an, trebuia să răspundă unei necesități reale a serviciului public diferite de necesitatea pe care o satisface acest serviciu permanent, Curtea Administrativă de Apel din Marsilia a săvârșit o eroare de drept”. Pe de altă parte, Consiliul de Stat a considerat că faptul că articolul 7 alineatul (1) din convenție (a se vedea considerentul 38 de mai jos) „poate, astfel, să determine luarea unei decizii de către persoana publică a cărei intervenție ar fi subordonată unei notificări prealabile a Comisiei Europene, nu permite ca această clauză să fie calificată drept ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat; că, statuând în mod contrar, Curtea a săvârșit o eroare de calificare juridică a situației de fapt”.

<sup>(25)</sup> Pe liniile Marsilia – Bastia, Marsilia – Ajaccio și Marsilia – Porto Vecchio, operatorii delegați trebuie să ofere pentru transportul de pasageri, în fiecare sens, o capacitate minimă de cel puțin 450 de locuri în cel puțin 140 de cabine; cel puțin 50 de locuri în săli comune; cel puțin 150 de locuri pentru mașini. Linia Marsilia – Propriano trebuie să ofere cel puțin 200 de locuri în paturi în cel puțin 55 de cabine; cel puțin 55 de locuri pentru mașini. Linia Marsilia – Balagne trebuie să ofere cel puțin 220 de locuri în paturi în cel puțin 70 de cabine; cel puțin 70 de locuri pentru mașini. În ceea ce privește transportul de marfă, linia Marsilia – Bastia trebuie să ofere o capacitate de cel puțin 1 800 de metri liniari; linia Marsilia – Ajaccio cel puțin 1 200 de metri liniari; linia Marsilia – Porto Vecchio cel puțin 1 000 de metri liniari; liniile Marsilia – Propriano și Marsilia – Balagne cel puțin 600 de metri liniari.

- (ii) serviciul complementar pasageri<sup>(26)</sup> care trebuie furnizat în perioadele de vârf ale traficului, timp de aproximativ 37 de săptămâni pe liniile Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia și perioada cuprinsă între 1 mai și 30 septembrie pe linia Marsilia-Propriano (denumit în continuare „serviciul complementar”).
- (34) Articolul 2 din CDSP precizează compensațiile financiare de referință la care operatorii delegați au dreptul pe durata delegării. Valorile compensațiilor financiare de referință sunt sintetizate în tabelul nr. 4 din decizia de inițiere.
- (35) Articolul 3 din CDSP precizează că DSP nu conferă exclusivitate pe liniile respective, ci acordă și altor întreprinderi posibilitatea să efectueze un serviciu regulat fără nicio compensație financiară. Cu toate acestea, o eventuală nouă întreprindere intrată pe piață ar fi supusă anumitor obligații, prezentate în decizia de inițiere<sup>(27)</sup>. În plus, articolul 3 stipulează că cererile de compensație financiară ale operatorilor delegați au fost determinate în funcție de dispozitivul de ajutor cu caracter social<sup>(28)</sup>.
- (36) Conform articolului 5 alineatul (2) al treilea paragraf din CDSP, compensația financiară finală a fiecărui operator delegat pentru fiecare an este limitată la deficitul de exploatare care rezultă din obligațiile prevăzute în caietul de sarcini, luând în considerare un randament de 15 % din valoarea convențională a flotei, proporțional cu zilele de utilizare efectivă pentru traversările corespunzătoare obligațiilor în cauză. Valoarea convențională este specificată în anexa III la CDSP<sup>(29)</sup>.
- (37) Articolul 7 din CDSP (denumit în continuare „clauza de salvagardare”) permite modificarea valorilor forfetare anuale ale compensațiilor financiare plătite operatorilor co-delegați, în conformitate cu angajamentele acestora, fixate pentru durata CDSP în articolul 2.
- (38) Articolul 7 alineatul (1) stipulează că, în cazul unei modificări importante a condițiilor tehnice, de reglementare sau economice din contract, părțile se vor întâlni pentru a lua măsuri de restabilire a echilibrului financiar inițial, „în special cu privire la tarifele maxime și la adaptarea serviciilor”.
- (39) Articolul 7 alineatul (2) din CDSP reamintește că valorile compensației financiare sunt stabilite în funcție de previziunile privind veniturile obținute din transportul de pasageri și din trafic. În fiecare an, în ipoteza în care valoarea absolută a diferenței dintre veniturile previzionate<sup>(30)</sup> și veniturile reale este mai mare de 2 % din veniturile previzionate<sup>(31)</sup>, o ajustare a compensației financiare, prin mărire sau micșorare, este prevăzută pentru fiecare categorie de venituri și pentru fiecare operator delegat<sup>(32)</sup>.
- (40) În CDSP<sup>(33)</sup> este prevăzut că ajustările compensației în temeiul clauzei sus-menționate trebuie să fie plafonate printr-un acord între părți în cursul celui de-al treilea an de executare a delegării.
- (41) Veniturile previzionate pentru cele două tipuri de trafic și pentru cei doi operatori delegați sunt sintetizate în tabelul nr. 5 din decizia de inițiere.
- (42) În temeiul clauzei de adaptare, convenția privind delegarea de serviciu public a fost modificată printr-un act adițional la 28 decembrie 2009. Modificarea a condus la eliminarea a 108 traversări pe an între Marsilia și Corsica. Astfel, numărul de locuri oferite s-a diminuat de la 9 000 la 8 000 în timpul vacanței de Crăciun, de la 3 500 la 2 300 în perioada „primăvară-toamnă” și de la 85 000 la 71 000 în perioada de „vară” pe ruta Marsilia-Ajaccio. Capacitatea serviciului complementar s-a diminuat cu 7 000 de locuri pe ruta Marsilia-Propriano.
- (43) OTC a redefinit, de asemenea, perioadele de trafic, distingând sezonul de vârf – o perioadă de 11 săptămâni de vară, între ultima săptămână din iunie și începutul lui septembrie – și sezonul mediu – o perioadă de 22 de săptămâni din aprilie până în iunie și de la începutul lui septembrie până la sfârșitul lui octombrie, în afara vacanțelor școlare de primăvară și de Sărbătoarea Tuturor Sfinților.
- (44) Tarifele și compensația financiară au făcut, de asemenea, obiectul unei modificări. În ceea ce privește compensațiile financiare de referință, corectarea (valoarea pe anul 2007) începând din 2010 și până în 2013 are drept rezultat o micșorare a sumelor anuale cu 6,5 milioane EUR pentru cei doi operatori delegați. Valorile revizuite ale compensației și ale veniturilor previzionate sunt prezentate în tabelele nr. 7 și 8 din decizia de inițiere.
- (45) Conform CDSP<sup>(34)</sup>, o sumă reprezentând 95 % din valoarea previzionată a compensației indexate este achitată sub forma unor plăți lunare în termen de 7 zile după transmiterea unui raport succint de executare a serviciilor. Restul sumelor reprezentând compensațiile, completate sau reduse prin ajustări, sunt plătite anual, în termen de 15 zile după transmiterea raportului definitiv de executare a serviciilor.
- (46) Totalul compensațiilor previzionate era de 659 de milioane EUR în 2007. Ținând cont de clauzele de indexare (inflație) și de ajustare (diferența între veniturile reale și cele prevăzute, evoluțiile prețului carburantului, penalități), valoarea compensațiilor plătite efectiv până în 2011 este următoarea:
- <sup>(26)</sup> Consistența serviciului complementar este definită la punctele I a) 2) (Marsilia - Ajaccio), I b) 2) (Marsilia - Bastia) și I d) 1.4) (Marsilia - Propriano) din caietul de sarcini al CDSP.
- <sup>(27)</sup> A se vedea considerentul 44 din decizia de inițiere.
- <sup>(28)</sup> A se vedea considerentul 45 din decizia de inițiere.
- <sup>(29)</sup> A se vedea considerentul 46 din decizia de inițiere.
- <sup>(30)</sup> Veniturile previzionate sunt veniturile brute de referință reevaluate în funcție de indicele previzional al valorii PIB din anul avut în vedere.
- <sup>(31)</sup> Articolul 7 alineatul (2) prevede astfel o „franciză” de 2 % din veniturile previzionate.
- <sup>(32)</sup> A se vedea considerentul 49 din decizia de inițiere.
- <sup>(33)</sup> Articolul 7 alineatul (2) din CDSP prevede că această clauză de ajustare în funcție de veniturile reale este valabilă până la aplicarea clauzei de adaptare prevăzută la articolul 8.
- <sup>(34)</sup> Articolul 5 alineatele (1) și (2), care precizează condițiile de plată a compensațiilor financiare.

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

(47) Compensațiile plătite către SNCM, stabilite în mod global la articolul 2 din CDSP, sunt repartizate între serviciul de bază (operat cu nave mixte, de pasageri și de marfă) și serviciul complementar (operat cu pacheboturi) conform unui set de reguli de alocare care prevăd, în principal, o repartizare proporțională a rezultatului – negativ<sup>(35)</sup> – înainte de compensarea financiară a fiecăruia dintre tipurile de servicii, astfel cum figura în contul de profit și pierdere din oferta grupului SNCM-CMN<sup>(36)</sup>.

### 3. MOTIVE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

(48) În primul rând, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la necesitatea și proporționalitatea obligației de serviciu public stabilită, în special în măsura în care aceasta înglobează, în același timp, serviciul de bază și serviciul complementar. Comisia a estimat că includerea în DSP a serviciului complementar era susceptibilă să constituie o încălcare a dispozițiilor Regulamentului CEE nr. 3577/92 menționat anterior, conducând la nerespectarea primului criteriu din hotărârea Altmark (*obligații de serviciu public clar definite*). Într-adevăr, Comisia a subliniat că autoritățile franceze nu au demonstrat existența unei necesități reale a serviciului public în ceea ce privește serviciul complementar și că acesta nu părea să fie indispensabil pentru buna executare a serviciului de bază.

(49) În al doilea rând, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la parametrii compensației de serviciu public prevăzuți la articolul 7 din convenția privind delegarea de serviciu public (a se vedea considerentele 86 – 94 din decizia de inițiere) și conformitatea acestora cu cel de-al doilea criteriu din hotărârea Altmark (*parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil*). În plus, Comisia a considerat, cu titlu introductiv, că variațiile valorii veniturilor previzionate corespunzătoare diferitelor oferte depuse de către operatorii delegați ar

putea avea drept efect faptul că parametrii mecanismului de compensație nu sunt transparenți. În sfârșit, anumite informații arătau că s-ar fi putut atribui operatorilor delegați compensații financiare în afara cadrului CDSP.

(50) În al treilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește respectarea celui de-al treilea criteriu din hotărârea Altmark (*compensația nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public*). Aceasta a subliniat că nu dispune de informațiile necesare care să-i permită să afirme că operatorii co-delegați nu au beneficiat de nicio supracompensare, în special având în vedere evaluarea beneficiului rezonabil. Comisia își pune problema, în special, dacă articolul 5 alineatul (2) din CDSP (a se vedea considerentele 95 – 102 din decizia de inițiere) era suficient pentru a evita orice compensație excesivă a costurilor prestatorilor de servicii.

(51) În sfârșit, Comisia a manifestat îndoieli cu privire la faptul că procedura de atribuire a permis existența unei concurențe reale și deschise, singurul factor care ar fi făcut posibilă selectarea candidatului capabil să furnizeze serviciile în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate, în conformitate cu exigențele celui de-al patrulea criteriu din hotărârea Altmark (*selectarea prestatorului de servicii*). Comisia nu a exclus faptul că exigențele din caietul de sarcini, în special cele legate de vârsta maximă a flotei și de posibilitatea de a prezenta o ofertă globală pentru totalitatea liniilor deservite, au putut avea efectul de a împiedica o concurență efectivă pentru atribuirea CDSP.

(52) În consecință, Comisia a exprimat îndoieli serioase cu privire la faptul că CDSP a îndeplinit toate criteriile din hotărârea Altmark. Prin urmare, Comisia nu a putut să excludă faptul că SNCM și CMN au beneficiat de un avantaj selectiv acordat prin intermediul CDSP. În plus, ținând cont de faptul că cele două întreprinderi operează pe o piață complet liberalizată începând de la 1 ianuarie 1993<sup>(37)</sup>, Comisia a constatat, de asemenea, că avantajul selectiv era susceptibil de a crea denaturări ale concurenței pe piața internă și de a afecta schimburile comerciale între statele membre.

<sup>(35)</sup> Rezultatul înainte de subvenționare este, într-adevăr, negativ pentru cele două servicii (de bază și complementar) pentru fiecare an între 2007 și 2011.

<sup>(36)</sup> Regula de alocare se aplică compensațiilor contractuale indexate. Ajustările în conformitate cu veniturile reale sunt repartizate proporțional cu diferența anuală constatată pentru fiecare dintre cele două servicii, iar suplimentele cu titlu de mărfuri speciale sunt imputate serviciului de bază. În sfârșit, ajustările pentru „combustibil” și reținerile pentru servicii neefectuate sunt atribuite direct serviciului în cauză.

<sup>(37)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 menționat anterior.

(53) Comisia concluzionează că, în consecință, nu a putut exclude faptul că respectivele compensații primite de SNCM și CMN în temeiul CDSP au constituit ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. De asemenea, Comisia a considerat în decizia sa de inițiere că, sub rezerva concluzionării faptului că obligațiile de serviciu public au fost definite corect, normele specifice de aplicare a articolului 106 alineatul (2) din TFUE s-ar putea aplica. Mai exact, Comisia a identificat cadrul Uniunii Europene din 2011 pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public<sup>(38)</sup>, denumit în continuare „Cadrul SIEG”, drept bază legală aplicabilă, fără a aduce atingere unei alte baze legale compatibile, pe care Franța putea să o invoce..

#### 4. OBSERVAȚIILE FRANȚEI

- (54) Autoritățile franceze subliniază mai întâi că liniile deservite în afara DSP dispun de contabilități analitice distincte de legăturile operate în cadrul delegării de serviciu public.
- (55) Acestea subliniază apoi că protocolul de privatizare cuprinde o clauză rezolutorie. Clauza putea fi pusă în aplicare în special în cazul unei decizii a CTC de a lansa o consultare cu privire la atribuirea unei convenții privind delegarea de serviciu public aplicabilă începând cu 1 ianuarie 2007, în ipoteza în care delegarea de serviciu public nu ar fi conformă din punctul de vedere al conținutului cu orientările adoptate de către Adunarea teritorială din Corsica<sup>(39)</sup>. Autoritățile franceze precizează că respectiva clauză poate fi pusă în aplicare, de asemenea, în cazul atribuirii delegării unui terț sau întreprinderii SNCM în condiții economice degradate în mod semnificativ.
- (56) În plus, autoritățile franceze remarcă faptul că SNCM nu mai dispune, în mod indirect, de participații în CMN începând din 2 octombrie 2009, orice legătură între cei doi operatori co-delegați în ceea ce privește capitalul fiind astfel eliminată.
- (57) În plus, autoritățile franceze menționează că evoluția parametrilor din oferta grupului SNCM/CMN în perioada cuprinsă între februarie 2007 și 28 martie 2007 rezultă din luarea în calcul a unor modificări referitoare la nivelul de trafic previzionat și la nivelul costurilor de exploatare. În ceea ce privește evaluarea valorii de piață, aceasta ar fi rezultatul evaluării unui cabinet de intermediere internațional independent, care ar fi efectuat o revizuire a estimării sale în intervalul dintre cele două oferte ale SNCM.

<sup>(38)</sup> JOUE C 8, 11.1.2012, p. 15-22.

<sup>(39)</sup> Franța face referire la orientările pentru exploatarea liniilor maritime între Marsilia și Corsica începând cu 1 ianuarie 2007, definite de Adunarea Teritorială din Corsica la 24 martie 2006, a se vedea considerentul 22 de mai sus.

#### 4.1. CLASIFICAREA AJUTORULUI

- (58) Franța a prezentat observațiile următoare privind evaluarea preliminară a îndeplinirii criteriilor din hotărârea *Altmark* efectuată de Comisie în decizia de inițiere.
- (59) În ceea ce privește posibila existență a unor elemente de ajutor de stat în CDSP, autoritățile franceze se referă în primul rând la hotărârea adoptată de Consiliul de Stat la 13 iulie 2012<sup>(40)</sup> prin care s-a statuat că clauza care autoriza adoptarea unor măsuri de restabilire a echilibrului financiar inițial nu constituie, în sine, un ajutor în sensul articolului 107 din TFUE.

##### 4.1.1. PERIMETRUL SERVICIULUI PUBLIC ȘI PRIMUL CRITERIU DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (60) Autoritățile franceze contestă distincția pe care Comisia o face între noțiunile de „serviciu de bază” și „serviciu complementar”. Acestea consideră că, dimpotrivă, CDSP definește două programe adaptate fiecărui sezon, cărora le corespund volume de oferte diferite în funcție de perioadele de vârf. Ansamblul ar corespunde unui serviciu permanent, completat de servicii minime suplimentare, în funcție de evoluția traficului.
- (61) În ceea ce privește respectarea primei condiții stabilite de Curte în hotărârea *Altmark*, autoritățile franceze reamintesc competențele ample de apreciere ale statelor membre cu privire la determinarea domeniului unui serviciu de interes economic general (SIEG). Acestea subliniază că controlul Comisiei se limitează la cel autorizat de analiza privind existența unei erori vădite.
- (62) Acestea adaugă că serviciul permanent este indisociabil de serviciul complementar. Autoritățile franceze se referă la hotărârea menționată anterior a Consiliului de Stat care conchide că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 nu împiedică ca necesitatea reală a serviciului public să fie apreciată global, fără să fie necesar să se analizeze dacă necesitatea respectivă se justifică în permanență. Autoritățile franceze subliniază în acest sens importanța de a nu limita sfera serviciului public la activitățile nerentabile pentru a garanta o repartizare echitabilă. Pentru a-și susține poziția, acestea precizează că în caietul de sarcini al CDSP nu se solicită utilizarea unor nave diferite pentru serviciul permanent și serviciul complementar.

<sup>(40)</sup> CE, 13 iulie 2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, req. nr. 355616.

- (63) În ceea ce privește capacitatea operatorilor de pe piață de a asigura serviciul de transport maritim, autoritățile franceze consideră că evoluția traficului pe ruta Marsilia-Corsica comparată cu cea de pe ruta Toulon-Corsica, considerată izolat, nu permite, stabilirea unei erori vădite în definirea domeniului SIEG. Acestea reamintesc că, într-o decizie din 11 decembrie 2006<sup>(41)</sup>, Consiliul Concurenței a concluzionat că piețele diferitelor linii de transport care deservește Corsica nu sunt substituibile între ele. Prin urmare, autoritățile franceze consideră că legăturile maritime cu plecare din Marsilia reprezintă o piață pertinentă.
- (64) În plus, autoritățile franceze consideră că evoluția în scădere a traficului cu plecare din Marsilia în 2004 și 2005 rezultă din întreruperea serviciului pentru mai mult de o lună ca urmare a unor mișcări sociale în SNCM. Dimpotrivă, creșterea traficului cu plecare din Toulon ar fi legată, parțial, de un efect de „vas comunitar” cu plecările din Italia.
- (65) În sfârșit, autoritățile franceze susțin că CTC nu a inițiat nicio supradimensionare a ofertei. Nivelul capacităților ar rezulta, în special, din exigența privind asigurarea continuității și a calității serviciului public, precum și, în general, din dispozițiile CDSP care impun obligații în materie de tarife și calitate a serviciului.
- (66) În ceea ce privește respectarea celui de al doilea și a celui de al treilea criteriu din hotărârea Altmark menționată anterior, autoritățile franceze avansează, într-o primă fază, ideea că în articolul 7 alineatul (1) din CDSP, care autorizează părțile să se întâlnească pentru a determina măsurile de restabilire a echilibrului financiar inițial, nu trebuie să se specifice în prealabil formula unei astfel de adaptări. Această posibilitate ar fi o condiție necesară pentru flexibilitatea serviciului în funcție de mediul său. În a doua fază, autoritățile franceze subliniază că modificările CDSP pot privi atât creșterea, cât și reducerea compensației financiare plătite, dar și că acestea se referă, în primul rând, la obligațiile care le revin operatorilor delegați sau la prețurile achitate de utilizatori. Potrivit autorităților franceze, în ipoteza în care ar fi trebuit să se hotărască o creștere a compensației plătite de CTC, aceasta este măsura care ar fi fost susceptibilă a fi evaluată pe baza criteriilor din hotărârea Altmark menționată anterior și nu articolul 7 alineatul (1) în sine din CDSP.
- (67) În ceea ce privește respectarea celui de al patrulea criteriu din hotărârea Altmark menționată anterior, autoritățile franceze consideră gradul de concurență asigurat de procedura de atribuire ca fiind suficient. Astfel, acestea avansează ideea că procedura a condus la depunerea mai multor candidaturi și oferte, că nu s-a înregistrat nicio cerere sau solicitare împotriva condițiilor impuse de caietul de sarcini, că toate ofertele au fost negociate activ, președintele CTC alegând între mai multe oferte, că diferențele dintre acestea în ceea ce privește calitatea nu permit susținerea tezei unei absențe a concurenței efective și că însăși succesiunea cauzelor referitoare la DSP dovedește existența unei concurențe reale.
- (68) În plus, autoritățile franceze subliniază că procedura de privatizare a SNCM și procedura de delegare a serviciului public au fost independente și că întreprinderii CTC i-a revenit integral responsabilitatea în ceea ce privește asigurarea transportului maritim către Corsica.
- (69) Ca răspuns la îndoielile Comisiei menționate la considerentul 51 de mai sus, autoritățile franceze arată, în final, că statele membre pot, în mod legitim<sup>(42)</sup>, în definirea unui contract privind serviciul public în domeniul transportului maritim, să impună obligații care merg dincolo de anumite condiții care privesc 1/porturile care trebuie deservite, 2/regularitatea, 3/continuitatea, 4/frecvența, 5/capacitatea de a presta serviciul, 6/tarifele practicate și 7/echipajul navei.

#### 4.1.2. CELELALTE CRITERII DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (66) În ceea ce privește respectarea celui de al doilea și a celui de al treilea criteriu din hotărârea Altmark menționată anterior, autoritățile franceze avansează, într-o primă fază, ideea că în articolul 7 alineatul (1) din CDSP, care autorizează părțile să se întâlnească pentru a determina măsurile de restabilire a echilibrului financiar inițial, nu trebuie să se specifice în prealabil formula unei astfel de adaptări. Această posibilitate ar fi o condiție necesară pentru flexibilitatea serviciului în funcție de mediul său. În a doua fază, autoritățile franceze subliniază că modificările CDSP pot privi atât creșterea, cât și reducerea compensației financiare plătite, dar și că acestea se referă, în primul rând, la obligațiile care le revin operatorilor delegați sau la prețurile achitate de utilizatori. Potrivit autorităților franceze, în ipoteza în care ar fi trebuit să se hotărască o creștere a compensației plătite de CTC, aceasta este măsura care ar fi fost susceptibilă a fi evaluată pe baza criteriilor din hotărârea Altmark menționată anterior și nu articolul 7 alineatul (1) în sine din CDSP.

<sup>(41)</sup> Decizia nr. 06-MC-03 din 11 decembrie 2006 privind cererile de măsuri asigurătorii în sectorul transportului maritim între Corsica și continent.

#### 4.2. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ

- (70) În subsidiar, autoritățile franceze consideră că în cazul de față sunt respectate toate condițiile din cadrul SIEG, fie că este vorba despre definirea SIEG, precizarea mandatului, durata neexcesivă a acestuia, conformitatea cu Directiva 2006/111/CE privind transparența financiară<sup>(43)</sup> sau lipsa supracompensării.

### 5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

#### 5.1. OBSERVAȚIILE ÎNTREPRINDERII CORSICA FERRIES

- (71) Corsica Ferries reamintește mai întâi miza economică a transportului maritim către Corsica pentru actorii pieței, subliniind, în special, că exploatarea liniilor în cauză

<sup>(42)</sup> Autoritățile franceze se referă la Comunicarea COM(2003) 595 final din 22 decembrie 2003 privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 menționat anterior.

<sup>(43)</sup> Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare între statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența financiară în anumite întreprinderi, JO L 318, 17.11.2006, p. 17-25.

reprezintă, în general, o parte din rezultatul net al operatorilor superioară părții din cifra lor de afaceri provenită din această activitate <sup>(44)</sup>.

#### 5.1.1.1. CLASIFICAREA DREPT AJUTOR DE STAT A CDSP

- (72) Corsica Ferries prezintă mai întâi observații cu privire la clasificarea măsurii drept ajutor de stat. Aceasta consideră că în cazul analizat sunt îndeplinite criteriile de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și consideră, în special, că ajutorul plătit de către OTC constituie un avantaj selectiv acordat beneficiarilor săi de natură să denatureze concurența între statele membre. În ceea ce privește cele patru criterii din hotărârea *Altmark*, Corsica Ferries formulează următoarele observații.

##### 5.1.1.1.1. Primul criteriu din hotărârea *Altmark*

- (73) În ceea ce privește caracterul disociabil al serviciului de bază și al serviciului complementar, Corsica Ferries consideră că din însăși CDSP, precum și din punerea în aplicare a acesteia rezultă că aceste activități sunt disociabile. În general, aceasta subliniază că obligațiile de serviciu public necesare ar fi mai stricte în ceea ce privește serviciul de bază, conform unui ansamblu de criterii detaliate mai jos:

#### Comparație între exigențele tehnice pentru serviciul de bază și cele pentru serviciul complementar pe legăturile de la Marsilia către Ajaccio și Bastia

	Serviciu de bază Mărfuri și pasageri	Serviciu complementar Pasageri
Perioadă	În fiecare zi pe durata CDSP	Crăciun/februarie 22 de săptămâni primăvara 11 săptămâni vara
Orar	Plecare între 18h și 20h Sosire între 6h și 8h	La latitudinea concesionarilor
Frecvență	365 zile pe an	La latitudinea concesionarilor
Capacitate vehicule	Stabilă pe perioada CDSP și determinată per călătorie	Variabilă în funcție de perioade și liberă per călătorie
Cabine	Stabilă pe perioada CDSP și determinată per călătorie	Variabilă în funcție de perioade și liberă per călătorie
Primire și servicii de alimentație publică	Punct unic de alimentație publică	Minim două tipuri de catering
Călătorie	Fără escală	Escale posibile

<sup>(44)</sup> Cu alte cuvinte, marja netă a activității de transport maritim în Corsica ar fi superioară marjei nete medii a întreprinderilor în cauză.

- (74) Mai exact, Corsica Ferries contestă faptul că serviciul complementar poate fi considerat ca fiind indispensabil din punct de vedere tehnic serviciului de bază. Aceasta arată astfel că navele din serviciul complementar (car-ferries) nu ar putea fi utilizate pentru exploatarea serviciului de bază (nave mixte de pasageri și marfă), că personalul angajat pentru exploatarea activităților ar fi diferit și că în caietul de sarcini exploatarea serviciului complementar este încredințată doar întreprinderii SNCM. În plus, Corsica Ferries remarcă faptul că în caietul de sarcini, astfel cum este prevăzut pentru perioada de după 2013, se stipulează că operatorul delegat se va ocupa numai de serviciul de bază.

- (75) În ceea ce privește lipsa inițiativei private, Corsica Ferries precizează că autoritățile franceze nu au stabilit că oferta de servicii, astfel cum ar fi exista aceasta în situația de concurență liberă, nu ar satisface necesitățile de serviciu public definite.

- (76) Aceasta consideră, în primul rând, că numai serviciul de bază, ca urmare a obligațiilor care îl însoțesc, ar răspunde unei necesități reale a serviciului public. Dimpotrivă, serviciul complementar s-ar detașa de acesta, deoarece are în vedere doar transportul de pasageri, în câteva perioade ale anului, numai pentru trei dintre cele șase porturi din Corsica. Potrivit Corsica Ferries, acest argument ar fi confirmat de creșterea cu 40 % a plafoanelor tarifelor în perioada estivală și de faptul că pasagerii serviciului complementar ar fi, în principal, turiști cărora le-ar fi indiferent dacă pleacă în Corsica din portul din Marsilia sau din cel din Toulon. În schimb, pasagerii serviciului de bază ar fi, în principal, locuitori din Corsica sau din sudul Franței, mai interesați ca portul de plecare să se afle în apropierea domiciliului lor.

- (77) Potrivit Corsica Ferries, evoluția traficului între 2002 și 2005, caracterizată printr-o creștere scăzută a traficului în cazul serviciului de bază <sup>(45)</sup>, o diminuare puternică a traficului în cazul serviciului complementar <sup>(46)</sup> și o creștere a traficului între Toulon și Corsica <sup>(47)</sup>, ar pune în evidență concurența directă între oferta privind serviciul complementar și propria sa ofertă cu plecare din Toulon. Această concurență ar confirma caracterul comercial și concurențial al serviciului complementar care, în consecință, nu ar răspunde unei necesități reale privind serviciul public.

- (78) În al doilea rând, Corsica Ferries consideră că serviciul complementar astfel cum este stabilit de CDSP ar fi disproportionat conform hotărârii *Analir* <sup>(48)</sup>, întrucât acesta este supradimensionat în mod evident în raport cu traficul liniilor maritime care leagă Marsilia de Corsica.

<sup>(45)</sup> Creștere cu 44 242 de pasageri.

<sup>(46)</sup> Scădere cu 208 213 de pasageri.

<sup>(47)</sup> Creștere cu 324 466 de pasageri.

<sup>(48)</sup> Hotărârea din 20 februarie 2001, *Analir* ea/Spania, C-205/99, Rec., 2001, I-1295.

(79) În ultimul rând, Corsica Ferries avansează ideea că, la data deliberării Adunării din Corsica din 24 martie 2006, serviciul complementar nu putea fi considerat ca răspunzând unei lipse a inițiativei private. De asemenea, întreprinderea subliniază că, dacă nivelul ofertei sale a crescut cu 455 % în cazul plecărilor din Toulon între 2000 și 2007, aceasta limitează în mod voit oferta ca urmare a existenței unui serviciu complementar subvenționat. Aceasta precizează că, în perioadele de vară și de primăvară-toamnă, capacitățile pe care le oferă, asociate cu cele care corespund serviciului de bază oferit de către operatorul delegat, ar fi suficiente pentru a satisface cererea. Aceasta susține, astfel, că nivelul de ocupare a navelor operatorului delegat destinate serviciului complementar în cadrul DSP 2007-2013 nu ar fi depășit inițial 30 %<sup>(49)</sup>. Corsica Ferries deduce de aici că lipsa inițiativei private nu putea fi apreciată în același mod în momentul adoptării caietului de sarcini al DSP pentru perioada 2007-2013 și în perioada precedentă.

(80) Cu titlu suplimentar, Corsica Ferries estimează că argumentația sa se aplică parțial traficului de mărfuri. Aceasta precizează că dezvoltarea pieței în sectorul transportului de marfă cu plecare din Toulon nu a avut niciun impact negativ asupra volumelor transportate în sfera DSP, fapt care a evidențiat astfel necesitatea creării unui serviciu care ar respecta exigențele în materie de continuitate și de calitate a serviciului și care ar fi răspuns unei necesități nesatisfăcute.

(81) Corsica Ferries consideră că, din cele de mai sus rezultă că primul criteriu din hotărârea Altmark nu este îndeplinit în cazul de față.

#### 5.1.1.2. Al doilea criteriu din hotărârea Altmark

(82) În ceea ce privește valoarea compensației, Corsica Ferries consideră că aceasta trebuie apreciată pe baza normelor aplicabile care ar suprima orice posibilitate de a concura cu operatorii co-delegați.

(83) Corsica Ferries consideră, mai întâi, că compensația de serviciu public nu ar răspunde exigențelor în materie de precizie, obiectivitate și transparență. Aceasta estimează că referirea la creșterea „anormală, imprevizibilă și străină de voința transportatorilor” susceptibilă de a justifica evoluția maximelor tarify nu ar fi suficient de exactă. În general, compensația financiară ar crește mai repede decât s-ar diminua veniturile reale și vice versa.

(84) Aceasta adaugă că revizuirea în creștere a veniturilor previzionate în oferta din decembrie 2006 și oferta din martie 2007 ar fi avut drept obiectiv, prin aplicarea clauzei de salvagardare a veniturilor (articolul 7 din CDSP), să conducă la plata unei compensații suplimentare la subvenția de exploatare. În plus, aceasta consideră că baza care servește de referință pentru determinarea valorii navelor SNCM nu ar fi nici obiectivă, nici transparentă, aceasta evoluând în mod substanțial între diferitele oferte prezentate de întreprindere.

(85) În plus, Corsica Ferries consideră că parametrii de calcul al compensației legate de punerea în aplicare a clauzei de salvagardare nu ar fi fost stabiliți. Această nespecificare s-ar fi tradus prin finanțări adiționale acordate operatorilor co-delegați. Potrivit întreprinderii, compensarea parțială a diferenței dintre veniturile previzionate și veniturile reale ar fi fost calculată pe baza unui trafic previzionat supraevaluat.

#### 5.1.1.3. Al treilea criteriu din hotărârea Altmark

(86) Corsica Ferries consideră, pe de o parte, că un nivel al randamentului capitalului investit de 15 % ar fi excesiv în ceea ce privește standardele transportului maritim. Aceasta consideră că acest efect a fost amplificat de nivelul la care SNCM a evaluat valoarea de piață a navelor sale.

(87) Pe de altă parte, aceasta consideră că nu a fost instituit niciun mecanism de control efectiv pentru a garanta lipsa supracompensării.

#### 5.1.1.4. Al patrulea criteriu din hotărârea Altmark

(88) Corsica Ferries susține că procedura de atribuire a DSP nu ar fi permis garantarea unei concurențe reale și deschise suficiente. Aceasta estimează că rezultatul procedurii a fost influențat de consecințele economice pe care le-ar fi provocat punerea în aplicare a clauzei rezolutorii în cazul nereînnoirii DSP. În plus, aceasta consideră că condițiile impuse de caietul de sarcini nu ar fi asigurat o concurență efectivă. Întreprinderea menționează clauza care are scopul de a nu deteriora condițiile economice ale operatorului delegat<sup>(50)</sup>, extinderea obligațiilor de serviciu public impuse, lipsa unor compensații financiare în beneficiul întreprinderilor care fac concurență operatorilor co-delegați, puterea discreționară a OTC în ceea ce privește derogările de la regulamentul de licitație și de la

<sup>(49)</sup> Corsica Ferries se bazează în special pe statistici retranscrise în Deliberarea Adunării din Corsica din 26 noiembrie 2009.

<sup>(50)</sup> Articolul 3 din CDSP, a se vedea considerentul 35 de mai sus.

caietul de sarcini, obligația de a exploata nave puse în funcțiune după 1 ianuarie 1987, dimensionarea excesivă a serviciului public de transport maritim, absența divizării între serviciul de bază și serviciul complementar și interpretarea regulamentului de licitație în ceea ce privește depunerea unei oferte cuprinzând nave care nu sunt numite.

- (89) În mod suplimentar, Corsica Ferries subliniază că procedura de atribuire a DSP nu a condus la reținerea celei mai puțin costisitoare oferte. Oferta grupului SNCM/CMN ar fi condus la plata unei subvenții a cărei valoare a fost cu 15 milioane EUR pe an mai mare decât valoarea subvenției care s-ar fi acordat în cazul în care ar fi fost acceptată oferta întreprinderii Corsica Ferries.
- (90) În consecință, Corsica Ferries subliniază că nivelul compensației ar fi trebuit stabilit luând ca referință o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare. Estimând că poate constitui o astfel de referință, aceasta consideră, în plus, că era în măsură să deservească porturile Ajaccio, Propriano și Porto-Vecchio la un cost care ar fi mai mic cu mai mult de jumătate decât cel propus de grupul SNCM/CMN.
- 5.1.2. REMARCI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE DISPOZITIVUL DE AJUTOR SOCIAL
- (91) Corsica Ferries subliniază că dispozitivul de ajutor social ar prezenta avantajul de a rambursa numai călătoriile realizate efectiv de către pasagerii eligibili, spre deosebire de DSP, care finanțează o capacitate de transport. Dispozitivul de ajutor social ar permite finanțarea obligațiilor de serviciu public la un cost substanțial inferior celui pe care îl implică regimul DSP.
- 5.2. COMENTARIILE ALE SNCM ȘI ALE CMN
- 5.2.1. PERIMETRUL SERVICIULUI PUBLIC ȘI PRIMUL CRITERIU DIN HOTĂRÂREA ALTMARK
- (92) SNCM și CMN consideră, în primul rând, că CDSP nu stabilește nicio distincție între un serviciu de bază și un serviciu complementar. La fel ca autoritățile franceze, acestea consideră că CDSP definește două programe adaptate fiecărui sezon cărora le corespund volume de oferte diferite în funcție de perioadele de vârf. Potrivit SNCM, nu poate fi contestat faptul că colectivitatea își asumă costurile fixe impuse operatorilor delegați pe parcursul întregului an pentru a răspunde necesităților punctuale ale delegării.
- (93) SNCM reamintește în acest context că statele membre dispun de o largă marjă de apreciere a domeniului SIEG, susceptibil a nu fi contestat de Comisie decât în cazul existenței unei erori vădite de apreciere. În acest sens, aceasta consideră că ar fi excesiv, în ceea ce privește sarcina probei, să se solicite ca statul membru în cauză să demonstreze că serviciile regulate de transport astfel cum sunt asigurate într-o situație de concurență liberă nu satisfac necesitățile definite ca serviciu public.
- (94) SNCM consideră, de asemenea, că nu rezultă din articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 că criteriul necesității reale a serviciului public legată de o lipsă a inițiativei private este o regulă generală aplicabilă în speță. Aceasta consideră că, în urma interpretării acestui aspect de către Curtea de Justiție în hotărârea *Analir*<sup>(51)</sup>, în general, capacitatea statelor membre de a defini extinderea misiunilor de serviciu public nu depinde de acest criteriu.
- (95) De asemenea, conform poziției autorităților franceze, SNCM și CMN consideră că, în cazul în care Comisia nu ar fi luat în considerare aceste argumente, necesitatea serviciului public legată de lipsa inițiativei private ar trebui să fie apreciată global pentru întreaga perioadă de executare a contractului. Aprecierea globală ar permite astfel reducerea sarcinii serviciului public prin compensare cu veniturile din sezonul de vârf. Prin urmare, ar fi crucial să se aprecieze dacă operatorul privat este capabil să răspundă exigențelor în materie de regularitate, de continuitate și de frecvență ale serviciului pe perioada întregului an. CMN consideră, de asemenea, că serviciul de bază este indisolubil de serviciul complementar.
- (96) SNCM arată, în acest context, că în caietul de sarcini al DSP nu se solicită utilizarea unor nave diferite pentru serviciul permanent și pentru serviciul complementar.
- (97) În plus, aceasta consideră că o comparație a traficului pe rutele Marsilia-Corsica și Toulon-Corsica nu este suficientă pentru a stabili existența unei erori vădite de apreciere în ceea ce privește evaluarea capacității ofertei private de a răspunde necesității astfel cum este definită de OSP. În plus, diminuarea traficului global asigurat de operatorii co-delegați în cursul anilor 2004-2005 ar fi legată, astfel cum consideră autoritățile franceze, de întreruperea serviciului SNCM ca urmare a unor mișcări sociale. Dimpotrivă, creșterea traficului cu plecare din Toulon ar fi legată de un efect de vas comunicant cu plecările din Italia.

<sup>(51)</sup> Cauza C-205/99, menționată anterior.



- (98) În ceea ce privește eventualitatea unei supradimensionări a ofertei de servicii din CDSP, SNCM consideră că perioada de referință nu ar putea să includă anii 2004 și 2005 ca urmare a mișcărilor sociale menționate mai sus. Prin urmare, feriboturile ar fi necesare pentru a absorbi traficul în sezonul de vârf. CMN precizează, de asemenea, că dimensionarea ofertei s-ar fi efectuat în funcție de mediul economic, de perturbările de serviciu sau de direcționalitatea traficului în sezonul de vârf care ar conduce la traversări cu un grad scăzut de ocupare.
- (99) SNCM și CMN remarcă, în plus, că prestațiile oferite de Corsica Ferries cu plecare din Toulon nu sunt supuse acelorași obligații precum cele impuse operatorilor co-delegați în temeiul CDSP. În domeniul transportului de marfă, SNCM și CMN subliniază obligațiile privind orarul, capacitatea de îmbarcare și tarifele pe care acestea trebuie să le respecte. În domeniul transportului de pasageri, SNCM consideră că constrângerile orare limitează numărul de rotații, că cerințele tarifare mai puțin stricte ale întreprinderii Corsica Ferries i-ar asigura o mai mare libertate comercială și că obligațiile privind calitatea serviciului ar conduce la o creștere a costurilor suportate de operatorii co-delegați. De asemenea, SNCM menționează specificitatea destinațiilor regionale cuprinse în caietul de sarcini, precum și obligațiile privind rotațiile cotidiene, astfel cum menționează Corsica Ferries.
- (100) În subsidiar, SNCM subliniază că subvențiile de care ar fi beneficiat ceilalți actori de pe piață, în special, ajutorul social, ar fi putut juca un rol în evoluția traficului. Prin urmare, acesta nu ar demonstra o capacitate mai redusă a operatorilor delegați de a asigura obligațiile care îi revin.
- (101) În sfârșit, SNCM remarcă faptul că oferta sa de servicii a fost specificată în 2007. Astfel, reducerea exigențelor OTC în 2009 ar fi legată, înainte de toate, de contextul crizei economice, precum și de investițiile realizate de întreprinderea Corsica Ferries.

#### 5.2.2. AL DOILEA CRITERIU DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (102) Conform poziției autorităților franceze (a se vedea considerentul 66 de mai sus), SNCM consideră că articolul 7 alineatul (1) din CDSP ar fi suficient pentru a determina parametrii pe baza cărora este calculată compensația. În plus, numai actul adoptat pe baza dispoziției în cauză ar putea să facă obiectul unui control, excluzând articolul 7 alineatul (1).
- (103) SNCM și CMN consideră, în plus, că raționamentul susținut de Franța în considerentul menționat anterior se aplică, de asemenea, în cazul ajustării compensației în funcție de veniturile reale prevăzute de CDSP.

Aplicarea acestei clauze ar fi imediată și nu ar lăsa loc niciunei posibilități de interpretare subiectivă. În ceea ce privește clauza de salvagardare privind „combustibilul”, aceasta ar fi justificată de imposibilitatea de a prevedea evoluția piețelor și impactul evoluției normelor. CMN subliniază, în sfârșit, că clauza de salvagardare privind veniturile se aplică în ceea ce privește diminuarea, dar și creșterea acestora.

- (104) SNCM consideră că variația valorii veniturilor previzionate în diferitele oferte propuse de operatorii co-delegați nu este de natură să conteste transparența parametrilor mecanismului de compensație.
- (105) Întreprinderea SNCM precizează, de asemenea, că nicio compensație financiară nu a fost plătită în afara cadrului prevăzut de DSP. Aceasta subliniază că CDSP prevede, în anumite cazuri de perturbări ale serviciului, că suma cheltuielilor suportate de operatorul delegat pentru punerea în aplicare a unor măsuri alternative sau cu titlu de despăgubire a clienților ar fi dedusă din valoarea penalității contractuale facturate de OTC operatorilor delegați. Cu toate acestea, chiar dacă cererea transmisă în acest sens de SNCM către OTC se ridică efectiv la 600 000 EUR, aceasta nu ar fi fost plătită și nu ar corespunde decât unui provizion care estimează compensațiile plătite de SNCM în contextul mișcării sociale din 2010.

#### 5.2.3. CELELALTE CRITERII DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (106) În ceea ce privește nivelul de compensație a costurilor generate de obligațiile de serviciu public, SNCM și CMN consideră că nu au beneficiat de nicio compensație excesivă. În ceea ce privește exigențele aplicabile în materie de remunerare a capitalului, SNCM subliniază că, dimpotrivă, costurile generate de obligațiile de serviciu public ar fi fost insuficient compensate, fapt care a condus la un rezultat negativ după cheltuielile de capital.
- (107) În ceea ce privește procedura de selecție a prestatorului de servicii, SNCM reamintește că protocolul de privatizare cuprindea o clauză rezolutivă unică. Aceasta trebuia să fie analizată în aceiași termeni precum cei propuși de autoritățile franceze, care au fost prezentați în considerentul 55 de mai sus. În plus, aceasta consideră că procesul de privatizare a SNCM, nefiind susceptibil de a implica CTC, nu ar fi avut nicio influență asupra procesului de atribuire a DSP.
- (108) SNCM și CMN consideră, în plus, că exigențele din caietul de sarcini nu au contestat caracterul concurențial al procedurii de atribuire a delegării. Acestea consideră că

controlul îndeplinirii celui de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark* nu privește caracterul adecvat al obligațiilor de serviciu public impuse operatorilor terți în cadrul DSP.

- (109) SNCM și CMN subliniază, în plus, că limitările impuse conținutului contractelor de serviciu public de Regulaamentul (CEE) nr. 3577/92 nu împiedică statele membre să introducă alte exigențe suplimentare.
- (110) Bazându-se pe ansamblul argumentației susținute de autoritățile franceze și prezentate în considerentul 67 de mai sus, SNCM consideră, în plus, că procedura de alegere a operatorului delegat nu ar fi avut un caracter discriminator. Faptul că Corsica Ferries contestă imparțialitatea Tribunalului Administrativ din Bastia și a CTC ar fi, potrivit SNCM, o confirmare a acestui fapt.
- (111) În subsidiar, SNCM și CMN consideră că, presupunând că nu sunt îndeplinite criteriile din hotărârea *Altmark*, compensațiile percepute ar trebui să fie clasificate drept ajutoare compatibile cu piața internă în temeiul cadrului SIEG. În acest sens, acestea estimează că durata delegării este rezonabilă și că transportului maritim în afara DSP îi corespund contabilități analitice diferite de contabilitățile analitice aferente rutelor operate sub delegare, respectând astfel Directiva 2006/111/CE privind transparența financiară.

## 6. COMENTARIILE FRANȚEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

### 6.1. PERIMETRUL SERVICIULUI PUBLIC ȘI PRIMUL CRITERIU DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (112) În ceea ce privește observațiile întreprinderii Corsica Ferries cu privire la respectarea primului criteriu din hotărârea *Altmark* menționată anterior, autoritățile franceze amintesc mai întâi poziția lor referitoare la caracterul indisociabil al serviciului de bază și al serviciului complementar. Acestea consideră că angajarea de personal interimar pentru exploatarea serviciului complementar nu constituie o dovadă în sens contrar.
- (113) Apoi, acestea contestă afirmația întreprinderii Corsica Ferries potrivit căreia criteriul capacității este singurul necesar în ceea ce privește serviciul complementar. Acestea reamintesc că se aplică în egală măsură criteriul de calitate stabilit în caietul de sarcini.
- (114) În plus, caietul de sarcini al DSP nu ar solicita utilizarea de nave diferite pentru serviciul permanent și pentru serviciul complementar.

- (115) Mai mult, acestea consideră ca fiind nefondată limitarea analizei unei eventuale lipse a inițiativei private doar la perioadele care se încadrează în serviciul complementar. Acestea consideră că refuzul clasificării serviciului complementar drept serviciu public pe motiv că acesta este destinat în esență transportului de turiști este lipsit de fundament, obiectul său fiind garantarea continuității teritoriale cu scopul de a atenua constrângerile legate de insularitatea Corsicii.
- (116) Autoritățile franceze nu împărtășesc analiza efectuată de întreprinderea Corsica Ferries în ceea ce privește oportunitatea nivelului ofertei reținut în cadrul CDSP care corespunde serviciului complementar. Acestea consideră că perioada de referință în ceea ce privește traficul de pasageri ar trebui să se limiteze la perioada de după 2006, anii 2002-2005 fiind marcați de o perturbare a serviciului legată de mișcări sociale. În plus, acestea atribuie supradimensionarea globală a ofertei în perioada 2010-2013 punerii în funcțiune a navei Smeralda de către Corsica Ferries.
- (117) În sfârșit, autoritățile franceze remarcă faptul că întreprinderea Corsica Ferries este principalul beneficiar al dispozitivului de ajutor social în măsura în care valoarea acestuia depinde de numărul de pasageri transportați. În plus, Corsica Ferries nu ține cont decât de capacitățile de transport, fără a se referi la celelalte criterii, cum ar fi cel al calității serviciului.

### 6.2. CELELALTE CRITERII DIN HOTĂRÂREA ALTMARK

- (118) În ceea ce privește observațiile întreprinderii Corsica Ferries cu privire la respectarea celui de al doilea și a celui de al treilea criteriu din hotărârea *Altmark* menționată anterior, autoritățile franceze precizează că modificarea printr-un act adițional a DSP intervenită la 28 decembrie 2009 rezultă din diferența între un trafic previzionat stabilit pe baza unor obiective de dezvoltare economică ambițioase și realitatea care rezultă în contextul încetării activității economice și al creșterii ofertei de transporturi maritime. Acestea subliniază că controlul dispozitivului de compensație realizat de jurisdicțiile financiare nu se referă la conformitatea acestuia cu normele aplicabile în ceea ce privește ajutoarele de stat, ci la regularitatea, eficiența și eficacitatea gestiunii acestuia. Autoritățile franceze subliniază, în plus, că observațiile formulate se refereau, de asemenea, la sistemul de ajutor social de care ar beneficia Corsica Ferries în primul rând, sumele care îi erau alocate ajungând de la 13,8 milioane EUR la 20,8 milioane EUR între 2002 și 2009, potrivit autorităților franceze.
- (119) În ceea ce privește observațiile întreprinderii Corsica Ferries cu privire la respectarea celui de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark*, autoritățile franceze precizează că hotărârea adoptată la 11 septembrie 2012 de către Tribunalul Uniunii Europene în cauza T-565/08 nu are nicio legătură cu atribuirea DSP. Acestea

contestă, prin urmare, interpretarea acordată hotărârii de către Corsica Ferries și consideră, în acest sens, că nu poate fi aplicată clauza rezolutorie decât în ipoteza adoptării de către Comisie a unei decizii care clasifică măsurile în cauză drept ajutoare de stat incompatibile cu piața internă sau în cazul neatribuirii contractului privind delegarea de serviciu public întreprinderii SNCM.

- (120) În sfârșit, autoritățile franceze consideră că a te baza pe o declarație a Președintelui Adunării Teritoriale pentru a evalua gradul de concurență efectivă nu este în conformitate cu dreptul aplicabil, autoritatea în cauză neavând competența de a adopta singură caietul de sarcini al DSP. În paralel, acestea remarcă faptul că analiza ofertelor a condus la concluzia că întreprinderea Corsica Ferries nu respecta condițiile din caietul de sarcini menționat, nu furniza elementele privind evaluarea îndatorării sale financiare și nici nu garanta pertinenta contului său de profit și pierdere previzionat.

## 7. EVALUAREA MĂSURILOR

### 7.1. EXISTENȚA UNUI AJUTOR ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE

- (121) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (122) Prin urmare, calificarea unei măsuri naționale drept ajutor de stat presupune să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative, și anume ca: 1) beneficiarul sau beneficiarii să fie întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, 2) măsura în cauză să fie acordată din resurse de stat și să fie imputabilă statului, 3) măsura conferă un avantaj selectiv beneficiarului sau beneficiarilor săi și 4) măsura în cauză să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să fie susceptibilă de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre<sup>(52)</sup>.

#### 7.1.1. NOȚIUNEA DE ÎNTEPRINDERE ȘI DE ACTIVITATE ECONOMICĂ

- (123) Astfel cum se subliniază în decizia de inițiere (considerentul 62), SNCM și CMN sunt doi operatori angajați în prestarea de servicii de transport maritim și care desfășoară activități economice în această calitate.

#### 7.1.2. RESURSE DE STAT ȘI IMPUTABILITATE STATULUI

- (124) Astfel cum se arată în decizia de inițiere (considerentele 63-65), decizia de a încheia CDSP a fost votată de

Adunarea din Corsica, iar resursele OTC, autoritate publică, sunt resurse publice, provenind în special din alocarea pentru continuitate teritorială plătită de către stat. Prin urmare, compensațiile plătite în temeiul DSP constituie un transfer de resurse de stat imputabil statului.

#### 7.1.3. AVANTAJ SELECTIV PENTRU OPERATORII CO-DELEGAȚI

- (125) Pentru a aprecia dacă o măsură de stat constituie un ajutor pentru o întreprindere, este necesar să se determine dacă întreprinderea în cauză beneficiază de un avantaj economic care o scutește de suportarea unor costuri care ar fi trebuit să fie suportate, în mod normal, din resursele sale financiare proprii sau dacă aceasta beneficiază de un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condițiile normale de piață<sup>(53)</sup>.

- (126) În acest context, Comisia consideră că, contrar celor afirmate de CMN, câștigarea unor cote de piață de către operatorii concurenți nu dovedește în niciun fel lipsa unui avantaj acordat operatorilor co-delegați. Într-adevăr, este cert că, fără o intervenție publică, operatorii delegați nu ar fi beneficiat de compensația costurilor lor operaționale, astfel cum era prevăzută de CDSP.

- (127) Franța se referă în special la hotărârea Consiliului de Stat din 13 iulie 2012 menționată anterior, pentru a concluziona cu privire la absența elementelor de ajutor de stat în CDSP în ansamblul său. Comisia arată totuși că, prin hotărârea sa, instanța națională s-a limitat să afirme că clauza de salvagardare prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din CDSP<sup>(54)</sup>, considerată izolat, nu putea fi calificată drept ajutor de stat<sup>(55)</sup>. Dat fiind că Comisia nu analizează clauza de salvagardare în mod izolat, ci ia în calcul CDSP în ansamblul său, aceasta consideră că motivele din hotărârea respectivă în ceea ce privește clauza susmenționată nu sunt pertinente pentru a determina dacă CDSP cuprinde, în ansamblu, elemente de ajutor de stat. Comisia va examina conținutul argumentelor prezentate în hotărâre în cadrul analizei definirii obligațiilor de serviciu public acoperite de CDSP (a se vedea secțiunea 7.1.3.1 de mai jos).

- (128) În măsura în care autoritățile franceze afirmă că respectivele compensații nu ar antrena niciun avantaj selectiv în favoarea beneficiarilor lor în conformitate cu jurisprudența *Altmark* menționată anterior, Comisia trebuie să examineze dacă, astfel cum susțin autoritățile franceze și operatorii co-delegați, compensațiile acordate în temeiul CDSP respectă toate criteriile din hotărârea *Altmark*.

<sup>(52)</sup> A se vedea, de exemplu, hotărârea Curții din 10 ianuarie 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, C-222/04, Rec., p. I-289, punctul 129.

<sup>(53)</sup> A se vedea, în special, hotărârea Curții din 14 februarie 1990, Franța/Comisia, C-301/87, Rec., 1990, p. I-307, punctul 41.

<sup>(54)</sup> A se vedea considerentul 38 de mai sus.

<sup>(55)</sup> A se vedea nota de subsol nr. 24 de mai sus.

(129) În acest sens, trebuie amintit că Curtea a declarat în hotărârea *Altmark* <sup>(56)</sup> că compensațiile acordate pentru executarea unor obligații de serviciu public nu constituie ajutoare în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, atunci când sunt îndeplinite cumulativ patru criterii:

- întreprinderea beneficiară a fost însărcinată efectiv să îndeplinească obligațiile de serviciu public și obligațiile au fost clar definite (criteriul 1);
- parametrii pe baza cărora este calculată compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (criteriul 2);
- compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi integral sau parțial costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile rezultate din activitate, precum și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor (criteriul 3);
- atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea satisface exigențele privind serviciul public necesare le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea obligațiilor (criteriul 4).

(130) În comunicarea sa privind aplicarea normelor în materie de ajutoare de stat compensațiilor acordate pentru prestarea SIEG <sup>(57)</sup> (denumită în continuare „comunicarea SIEG”), Comisia a furnizat orientări în scopul de a clarifica exigențele referitoare la compensația unor servicii de interes economic general. Comunicarea abordează diferitele exigențe stabilite în jurisprudența *Altmark*, și anume noțiunea de serviciu de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE, necesitatea unui mandat, obligația de a defini parametrii compensației, principiile referitoare la necesitatea de a evita orice supracompensare și principiile care privesc selectarea prestatorului.

(131) În cazul de față, Comisia consideră oportun să analizeze primul și cel de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark*.

#### 7.1.3.1. Definirea serviciului de interes economic general (criteriul 1)

##### Cadru de analiză

(132) Trebuie amintit că competența Comisiei în ceea ce privește definirea unui SIEG se limitează la a verifica dacă statul membru în cauză nu a săvârșit nicio eroare vădită de apreciere clasificând un serviciu drept SIEG <sup>(58)</sup>.

(133) În plus, în cazul în care există norme specifice la nivelul Uniunii Europene, capacitatea de apreciere a statelor membre este subordonată normelor respective, fără a se aduce atingere obligației Comisiei de a analiza dacă SIEG a fost corect definit în sensul controlului în materie de ajutor de stat <sup>(59)</sup>. În acest sens, în decizia de inițiere, Comisia a estimat pe fond că, pentru a fi acceptabil în ceea ce privește controlul ajutoarelor de stat, perimetrul serviciului public trebuie să respecte Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 astfel cum este interpretat de jurisprudența Curții <sup>(60)</sup>. În consecință, Comisia a arătat că va analiza dacă domeniul serviciului public astfel cum este definit de CDSP era necesar și proporțional în raport cu o necesitate reală a serviciului public, demonstrată prin insuficiența serviciilor regulate de transport într-o situație de concurență liberă.

(134) Astfel, în speță, în cazul neconformității cu criteriile de fond din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 astfel cum sunt interpretate de jurisprudență, compensațiile în cauză nu ar putea fi declarate compatibile în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE. Conformitatea cu Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 este, prin urmare, o condiție necesară pentru aplicabilitatea cadrului SIEG în cazul de față <sup>(61)</sup>.

(135) În acest sens, Comisia constată că CDSP constituie în mod clar un „contract de serviciu public” în sensul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 <sup>(62)</sup>. Aceasta constată, în acest context, că pentru analiza unui astfel de contract de serviciu public au o relevanță specială condițiile enunțate în hotărârea *Analir* menționată anterior. Într-adevăr, compensarea obligațiilor specifice în cadrul unui

<sup>(56)</sup> Menționat anterior, a se vedea nota de subsol nr. 22.

<sup>(57)</sup> 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, adoptată de Comisie la 20.12.2011 și publicată în JOUE C 8, 11.1.2012, p. 4.

<sup>(58)</sup> A se vedea comunicarea SIEG menționată anterior, alineatul (46).

<sup>(59)</sup> A se vedea comunicarea SIEG menționată anterior, alineatul (46).

<sup>(60)</sup> În special hotărârea *Analir* menționată anterior.

<sup>(61)</sup> A se vedea cadrul SIEG, punctele (8) și (13).

<sup>(62)</sup> A se vedea articolele 2 și 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 menționat anterior.

contract de serviciu public, prin subvenționarea unei oferte de servicii, constituie în mod clar un obstacol pentru libera circulație a serviciilor<sup>(63)</sup>. Un astfel de obstacol nu se poate justifica decât conform unor condiții restrictive care stabilesc necesitatea și proporționalitatea definirii tuturor serviciilor sustrate din sfera concurenței libere în raport cu o necesitate reală de transport, neîndeplinită în situația de concurență liberă.

- (136) Prin urmare, Comisia consideră, prin analogie cu hotărârea *Analir* menționată anterior, că domeniul serviciului public astfel cum este definit de un contract de serviciu public trebuie să fie necesar și proporționat în raport cu o necesitate reală de serviciu public, demonstrată prin insuficiența serviciilor regulate de transport în condiții normale de piață.

#### **Analiza separată a serviciului de bază și a serviciului complementar**

- (137) Autoritățile franceze afirmă, cu titlu introductiv, că serviciul de bază și serviciul complementar, astfel cum sunt definite în decizia de inițiere și amintite mai sus, nu ar constitui servicii distincte. În acest sens, Comisia consideră totuși că distincția între serviciile de transport care trebuie furnizate pe parcursul întregului an în cadrul serviciului de bază și capacitățile suplimentare care trebuie furnizate în perioada de vârf reiese clar din caietul de sarcini al DSP<sup>(64)</sup>.
- (138) Autoritățile franceze susțin, de asemenea, că perimetrul serviciului public trebuie să fie apreciat în mod global pentru cele două servicii. Acestea se referă, în acest scop, la hotărârea Consiliului de Stat din 13 iulie 2012 menționată anterior, în care instanța națională a considerat că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 menționat anterior nu împiedica aprecierea globală, pentru fiecare linie, a necesității reale a serviciului public, fără să fie necesar să se analizeze dacă necesitatea este justificată în permanență. Consiliul de Stat a dedus din aceasta că Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 nu impunea ca serviciul complementar să răspundă unei necesități reale a serviciului public diferită de necesitatea căreia îi răspunde serviciul de bază.

<sup>(63)</sup> A se vedea, în special, hotărârile din 25 iulie 1991, *Säger*, C-76/90, Rec., p. I-4221, punctul 12; din 9 august 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Rec., p. I-3803, punctul 14; din 28 martie 1996, *Guiot*, C-272/94, Rec., p. I-1905, punctul 10; din 18 iunie 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Rec., p. I-3949, punctul 56 și din 23 noiembrie 1999, *Arblade e.a.*, C-369/96 și C-376/96, Rec., p. I-8453, punctul 33.

<sup>(64)</sup> Consistența fiecăruia dintre servicii este menționată la considerentul 33 și în notele de subsol 25 și 26 de mai sus. Consistența serviciului complementar este, în special, menționată la I a) 2) (*Marsilia - Ajaccio*), I b) 2) (*Marsilia - Bastia*) și I d) 1.4) (*Marsilia - Propriano*) din caietul de sarcini al CDSP.

- (139) În acest sens, Comisia consideră, într-adevăr, în conformitate cu practica sa decizională<sup>(65)</sup>, că, în scopul de a evita o selectare<sup>(66)</sup> care aduce prejudicii atât eficacității economice a executării serviciilor, cât și calității și viabilității economice a acestora, poate fi legitim, în circumstanțe în care cererea de transport are un important caracter sezonier, să se includă în perimetrul serviciului public servicii care privesc în același timp perioadele de vârf și perioadele extrasezoniere. În circumstanțele din cazul de față, Comisia consideră că nu ar fi legitim să se considere că serviciul complementar poate fi justificat prin necesitatea reală a serviciului public pe care o satisface serviciul de bază decât dacă s-a stabilit că exploatarea acestuia este, astfel cum susțin autoritățile franceze, indispensabilă exploatarea serviciului de bază, în temeiul unui ansamblu de considerente tehnice și economice.

- (140) Or, contrar celor susținute de autoritățile franceze, SNCM și CMN, în cazul de față nu rezultă că exploatarea serviciului complementar este indispensabilă exploatarea serviciului de bază.

- (141) Comisia reamintește că o extindere a perimetrului serviciului public poate, în anumite condiții, să se justifice în cazul existenței unor complementarități tehnice sau din considerente privind eficacitatea economică (sinergii) bine stabilite. Or, în speță, nu este stabilită existența unei complementarități tehnice între serviciul de bază și serviciul complementar. Într-adevăr, Comisia arată că obligațiile care sunt aplicate serviciilor sunt distincte, în special în ceea ce privește orarele și frecvența. În ceea ce privește orarele, în timp ce definiția serviciului de bază impunea un orar de plecare minimal și o plajă de sosire strictă<sup>(67)</sup>, definiția serviciului complementar nu stipula respectarea vreunui orar. În ceea ce privește frecvența, în caietul de sarcini al CDSP nu este impusă nicio obligație referitoare la serviciul complementar, capacitatea de transport fiind definită anual pentru perioadele de vârf. În plus, exploatarea unor servicii organizate conform unei distincții similare<sup>(68)</sup> a fost realizată cu nave și echipaje diferite în perioada 2002-2006.

- (142) În această privință, este important să se menționeze că argumentul autorităților franceze potrivit căruia caietul de sarcini nu impunea utilizarea unor tipuri diferite de nave nu pune sub semnul îndoielii această concluzie, în

<sup>(65)</sup> A se vedea decizia din 30 octombrie 2001 privind ajutoarele de stat plătite de Franța către Société nationale maritime Corse-Méditerranée, JO L 50, 21.2.2002, p. 66, considerentul 74.

<sup>(66)</sup> Selectarea acoperă situația în care întreprinderile de transport maritim concurente nu ar opera decât în perioada de vârf.

<sup>(67)</sup> CDSP, anexa I. Plaja de sosire era de la 6h30 la 7h pentru liniile Marsilia - Ajaccio și Marsilia - Bastia, și de la 6h30 la 7h30 pentru linia Marsilia - Propriano, ținând cont de constrângerile impuse pentru transportul de pasageri și de marfă.

<sup>(68)</sup> În perioada 2002-2006, era definit un serviciu „complementar”, în temeiul căruia operatorii co-delegați introduceau locuri pentru pasageri suplimentare în perioadele de vârf. Serviciul era operat de pachetatori. A se vedea raportul Camerei Regionale de Conturi din Corsica, menționat anterior.

măsura în care experiența precedentă DSP în perioada 2002-2006 stabilea că cele două tipuri de servicii puteau fi efectuate cu nave diferite <sup>(69)</sup>.

- (143) Pe de altă parte, în ceea ce privește argumentul autorităților franceze potrivit căruia includerea serviciului complementar ar fi justificată de o repartizare financiară echitabilă în raport cu serviciul de bază, este suficient să se constate, în contabilitatea analitică a SNCM privitoare la cel din urmă serviciu, existența, pe termen lung, a unui deficit de exploatare <sup>(70)</sup>. Prin urmare, acest argument nu ar putea fi reținut.
- (144) Rezultă că, în circumstanțele specifice cazului de față, nu se poate considera că executarea serviciului complementar este indispensabilă bunei executări a serviciului de bază și că niciunul dintre argumentele avansate în acest sens de autoritățile franceze și de operatorii delegați nu poate infirma această concluzie. În consecință, Comisia consideră că clasificarea drept serviciu de interes economic general trebuie să fie evaluată separat pentru cele două tipuri de serviciu în cauză.

#### Analiza serviciului de bază

- (145) Comisia arată mai întâi că, în conformitate cu jurisprudența <sup>(71)</sup> și cu practica sa decizională relevantă <sup>(72)</sup>, politica de continuitate teritorială dusă de autoritățile franceze reflectă un interes public legitim, și anume acela de a asigura servicii de transport la un nivel suficient, care să răspundă necesităților de dezvoltare economică și socială ale Corsicii. Rezultă astfel că prestarea unui serviciu minimal de continuitate teritorială între Marsilia și cele cinci porturi din Corsica în cauză răspunde unei necesități a serviciului public clar definite.
- (146) În ceea ce privește lipsa inițiativei private privind serviciul de bază, ceilalți operatori de pe piață recunosc ei înșiși că nu ar fi fost în măsură să asigure serviciul <sup>(73)</sup>.
- (147) În special în ceea ce privește perioada în care se observă această lipsă, Comisia consideră că, pentru a justifica includerea în domeniul serviciului public a serviciului de bază pentru întregul an, pentru toate liniile, este suficientă constatarea, pentru fiecare linie în cauză, a lipsei inițiativei private în ceea ce privește o necesitate de

transport bine identificată numai în perioadele extrasezoniere. Într-adevăr, considerente privind eficacitatea tehnică și economică evidente justifică faptul că serviciul de bază are un caracter permanent, fără a fi astfel necesar să se caracterizeze o carență a serviciilor de transport pe parcursul întregului an. Redistribuirea anumitor nave în cursul anului ar fi impus operatorilor delegați, în acest sens, o sarcină economică suplimentară, lipsindu-i de venituri importante în perioadele de vârf.

- (148) În sfârșit, astfel cum a arătat Comisia în comunicarea sa interpretativă <sup>(74)</sup> privind Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, gruparea unor rute în cadrul unui singur serviciu nu este contrară, în sine, regulamentului menționat. Dimpotrivă, în cazul de față, gruparea celor cinci rute permite o reciprocitate a mijloacelor nautice de natură să amelioreze calitatea serviciului în cauză <sup>(75)</sup> și să îi reducă costul, în măsura în care exigențele tehnice impuse rutelor către cele cinci porturi din Corsica în cadrul serviciului de bază sunt comparabile, în special, în ceea ce privește orarele, durata traseelor și repartizarea capacităților între marfă și pasageri <sup>(76)</sup>. De fapt, CDSP <sup>(77)</sup> prevede în același timp utilizarea anumitor nave pe mai multe linii diferite din serviciul de bază și utilizarea mai multor nave diferite pe aceeași linie <sup>(78)</sup>.

- (149) În sfârșit, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, CDSP și anexele la acesta stabilesc norme precise în materie de continuitate, regularitate, capacitate și tarife pe care operatorii delegați trebuie să le respecte în vederea asigurării serviciului de bază (a se vedea secțiunea 2.5).

- (150) Rezultă că includerea serviciului de bază în perimetrul CDSP este necesară și proporționată în raport cu necesitatea reală a serviciului public.

#### Analiza serviciului complementar

- (151) Referitor la serviciul complementar, Comisia consideră că includerea acestuia în domeniul serviciului public contravine obligației de necesitate și de proporționalitate din definiția domeniului serviciului public în ceea ce privește necesitatea reală de serviciu public (a se vedea secțiunea 8.1.1 de mai jos).

<sup>(69)</sup> Serviciul de bază a fost operat din 2002 de nave mixte de pasageri și marfă, în timp ce serviciul complementar a fost operat de feriboturi (sau pacheboturi). Astfel cum se arată, în special, de către Camera Regională de Conturi din Corsica (Raport de observații definitive cu privire la Office des Transports de Corse, p. 80 - 82), CDSP „seamănă, în ceea ce privește formularea și organizarea sa generală, cu convenția precedentă” și „în ceea ce privește OSP, formele lor evoluează foarte ușor”.

<sup>(70)</sup> A se vedea considerentul 47 de mai sus și nota de subsol nr. 35.

<sup>(71)</sup> A se vedea hotărârea *Analir* menționată anterior, punctul 27.

<sup>(72)</sup> A se vedea decizia din 30 octombrie 2001 privind ajutoarele de stat plătite de Franța către Société nationale maritime Corse-Méditerranée, JOCE L 50, 21.2.2002.

<sup>(73)</sup> A se vedea considerentul 79 din decizia de inițiere.

<sup>(74)</sup> COM(2003) 595 final – nepublicată în JOCE, secțiunea 5.5.3.

<sup>(75)</sup> În special minimizând impactul unor indisponibilități operaționale ale anumitor nave.

<sup>(76)</sup> CDSP, anexa I.

<sup>(77)</sup> Anexa 2, utilizarea de principiu a navelor pe linie.

<sup>(78)</sup> Astfel, Pascal Paoli era alocat, cu titlu principal, pe linia Marsilia-Bastia și, cu titlu ocazional, pe linia Marsilia-Balagne. La fel, serviciul de bază pentru destinația Propriano trebuia să fie efectuat de trei nave ale CMN, Girolata, Kalliste și Scandola.

- (152) În acest sens, Comisia constată că exploatarea celor trei linii de serviciu complementar, și anume Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Bastia și Marsilia-Propriano, a fost realizată în mod indisociabil de SNCM, prin utilizarea a două pacheturi, Danielle Casanova și Napoléon Bonaparte, pentru prestarea serviciilor pe cele trei linii<sup>(79)</sup>. În plus, Comisia arată că obligațiile reduse impuse pentru prestarea serviciului complementar în cazul de față<sup>(80)</sup> făcea, de fapt, ca reciprocitatea mijloacelor nautice să fie cu atât mai relevantă pentru realizarea serviciului, favorizând o complementaritate tehnică și economică pentru operarea serviciilor pe cele trei linii în cauză. În consecință, Comisia consideră că validitatea includerii serviciului complementar în perimetrul CDSP trebuie să fie apreciată global.
- (153) În plus, analiza necesității și a proporționalității domeniului DSP trebuie să țină cont de prezența unor obligații de serviciu public pe toate liniile de transport între continentul francez și Corsica. Pe de altă parte, în circumstanțele cazului de față și având în vedere argumentația părților<sup>(81)</sup>, analiza trebuie să vizeze, de asemenea, prezența unei oferte de inițiativă privată cu plecare din Toulon, substituibilă în mod semnificativ liniilor cu plecare din Marsilia care fac obiectul DSP.
- Substituibilitatea serviciilor de transport de pasageri cu plecare din Marsilia și din Toulon*
- (154) Comisia a reamintit în decizia sa de inițiere existența unei serii de indicii de natură să confirme existența unei substituibilități între serviciile cu plecare din Marsilia și cele cu plecare din Toulon. Într-adevăr, evoluția traficului pe liniile de transport între continentul francez și Corsica demonstrează dezvoltarea rapidă a unei oferte în concurență cu oferta celor doi operatori co-delegați. Astfel, traficul pe liniile de transport maritim între continentul francez și Corsica a crescut, între 2002 și 2009, cu 31,6 % pentru transportul de pasageri<sup>(82)</sup>. În acest sens, repartizarea traficului între porturile deservite demonstrează o creștere foarte mare a traficului cu plecare din Toulon (+ 150 % între 2002 și 2009) și o diminuare concomitentă a traficului cu plecare din Marsilia (- 1,7 %). Reiese de aici că creșterea traficului global a fost absorbită în mare parte de prestatorii serviciului care operează cu plecare din Toulon, în detrimentul ofertei operatorilor co-delegați care operează cu plecare din Marsilia.
- (155) Contrar afirmațiilor autorităților franceze, de altfel furnizate fără o argumentare cantitativă, nu pare necesar ca evoluția să fie imputabilă unui efect de vas comunicant cu Italia. Rezultă, într-adevăr, că partea de trafic din Corsica<sup>(83)</sup> imputabilă legăturilor între continentul francez și Corsica a crescut constant între 2002 și 2009, ajungând, în detrimentul legăturilor dintre Corsica și Italia, de la 60,9 % în 2002 la 66,2 % în 2009<sup>(84)</sup>.
- (156) În ceea ce privește argumentul autorităților franceze potrivit căruia Consiliul Concurenței ar fi recunoscut, în decizia din 2006, că nu putea fi exclus faptul că piața transporturilor de pasageri cu plecare din Marsilia constituie o piață relevantă, Comisia constată că Consiliul Concurenței s-a mulțumit să arate, în sprijinul argumentelor sale care stabilesc prezența unei poziții dominante a SNCM în cadrul răspunsului la licitație al OTC<sup>(85)</sup>, că exista o piață relevantă constituită din legăturile cu plecare din Marsilia<sup>(86)</sup>. Această poziție nu a împiedicat totuși Consiliul Concurenței să considere că, „pe piața pasagerilor care călătoresc în perioade de vârf între continent și Corsica (Franța continentală și Italia), nu se poate exclude faptul că porturile din Nisa, Toulon, Marsilia, Livorno, Savona și Genova exercită unele asupra celorlalte o anumită presiune concurențială”<sup>(87)</sup>.
- (157) De fapt, evoluția traficului între continentul francez și Corsica în beneficiul legăturilor cu plecare din Toulon este cu atât mai evidentă pentru serviciul complementar. Între 2002 și 2005, traficul real constat în cazul serviciului complementar s-a diminuat cu 208 213 pasageri pe ruta Marsilia-Corsica, în timp ce traficul a crescut cu 324 466 de pasageri pe ruta Toulon-Corsica în aceeași perioadă. Diminuarea cotei de trafic asigurată de serviciul complementar în beneficiul altor operatori de pe piață, în contextul creșterii globale a traficului începând cu 2002, indică un grad mare de substituibilitate între cele două servicii.
- (158) Din punct de vedere calitativ, distanța mică între Marsilia și Toulon, de ordinul a 50 de km, este efectiv de natură să conducă la o substituibilitate între serviciile având ca destinație același port din Corsica. În plus, durata călătoriei de la Marsilia la Toulon, de ordinul a 35-45 de minute, este mult inferioară duratei călătoriei pe mare<sup>(88)</sup>, prin urmare, este puțin susceptibilă a

<sup>(79)</sup> A se vedea anexa 2 la CDSP.

<sup>(80)</sup> Obligațiile se limitează în principal la o capacitate de transport minimă care trebuie asigurată pe durata tuturor perioadelor de vârf, a se vedea considerentul 141 de mai sus.

<sup>(81)</sup> A se vedea secțiunea 5.1.1 de mai sus.

<sup>(82)</sup> Raport de observații definitive al Camerei Regionale de Conturi din Corsica, *Continuitate teritorială*, 2010, p. 65.

<sup>(83)</sup> Comisia se referă aici la traficul maritim de pasageri din sau către toate porturile din Corsica.

<sup>(84)</sup> Sursa: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

<sup>(85)</sup> A se vedea secțiunea 2.4

<sup>(86)</sup> A se vedea Decizia nr. 06-MC-03 din 11 decembrie 2006, alineatul (97).

<sup>(87)</sup> A se vedea Decizia nr. 06-MC-03 din 11 decembrie 2006, alineatul (80).

<sup>(88)</sup> Durata traseului pe mare se întinde de la 5h45 cu plecare din Toulon la aproximativ 10h cu plecare din Marsilia, cu navă mixtă (traseu de noapte).

constitui un obstacol pentru punerea în balanță a celor două servicii de către destinatarul lor final. În plus, portul din Toulon este mai aproape de Corsica cu o distanță de ordinul a 50 de km, permițând navelor care pleacă din Toulon să efectueze traversarea către Corsica într-un timp redus față de traversările cu plecare din Marsilia, ceea ce consolidează substituibilitatea serviciilor cu plecare din Marsilia cu cele cu plecare din Toulon <sup>(89)</sup>.

- (159) Astfel, un grad substanțial de substituibilitate a serviciilor <sup>(90)</sup> operate cu plecare din porturile din Marsilia și din Toulon putea fi pus în evidență în mod cantitativ încă din 2006, pe baza orientărilor traficului către Toulon observate în timpul grevelor care au perturbat serios serviciile cu plecare din Marsilia la sfârșitul anului 2005 <sup>(91)</sup>. Astfel, chiar ținând cont de impactul tendinței de creștere a traficului cu plecare din Toulon <sup>(92)</sup>, nivelurile de orientare a traficului din Marsilia către Toulon <sup>(93)</sup> observate pe liniile cu destinația Ajaccio erau de ordinul a 89 % <sup>(94)</sup> pentru septembrie-octombrie 2005.
- (160) Pe baza tuturor acestor elemente, Comisia consideră că, în circumstanțele cazului de față, serviciul complementar era în mare parte substituibil, din punct de vedere al cererii pasagerilor, serviciilor cu plecare din Toulon și cu destinația Bastia și Ajaccio, în momentul adoptării CDSP.

#### *Lipsa inițiativei private*

- (161) Comisia consideră, de asemenea, că autoritățile franceze nu au prezentat nicio dovadă a lipsei inițiativei private în ceea ce privește serviciul complementar. Acestea contestă distincția între serviciul de bază și serviciul complementar, însă se limitează la a aminti ampla competență

<sup>(89)</sup> A se vedea, de asemenea, avizul nr. 12-A-05 din 17 februarie 2012 menționat anterior, secțiunea C 2), în special alineatul (131) care indică o anumită substituibilitate între serviciile din porturile din Corsica, pe de o parte, și cele din Marsilia și Toulon, pe de altă parte, inclusiv în perioada de trafic redus. Niciun indiciu colectat în cadrul procedurii nu sugerează faptul că factorii care afectează substituibilitatea cererii de transport cu plecare din Marsilia și din Toulon au evoluat în mod fundamental între 2006 și 2012.

<sup>(90)</sup> Serviciile la care se face referire sunt serviciile de transport al călătorilor cu destinația Bastia și Ajaccio, singurele deservite din Toulon.

<sup>(91)</sup> Un conflict social important a avut loc la Marsilia în lunile septembrie-octombrie 2005, în cadrul privatizării SNCM.

<sup>(92)</sup> Comisia a ținut cont de acest impact, corectând orientările traficului real în funcție de modificările anuale observate în lunile anterioare grevei. Dacă este plauzibil că datele referitoare la traficul din lunile imediat următoare unei perturbări majore sunt, de asemenea, afectate de anulările rezervărilor, cifrele din lunile precedente furnizează, dimpotrivă, o referință care reflectă mai fidel evoluțiile pe termen lung ale piețelor în cauză.

<sup>(93)</sup> În schimb, orientările traficului către Nisa, deși nu sunt neglijabile, erau net inferioare. Sursa: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

<sup>(94)</sup> Ținând cont de tendințele de ajustare descrise anterior, reducerea traficului cu plecare din Marsilia se ridică la 22 600 de pasageri, în timp ce creșterea ajustată a traficului la Toulon este de 20 056 de pasageri. Nu s-a observat nicio modificare în ceea ce privește Nisa.

de apreciere de care dispun statele membre în specificarea domeniului unui SIEG. Cu toate acestea, ele nu justifică includerea serviciului complementar printr-o lipsă a inițiativei private în ceea ce privește o necesitate de serviciu specifică. Autoritățile franceze motivează, într-adevăr, caracterul global al CDSP prin intenția de a nu limita domeniul serviciului public la activitățile nerentabile în scopul de a garanta o repartizare financiară echitabilă (a se vedea considerentele 61 și 62 de mai sus). Or, anterior s-a considerat că acest argument nu putea fi admis (a se vedea considerentul 143 de mai sus).

- (162) În acest context, Comisia a comparat traficul real de pasageri având ca destinație fiecare dintre porturile serviciului complementar cu oferta de transport furnizată de Corsica Ferries cu plecare din Toulon și cu serviciul de bază al DSP. Reiese din aceasta că, pentru porturile Bastia și Ajaccio, care reprezintă 90 % din capacitățile necesare pentru serviciul complementar, combinarea capacităților oferite de serviciul de bază al DSP, cu plecare din Marsilia, și a serviciului inițiativei private care exista între 2004 și 2006 cu plecare din Toulon era suficientă pentru a asigura cererea constatată efectiv, atât pentru perioada primăvară-toamnă, cât și pentru perioada de vară, pentru fiecare dintre cele două porturi și pentru fiecare an între 2004 și 2006.

- (163) Această concluzie nu a fost pusă la îndoială în ansamblu de către Franța. Autoritățile franceze se limitează la a se referi la circumstanțele excepționale din anii 2004 și 2005 <sup>(95)</sup>, care ar explica, în opinia lor, scăderea numărului de pasageri în cazul serviciului complementar. Comisia consideră totuși că domeniul de aplicare a acestui argument în ceea ce privește anii 2004 și 2005 este în mare măsură limitat de puternicele reorientări ale traficului evidențiate în cazul serviciilor cu plecare din Toulon <sup>(96)</sup>. În plus, Comisia arată, în acest sens, că suficiența serviciilor de transport putea fi evidențiată inclusiv pentru anul 2006, chiar înainte de intrarea în vigoare a DSP <sup>(97)</sup>, iar situația concurențială a acestora dobânda, prin urmare, o importanță deosebită.

- (164) În consecință, Comisia consideră că integrarea serviciului complementar în perimetrul DSP nu era nici necesară, nici proporțională pentru satisfacerea unei cereri de transport constatate pentru liniile Marsilia-Bastia și Marsilia-Ajaccio. În ceea ce privește linia Marsilia-Propriano, deși niciunul dintre servicii nu a deservit portul din Corsica în mod regulat în 2006, Comisia

<sup>(95)</sup> A se vedea considerentul 159 de mai sus și nota de subsol nr. 93.

<sup>(96)</sup> Impactul perturbărilor serviciilor cu plecare din Marsilia asupra traficului total constatat efectiv este, într-adevăr, micșorat de creșterea concomitentă a numărului de pasageri transportați pe liniile cu plecare din Toulon, a se vedea considerentul 159 de mai sus.

<sup>(97)</sup> În plus, anul 2006 a fost marcat de o creștere importantă a numărului de pasageri transportați global cu destinația Corsica, de ordinul a 8,5 %, potrivit ORTC.



consideră că proporția scăzută a traficului reprezentată de linia respectivă<sup>(98)</sup> nu permite să se considere că lipsa inițiativei private numai pe această linie invalidează concluzia în ceea ce privește întregul serviciu complementar.

(165) În această privință, trebuie să se sublinieze că serviciul furnizat de Corsica Ferries răspundea normelor OSP aplicabile oricărei legături între continentul francez și Corsica și nu prezenta nicio diferență calitativă față de serviciul furnizat în cadrul serviciului complementar. Într-adevăr, astfel cum s-a amintit în considerentul 141 de mai sus, obligațiile calitative aferente serviciului complementar erau mult mai puțin stricte decât cele aferente serviciului de bază.

(166) În această privință, Comisia consideră, în special, că statele membre nu pot să impună obligații specifice privind serviciul public serviciilor care sunt deja furnizate sau pot fi furnizate în mod satisfăcător și în condiții (preț, caracteristici privind calitatea obiective, continuitate și acces la serviciu) în concordanță cu interesul public, astfel cum îl definește statul, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață<sup>(99)</sup>. În acest context, Comisia consideră că elementele de mai sus stabilesc faptul că compensarea costurilor suportate de SNCM pentru prestarea serviciului complementar contravine, de asemenea, practicii Comisiei în această privință. Într-adevăr, ținând cont de prezența OSP și a dispozitivului de ajutor social<sup>(100)</sup> pe toate liniile dintre continentul francez și Corsica, se putea considera că, în ceea ce privește transportul de pasageri, concurenții SNCM care operează cu plecare din Toulon își desfășoară activitatea în condiții normale de piață.

(167) În concluzie, Comisia consideră că includerea serviciului complementar în sfera serviciului public nu corespunde unei necesități reale a serviciului public și că, prin urmare, având în vedere normele specifice aplicabile, Franța a săvârșit, în cazul de față, o eroare vădită de apreciere calificând serviciul complementar prevăzut de CDSP drept SIEG. Prin urmare, primul criteriu din jurisprudența *Altmark* nu este îndeplinit în ceea ce privește compensațiile acordate în cadrul serviciului complementar.

<sup>(98)</sup> Din punctul de vedere atât al capacităților puse la dispoziție în DSP 2007-2013, cât și al cererii constatate efectiv, ruta Marsilia-Propriano reprezenta aproximativ 10 % din activitatea serviciului complementar. Surse: ORTC și Raportul de executare a serviciilor SNCM 2010.

<sup>(99)</sup> A se vedea punctul 48 din comunicarea SIEG.

<sup>(100)</sup> A se vedea considerentul 7 de mai sus și nota de subsol nr. 5.

#### 7.1.3.2. **Selectarea prestatorului de serviciu (criteriul 4)**

(168) În conformitate cu cel de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark*, compensația trebuie să constituie fie rezultatul unei proceduri de achiziții publice care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate, fie rezultatul unei evaluări comparative în raport cu o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare<sup>(101)</sup>.

#### **Primul subcriteriu**

(169) Atribuirea delegării pentru asigurarea transportului maritim între continentul francez și Corsica s-a făcut în urma unei proceduri de negociere precedate de publicarea unui anunț de licitație în JOUE, în conformitate cu dispozițiile articolului L.1411-1 din CGCT<sup>(102)</sup>. Cu toate acestea, o procedură de achiziții publice nu exclude existența unui ajutor decât dacă permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile „la cel mai mic cost pentru colectivitate”<sup>(103)</sup>. În decizia de inițiere, Comisia exprimase îndoiele cu privire la faptul că procedura de atribuire a fost susceptibilă de a antrena o concurență reală și deschisă suficientă.

(170) Procedura utilizată în cazul de față și prevăzută în dreptul francez pentru atribuirea delegării de serviciu public este o procedură de negociere cu publicarea prealabilă a unui anunț de participare în temeiul dreptului european privind achizițiile publice. Mai întâi, este necesar să se reamintească că o astfel de procedură nu poate garanta o concurență efectivă decât sub rezerva unei aprecieri de la caz la caz<sup>(104)</sup>. Într-adevăr, aceasta conferă o marjă mare de apreciere autorității contractante și poate restrânge participarea operatorilor interesați.

(171) În speță, Comisia consideră că condițiile licitației nu au permis asigurarea concurenței efective.

(172) Într-adevăr, singura ofertă concurentă cu oferta operatorilor co-delegați nu a fost evaluată în temeiul meritelor sale proprii (criterii de atribuire), ci pe baza unui criteriu de selecție, și anume, capacitatea candidatului de a opera începând cu 1 iulie 2007. Prin urmare, procedura nu a permis OTC să compare mai multe oferte pentru a o reține pe cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.

<sup>(101)</sup> A se vedea punctul 62 din comunicarea SIEG.

<sup>(102)</sup> Codul general al colectivităților teritoriale.

<sup>(103)</sup> A se vedea punctele 65 și 66 din comunicarea SIEG.

<sup>(104)</sup> A se vedea punctul 67 din comunicarea SIEG.

- (173) În acest sens, contrar celor susținute de autoritățile franceze, Comisia consideră că faptul că au fost depuse efectiv două oferte nu este suficient pentru a fi antrenat o concurență efectivă, în măsura în care oferta concurentă nu era în măsură să constituie o alternativă credibilă. Într-adevăr, în cazul de față, oferta Corsica Ferries stabilea data de începere a serviciilor la 12 noiembrie 2007, în timp ce caietul de sarcini impunea prestarea serviciilor încă de la 1 iulie 2007<sup>(105)</sup>. În plus, contrar argumentului autorităților franceze, Comisia nu consideră multiplicitatea acțiunilor contencioase drept un element de natură să dovedească existența unei concurențe efective în cadrul procedurii de atribuire a CDSP.
- (174) Un ansamblu de elemente având legătură cu situația pieței și cu condițiile procedurii de licitație vin să consolideze această constatare.
- (175) Mai întâi, este necesar să se sublinieze că grupul SNCM/CMN beneficia de un avantaj concurențial important, menționat mai ales de Consiliul Concurenței<sup>(106)</sup>, în calitate de operator istoric care dispune deja de un utilaj naval adaptat specificațiilor din caietul de sarcini al CDSP.
- (176) În plus, termenul foarte scurt acordat, cuprins între data prevăzută pentru adoptarea CDSP (adoptată, în final, la 7 iunie 2007) și data de începere a serviciilor (1 iulie 2007), era de natură să constituie o barieră importantă pentru intrarea pe piață a unor întreprinderi noi. Conjugată cu exigențele tehnice legate de specificitățile porturilor în cauză<sup>(107)</sup>, cu condiția privind vârsta flotei<sup>(108)</sup> și cu capacitățile unitare cerute în caietul de sarcini al CDSP, durata foarte scurtă a fost susceptibilă de a limita participarea la licitație. Într-adevăr, Comisia consideră că un termen de ordinul a trei săptămâni este insuficient pentru a permite redistribuirea unei flote de nave în circumstanțele din cazul de față sau achiziționarea și/sau navosirea unui ansamblu de nave corespunzătoare condițiilor din caietul de sarcini<sup>(109)</sup>.
- (177) În sfârșit, existența a numeroase clauze privind întâlnirea părților<sup>(110)</sup>, coroborată cu libertatea lăsată OTC de stabilire a unor derogări de la normele aplicabile<sup>(111)</sup> a putut contribui, de asemenea, la descurajarea participării la licitație, întreținând îndoiala cu privire la anumiți parametri tehnici și economici cruciali pentru elaborarea unei oferte. În acest sens, Comisia consideră că, astfel cum subliniază autoritățile franceze, impunerea unor condiții adiționale celor menționate la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 nu contravine regulamentului în cadrul unui contract de serviciu public. Cu toate acestea, autorităților naționale le revenea sarcina de a verifica în cazul de față, ținând cont în special de condițiile adiționale susceptibile de a restrânge participarea la procedura de licitație, dacă concurența efectivă pentru atribuirea CDSP era de natură să permită îndeplinirea celui de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark* și, în caz contrar, să stabilească consecințele juridice necesare.
- (178) Pe baza tuturor acestor elemente, Comisia consideră că condițiile procedurii urmate nu au permis, în speță, să se asigure o concurență efectivă pentru atribuirea DSP, prin urmare, selectarea ofertei care permite asigurarea serviciului cu cel mai mic cost pentru colectivitate<sup>(112)</sup>.

#### Al doilea subcriteriu

- (179) În consecință, autorităților franceze le revenea sarcina de a demonstra că pentru stabilirea compensației s-a luat ca referință o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare<sup>(113)</sup>.
- (180) Franța nu a furnizat astfel de elemente de informare. În plus, astfel cum s-a subliniat în secțiunea 2.5 de mai sus, compensația nu a fost definită în raport cu o bază de costuri stabilită *a priori* sau prin comparație cu structura cheltuielilor altor întreprinderi maritime comparabile, ci având în vedere previziuni privind veniturile și costurile carburantului care nu reiau decât o parte din produsele și cheltuielile serviciului.
- (181) În plus, astfel cum a subliniat raportul Camerei Regionale de Conturi din Corsica<sup>(114)</sup>, Comisia constată că compensațiile DSP prevăzute pentru perioada 2007-2013 erau mult mai mari decât cele prevăzute pentru perioada 2002-2006 pentru obligații similare, chiar ușor inferioare în ceea ce privește capacitatea oferită.

<sup>(105)</sup> Raportul Comisiei de delegare de serviciu public.

<sup>(106)</sup> A se vedea Decizia nr. 06-MC-03 din 11 decembrie 2006 privind cererile de măsuri asigurătoare în sectorul transportului maritim între Corsica și continent, în special punctul 106: „Situția transportului maritim cu plecare din Marsilia trebuie analizată, prin urmare, în ciuda absenței exclusivității juridice, ca o exclusivitate de facto în beneficiul celor doi operatori delegați care, în plus, dispun, ca urmare a poziției lor istorice pe aceste rute, de navele cele mai adaptate pentru a asigura traficul de marfă și de pasageri cu plecare din Marsilia.”

<sup>(107)</sup> Astfel, portul Bastia nu permitea, în 2007, manevrarea unor nave a căror lungime depășea 180 de metri.

<sup>(108)</sup> Imposibilitatea de a pune la dispoziție nave mai vechi de 20 de ani conducea astfel la restricționarea tuturor navelor susceptibile a fi puse la dispoziție de concurenți operatorilor istorici.

<sup>(109)</sup> În acest sens, trebuie menționat faptul că costul ridicat al unei nave susceptibile a satisface condițiile din caietul de sarcini al CDSP, inclusiv de ocazie, constituia o barieră pentru intrarea suplimentară. Astfel, nava mixtă de pasageri și marfă Jean Nicolî a fost achiziționată de către SNCM la prețul de 75 de milioane EUR în 2009.

<sup>(110)</sup> A se vedea secțiunea 2.5 de mai sus.

<sup>(111)</sup> În special în ceea ce privește vârsta flotei sau adaptarea serviciilor (a se vedea CDSP, anexa I).

<sup>(112)</sup> În mod evident, încheierea unui act adițional prin negociere directă între autoritatea contractantă și grupul operatorilor delegați nu este de natură să pună la îndoială această concluzie în ceea ce privește perioada 2010-2013.

<sup>(113)</sup> A se vedea punctul 61 din comunicarea SIEG.

<sup>(114)</sup> A se vedea Raportul de observații definitive cu privire la Office des Transports de Corse, p. 80.

(182) Deși situația economică a evoluat între 2001 și 2007, o comparație cu costurile suportate de o întreprindere bine gestionată era, prin urmare, cu atât mai necesară cu cât unele elemente lăsau să se presupună că SNCM, care ieșea atunci dintr-o perioadă de restructurare intensă<sup>(115)</sup>, nu era o astfel de întreprindere.

(183) Ținând cont de cele de mai sus, Comisia consideră, prin urmare, că cel de-al patrulea criteriu din hotărârea *Altmark* nu este îndeplinit în cazul de față.

#### 7.1.3.3. Concluzie privind existența unui avantaj selectiv

(184) Criteriile din hotărârea *Altmark* fiind cumulative, neîndeplinirea primului criteriu de către serviciul complementar și, în orice caz, a celui de-al patrulea criteriu de către CDSP în ansamblu sunt suficiente pentru a stabili prezența unui avantaj economic selectiv acordat operatorilor co-delegați.

#### 7.1.4. CONDIȚIILE DE AFECTARE A SCHIMBURILOR COMERCIALE ÎNTRE STATELE MEMBRE ȘI DE DENATURARE A CONCURENȚEI

(185) Astfel cum s-a arătat în decizia de inițiere, SNCM și CMN operează pe linii între continentul francez și Corsica în concurență directă cu operatori precum Corsica Ferries, Moby Lines și Saremar. În consecință, Comisia constată că compensațiile publice examinate sunt susceptibile de a consolida poziția SNCM și CMN în raport cu întreprinderile de transport maritim concurente în UE, prin urmare, acestea riscă să denatureze concurența și să afecteze comerțul între statele membre.

#### 7.1.5. CONCLUZIE PRIVIND PREZENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE

(186) Pe baza elementelor de mai sus, Comisia consideră că totalitatea compensațiilor primite de SNCM și de CMN în temeiul CDSP constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(187) În cazul în care ajutoarele au fost acordate fără notificarea prealabilă a Comisiei, acestea sunt ilegale.

## 8. COMPATIBILITATEA CU PIAȚA INTERNĂ

### 8.1. ANALIZA COMPATIBILITĂȚII ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 106 ALINEATUL (2) DIN TFUE

(188) Astfel cum s-a expus în decizia de inițiere<sup>(116)</sup>, traficul de pasageri al DSP depășește 300 000 de pasageri anual, iar compensațiile prevăzute de CDSP depășesc suma de 30

de milioane EUR anual. Deciziile SIEG din 2005<sup>(117)</sup> și din 2011<sup>(118)</sup> nu sunt, prin urmare, aplicabile CDSP în temeiul articolului 2 alineatul (1) litera (c) și, respectiv, al articolului 2 alineatul (1) litera (d).

(189) În acest caz și în absența invocării de către Franța a unei alte baze de compatibilitate<sup>(119)</sup>, Comisia consideră că compatibilitatea cu piața internă a compensațiilor acordate în temeiul CDSP trebuie să fie evaluată conform cadrului SIEG. Cu toate acestea, trebuie amintit că, în conformitate cu punctul 69 din cadrul SIEG, principiile enunțate la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60 din cadrul menționat nu se aplică ajutoarelor ilegale acordate înainte de 31 ianuarie 2012.

(190) În conformitate cu punctul 11 din cadrul SIEG, ajutoarele de stat care nu intră în domeniul de aplicare a deciziei din 2011 pot fi declarate compatibile cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE dacă sunt necesare funcționării serviciilor de interes economic general în cauză și nu afectează dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului Uniunii. Un astfel de echilibru nu este posibil decât atunci când sunt îndeplinite condițiile enunțate în secțiunile 2.2-2.10 din cadru.

(191) Este necesar, în primul rând, să se examineze definiția serviciului de interes general invocat în cazul de față.

#### 8.1.1. VERITABIL SERVICIU DE INTERES ECONOMIC GENERAL

(192) În cazul în care calificarea drept SIEG a serviciului complementar este viciată de o eroare vădită de apreciere (a se vedea considerentele 151-167 de mai sus), compensațiile plătite în temeiul serviciului nu ar putea fi declarate compatibile cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

(193) În schimb, Comisia a stabilit, pe baza analizei efectuate la considerentele 145-150 de mai sus, că serviciul de bază corespundea unui SIEG bine definit.

<sup>(117)</sup> Decizia Comisiei 2005/842/CE din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea dispozițiilor din articolul 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general; JOCE L 312, 29.11.2005, p. 67.

<sup>(118)</sup> 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; JOUE L 7, 11.1.2012, p. 3.

<sup>(119)</sup> A se vedea hotărârea Curții din 28 aprilie 1993, Italia/Comisia, C-364/90, Rec. 1993, p. I-02097, punctul 20.

<sup>(115)</sup> A se vedea considerentul 15 de mai sus și nota de subsol nr. 10.

<sup>(116)</sup> A se vedea considerentele 118-120 din decizia de inițiere.

## 8.1.2. ALTE CONDIȚII DIN CADRUL SIEG

- (194) Este necesar să se analizeze dacă celelalte condiții din cadrul SIEG sunt îndeplinite în ceea ce privește serviciul de bază, singurul care corespunde unui SIEG bine definit.

8.1.2.1. *Actul de atribuire*

- (195) În ceea ce privește necesitatea unui **act de atribuire** care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației, CDSP precizează obligațiile în cauză, precum și parametrii compensației.
- (196) În acest sens, trebuie, mai întâi, să se clarifice faptul că simpla existență a clauzei de salvagardare<sup>(120)</sup>, aplicabilă în cazul unei modificări importante a condițiilor tehnice, de reglementare sau economice din contract, nu pune la îndoială caracterul prealabil al definiției parametrilor compensației.
- (197) Într-adevăr, înainte de toate, aceasta permite părților să încheie acte adiționale în cazul unei evoluții semnificative a condițiilor de exploatare a serviciilor, de natură să pună la îndoială obiectivele CDSP. Prin urmare, aceasta este similară unei clauze de act adițional de drept comun, a cărei aplicare eventuală ar trebui totuși să facă obiectul unei analize în temeiul legislației în materie de ajutoare de stat. Clauza vizează o „restabilire a echilibrului financiar inițial”, operată prin modularea, în primul rând, a tarifelor maxime și a naturii serviciilor. Prin urmare, posibilitatea modificării compensației, care nu este formulată explicit în text, nu poate fi înțeleasă decât în perspectiva modificării serviciilor efectuate. Prin urmare, astfel cum se arăta în hotărârea Consiliului de Stat menționată anterior, clauza de salvagardare în sine nu poate să deschidă calea către o supracompensare a serviciilor efectuate.
- (198) Nu aceasta ar fi situația dacă, contrar circumstanțelor din cazul de față, situațiile de aplicare și de renegociere ar fi, în mod evident, prea largi sau clauza ar prevedea posibilitatea unei compensații adiționale în ceea ce privește serviciile deja efectuate în momentul invocării clauzei de întâlnire, fără a preciza totuși parametrii compensației adiționale. Existența clauzei de adaptare<sup>(121)</sup> nu pune nici ea la îndoială această concluzie, în măsura în care aplicarea acesteia prevedea, pe de o parte, menținerea economiei generale a CDSP, limitându-se astfel la

adaptări și ajustări de amploare redusă și, pe de altă parte, diminuarea, în paralel, a compensațiilor și a serviciilor. Inclusiv în cazul în care actul adițional din 28 decembrie 2009 ar fi modificat în mod substanțial parametrii compensației și consistența serviciilor, nu ar fi mai puțin adevărat că parametrii au fost definiți înainte de executarea serviciilor pentru perioada 2010-2013, la care se referă.

- (199) În plus, variațiile valorii veniturilor previzionate în diferitele oferte depuse de operatorii co-delegați nu par a fi nejustificate. Comisia consideră că integrarea previziunilor mai optimiste privind veniturile poate să corespundă, într-adevăr, revizuirii previziunilor în funcție de perspectivele de piață. Aceasta arată, de asemenea, că traficul previzionat reținut în cadrul negocierilor era, per ansamblu, mai scăzut decât cel prezentat în oferta concurentă<sup>(122)</sup>. Ținând cont de veniturile reale și de cele prevăzute între 2002 și 2006<sup>(123)</sup>, precum și de evoluția favorabilă a pieței serviciilor de transport către Corsica în 2006, Comisia consideră că parametrii de referință pe baza cărora erau prevăzute ajustări ale compensației de către CDSP sunt, în orice caz, plauzibili în temeiul considerentului 23 din Cadrul SIEG.
- (200) În ceea ce privește celelalte aspecte evidențiate de reclamant și extrase din existența unui ansamblu de clauze de ajustare<sup>(124)</sup>, trebuie menționat că, potrivit jurisprudenței Tribunalului, complexitatea mecanismelor de ajustare a compensației nu este de natură să pună la îndoială caracterul obiectiv și transparent al mecanismului de compensare<sup>(125)</sup>.
- (201) În sfârșit, îndoielile Comisiei au fost înlăturate în ceea ce privește compensațiile financiare care ar fi fost acordate operatorilor delegați în afara domeniului de aplicare a CDSP, autoritățile franceze aducând dovada că sumele evocate în decizia de inițiere corespundeau unor simple cereri ale operatorilor delegați, refuzate *in fine* de OTC.
- 8.1.2.2. *Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire*
- (202) **Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire**, de șase ani și jumătate, este conformă cu orientările Uniunii în domeniu<sup>(126)</sup>, care se referă la o limită de șase ani.

<sup>(120)</sup> A se vedea considerentele 37 și 38 de mai sus.

<sup>(121)</sup> A se vedea nota de subsol nr. 33 de mai sus și considerentul 54 din decizia de inițiere.

<sup>(122)</sup> În ceea ce privește liniile Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Propriano și Marsilia Porto-Vecchio, sursa: raport al comisiei de delegare de serviciu public.

<sup>(123)</sup> Venitul total net al SNCM în 2005 din activitățile sale DSP era, de exemplu, de 80,3 milioane EUR, comparativ cu veniturile previzionate de 85,5 milioane EUR în 2008.

<sup>(124)</sup> A se vedea considerentele 38 și 39 de mai sus și considerentul 53 din decizia de inițiere.

<sup>(125)</sup> A se vedea hotărârea Tribunalului din 12 februarie 2008, BUPA/Comisia, T-289/03, Rec., 2008, p. II-81, considerentul 217.

<sup>(126)</sup> A se vedea Comunicarea C(2004) 43 a Comisiei – Orientări comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim, secțiunea 9 alineatul (3).

### 8.1.2.3. **Respectarea Directivei 2006/111/CE**

- (203) În ceea ce privește **respectarea Directivei 2006/111/CE** privind transparența financiară, întreprinderile delegate au instituit, efectiv, un cont analitic separat pentru activitățile lor în perimetrul DSP. Pentru SNCM, contul operează o distincție suplimentară între activitățile serviciului de bază și cele legate de serviciul complementar (a se vedea considerentele 46 și 47 de mai sus).

### 8.1.2.4. **Valoarea compensației**

- (204) În ceea ce privește **absența supracompensației**, CDSP prevedea o plafonare a marjei brute (exceptând deprecierea, chiriile de navlosire și alte cheltuieli de capital) la 15 % din valoarea de piață a navelor. În decizia de inițiere, Comisia menționase că nu dispunea de informații care să permită *a priori* excluderea oricărei supracompensații.

- (205) Procedura oficială de investigație a permis, mai întâi, clarificarea faptului că valoarea de piață a navelor a fost stabilită de către experți, fiind efectuate mai multe evaluări pentru a ajunge la parametrii contractuali. Baza activelor utilizată pentru plafonarea compensației reprezintă deci valoarea de piață reziduală a navelor utilizate în cadrul DSP <sup>(127)</sup>.

- (206) Considerând valoarea de piață reziduală a navelor DSP ca amortizată în 8 ani <sup>(128)</sup>, posibilitate pe care o prevede dreptul fiscal francez, clauza de plafonare limita, efectiv, rata rentabilității activelor (ROA) și rata medie a rentabilității financiare (ROCE) la 2,5 % <sup>(129)</sup>. Nivelul „safe harbour” dat de cadrul SIEG <sup>(130)</sup> la data atribuirii DSP se ridică de altfel la mai mult de 5 % <sup>(131)</sup>, în timp ce o parte esențială a riscului comercial al serviciilor era asumată, efectiv, de operatorii co-delegați SNCM și CMN. În plus, în practică, rezultatul înainte de cheltuielile

de capital ale operatorilor delegați s-a dovedit a fi mult inferior plafonului (a se vedea mai jos).

- (207) Prin urmare, condițiile CDSP nu conduceau la o supra-compensație. Împărțirea compensațiilor între serviciul de bază și serviciul complementar pentru SNCM nu este de natură să pună la îndoială această concluzie cu privire la serviciul de bază în lumina condițiilor de împărțire analitică a compensațiilor între cele două servicii (a se vedea considerentul 46 de mai sus). Într-adevăr, pe baza cifrelor transmise de Franța și de SNCM, rezultatul înainte de cheltuielile de capital ale SNCM care poate fi atribuit serviciului de bază a rămas mult inferior plafonului de 15 % menționat mai sus.

### Rezultat înainte de cheltuielile de capital pe întreprindere și pe serviciu

	Serviciu de bază SNCM	Ansamblu SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(\*) Informație confidențială.

- (208) În sfârșit, un control al supracompensării pe bază de audit extern a fost realizat pentru OTC după trei ani de delegare (în exercițiul fiscal 2010). În plus, o întreprindere fiduciară independentă verifică în fiecare an conturile de exploatare ale operatorilor delegați pentru OTC.

<sup>(127)</sup> Valoarea de piață a fiecărei nave este stabilită proporțional cu utilizarea sa pentru DSP.

<sup>(128)</sup> Durata, desigur scurtă în ceea ce privește durata de viață economică a unei nave (care poate depăși 20 de ani), se justifică în măsura în care 1) caietul de sarcini impunea o vârstă maximă a navelor de 20 de ani și 2) vârsta medie a navelor CMN era mai mare de 13 ani, cea a navelor SNCM de 12 ani, ceea ce limita *de facto* durata lor de viață economică în absența unor investiții de întreținere importante.

<sup>(129)</sup> Într-adevăr, valoarea navelor utilizate pentru DSP constituie o limită inferioară pentru activele companiei maritime.

<sup>(130)</sup> A se vedea cadrul SIEG, punctul (37), unde Comisia indică faptul că un nivel de 100 de puncte de bază peste rata swap relevantă (aceeași monedă, aceeași scadență) constituie un profit rezonabil oricare ar fi nivelul de risc comercial asumat efectiv de prestatorul SIEG.

<sup>(131)</sup> În absența unei rate swap disponibile pentru o scadență de șase ani și jumătate, Comisia a utilizat ca indicator rata swap cu scadența de 7 ani. Cotele zilnice ale acestei rate în luna precedentă acordării DSP au fost cuprinse între 4,4 % și 4,7 % (sursa: Bloomberg).

### 8.1.2.5. **Exigențe suplimentare care se pot dovedi necesare pentru a garanta că dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o măsură care contravine interesului Uniunii**

- (209) Ținând cont de elementele amintite în secțiunea 8.1.1.3, Comisia consideră că niciun element nu permite să se presupună că serviciul public de asigurare a continuității teritoriale putea fi efectuat în condiții care să permită reducerea denaturărilor concurenței introduse de un contract de serviciu public. Într-adevăr, argumentele Corsica Ferries, potrivit cărora costul mediu al serviciilor de transport maritim prevăzute în CDSP este mult

superior costului legăturilor cu plecare din Nisa și din Toulon pentru care se aplică dispozitivul de ajutor social<sup>(132)</sup>, nu pun la îndoială necesitatea și proporționalitatea unui contract de serviciu public pentru deservirea, pe parcursul întregului an, a porturilor din Corsica și, în special, pentru deservirea porturilor secundare (Porto-Vecchio, Calvi - Balagne și Propriano). În plus, astfel cum s-a amintit mai sus, în secțiunea 7.1.3.1, Comisia consideră că grupul de rute asigurate de serviciul de bază răspunde unor exigențe în materie de eficacitate tehnică și economică incontestabile.

- (210) Comisia subliniază că autoritățile franceze au lansat o procedură de licitație pentru selectarea unui prestator capabil să opereze, pentru perioada 2014-2023, servicii de transport în Corsica cu plecare din Marsilia în condiții similare celor ale serviciului de bază al DSP care fac obiectul prezentei decizii. Procedura trebuie să se finalizeze în vara anului 2013.
- (211) În ceea ce privește denaturările concurenței pe piața transportului maritim, Comisia observă că compensația costurilor serviciului de bază nu poate depăși costurile operatorilor delegați, inclusiv un profit rezonabil (a se vedea secțiunea precedentă). Prin urmare, aceasta nu permite întreprinderilor respective să genereze profituri excesive care să le permită să finanțeze alte servicii.
- (212) În consecință, Comisia consideră că nu este necesar să impună condiții adiționale pentru a asigura compatibilitatea compensațiilor serviciului de bază cu piața internă.

## 9. CONCLUZIE

- (213) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia consideră că compensațiile primite de SNCM și de CMN pentru serviciul de bază constituie ajutoare de stat ilegale, dar compatibile cu piața internă, în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.
- (214) Compensațiile percepute de SNCM pentru serviciul complementar prevăzut de CDSP pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2007 și 31 decembrie 2013 constituie ajutoare de stat ilegale și incompatibile cu piața internă.
- (215) Prin urmare, autoritățile franceze trebuie să anuleze, începând cu data notificării prezentei decizii, toate plățile în favoarea SNCM cu titlu de compensații pentru

prestarea serviciului complementar. Acestea vizează, în special, soldul sumelor reprezentând compensația pentru anul 2012 (în cazul în care plata nu a fost încă efectuată), precum și plățile lunare pentru anul 2013 susceptibile de a fi fost plătite după această dată.

- (216) De asemenea, Comisia subliniază că, în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, orice ajutor ilegal și incompatibil cu piața internă trebuie să fie recuperat de la beneficiarul acestuia<sup>(133)</sup>.
- (217) În consecință, Franța trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la SNCM compensațiile pe care aceasta le-a primit pentru prestarea serviciului complementar prevăzut în CDSP începând de la 1 iulie 2007.
- (218) Pentru determinarea valorii ajutorului care trebuie recuperat, fără dobânzi, Comisia consideră că contabilitatea analitică a SNCM<sup>(134)</sup> constituie o bază adecvată pentru alocarea compensațiilor între serviciul de bază și serviciul complementar. Pe această bază, valoarea ajutorului care trebuie recuperat include următoarele elemente:
- (a) valoarea compensațiilor plătite efectiv din 2007 până în 2011 pentru prestarea serviciului complementar care se ridică la o sumă de 172,744 de milioane EUR (a se vedea tabelul de la considerentul 46 de mai sus);
- (b) plățile lunare pentru anul 2012 pentru prestarea serviciului complementar, estimate în prezent la 38 de milioane EUR<sup>(135)</sup>, precum și restul sumelor reprezentând compensația, care trebuie plătite după transmiterea raportului definitiv de executare a serviciilor, în cazul în care acestea din urmă au fost deja plătite.
- (c) plățile lunare pentru anul 2013 pentru prestarea serviciului complementar până la data prezentei decizii, estimate în prezent la 9,5 milioane EUR, fiind menționat faptul că Franța trebuie să anuleze toate plățile ulterioare acestei date.

- (219) Autoritățile franceze trebuie să recupereze suma corespunzătoare tuturor plăților efectuate cu titlul de compensații pentru prestarea serviciului complementar în termen de 4 luni de la data notificării prezentei decizii.

<sup>(133)</sup> Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, JOCE L 83, 27.3.1999, p. 1.

<sup>(134)</sup> A se vedea secțiunea 2.5.

<sup>(135)</sup> Suma este estimată ținând cont de împărțirea analitică a compensațiilor între serviciul de bază și serviciul complementar pentru anul 2011, pe baza unei creșteri a compensației previzionate de 0,3 % în 2012 în raport cu 2011 pentru SNCM. Plățile lunare reprezintă 95 % din compensația previzionată indexată (a se vedea considerentul 45 de mai sus).

<sup>(132)</sup> A se vedea considerentul 7 de mai sus și nota de subsol nr. 5.

(220) În scopul recuperării, autoritățile franceze trebuie, de asemenea, să adauge la valoarea ajutorului dobânzile de recuperare începând cu data la care ajutorul în cauză a fost pus la dispoziția întreprinderii, și anume fiecare dată la care s-a efectuat plata efectivă a compensațiilor prevăzute de CDSP, până la recuperarea efectivă a sumei<sup>(136)</sup>, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004<sup>(137)</sup>.

(221) Autoritățile franceze trebuie să anexeze la calculul dobânzilor de recuperare, pe care trebuie să îl transmită Comisiei în termen de două luni de la data notificării prezentei decizii, un tabel care să prezinte datele și sumele exacte ale plăților lunare și ale ajustărilor anuale care au fost efectuate de la intrarea în vigoare a convenției până la data adoptării deciziei.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Compensațiile plătite întreprinderilor SNCM și CMN în temeiul Convenției privind delegarea de serviciu public din 7 iunie 2007 constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Ajutoarele de stat în cauză au fost acordate prin încălcarea obligațiilor prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

#### Articolul 2

1. Compensațiile plătite întreprinderii SNCM în vederea instituirii capacităților suplimentare prevăzute la punctele I a) 2), I b) 2) și I d) 1.4) din caietul de sarcini al Convenției privind delegarea de serviciu public menționate anterior sunt incompatibile cu piața internă.

2. Compensațiile plătite întreprinderilor SNCM și CMN pentru operarea celorlalte servicii prevăzute în Convenția privind delegarea de serviciu public menționată anterior sunt compatibile cu piața internă.

#### Articolul 3

1. Franța are obligația de a recupera de la beneficiar ajutoarele menționate la articolul 2 alineatul (1).

2. Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobânzi, cu începere de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea lor efectivă.

3. Dobânzile sunt calculate pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004<sup>(138)</sup> și cu Regulamentul (CE) nr. 271/2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004<sup>(139)</sup>.

4. Franța anulează toate plățile ajutoarelor menționate la articolul 2 alineatul (1) care s-ar putea efectua începând cu data notificării prezentei decizii.

#### Articolul 4

1. Recuperarea ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (1) este imediată și efectivă.

2. Franța asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

#### Articolul 5

1. În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Franța comunică Comisiei următoarele informații:

(a) suma totală (suma de bază și dobânzile aferente) care trebuie recuperată de la beneficiar;

(b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;

(c) documentele care să demonstreze faptul că beneficiarului i s-a cerut să ramburseze ajutorul;

(d) data și valoarea exactă a plăților lunare și a ajustărilor anuale care au fost efectuate de la intrarea în vigoare a convenției până la data adoptării prezentei decizii.

2. Franța informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate pentru punerea în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolul 2 alineatul (1). Franța transmite imediat, la solicitarea Comisiei, informațiile privind măsurile care au fost deja adoptate și cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, Franța furnizează informații detaliate privind suma reprezentând ajutorul și dobânzile recuperate deja de la beneficiar.

#### Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 2 mai 2013.

Pentru Comisie  
Joaquín ALMUNIA  
Vicepreședinte

<sup>(136)</sup> A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 659/99 (menționat anterior).

<sup>(137)</sup> JO L 140, 30.4.2004, p. 1.

<sup>(138)</sup> JO L 140, 30.4.2004, p. 1.

<sup>(139)</sup> JO L 82, 25.3.2008, p. 1-64.

**DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI****din 13 august 2013****de modificare a Deciziei 2007/777/CE în ceea ce privește introducerea unui nou tratament de inactivare a virusului febrei aftoase în produsele din carne și condițiile de import din regiunea Kaliningrad din Rusia**

[notificată cu numărul C(2013) 4970]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/436/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2002/99/CE a Consiliului din 16 decembrie 2002 de stabilire a normelor de sănătate animală care reglementează producția, transformarea, distribuția și introducerea produselor de origine animală destinate consumului uman <sup>(1)</sup>, în special articolul 8 punctele 1, 4 și 5,

întrucât:

- (1) Decizia 2007/777/CE a Comisiei din 29 noiembrie 2007 de stabilire a condițiilor de sănătate animală și publică precum și a modelelor de certificate pentru importul anumitor produse din carne și stomacuri, vezici și intestine tratate destinate consumului uman, provenind din țări terțe și de abrogare a Deciziei 2005/432/CE <sup>(2)</sup> stabilește norme privind importurile în Uniune, precum și privind tranzitarea și depozitarea în Uniune ale transporturilor de produse din carne și ale transporturilor de stomacuri, vezici și intestine tratate, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 853/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 de stabilire a unor norme specifice de igienă care se aplică alimentelor de origine animală <sup>(3)</sup>.
- (2) Partea 2 din anexa II la Decizia 2007/777/CE stabilește o listă cu țările terțe sau părțile acestora din care se autorizează introducerea în Uniune de produse din carne și de stomacuri, vezici și intestine tratate, cu condiția ca aceste produse să fie în conformitate cu tratamentul menționat în partea respectivă. În cazul în care țările terțe sunt regionalizate în scopul includerii în lista respectivă, teritoriile lor regionalizate sunt stabilite în partea 1 din anexa respectivă.
- (3) Partea 4 din anexa II la Decizia 2007/777/CE stabilește tratamentele menționate în partea 2 din anexa respectivă,

atribuind un cod pentru fiecare din tratamentele respective. Partea respectivă stabilește un tratament nespecific „A” și tratamentele specifice „B”-„F”, enumerate în ordine descrescătoare din punct de vedere al stricteții. Acestea sunt tratamentele enumerate în anexa III la Directiva 2002/99/CE care sunt considerate eficiente pentru eliminarea anumitor riscuri de sănătate animală în ceea ce privește carnea și laptele.

- (4) Anexa III la Directiva 2002/99/CE a fost modificată recent prin Decizia de punere în aplicare a Comisiei 2013/417/UE <sup>(4)</sup> în vederea introducerii unui tratament eficient împotriva virusului febrei aftoase din carne, recomandat în capitolul corespunzător din Codul internațional de sănătate a animalelor terestre al Organizației Mondiale pentru Sănătatea Animalelor (Codul OIE pentru animale terestre) <sup>(5)</sup>.
- (5) Prin urmare, este oportun să se modifice partea 4 din anexa II la Decizia 2007/777/CE pentru a reflecta modificarea respectivă a anexei III la Directiva 2002/99/CE.
- (6) Rusia a solicitat autorizarea importului în Uniune de produse din carne și stomacuri, vezici și intestine tratate, provenite de la bovine domestice, vânat biungulat de crescătorie și ovine și caprine domestice originare din regiunea Kaliningrad din Rusia, care au fost supuse tratamentului menționat mai sus, prevăzut în Codul OIE pentru animale terestre. Tratamentul menționat a fost introdus în legislația Uniunii prin Decizia de punere în aplicare 2013/417/UE.
- (7) Regiunea Kaliningrad din Rusia este menționată în prezent în partea 2 din anexa II la Decizia 2007/777/CE ca fiind autorizată pentru introducerea în Uniune a produselor din carne și a stomacurilor, vezicilor și intestinelor tratate provenite de la animale domestice din specia bovină, vânat biungulat de crescătorie, ovine sau caprine domestice, animale domestice din specia porcină și vânat biungulat sălbatic, care au fost supuse tratamentului specific „C”.

<sup>(1)</sup> JO L 18, 23.1.2003, p. 11.<sup>(2)</sup> JO L 312, 30.11.2007, p. 49.<sup>(3)</sup> JO L 139, 30.4.2004, p. 55.<sup>(4)</sup> JO L 206, 2.8.2013, p. 13.<sup>(5)</sup> [http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre\\_1.8.5.htm](http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_1.8.5.htm)



- (8) Luând în considerare situația sănătății animale din regiunea Kaliningrad din Rusia, este oportună autorizarea importurilor din această regiune în Uniune de produse din carne și de stomacuri, vezici și intestine tratate, provenite de la bovine domestice, vânat biungulat de crescătorie și ovine și caprine domestice, care au fost supuse tratamentului specific introdus în anexa III la Directiva 2002/99/CE.
- (9) Prin urmare, este adecvată autorizarea acestor importuri în Uniune din regiunea Kaliningrad din Rusia și, prin urmare, modificarea în consecință a rubricilor pentru această regiune din partea 2 a anexei II la Decizia 2007/777/CE.
- (10) Prin urmare, Decizia 2007/777/CE ar trebui modificată în consecință.
- (11) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Anexa II la Decizia 2007/777/CE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 13 august 2013.

*Pentru Comisie*

Tonio BORG

*Membru al Comisiei*

## ANEXĂ

Anexa II la Decizia 2007/777/CE se modifică după cum urmează:

1. în partea 2, rubrica referitoare la Rusia se înlocuiește cu următorul text:

„RU	Rusia RU	XXX	XXX	XXX	XXX	A	XXX	A	C	C	XXX	A	XXX	A
	Rusia <sup>(3)</sup> RU-1	C	C	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	Rusia RU-2	C sau D1	C sau D1	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX”

2. în partea 4, după rubrica D pentru tratament pentru carne, se introduce următoarea rubrică D1 pentru tratament pentru carne:

„D1 = Tratamentul termic îndelungat al cărnii dezosate și degresate, care este supusă la încălzire astfel încât să se mențină o temperatură internă de 70 °C sau mai mare timp de cel puțin 30 de minute.”

## DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 14 august 2013

de modificare a Deciziei 2010/642/UE privind autorizarea unei metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia și de abrogare a Deciziei 89/449/CEE privind autorizarea unor metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia

[notificată cu numărul C(2013) 5302]

(Numai versiunea în limba greacă este autentică)

(2013/437/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 al Consiliului din 22 octombrie 2007 de instituire a unei organizări comune a piețelor agricole și privind dispoziții specifice referitoare la anumite produse agricole („Regulamentul unic OCP”) (1), în special articolul 43 litera (m) coroborat cu articolul 4,

întrucât:

(1) Prin Decizia 89/449/CEE a Comisiei (2), s-a autorizat utilizarea a trei metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia. Grecia a informat Comisia că, de la adoptarea deciziei respective, metodele de clasificare au evoluat considerabil și s-au înregistrat schimbări în ceea ce privește efectivele de porcine. Prin urmare, cele trei metode autorizate prin decizia respectivă nu mai pot fi folosite.

(2) Prin Decizia 2010/642/UE a Comisiei (3), s-a autorizat utilizarea unei metode de clasificare a carcaselor de porc jupuite în Grecia.

(3) Grecia a elaborat două noi metode de clasificare, actualizate, a solicitat Comisiei să autorizeze pe teritoriul său cele două noi metode de clasificare a carcaselor de porc și a prezentat o descriere detaliată a testului de disecție, indicând principiile pe care se bazează metodele respective, rezultatele testului de disecție și ecuațiile folosite pentru estimarea procentului de carne macră în protocolul prevăzut la articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1249/2008 al Comisiei (4).

(4) Din examinarea acestei solicitări reiese că sunt îndeplinite condițiile de autorizare a metodelor de clasificare respective. Prin urmare, aceste metode de clasificare ar trebui să fie autorizate în Grecia.

(5) Prin urmare, Decizia 2010/642/UE ar trebui modificată în consecință.

(6) Decizia 89/449/CEE ar trebui abrogată.

(7) Modificările aparatelor sau ale metodelor de clasificare sunt permise numai dacă sunt autorizate în mod explicit printr-o decizie a Comisiei.

(8) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului de gestionare a organizării comune a piețelor agricole,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Decizia 2010/642/UE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 1*

(1) Pentru clasificarea carcaselor de porc prezentate în conformitate cu punctul 1 din partea B.III din anexa V la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007, se autorizează utilizarea următoarei metode în Grecia, în conformitate cu punctul 1 din partea B.IV din anexa respectivă: aparatul «OptiScan-TP» și metodele de estimare aferente, ale căror caracteristici sunt prezentate în partea I din anexa la prezenta decizie.

(2) Pentru clasificarea carcaselor de porc jupuite, în Grecia este autorizată utilizarea următoarelor metode de clasificare, în conformitate cu punctul 1 din partea B.VI din anexa V la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007:

(a) aparatul «OptiScan-TP» și metodele de estimare aferente, ale căror caracteristici sunt prezentate în partea I din anexa la prezenta decizie;

(b) aparatul «Hennessy Grading Probe (HGP 4)» și metodele de estimare aferente, ale căror caracteristici sunt prezentate în partea II a anexei la prezenta decizie.”

2. Anexa se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta decizie.

(1) JO L 299, 16.11.2007, p. 1.

(2) Decizia 89/449/CEE a Comisiei din 17 iulie 1989 privind autorizarea unor metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia (JO L 214, 25.7.1989, p. 17).

(3) Decizia 2010/642/UE a Comisiei din 25 octombrie 2010 privind autorizarea unei metode de clasificare a carcaselor de porc în Grecia (JO L 280, 26.10.2010, p. 60).

(4) Regulamentul (CE) nr. 1249/2008 al Comisiei din 10 decembrie 2008 de stabilire a normelor de aplicare a grilelor comunitare de clasificare a carcaselor de bovine, porcine și ovine și privind raportarea prețurilor acestora (JO L 337, 16.12.2008, p. 3).

*Articolul 2*

Decizia 89/449/CEE se abrogă.

*Articolul 3*

Prezenta decizie se adresează Republicii Elene.

Adoptată la Bruxelles, 14 august 2013.

*Pentru Comisie*  
Dacian CIOLOȘ  
*Membru al Comisiei*

---

ANEXĂ

„ANEXĂ

**METODE DE CLASIFICARE A CARCASELOR DE PORC ÎN GRECIA****Partea I***Optiscan-TP*

1. Normele prevăzute în această parte a anexei se aplică pentru clasificarea carcaselor de porc cu ajutorul aparatului «Optiscan-TP».
2. Aparatul Optiscan-TP este dotat cu un sistem digital de generare a imaginilor care face o fotografie iluminată a celor două puncte de măsurare de pe carcase. Pe baza acestor imagini, se calculează grosimea stratului de grăsime și a mușchiului, în conformitate cu metoda celor două puncte «Zwei-Punkte Messverfahren (ZP)».

Rezultatele măsurătorilor se convertesc în conținut estimat de carne macră cu ajutorul aparatului «Optiscan-TP». Fotografiiile se salvează și pot fi supuse ulterior unui control. Interfața Bluetooth® integrată permite un transfer ușor al datelor.

3. Conținutul de carne macră al carcasei se calculează după următoarea formulă:
- 3a. Formula pentru clasificarea carcaselor de porc prezentate în conformitate cu prima teză din partea B.III din anexa V la Regulamentul (CE) nr. 1234/2007:

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

unde:

$\hat{Y}$  = procentul estimat de carne macră în carcasă;

$X_1$  = grosimea minimă a stratului de grăsime (inclusiv șoricium) de deasupra mușchiului *M. gluteus medius*, exprimată în milimetri;

$X_2$  = grosimea mușchiului lombar, exprimată în milimetri, măsurată ca distanța cea mai scurtă dintre partea anterioară (cranială) a mușchiului *M. gluteus medius* și marginea superioară (dorsală) a canalului spinal.

- 3b. Formula pentru clasificarea carcaselor de porc jupuite:

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

unde:

$\hat{Y}$  = procentul estimat de carne macră în carcasă;

$X_{1s}$  = grosimea minimă a stratului de grăsime (fără șorici) de deasupra mușchiului *M. gluteus medius*, exprimată în milimetri;

$X_2$  = grosimea mușchiului lombar, exprimată în milimetri, măsurată ca distanța cea mai scurtă dintre partea anterioară (cranială) a mușchiului *M. gluteus medius* și marginea superioară (dorsală) a canalului spinal.

Aceste formule sunt valabile pentru carcacele având o greutate cuprinsă între 50 și 110 kilograme.

**Partea II***Hennessy Grading Probe (HGP 4)*

1. Normele prevăzute în această parte a anexei se aplică la clasificarea carcaselor de porc cu ajutorul aparatului cunoscut sub denumirea de «Hennessy Grading Probe (HGP 4)».
2. Aparatul este echipat cu o sondă cu diametrul de 5,95 mm (și 6,3 mm la nivelul lamei situate la vârf) care conține o fotodiodă (LED Siemens de tip LYU 260-EO) și un fotodetector de tip Silonex SLCD-61N1, având o distanță de operare cuprinsă între 0 și 120 mm. Rezultatele măsurătorilor sunt convertite în conținut estimat de carne macră cu ajutorul HGP 4 sau cu ajutorul unui computer conectat la acesta.

3. Conținutul de carne macră al carcabei se calculează după următoarea formulă:

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

unde:

$\hat{Y}$  = procentul estimat de carne macră în carcasă;

$X_1$  = grosimea slăninii dorsale (fără șoric) în milimetri, măsurată la distanță de 8 cm de linia mediană a carcabei, la nivelul ultimei coaste;

$X_2$  = grosimea slăninii dorsale (fără șoric) în milimetri, măsurată la distanță de 6 cm de linia mediană a carcabei, între a treia și a patra ultime coaste;

$X_3$  = grosimea mușchiului dorsal în milimetri, măsurată în același timp și în același loc ca  $X_2$ .

Formula este valabilă pentru carcabele având o greutate cuprinsă între 60 și 120 de kilograme.”

---

#### AVIZ CITITORILOR

##### **Regulamentul (UE) nr. 216/2013 al Consiliului din 7 martie 2013 privind publicarea electronică a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene***

În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 216/2013 al Consiliului din 7 martie 2013 privind publicarea electronică a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene* (JO L 69, 13.3.2013, p. 1), de la 1 iulie 2013 numai ediția electronică a Jurnalului Oficial este autentică și produce efecte juridice.

În cazul în care publicarea ediției electronice a Jurnalului Oficial nu este posibilă din cauza unor circumstanțe neprevăzute și excepționale, ediția tipărită este autentică și produce efecte juridice în conformitate cu termenii și condițiile stabilite la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 216/2013.

#### AVIZ CITITORILOR – MODALITATEA DE CITARE A ACTELOR

Începând cu 1 iulie 2013 modalitatea de citare a actelor s-a modificat.

Pentru o perioadă de tranziție, noua modalitate de citare va coexista cu cea veche.

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

RO