

Europeiska unionens officiella tidning

L 220



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiosjätte årgången

17 augusti 2013

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

INTERNATIONELLA AVTAL

2013/434/EU:

- ★ Rådets beslut av den 15 juli 2013 om bemyndigande för vissa medlemsstater att i Europeiska unionens intresse ratificera eller ansluta sig till protokollet om ändring av Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada och att avge en förklaring om tillämpningen av de relevanta interna unionsrättsliga bestämmelserna 1
- Ändringsprotokoll till 1963 års Wienkonvention om ansvarighet för atomskada 3

FÖRORDNINGAR

- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 785/2013 av den 14 augusti 2013 om godkännande av en annan ändring än en mindre ändring av produktspecifikationen för en beteckning som tagits upp i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar [Miel de La Alcarria (SUB)] 12
- ★ Kommissionens förordning (EU) nr 786/2013 av den 16 augusti 2013 om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 853/2004 vad gäller de högsta tillåtna halterna av yessotoxiner i levande musslor ⁽¹⁾ 14

Pris: 4 EUR

(forts. på nästa sida)

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

- ★ **Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 787/2013 av den 16 augusti 2013 om godkännande av ett preparat av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) som fodertillsats för slaktkalkoner och kalkoner som föds upp för avel (innehavare av godkännandet: Kemin Europa N.V.)** ⁽¹⁾ 15

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 788/2013 av den 16 augusti 2013 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 18

BESLUT

2013/435/EU:

- ★ **Kommissionens beslut av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation** [delgivet med nr C(2013) 1926] ⁽¹⁾ 20

2013/436/EU:

- ★ **Kommissionens genomförandebeslut av den 13 augusti 2013 om ändring av beslut 2007/777/EG vad gäller införande av en ny behandling för inaktivering av mul- och klövsjukvirus i köttprodukter samt villkoren för import från den ryska regionen Kaliningrad** [delgivet med nr C(2013) 4970] ⁽¹⁾ 46

2013/437/EU:

- ★ **Kommissionens genomförandebeslut av den 14 augusti 2013 om ändring av beslut 2010/642/EU om godkännande av en klassificeringsmetod för slaktkroppar av gris i Grekland och om upphävande av beslut 89/449/EEG om godkännande av klassificeringsmetoder för slaktkroppar av gris i Grekland** [delgivet med nr C(2013) 5302] 49

Meddelande till läsarna – Rådets förordning (EU) nr 216/2013 av den 7 mars 2013 om elektroniskt offentliggörande av Europeiska unionens officiella tidning (se omslagets tredje sida)

Meddelande till läsaren – Sättet att hänvisa till rättsakter (se omslagets tredje sida)



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

(Icke-lagstiftningsakter)

INTERNATIONELLA AVTAL

RÅDETS BESLUT

av den 15 juli 2013

om bemyndigande för vissa medlemsstater att i Europeiska unionens intresse ratificera eller ansluta sig till protokollet om ändring av Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada och att avge en förklaring om tillämpningen av de relevanta interna unionsrättsliga bestämmelserna

(2013/434/EU)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 81.2 jämförd med artikel 218.6 a,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets godkännande, och

av följande skäl:

- (1) Unionen strävar efter att upprätta ett gemensamt rättsligt område grundat på principen om ömsesidigt erkännande av rättsliga avgöranden.
- (2) Protokollet av den 12 september 1997 (nedan kallat 1997 års protokoll) om ändring av Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada (nedan kallad *Wienkonventionen*), förhandlades fram med syftet att förbättra ersättningen till dem som lider skada orsakad av kärntekniska händelser. Det är därför önskvärt att bestämmelserna i 1997 års protokoll tillämpas i de medlemsstater som är fördragsslutande parter i Wienkonventionen.
- (3) Unionen har exklusiv behörighet i fråga om artiklarna XI och XII i Wienkonventionen, ändrad genom 1997 års protokoll, i den mån dessa bestämmelser påverkar bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsens område⁽¹⁾. Förordning (EG) nr 44/2001 ska från

och med den 10 januari 2015 ersättas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsens område⁽²⁾. Medlemsstaterna behåller sin behörighet i frågor som omfattas av 1997 års protokoll och som inte påverkar unionsrätten. Med beaktande av föremålet för och syftet med 1997 års protokoll kan godkännandet av de bestämmelser i protokollet som omfattas av unionens behörighet inte särskiljas från de bestämmelser som omfattas av medlemsstaternas behörighet.

- (4) Regionala organisationer för ekonomisk integration kan inte ansluta sig till Wienkonventionen och 1997 års protokoll. Det betyder att unionen inte kan bli fördragsslutande part i 1997 års protokoll.
- (5) De medlemsstater som är fördragsslutande parter i Wienkonventionen och som inte ratificerade 1997 års protokoll innan de anslöt sig till unionen bör därför i unionens intresse bemyndigas att ratificera eller ansluta sig till 1997 års protokoll.
- (6) Tolv av unionens medlemsstater, nämligen Belgien, Tyskland, Grekland, Spanien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Slovenien, Finland, Sverige och Förenade kungariket, är fördragsslutande parter i Pariskonventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område av den 29 juli 1960, ändrad genom tilläggsprotokollet av den 28 januari 1964 och genom protokollet av den 16 november 1982 (nedan kallad *Pariskonventionen*). Genom Pariskonventionen upprättas en ordning för tillhandahållande av ersättning till dem som lidit skada orsakad av kärntekniska händelser, vilken bygger på principer som liknar Wienkonventionens. Genom protokollet av den 12 februari 2004 (nedan kallat 2004 års protokoll) om ändring av Pariskonventionen förbättras ersättningen

⁽¹⁾ EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 351, 20.12.2012, s. 1.

för skada orsakad av kärntekniska händelser. Genom rådets beslut 2004/294/EG ⁽¹⁾ och 2007/727/EG ⁽²⁾ bemyndigades de medlemsstater som är fördragsslutande parter i Pariskonventionen att i den dåvarande gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till 2004 års protokoll. Det är därför objektivt motiverat att detta beslut inte bör riktas till de medlemsstater som är fördragsslutande parter i Pariskonventionen men inte i Wienkonventionen.

- (7) Dessutom är fem av unionens medlemsstater, nämligen Irland, Cypern, Luxemburg, Malta och Österrike, inte fördragsslutande parter vare sig i Wienkonventionen eller i Pariskonventionen. Eftersom 1997 års protokoll som ändrar Wienkonventionen och eftersom förordning (EG) nr 44/2001 tillåter de medlemsstater som är bundna av denna konvention att fortsätta att tillämpa reglerna om behörighet, erkännande och verkställighet som föreskrivs i den, är det objektivt motiverat att detta beslut bör riktas enbart till de medlemsstater som är fördragsslutande parter i Wienkonventionen. Irland, Cypern, Luxemburg, Malta och Österrike bör därför även fortsättningsvis stödja sig på reglerna i förordning (EG) nr 44/2001 och tillämpa dem på det område som omfattas av Wienkonventionen och 1997 års protokoll om ändring av denna konvention.
- (8) Vad gäller unionen kommer bestämmelserna i 1997 års protokoll till följd av detta endast att tillämpas av de medlemsstater som vid tidpunkten för antagandet av detta beslut är fördragsslutande parter i Wienkonventionen.
- (9) Bestämmelserna om erkännande och verkställighet av domar i artikel XII i Wienkonventionen, ändrad genom artikel 14 i 1997 års protokoll, bör inte ha företräde framför bestämmelserna som reglerar förfarandet för erkännande och verkställighet av domar, vilka fastställts genom förordning (EG) nr 44/2001. Därför bör de medlemsstater som genom detta beslut bemyndigas att ratificera eller ansluta sig till 1997 års protokoll avge den förklaring som föreskrivs i detta beslut för att säkerställa tillämpning av de relevanta unionsbestämmelserna.
- (10) Förenade kungariket och Irland, på vilka protokoll nr 21 om Förenade kungarikets och Irlands ställning med avseende på området med frihet, säkerhet och rättvisa, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, tillämpas, deltar i antagandet och tillämpningen av detta beslut.
- (11) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska

unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, deltar Danmark inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Danmark.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Rådet bemyndigar härmed Bulgarien, Tjeckien, Estland, Litauen, Ungern, Polen och Slovakien att i unionens intresse ratificera eller ansluta sig till protokollet av den 12 september 1997 om ändring av Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada.

Texten till 1997 års protokoll åtföljer detta beslut.

Artikel 2

Rådet bemyndigar härmed Bulgarien, Tjeckien, Estland, Litauen, Ungern, Polen och Slovakien att avge följande förklaring:

”Domar i frågor som omfattas av protokollet av den 12 september 1997 om ändring av Wienkonventionen om ansvarighet för atomskada ska, när de meddelas av en domstol i en av Europeiska unionens medlemsstater som är fördragsslutande part i protokollet, erkännas och vara verkställbara i [namn på den medlemsstat som avger förklaringen] i enlighet med Europeiska unionens relevanta bestämmelser på området.”

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Bulgarien, Republiken Tjeckien, Republiken Estland, Republiken Litauen, Ungern, Republiken Polen och Republiken Slovakien i enlighet med fördragen.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2013.

På rådets vägnar

V. JUKNA

Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 97, 1.4.2004, s. 53.

⁽²⁾ EUT L 294, 13.11.2007, s. 23.

ÄNDRINGSPROTOKOLL till 1963 års Wienkonvention om ansvarighet för atomskada

DE STATER SOM ÄR PARTER I DETTA PROTOKOLL,

SOM ANSER att det är önskvärt att ändra Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada i syfte att få till stånd ett bredare tillämpningsområde, ökat ansvar för innehavaren av en kärnteknisk anläggning och ökade möjligheter att säkerställa tillräcklig och rättvis ersättning,

HAR ENATS om följande.

Artikel 1

Den konvention som ändras genom detta protokoll är Wienkonventionen om ansvarighet för atomskada, undertecknad den 21 maj 1963, nedan kallad *1963 års Wienkonvention*.

Artikel 2

Artikel I i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1 j ska ändras på följande sätt:

a) Ordet "och" ska strykas i slutet av led ii och i stället läggas till i slutet av led iii.

b) ett nytt led iv med följande lydelse ska läggas till:

"iv) sådana andra anläggningar där det finns kärnbränsle eller radioaktiva produkter eller avfallsämnen, som styrelsen för Internationella atomenergiorganet ska fastställa med jämna mellanrum,"

2. Punkt 1 k ska ersättas med följande text:

"k) Med *atomskada* avses

i) dödsfall eller personskada,

ii) förlust av eller skada på egendom,

och var och en av följande förluster eller kostnader i den omfattning som fastställs i domstolsstatens lagstiftning,

iii) ekonomisk förlust orsakad av sådan förlust eller skada som avses i led i eller ii i den mån skadan inte omfattas av dessa led, och den som ådragit sig den har rätt att begära ersättning för sådan förlust eller skada som avses i dessa led,

iv) kostnader för åtgärder vidtagna för att återställa miljöskador, dock inte obetydliga skador, om åtgärderna verkligen har vidtagits eller ska vidtas, i den mån kostnaderna inte omfattas av led ii,

v) förlust av inkomst som hänför sig till ett ekonomiskt intresse i användning eller åtnjutande av miljön, som uppstår genom att miljön i betydande mån försämrats, i den mån förlusten inte omfattas av led ii,

vi) kostnader för förebyggande åtgärder, och ytterligare förluster eller skador som orsakats av sådana åtgärder,

vii) annan ekonomisk förlust, utöver sådan som orsakas av en skada på miljön, om den allmänna lagstiftningen om skadeståndsansvar i den stat där den behöriga domstolen är belägen tillåter det och,

vad avser leden i–v och vii ovan, i den mån förlusten eller skadan härrör från eller är resultatet av joniserad strålning från en strålningskälla i den kärntekniska anläggningen, eller från kärnbränsle eller radioaktiva produkter eller avfallsämnen i, eller från kärnämne som kommer från, har ursprung i eller skickas till, en kärnteknisk anläggning, oavsett om detta är en följd av ämnets radioaktivitet eller av kombinationen av radioaktivitet och ämnets giftighet, explosivitet eller andra farliga egenskaper."

3. Punkt 1 l ska ersättas med följande:

"l) *Kärnteknisk händelse*: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar atomskada eller, men endast med avseende på förebyggande åtgärder, framkallar ett allvarligt och överhängande hot om sådan skada."

4. Efter punkt 1 l ska fyra nya punkter 1 m, 1 n, 1 o och 1 p med följande lydelse läggas till:

"m) *Återställandeåtgärder*: rimliga åtgärder som har godkänts av de behöriga myndigheterna i den stat där åtgärderna vidtogs, och som är avsedda att återställa skadade eller förstörda delar av miljön eller att införa, där så är rimligt, en motsvarighet till dessa delar i miljön. Vem som ska ha rätt att vidta sådana åtgärder ska avgöras enligt lagstiftningen i den stat där skadan har lidits.

n) *Förebyggande åtgärder*: rimliga åtgärder som någon har vidtagit efter en kärnteknisk händelse för att förhindra eller begränsa skada som avses i led k i–v eller vii, med förbehåll för att lagstiftningen i den stat där åtgärderna vidtas eventuellt kräver ett godkännande från de behöriga myndigheterna.

o) *Rimliga åtgärder*: åtgärder som enligt den behöriga domstolens lagstiftning konstateras vara lämpliga och proportionerliga med hänsyn till samtliga omständigheter, till exempel

i) skadans art och omfattning eller, i fråga om förebyggande åtgärder, arten och omfattningen av risken för sådan skada,

ii) hur verksamma sådana åtgärder, när de vidtas, kan förväntas bli, och

iii) relevant vetenskaplig och teknisk sakkunskap.

p) *Särskild dragningsrätt*: nedan kallad SDR, den beräkningsenhet som Internationella valutafonden fastställt och använder för sin egen verksamhet och sina egna transaktioner."

5. Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. En anläggningsstat får, om den ringa graden av risk motiverar det, undanta en kärnteknisk anläggning eller små mängder av kärnämne från tillämpningen av denna konvention, under förutsättning

a) att, med avseende på kärntekniska anläggningar, kriterierna för undantag för sådana anläggningar har fastställts av styrelsen för Internationella atomenergiorganet och att varje undantag som görs av en anläggningsstat uppfyller sådana kriterier, och

b) att, med avseende på små mängder kärnämne, gränsvärdena för undantag för sådana mängder har fastställts av styrelsen för Internationella atomenergiorganet och att varje undantag som görs av en anläggningsstat ligger inom de fastställda gränsvärdena.

Kriterierna för undantag för kärntekniska anläggningar och gränsvärdena för undantag för små mängder av kärnämne ska regelbundet ses över av styrelsen."

Artikel 3

Efter artikel I i 1963 års Wienkonvention ska två nya artiklar Ia och Ib med följande lydelse läggas till:

"Artikel Ia

1. Denna konvention ska tillämpas på atomskada, oavsett var den uppstått.

2. Lagstiftningen i anläggningsstaten får dock undanta liden skada från tillämpningen av denna konvention, om skadan uppstår

a) inom en icke-fördragsslutande stats territorium, eller

b) inom havsområden som har fastställts av en icke-fördragsslutande stat i enlighet med internationell sjö rätt.

3. Ett undantag enligt punkt 2 i denna artikel får endast tillämpas på en icke-fördragsslutande stat som vid tidpunkten för händelsen

a) har en kärnteknisk anläggning inom sitt territorium eller inom ett havsområde som den har fastställt i enlighet med internationell sjö rätt, och

b) inte beviljar motsvarande ömsesidiga fördelar.

4. Eventuella undantag enligt punkt 2 i denna artikel ska inte påverka de rättigheter som avses i led a i artikel IX.2 och eventuella undantag enligt punkt 2 b i denna artikel ska inte omfatta skador ombord på ett fartyg eller luftfartyg eller skador på ett sådant.

Artikel 1b

Denna konvention ska inte tillämpas på kärntekniska anläggningar som används för icke-fredliga ändamål.”

Artikel 4

Artikel II i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. I slutet av punkt 3 a ska följande text läggas till:

”Anläggningsstaten får begränsa mängden offentliga medel som ställs till förfogande per händelse till den eventuella skillnaden mellan de belopp som härmed fastställs och det belopp som fastställs i enlighet med artikel V.1.”

2. I slutet av punkt 4 ska följande läggas till:

”Anläggningsstaten får begränsa mängden offentliga medel som ställs till förfogande i enlighet med vad som föreskrivs i punkt 3 a i denna artikel.”

3. Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Ingen ska hållas ansvarig för förlust eller skada som inte är atomskada enligt artikel I.1 k, men som skulle ha kunnat fastställas som en sådan på grundval av bestämmelserna i den artikeln.”

Artikel 5

Efter den första meningen i artikel III i 1963 års Wienkonvention ska följande läggas till:

”Anläggningsstaten får dock bortse från denna skyldighet när det gäller befordran som enbart äger rum inom dess eget territorium.”

Artikel 6

Artikel IV i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En anläggningsinnehavare ska inte ha något ansvar enligt denna konvention om han kan bevisa att atomskadan är en direkt följd av väpnad konflikt, fientligheter, inbördeskrig eller uppror.”

2. Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Anläggningsinnehavaren ska, enligt denna konvention, inte ansvara för atomskada

a) på själva den kärntekniska anläggningen och på andra kärntekniska anläggningar, däribland kärntekniska anläggningar under uppförande, som är belägna inom samma område som den berörda anläggningen, och

b) på sådan egendom inom samma område som används eller är avsedd att användas i samband med en sådan anläggning,”

3. Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. Ersättning för skada på det transportmedel på vilket kärnämnet befann sig vid tidpunkten för den kärntekniska händelsen får inte leda till att anläggningsinnehavarens ansvar för annan skada minskas till ett belopp som är lägre än 150 miljoner SDR, eller till ett högre belopp som fastställs i en fördragsslutande parts lagstiftning, eller till ett belopp som fastställs i enlighet med artikel V.1 c.”

4. Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. Ingenting i denna konvention ska påverka fysiska personers ansvar för atomskada som anläggningsinnehavaren, i enlighet med punkt 3 eller 5 i denna artikel, inte är ansvarig för enligt denna konvention, och som den fysiska personen i fråga orsakat genom en handling eller genom underlåtenhet med avsikt att orsaka skada.”

Artikel 7

1. Texten i artikel V i 1963 års Wienkonvention ska ersättas med följande:

"1. Anläggningsstaten får begränsa anläggningsinnehavarens ansvar för en kärnteknisk händelse antingen

a) till minst 300 miljoner SDR, eller

b) till minst 150 miljoner SDR förutsatt att denna stat, utöver detta belopp och upp till minst 300 miljoner SDR, ställer offentliga medel till förfogande för ersättning av atomskada, eller

c) under högst 15 år från och med dagen för ikraftträdandet av detta protokoll, till ett övergångsbelopp på minst 100 miljoner SDR för en kärnteknisk händelse som inträffar under denna period. Ett belopp lägre än 100 miljoner SDR kan fastställas, förutsatt att anläggningsstaten i fråga gör offentliga medel motsvarande detta mindre belopp och 100 miljoner SDR tillgängliga för ersättningar för atomskada.

2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 i denna artikel får anläggningsstaten, med hänsyn till den kärntekniska anläggningens eller kärnännets art och de troliga konsekvenserna av en händelse som härrör från dessa, fastställa ett lägre ansvarighetsbelopp för anläggningsinnehavaren, förutsatt att ett sålunda fastställt belopp inte i något fall är lägre än 5 miljoner SDR och förutsatt att anläggningsstaten garanterar att offentliga medel görs tillgängliga upp till det belopp som fastställs i enlighet med punkt 1.

3. De belopp som anläggningsstaten fastställt för anläggningsinnehavaren i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel och artikel IV.6 ska tillämpas oavsett var den kärntekniska händelsen har inträffat."

2. Efter artikel V ska fyra nya artiklar Va, Vb, Vc och Vd med följande lydelse läggas till:

"Artikel Va

1. Ränta och rättegångskostnader som utdömts av domstol i mål som gäller ersättning för atomskada ska betalas utöver de belopp som avses i artikel V.

2. De belopp som nämns i artikel V och punkt 6 i artikel IV får räknas om till nationell valuta i avrundade siffror.

Artikel Vb

Varje fördragsslutande part ska se till att skadelidande kan göra sin rätt till skadestånd gällande utan att behöva väcka särskild talan för varje källa som ersättningsmedlen härrör från.

Artikel Vc

1. Om de behöriga domstolarna är belägna i en annan fördragsslutande parts stat än anläggningsstaten, kan de offentliga medel som krävs enligt artikel V.1 b och V.1 c och artikel VII.1 samt räntor och rättegångskostnader som beviljats av en domstol göras tillgängliga av den förstnämnda fördragsslutande parten. Anläggningsstaten ska ersätta varje sådant belopp som den andra fördragsslutande parten har betalat ut. Dessa två fördragsslutande parter ska komma överens om förfarandet för återbetalning.

2. Om de behöriga domstolarna är belägna i en annan fördragsslutande stat än anläggningsstaten, ska den fördragsslutande parts stat vars domstolar är behöriga vidta alla nödvändiga åtgärder för att göra det möjligt för anläggningsstaten att ingripa i förfaranden och delta i eventuella uppgörelser om ersättning.

Artikel Vd

1. Generaldirektören för Internationella atomenergiorganet ska sammankalla ett möte mellan de fördragsslutande parterna för att ändra de ansvarsgränser som avses i artikel V, om en tredjedel av de fördragsslutande parterna uttrycker önskemål om detta.

2. Ändringar ska antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande parter som är närvarande och röstar, under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande parterna är närvarande vid omröstningen.

3. När ett förslag till ändring av ansvarsgränserna behandlas ska de fördragsslutande parterna bland annat beakta risken för skada till följd av en kärnteknisk händelse, till förändringar i penningvärdena och kapaciteten på försäkringsmarknaden.

4. a) Varje ändring som antagits i enlighet med punkt 2 i denna artikel ska anmälas av generaldirektören för Internationella atomenergiorganet till samtliga fördragsslutande parter för godkännande. Ändringen ska anses vara godkänd vid utgången av en period på 18 månader efter det att den har anmälts, under förutsättning att minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna vid tidpunkten för ändringen under mötet har underrättat generaldirektören för Internationella atomenergiorganet om att de godkänner ändringen. En ändring som godkänns i enlighet med denna punkt träder i kraft 12 månader efter dess godkännande för de fördragsslutande parter som har godkänt den.

b) Om en ändring inte har godkänts i enlighet med led a inom en period av 18 månader från den dag då den meddelades för godkännande, ska ändringen anses ha förkastats.

5. För varje fördragsslutande part som godkänner en ändring efter det att den har godkänts men inte trätt i kraft eller efter dess ikraftträdande i enlighet med punkt 4 i denna artikel, ska ändringen träda i kraft 12 månader efter att ha godkänts av den fördragsslutande parten.

6. En stat som blir part i denna konvention efter det att en ändring trätt i kraft i enlighet med punkt 4 i denna artikel ska, om denna stat inte uttrycker en avvikande avsikt,

a) anses vara part i denna konvention i dess ändrade lydelse, och

b) anses vara part i konventionen i dess icke ändrade lydelse i förhållande till varje fördragsslutande part som inte är bunden av ändringen."

Artikel 8

Artikel VI i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. a) Rätten till ersättning enligt denna konvention ska upphöra om talan inte väckts

i) i fråga om dödsfall eller personskada, inom trettio år från dagen för den kärntekniska händelsen,

ii) i fråga om annan skada, inom tio år från dagen för den kärntekniska händelsen.

b) Om anläggningsinnehavarens ansvar enligt lagstiftningen i anläggningsstaten emellertid täcks av försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inbegripet statliga medel för en längre period, kan den behöriga domstolens lagstiftning föreskriva att rätten till ersättning gentemot anläggningsinnehavaren upphör först efter en sådan längre period, som inte får vara längre än den period under vilken hans ansvar är täckt på detta sätt enligt anläggningsstatens lagstiftning.

c) Talan om ersättning för dödsfall och personskada eller om annan skada på grundval av en förlängning enligt led b i denna punkt som väcks efter en period av tio år från dagen för den kärntekniska händelsen, ska inte i något fall påverka rätten till ersättning enligt denna konvention för varje person som har väckt talan mot anläggningsinnehavaren före utgången av denna period."

2. Punkt 2 ska utgå.

3. Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Rätten till ersättning enligt konventionen preskriberas i enlighet med lagstiftningen i den stat där den behöriga domstolen är belägen om talan inte väcks inom tre år från den dag då den som lidit skada hade kännedom eller rimligen borde ha haft kännedom om skadan och om den anläggningsinnehavare som ansvarar för skadan, förutsatt att de perioder som fastställts i punkt 1 a och b i denna artikel inte förlängs."

Artikel 9

Artikel VII ska ändras på följande sätt:

1. I punkt 1 ska följande två meningar läggas till i slutet av texten, som ändrad på detta sätt blir punkt 1a:

"Om anläggningsinnehavaren har ett obegränsat ansvar får anläggningsstaten införa en gräns för den ekonomiska säkerheten för den ansvarige anläggningsinnehavaren, förutsatt att denna gräns inte är lägre än 300 miljoner SDR. Anläggningsstaten ska säkerställa att ersättningsanspråk för atomskada som har fastställts gentemot anläggningsinnehavaren betalas ut i den utsträckning den ekonomiska säkerheten är otillräcklig för att täcka anspråken, men inte till högre belopp än den ekonomiska säkerhet som ska tillhandahållas enligt denna punkt."

2. Ett nytt led b med följande lydelse ska läggas till punkt 1:

"b) Oaktat led a i denna punkt gäller att om anläggningsinnehavaren har ett obegränsat ansvar, får anläggningsstaten, med hänsyn till den kärntekniska anläggningens eller kärnämnenas art och de troliga konsekvenserna av en händelse som härrör från dessa, fastställa en lägre ekonomisk säkerhet för anläggningsinnehavaren, förutsatt att ett belopp som fastställts på detta sätt inte i något fall är mindre än 5 miljoner SDR, och förutsatt att anläggningsstaten garanterar utbetalningen av ersättningsanspråk för atomskada som har fastställts gentemot anläggningsinnehavaren genom att ställa nödvändiga medel till förfogande i den utsträckning den ekonomiska säkerheten är otillräcklig för att täcka anspråken, och upp till den gräns som fastställs i led a i denna punkt."

3. I punkt 3 ska orden "eller artikel V.1 b och c" läggas till efter orden "i denna artikel".

Artikel 10

Artikel VIII i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. Texten i artikel VIII blir punkt 1 i den artikeln.

2. En ny punkt 2 med följande lydelse ska läggas till:

"2. Med förbehåll för tillämpningen av bestämmelsen i artikel VI.1 c ska ersättning i första hand ges för dödsfall eller personskada, då värdet på den skada som i samband med ersättningsanspråk gentemot anläggningsinnehavaren ska ersättas enligt denna konvention överskrider eller riskerar att överskrida det högsta belopp som ska göras tillgängligt enligt artikel V.1."

Artikel 11

I artikel X i 1963 års Wienkonvention ska en ny mening med följande lydelse läggas till i slutet av artikeln:

"Den regressrätt som föreskrivs i denna artikel får även förlängas till förmån för anläggningsstaten, om denna har ställt offentliga medel till förfogande i enlighet med denna konvention."

Artikel 12

Artikel XI i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. En ny punkt 1a med följande lydelse ska läggas till:

"1a. Om en kärnteknisk händelse inträffar inom en fördragsslutande parts exklusiva ekonomiska zon eller, om någon sådan zon inte har fastställts, inom ett område som inte sträcker sig utanför de gränser som hade gällt för en sådan exklusiv ekonomisk zon om den hade fastställts, tillfaller behörigheten enligt denna konvention beträffande anspråk rörande atomskada endast den partens domstolar. Föregående mening ska tillämpas om den fördragsslutande parten har anmält en sådan zon till depositarien före den kärntekniska händelsen. Ingenting i denna punkt ska tolkas som ett bemyndigande att utöva behörighet på ett sätt som strider mot internationell sjö rätt, däribland Förenta nationernas havsrättskonvention."

2. Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Om en kärnteknisk händelse inte inträffar inom en fördragsslutande parts territorium, eller inom ett område som har anmälts enligt punkt 1a, eller om platsen för den kärntekniska händelsen inte kan fastställas med säkerhet, ska behörigheten att avgöra sådana mål tillkomma domstolarna i anläggningsinnehavarens anläggningsstat."

3. I punkt 3 första raden och i punkt b ska ", 1a" läggas till efter siffran "1".

4. En ny punkt 4 med följande lydelse ska läggas till:

"4. Den fördragsslutande part vars domstolar är behöriga ska se till att endast en av dess domstolar har behörighet i samband med en kärnteknisk händelse."

Artikel 13

Efter artikel XI ska en ny artikel XIa med följande lydelse läggas till:

"Artikel XIa

Den fördragsslutande part vars domstolar har behörighet ska, vad gäller talan om ersättning för atomskada, se till att

- a) varje stat kan väcka talan för den som har lidit atomskada och som är medborgare i den staten eller har hemvist eller bostad inom dess territorium, och som har samtyckt därtill, och
- b) varje person kan väcka talan för att göra gällande rättigheter enligt denna konvention som personen kommit i åtnjutande av genom subrogation eller överlåtelse."

Artikel 14

Texten i artikel XII i 1963 års Wienkonvention ska ersättas med följande:

"Artikel XII

1. En lagakraftvunnen dom som meddelats av en domstol i en fördragsslutande part som har jurisdiktion ska erkännas, utom

- a) om domen erhållits med svikliga medel,
- b) om svaranden inte fått rimlig möjlighet att föra sin talan, eller
- c) om domen strider mot grunderna för rättsordningen i den fördragsslutande part inom vars territorium domen görs gällande, eller inte överensstämmer med grundläggande normer för rättsskipning.

2. En dom som erkänns enligt punkt 1 i denna artikel ska, när den presenteras för verkställighet i enlighet med de formaliteter som krävs enligt lagstiftningen hos den fördragsslutande part där verkställighet begärs, kunna verkställas som om den vore en dom meddelad av en domstol i den fördragsslutande parten. Omständigheterna kring ett anspråk om vilket domen har meddelats ska inte bli föremål för ytterligare förfaranden."

Artikel 15

Artikel XIII i 1963 års Wienkonvention ska ändras på följande sätt:

1. Texten i artikel XIII blir punkt 1 i den artikeln.

2. En ny punkt 2 med följande lydelse ska läggas till:

"2. Oaktat punkt 1 i denna artikel gäller att i den mån ersättning för atomskada överstiger 150 miljoner SDR får lagstiftningen i anläggningsstaten göra undantag från bestämmelserna i denna konvention i fråga om atomskada som inträffar på ett territorium, eller i varje havsområde som inrättats i enlighet med internationell sjörätt, som tillhör en annan stat när denna andra stat vid tidpunkten för händelsen har en kärnteknisk anläggning inom ett sådant territorium, i den mån den staten inte tillerkänner motsvarande förmåner till ett motsvarande belopp."

Artikel 16

Texten i artikel XVIII i 1963 års Wienkonvention ska ersättas med följande:

"Denna konvention påverkar inte de fördragsslutande parternas rättigheter och skyldigheter enligt folkrättens allmänna regler."

Artikel 17

Efter artikel XX i 1963 års Wienkonvention ska en ny artikel XXa med följande lydelse läggas till:

"Artikel XXa

1. I händelse av tvist mellan fördragsslutande parter om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention ska parterna i tvisten samråda i syfte att bilägga tvisten genom förhandling eller genom någon annan fredlig metod för tvistlösning som de båda kan godta.
2. Om en tvist av detta slag som avses i punkt 1 i denna artikel inte kan lösas inom sex månader från det att samråd enligt punkt 1 i denna artikel har begärts, ska den på begäran av någondera parten i tvisten hänskjutas till skiljedom eller till Internationella domstolen för avgörande. I tvist som hänskjuts till skiljedom kan, om parterna i tvisten ej inom sex månader från dagen för begäran enas om villkoren för skiljeförfarandet, en part anmoda Internationella domstolens president eller Förenta nationernas generalsekreterare att utse en eller flera skiljedomare. Om de tvistande ingivit sinsemellan olika framställningar ska den som ställts till Förenta nationernas generalsekreterare ha företräde.
3. När en stat ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention kan den förklara att den anser sig vara obunden av endera av eller båda de tvistlösningsförfaranden som anges i punkt 2 i denna artikel. Övriga fördragsslutande parter ska inte vara bundna av ett tvistlösningsförfarande enligt punkt 2 i denna artikel med avseende på en fördragsslutande part för vilken en sådan förklaring är i kraft.
4. En fördragsslutande stat som har avgivit en förklaring i enlighet med punkt 3 i denna artikel kan när som helst dra tillbaka sin förklaring genom anmälan till depositarien."

Artikel 18

1. Artiklarna XX–XXV, artikel XXVI.2, XXVI.3 och punktnumreringen 1 i artikel XXVI.1 samt artiklarna XXVII och XXIX i 1963 års Wienkonvention ska utgå.
2. Mellan parterna i detta protokoll ska 1963 års Wienkonvention och detta protokoll läsas och tolkas såsom ett enda instrument, som kan kallas 1997 års Wienkonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område.

Artikel 19

1. En stat som är part i detta protokoll men inte i 1963 års Wienkonvention ska vara bunden av bestämmelserna i den konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll i förhållande till övriga stater som är parter i detta och, i avsaknad av ett uttryck för en avvikande avsikt från den staten vid tidpunkten för deponering av ett instrument som avses i artikel 20, vara bunden av bestämmelserna i 1963 års Wienkonvention i förhållande till de stater som endast är parter i denna.
2. Ingenting i detta protokoll ska påverka skyldigheterna för en stat som är part både i 1963 års Wienkonvention och detta protokoll i förhållande till en stat som är part i 1963 års Wienkonvention men inte i detta protokoll.

Artikel 20

1. Detta protokoll ska vara öppet för undertecknande för samtliga stater vid Internationella atomenergiorganets högkvarter i Wien från den 29 september 1997 till dess att det träder i kraft.
2. Detta protokoll ska ratificeras, godtas eller godkännas av de stater som har undertecknat det.
3. Efter protokollets ikraftträdande får varje stat som inte har undertecknat det ansluta sig till det.

4. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumenten ska deponeras hos generaldirektören för Internationella atomenergiorganet, som ska vara depositarie av detta protokoll.

Artikel 21

1. Detta protokoll ska träda i kraft tre månader efter dagen för deponering av det femte instrumentet för ratifikation, godtagande eller godkännande.
2. För varje stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter deponeringen av det femte instrumentet för ratifikation, godtagande eller godkännande ska protokollet träda i kraft tre månader efter den dag då en sådan stat har deponerat ett lämpligt instrument.

Artikel 22

1. En fördragsslutande stat kan säga upp detta protokoll genom skriftlig anmälan till depositarien.
2. Uppsägningen får verkan ett år efter den dag då anmälan mottogs av depositarien.
3. I förhållandet mellan parterna till detta protokoll anses en stat som säger upp 1963 års Wienkonvention i enlighet med artikel XXVI i konventionen inte samtidigt säga upp 1963 års Wienkonvention i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll.
4. Även om en fördragsslutande part säger upp detta protokoll i enlighet med denna artikel ska bestämmelserna i detta protokoll fortsätta att gälla för varje atomskada som orsakas av en kärnteknisk händelse som inträffar innan en sådan uppsägning får verkan.

Artikel 23

Depositarien ska omedelbart göra en anmälan till de fördragsslutande staterna och alla andra stater om

- a) varje undertecknande av detta protokoll,
- b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument,
- c) ikraftträdandet av detta protokoll,
- d) varje anmälan enligt artikel XI.1a,
- e) varje begäran om att sammankalla en revisionskonferens enligt artikel XXVI i 1963 års Wienkonvention och om ett möte mellan de fördragsslutande parterna i enlighet med artikel Vd i 1963 års Wienkonvention i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll,
- f) anmälningar av uppsägningar som mottagits i enlighet med artikel 22 och andra relevanta anmälningar som avser detta protokoll.

Artikel 24

1. Originalen till detta protokoll, av vilket de arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska texterna är lika giltiga, ska deponeras hos depositarien.
2. Internationella atomenergiorganet ska fastställa den konsoliderade texten i 1963 års Wienkonvention i dess lydelse enligt detta protokoll på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken enligt bilagan till detta protokoll.
3. Depositarien ska till samtliga stater översända bestyrkta kopior av detta protokoll jämte den konsoliderade texten till 1963 års Wienkonvention i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Wien den tolfte september nittonhundranittiosju.

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 785/2013

av den 14 augusti 2013

om godkännande av en annan ändring än en mindre ändring av produktspecifikationen för en beteckning som tagits upp i registret över skyddade ursprungsbeteckningar och skyddade geografiska beteckningar [Miel de La Alcarria (SUB)]

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1151/2012 av den 21 november 2012 om kvalitetsordningar för jordbruksprodukter och livsmedel ⁽¹⁾, särskilt artikel 52.2, och

av följande skäl:

- (1) Förordning (EU) nr 1151/2012 upphäver och ersätter rådets förordning (EG) nr 510/2006 av den 20 mars 2006 om skydd av geografiska beteckningar och ursprungsbeteckningar för jordbruksprodukter och livsmedel ⁽²⁾.
- (2) Kommissionen har i enlighet med artikel 9.1 första stycket i förordning (EG) nr 510/2006 granskat Spaniens begäran om godkännande av en ändring av produktspecifikationen för den skyddade ursprungsbeteckningen "Miel de La Alcarria", vilken registrerades i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1107/96 ⁽³⁾.

- (3) Eftersom den aktuella ändringen inte utgör en mindre ändring har kommissionen offentliggjort ansökan om ändring i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾ i enlighet med artikel 6.2 i förordning (EG) nr 510/2006. Inga invändningar enligt artikel 7 i samma förordning har inkommit till kommissionen, och därför bör ändringen godkännas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ändring av produktspecifikationen som har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* rörande den beteckning som anges i bilagan till denna förordning godkänns.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 augusti 2013.

På kommissionens vägnar
För ordföranden
Johannes HAHN
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 343, 14.12.2012, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 93, 31.3.2006, s. 12.

⁽³⁾ EGT L 148, 21.6.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 302, 6.10.2012, s. 24.

BILAGA

Jordbruksprodukter som anges i bilaga I till fördraget och som är avsedda att användas som livsmedel:

Klass 1.4. Andra produkter från djur (ägg, honung, diverse mjölkprodukter utom smör etc.)

SPANIEN

Miel de La Alcarria (SUB)

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 786/2013

av den 16 augusti 2013

om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 853/2004 vad gäller de högsta tillåtna halterna av yessotoxiner i levande musslor

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 853/2004 av den 29 april 2004 om fastställande av särskilda hygienregler för livsmedel av animaliskt ursprung⁽¹⁾, särskilt artikel 10.1 d, och

av följande skäl:

- (1) I förordning (EG) nr 853/2004 fastställs särskilda hygienregler för livsmedel av animaliskt ursprung för livsmedelsföretagare. I den förordningen föreskrivs att livsmedelsföretagare ska se till att levande musslor som avyttras som livsmedel inte innehåller marina biotoxiner i sammanlagda kvantiteter (uppmätta i hela kroppen eller varje ätbar del separat) som överstiger gränsvärdena i avsnitt VII kapitel V punkt 2 i bilaga III till samma förordning. I punkt 2 d i det kapitlet anges att gränsvärdet för yessotoxiner är 1 mg yessotoxinekvivalent per kilogram.
- (2) I december 2008 antog Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (nedan kallad *Efsa*) yttrandet "Opinion of the Scientific Panel on Contaminants in the Food chain on a request from the European Commission on marine biotoxins in shellfish – yessotoxin group"⁽²⁾. Enligt yttrandet hade varken någon dödlighet eller några kliniska tecken på toxicitet efter administrering av yessotoxiner observerats i studier avseende akut toxicitet. *Efsa* konstaterade dessutom att en portion skaldjur inte bör innehålla mer än 3,75 mg yessotoxinekvivalent per kilogram. Den

halten överstiger det nuvarande gränsvärdet i avsnitt VII kapitel V punkt 2 d i bilaga III till förordning (EG) nr 853/2004.

- (3) Vid det 32:a mötet i Codexkommittén för fisk och fiskeriprodukter (1–5 oktober 2012) fastställdes att yessotoxiner inte skulle ingå i den förteckning över marina biotoxiner som bör testas internationellt.
- (4) Mot bakgrund av *Efsa*s yttrande och slutsatserna från det 32:a mötet i Codexkommittén för fisk och fiskeriprodukter bör det nuvarande gränsvärdet för yessotoxiner höjas till 3,75 mg yessotoxinekvivalent per kilogram.
- (5) Bilaga III till förordning (EG) nr 853/2004 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa, och varken Europaparlamentet eller rådet har motsatt sig dem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I avsnitt VII kapitel V i bilaga III till förordning (EG) nr 853/2004 ska punkt 2 d ersättas med följande:

- "d) För yessotoxiner, 3,75 mg yessotoxinekvivalent per kilogram."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 augusti 2013.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 139, 30.4.2004, s. 55.

⁽²⁾ *The EFSA Journal*, nr 907, s. 1–62, 2009.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 787/2013

av den 16 augusti 2013

om godkännande av ett preparat av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) som fodertillsats för slaktkalkoner och kalkoner som föds upp för avel (innehavare av godkännandet: Kemin Europa N.V.)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

och andra avvanda djur av svinfamiljen än *Sus scrofa domesticus* genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 306/2013 ⁽⁴⁾.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1831/2003 av den 22 september 2003 om fodertillsatser ⁽¹⁾, särskilt artikel 9.2, och

av följande skäl:

(1) Förordning (EG) nr 1831/2003 innehåller bestämmelser om godkännande av fodertillsatser samt de skäl och förfaranden som gäller för sådana godkännanden.

(2) En ansökan om godkännande av ett nytt användningsområde för ett preparat av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) har lämnats in i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1831/2003. Till ansökan bifogades de uppgifter och handlingar som krävs enligt artikel 7.3 i förordning (EG) nr 1831/2003.

(3) Ansökan gäller godkännande i kategorin "zootekniska tillsatser" av ett nytt användningsområde för *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) som fodertillsats för slaktkalkoner och kalkoner som föds upp för avel.

(4) Användning av preparatet av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) har godkänts i tio år för slaktkycklingar genom kommissionens förordning (EU) nr 107/2010 ⁽²⁾, för kycklingar för uppfödning till värphöns, slaktankor, vaktlar, fasaner, rapphöns, pärlhöns, duvor, slaktgäss och strutsar genom kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 885/2011 ⁽³⁾ samt för avvanda smågrisar

(5) Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (nedan kallad *myndigheten*) bekräftade i sitt yttrande av den 13 mars 2013 ⁽⁵⁾ sina tidigare slutsatser att preparatet av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) under de föreslagna användningsvillkoren kan förutsättas vara säkert för djurs och människors hälsa och för miljön. Myndigheten drog också slutsatsen att tillsatsen kan förbättra de zootekniska resultaten hos slaktkalkoner och att denna slutsats kan utsträckas till att omfatta kalkoner som föds upp för avel. Myndigheten anser inte att det behövs några särskilda krav på övervakning efter utsläppandet på marknaden. Den bekräftade även den rapport om analysmetoden för fodertillsatsen som lämnats av det referenslaboratorium som inrättats genom förordning (EG) nr 1831/2003.

(6) Bedömningen av preparatet av *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) visar att villkoren för godkännande i artikel 5 i förordning (EG) nr 1831/2003 är uppfyllda. Preparatet bör därför godkännas för användning i enlighet med bilagan till den här förordningen.

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det preparat i kategorin "zootekniska tillsatser" och den funktionella gruppen "medel som stabiliserar tarmfloran" som anges i bilagan ska godkännas som fodertillsats enligt villkoren i den bilagan.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EUT L 268, 18.10.2003, s. 29.

⁽²⁾ EUT L 36, 9.2.2010, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 229, 6.9.2011, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 91, 3.4.2013, s. 5.

⁽⁵⁾ *The EFSA Journal*, vol. 11(2013):4, artikelnr 3176.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 augusti 2013.

På kommissionens vägnar

José Manuel BARROSO

Ordförande

BILAGA

Tillsatsens identifi- kationsnummer	Namn på innehavaren av godkännandet	Tillsats	Sammansättning, kemisk formel, beskrivning, analysmetod	Djurart eller djurkategori	Högsta ålder	Lägsta halt	Högsta halt	Övriga bestämmelser	Godkännandet gäller till och med
						CFU/kg helfoder med en vattenhalt på 12 %			
Kategori: zootekniska tillsatser. Funktionell grupp: medel som stabiliserar tarmfloran									
4b1823	Kemin Europa N.V.	<i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)	<i>Tillsatsens sammansättning</i> Preparat av <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) som innehåller minst 1×10^{10} CFU/g tillsats Fast form <i>Beskrivning av den aktiva substansen</i> Livsdugliga sporer av <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) <i>Analysmetod</i> ⁽¹⁾ Räkning: utstryk av värmebehandlade fo-derprover på platta med tryptonsojaagar Identifiering: pulsfältselektrofores (PFGE)	Slaktkalko- ner och kalkoner som föds upp för avel	—	1×10^8	—	1. Ange följande i bruksanvisningen till tillsatsen och förblandningen: lagrings- villkor och stabilitet vid pelletering. 2. Får användas i foder som innehåller föl- jande godkända koccidiostatika: diklazu- ril, robenidinhydroklorid, lasalocid A natrium, maduramicinammonium eller monensinnatrium, på villkor att detta koccidiostatikum är godkänt för de be- rörda arterna.	6 september 2023

⁽¹⁾ Närmare information om analysmetoderna finns på webbplatsen för gemenskapens referenslaboratorium: http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL_feed_additives/Pages/index.aspx

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 788/2013**av den 16 augusti 2013****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den
22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisa-
tion av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser
för vissa jordbruksprodukter ("förordningen om en samlad
marknadsordning") ⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning
(EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker ⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsför-

handlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.

- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 augusti 2013.

*På kommissionens vägnar
För ordföranden*

*Jerzy PLEWA
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling*

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(euro/100 kg)		
KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
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
0808 10 80	ZZ	192,8
	AR	193,0
	BR	112,1
	CL	142,9
	CN	75,0
	NZ	122,9
	US	141,8
	ZA	118,7
0808 30 90	ZZ	129,5
	AR	184,1
	CL	146,4
	TR	152,1
	ZA	110,8
0809 30	ZZ	148,4
	TR	148,6
0809 40 05	ZZ	148,6
	BA	50,5
	TR	101,0
	ZZ	75,8

⁽¹⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 2 maj 2013

om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation

[delgivet med nr C(2013) 1926]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/435/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska sam-arbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a ⁽¹⁾,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlems-staterna (cabotage) ⁽²⁾,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽³⁾, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom skrivelser av den 27 september, den 30 november och den 20 december 2007 har kommissionen tagit emot ett klagomål från företaget Corsica Ferries där Société nationale Corse-Méditerranée (nedan kallat SNCM) och Compagnie Maritime de Navigation (nedan kallat CMN) påstås åtnjuta olagligt och oförenligt stöd tack vare avtalet om uppdrag för allmän trafik (nedan kallat *avtalet*) som ingåtts mellan Collectivité territoriale de Corse (nedan kallat CTC) och Office des transports de Corse (nedan kallat OTC), å ena sidan, och SNCM och CMN, å andra sidan. Avtalet (nedan CDSP) avser fartygs-förbindelserna mellan Korsika och Marseille under perio-den 2007–2013. Genom skrivelser av den 20 maj 2010, den 16 juli 2010, den 22 mars 2011, den 22 juni 2011, den 15 december 2011 och den 10 januari 2012 skic-kade den klagande kompletterande upplysningar till stöd för sitt klagomål.

- (2) Genom skrivelser av den 17 mars 2008, den 12 november 2008, den 13 oktober 2011 och den 14 december 2011 bad kommissionen Frankrike att lämna kompletterande upplysningar. De franska myndig-heterna skickade sina kommentarer och svar i skrivelser av den 3 juni 2008, den 14 januari 2009, den 7 decem-ber 2011 och den 20 januari 2012.

- (3) Genom en skrivelse av den 27 juni 2012 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Eu-ropeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende det potentiella stödet till förmån för SNCM och CMN i avtalet. Kommissionens beslut (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning ⁽⁴⁾ den 5 oktober 2012.

- (4) De franska myndigheterna skickade sina kommentarer och svar på frågorna i beslutet om att inleda förfarandet genom skrivelser av den 13 juli 2012, den 7 september 2012, den 14 november 2012 och den 16 januari 2013.

- (5) Företagen Corsica Ferries, SNCM och CMN skickade sina synpunkter inom den tidsfrist som fastställdes i beslutet om att inleda förfarandet. Genom skrivelser av den 22 ok-tober 2012 och den 21 december 2012 översände kom-missionen dessa synpunkter till de franska myndigheter-na. Frankrike översände sina kommentarer på de berörda parternas synpunkter genom skrivelser av den 3 januari 2013 och den 12 februari 2013.

2. BAKGRUND

2.1. FÖRBINDELSEN MELLAN KORSIKA OCH FASTLANDET

- (6) Så som påpekas i beslutet om att inleda förfarandet har den territoriella kontinuiteten mellan Korsika och fastlan-det säkerställt genom en första koncession på 25 år som tecknades 1976 mellan SNCM och CMN, å ena sidan, och franska staten, å andra sidan. Sedan den 1 januari 2002 betjänas endast linjerna från Marseille av SNCM och CMN enligt ett avtal om uppdrag för allmän trafik som tecknats med OTC med en löptid på 5 år.

⁽¹⁾ EGT L 1, 3.1.1994, s. 3.

⁽²⁾ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽³⁾ EUT C 301, 5.10.2012, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 301, s. 1.

- (7) För övriga linjer har ett system för socialt stöd⁽⁵⁾ inrättats parallellt. Detta system liksom förlängningen av detta för perioden 2007–2013 har godkänts av kommissionen⁽⁶⁾.
- (8) Sedan den 1 juli 2007 säkerställer SNCM och CMN sjöfartsförbindelserna mellan Marseille och Korsika inom ramen för avtalet, vilket tecknades den 7 juni 2007 (se avsnitt 2.5 ovan). Detta avtal löper ut den 31 december 2013.
- (9) De främsta företag som är verksamma på sjötransportmarknaden mellan franska fastlandet och Korsika är SNCM, CMN (se avsnitt 2.2 och 2.3 nedan) och företaget Corsica Ferries, som trafikerar linjerna från Toulon och Nice.
- (10) Trafiken till Korsika kännetecknas sedan många år tillbaka av att den är starkt säsongsbunden, eftersom de flesta passagerarna reser under sommarmånaderna. Under 2000-talet påverkades marknaden för transport mellan Korsika och franska fastlandet främst av utvecklingen av transportutbudet från Toulon, som blev den främsta hamnen för sjöfarten till Korsika i trafiktermer. Man bör i synnerhet framhålla att trafiken från Toulon började öka redan innan systemet för socialt stöd inrättades, under 2002, och att ökningen har fortsatt sedan dess⁽⁷⁾. Denna utveckling går hand i hand med Corsica Ferries allt större marknadsandel.

2.2. SNCM

- (11) Rederiet SNCM med säte i Marseille valdes 1976 ut av den franska regeringen för att garantera den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och Korsika. Företaget står för samtliga förbindelser till Korsika från Marseille och Nice och förbinder dessa hamnar med de i Ajaccio, Bastia, Calvi, l'Ile Rousse, Porto-Vecchio och Propriano.
- (12) SNCM ombesörjer likaså förbindelsen till Sardinien (Porto Torres) från Marseille och Korsika (Ajaccio och

Propriano). Företaget förbinder också Algeriet (Alger, Skikda, Bejaia, Oran) och Tunisien med Sète, Marseille och Toulon.

- (13) Till och med maj 2006 ägdes SNCM till 80 % av Compagnie générale maritime et financière (nedan kallat CGMF)⁽⁸⁾ och till 20 % av Société nationale des chemins de fer (nedan kallat SNCF). Den 26 januari 2005 inledde franska regeringen en privatisering av SNCM som ledde till att man valde ut ansökan från Butler Capital Partners (38 % av andelarna), delägare i Connex-koncernen, som i sin tur är ett dotterbolag till Veolia (28 % av andelarna). De anställda överlät 9 % av andelarna och staten behöll återstående 25 % genom CGMF.
- (14) Denna privatisering införde en hävningsklausul till förmån för Butler Capital Partners och Veolia, som i synnerhet kunde återopas av övertagarna i följande fall:

— Vid ett beslut från CTC om att inleda ett samråd om tilldelningen av ett avtal om uppdrag för allmän trafik med ett datum för ikraftträdande från och med den 1 januari 2007 som i huvudsak inte överensstämmer med de riktlinjer som fastställdes av Korsikas folkvalda församling för driften av sjöfartslinjerna mellan Marseille och Korsika från och med den 1 januari 2007⁽⁹⁾.

— Vid tilldelning av uppdraget till en tredje part eller till SNCM på betydligt sämre ekonomiska villkor.

- (15) Överlåtelsen till den privata sektorn åtföljdes av ett antal omstruktureringsåtgärder som var föremål för ett separat förfarande med avseende på rätten till statligt stöd⁽¹⁰⁾.
- (16) Den 10 november 2008 överlät Butler Capital Partners sina andelar till Veolia Transport. Under 2011 gick

⁽⁵⁾ Denna system kallas för individuellt stöd av social karaktär på grundval av artikel 87.2 i EG-fördraget, omfattar de boende på ön och även vissa väl identifierade kategorier ur social synvinkel, och gäller för de linjer som förbinder Korsika med hamnarna i Toulon och Nice. För varje passagerare som har rätt till ett förmånspris förfinansieras en prissänkning av transportföretagen, som de sedan får tillbaka.

⁽⁶⁾ Beslutet av den 2 juli 2002 i fall statligt stöd nr N 781/2001 – Frankrike – Individuellt stöd av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika och beslutet av den 23 april 2007 i fall statligt stöd nr N 13/2007 – Frankrike – Förlängning av det individuella stödet av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika nr N 781/2001.

⁽⁷⁾ Se till exempel Autorité de la Concurrence yttrande nr 012-A-05 av den 17 februari 2012 om sjötransporten mellan Korsika och fastlandet, punkt 125.

⁽⁸⁾ Varav franska staten äger 100 % av kapitalet.

⁽⁹⁾ Dessa riktlinjer fastställdes den 24 mars 2006, se avsnitt 2.4.1 nedan.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (f.d N 118/02) – Frankrike – om de åtgärder som Frankrike har genomfört till förmån för Société nationale maritime Corse-Méditerranée, som antogs den 25 februari 2003, EUT L 61, 7.2.2004, s. 13. Den 15 juni 2005, i mål T-349/03, upphävde domstolen beslutet från 2003 med anledning av en felaktig bedömning av stöd som är absolut nödvändigt. Till följd av de nya omstruktureringsåtgärderna utvidgade kommissionen förfarandet C 58/2002 genom ett beslut av den 13 september 2006. Kommissionen antog ett nytt beslut den 8 juli 2008, EUT L 255, 27.8.2009, s. 180. Detta beslut har delvis upphävts av tribunalen (mål T-565/08) till följd av ett överklagande från företaget Corsica Ferries France. SNCM och Frankrike har överklagat denna dom till domstolen (mål C-533/12 P och C-536/12 P).

Veolia Transport ihop Transdev för att bilda Veolia Transdev⁽¹¹⁾, som då ägde 66 % av andelarna. Den 30 mars 2012 tecknade Veolia Environnement ett avtal med CDC genom vilket Veolia Environnement tog tillbaka de 66 % av SNCM:s kapital som tidigare kontrollerades av samriskföretaget, mot ett internpris på 1 euro.

- (17) SNCM har för närvarande en flotta med tio fartyg, varav sex stycken färjor⁽¹²⁾ och fyra last- och passagerarfartyg – Jean Nicoli⁽¹³⁾, Pascal Paoli, Paglia Orba och Monte d'Oro.

2.3. CMN

- (18) CMN är ett privat rederi som grundades 1931 och som har sitt säte i Marseille. Dess huvudsakliga verksamhet utgörs av sjöfartsförbindelserna till Korsika (gods och passagerare) och till Sardinien.
- (19) Före den 2 oktober 2009 ägdes CMN till 53,1 % av Compagnie Méridionale de Participations (nedan kallat CMP), till 45 % av SNCM och till 1,9 % av sina anställda. CMP ägdes i sin tur till 55 % av Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (nedan kallat STIM d'Orbigny), ett dotterbolag till STEF-TFE-koncernen, och till 45 % av Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (nedan kallat CGTH), ett 100-procentigt dotterbolag till SNCM. Sedan dess har de andelar som SNCM direkt och indirekt kontrollerade i CMN köpts tillbaka av STEF-koncernen. STEF-koncernen ägde efter detta 97,9 % av CMN:s kapital, tillsammans med de anställda som kontrollerade 2,1 % av andelarna.
- (20) CMN ombesörjer en del av tjänsterna på de tre linjerna mellan Korsika och Marseille (Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano) inom ramen för avtalet (se avsnitt 2.5 nedan). Företaget ombesörjer samtidigt, utanför uppdraget för allmän trafik, en förbindelse med Sardinien (Porto Torres). För genomförandet av dess verksamhetsprogram inom ramen för uppdraget för offentlig trafik förfogar Méridionale över tre last- och passagerarfartyg – Girolata, Piana (som har ersatt Scandola) och Kalliste.

2.4. AVTALET OM UPPDRAG FÖR ALLMÄN TRAFIK 2007–2013

2.4.1. UPPHANDLINGSFÖRFARANDET

- (21) Kommissionen lämnar här endast en kortfattad redogörelse om hur avtalet upphandlades, vilket beskrivs mer ingående i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹¹⁾ Veolia Transdev ägdes 2011 till lika stora delar av Veolia Environnement respektive Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

⁽¹²⁾ Bland dessa är det endast Napoléon Bonaparte och Danielle Casanova som regelbundet har använts för tjänster inom ramen för uppdraget för allmän trafik sedan 2007. De fyra andra färjor som SNCM använder under 2013 är Méditerranée, Corse, Ile de Beauté och Excelsior.

⁽¹³⁾ Jean Nicoli ersattes under 2009 av Monte Cinto för utförandet av tjänsterna enligt uppdraget för allmän trafik.

- (22) Den 24 mars 2006 godkände Korsikas folkvalda församling genom beslut nr 06/22 en förlängning av uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till hamnarna Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse och Calvi), Porto-Vecchio och Propriano från hamnen i Marseille från och med den 1 januari 2007.

- (23) Ett meddelande om offentlig upphandling publicerades i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) den 27 maj 2006 och i tidningen *Les Echos* den 9 juni 2006. Fyra anbud togs emot⁽¹⁴⁾. Till följd av Conseil de la concurrence beslut av den 11 december 2006⁽¹⁵⁾ och förordningen från Conseil d'Etat av den 15 december 2006⁽¹⁶⁾ annullerades upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik i sin helhet för att säkerställa efterlevnaden av skyldigheterna i fråga om konkurrenssättning.

- (24) Genom beslut nr 06/263 AC av den 22 december 2006 beslöt Korsikas folkvalda församling att återuppta upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik och att förlänga uppdraget fram till den 30 april 2007.

- (25) En ny anbudsinfordran offentliggjordes således den 30 december 2006 i EUT, den 4 januari 2007 i *Les Échos* och den 5 januari 2007 i tidningen *Marine Marchande*. Två sökande lämnade in anbud – sammanslutningen mellan SNCM och CMN⁽¹⁷⁾ å ena sidan, och företaget Corsica Ferries⁽¹⁸⁾ å andra sidan.

- (26) Det ekonomiska förslag som sammanslutningen SNCM/CMN lämnade i sitt övergripande anbud presenterades i beslutet om att inleda förfarandet⁽¹⁹⁾. Den 28 mars 2007 överförde sammanslutningen SNCM/CMN en ändrad version av sitt anbud till OTC, som i synnerhet kännetecknades av en betydligt lägre ersättning än den som efterfrågades för det övergripande anbudet. Det medförde en ändring av den beräknade trafiknivån, marknadsvärdet på vissa av sammanslutningens fartyg och datumet för inhyrning av nya fartyg, samt en ändring av kostnadsnivån mellan det övergripande anbudet och anbudet för varje linje.

⁽¹⁴⁾ Ett övergripande och odelbart anbud från SNCM för alla linjer, ett anbud från företaget Corsica Ferries med olika optioner, ett anbud från CMN med sex olika förslag, ett anbud från en tillfällig sammanslutning bestående av företaget Corsica Ferries och CMN med två optioner.

⁽¹⁵⁾ Se skäl 24 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹⁶⁾ Se skäl 25 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹⁷⁾ Ett anbud rörde var och en av de fem sjöfartslinjerna som omfattas av allmän trafikplikt, det andra var övergripande och odelbart och rörde alla de fem sjöfartslinjerna tillsammans.

⁽¹⁸⁾ Företaget Corsica Ferries lämnade in anbud för linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Porto-Vecchio och Marseille–Propriano, liksom ett övergripande anbud för dessa tre linjer.

⁽¹⁹⁾ Se punkt 30 i beslutet om att inleda förfarandet.

(27) Efter det att Korsikas folkvalda församling hade skjutit upp datumet för inledandet av det nya uppdraget till den 1 juli 2007 och ytterligare en förhandlingsrunda föreslog OTC att man skulle förkasta Corsica Ferries anbud ⁽²⁰⁾.

(28) Genom beslut nr 07/108 av den 7 juni 2007 tilldelade Korsikas folkvalda församling sammanslutningen bestående av SNCM och CMN uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna mellan hamnen i Marseille och Korsikas hamnar, och genom ett beslut av samma datum gavs ordföranden för det verkställande rådet vid ovan nämnda församling behörighet att underteckna avtalet (nedan kallat *de två besluten av den 7 juni 2007*).

2.4.2. IFRÅGASÄTTANDE AV GILTIGHETEN HOS DE TVÅ BESLUTEN AV DEN 7 JUNI 2007

(29) Förvaltningsdomstolen i Bastia avslog den 24 januari 2008 Corsica Ferries begäran om att upphäva de två besluten från den 7 juni 2007. Därefter upphävde kammarrätten i Marseille den 7 november 2011 domen från förvaltningsdomstolen i Bastia av den 24 januari 2008 liksom de två besluten av den 7 juni 2007.

(30) I sin dom slog kammarrätten fast att det rör sig om en överträdelse av förordning nr 3577/92 om cabotage ⁽²¹⁾ (nedan kallad *cabotageförordningen*) och att det statliga stöd som beviljas genom avtalet är olagligt. Domen åberopade i detta sammanhang bestämmelserna i den första punkten i artikel 7 i avtalet, vilken innebär att avtalet inte uppfyller det tredje kriteriet i domen i Altmark-målet ⁽²²⁾. Som ett resultat föreskrev rätten att Korsikas folkvalda församling skulle göra upp om avtalet i godo före den 1 september 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ OTC ansåg att företaget Corsica Ferries inte med säkerhet kunde fastställa det datum då företaget skulle kunna påbörja uppdraget och att det dessutom inte uppfyllde villkoret beträffande fartygens högsta ålder som fastställdes i anbudsinfordrans särskilda regler.

⁽²¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽²²⁾ Domstolens dom av den 24 juli 2003, mål C-280/00, Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, REG. 2003, s. 7747.

⁽²³⁾ Kammarrätten i Marseille den 7 november 2011, *Société Corsica Ferries c/Collectivité Territoriale de Corse*, nr 08MA01604. Se punkt 40 i beslutet om att inleda förfarandet.

(31) SNCM och CMN överklagade och Conseil d'Etat upphävde den 13 juli 2012 domen av den 7 november 2011 ⁽²⁴⁾ från kammarrätten, och hänsköt målet till kammarrätten i Marseille.

2.5. PÅMINNELSE OM DE HUVUDSAKLIGA BESTÄMMELSERNA I AVTALET

(32) Avtalet har undertecknats för perioden från och med den 1 juli 2007 till och med den 31 december 2013. I artikel 1 definieras att avtalets syfte är att tillhandahålla regelbunden sjötrafik på alla linjer inom ramen för uppdraget för allmän trafik mellan hamnen i Marseille och följande hamnar: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano och Balagne.

(33) Kravspecifikationerna i bilaga 1 till avtalet beskriver tjänsterna i detalj. I synnerhet beskrivs följande:

- i) En grundservice för permanent person- och frakttjänst ⁽²⁵⁾ som sammanslutningen SNCM-CMN måste utföra hela året, och

⁽²⁴⁾ Conseil d'Etat ansåg å ena sidan att rådets förordning nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna inte utgjorde något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedömdes globalt för varje linje eller resa för avtalets hela genomförandeperiod eller för de perioder som avtalet framhåller, utan att man måste undersöka om detta behov ständigt kan motiveras under denna period eller dessa perioder. Genom att se bestämmelserna i kravspecifikationerna som oförenliga med denna förordning med anledning av att den kompletterande service som efterfrågas av den anbudstagande sammanslutningen för linjerna Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia och Marseille-Propriano, som är avsedd att förstärka den permanenta service som garanteras på dessa linjer under hela året i samband med trafiktopparna, bör motsvara ett faktiskt behov av allmän trafik som skiljer sig från det som den permanenta servicen uppfyller, har kammarrätten i Marseille begått ett fel ur rättslig synpunkt. Dessutom ansåg Conseil d'Etat att den omständigheten att artikel 7.1 i avtalet (se skäl 38 nedan) på så sätt kan leda till att ett beslut fattas av den offentliga personen vars deltagande omfattas av ett föregående meddelande till kommissionen, inte tillåter att personen själv kan bedöma denna stödlausul i enlighet med artikel 107 i fördraget. Genom att bedöma situationen på motsatt sätt har domstolen således gjort en felaktig rättslig bedömning av de faktiska omständigheterna.

⁽²⁵⁾ På linjerna Marseille-Bastia, Marseille-Ajaccio och Marseille-Porto Vecchio ska anbudstagarna i varje riktning erbjuda en minimikapacitet för persontransporten på minst 450 sovplatser i minst 140 hytter, minst 50 platser i delade utrymmen och minst 150 bilplatser. Linjen Marseille-Propriano ska erbjuda minst 200 sovplatser i minst 55 hytter och minst 55 bilplatser. Linjen Marseille-Balagne ska erbjuda minst 220 sovplatser i minst 70 hytter och minst 70 bilplatser. När det gäller frakttjänsten ska linjen Marseille-Bastia erbjuda en kapacitet på minst 1 800 löpmeter, linjen Marseille-Ajaccio minst 1 200 löpmeter, linjen Marseille-Porto Vecchio minst 1 000 löpmeter och linjerna Marseille-Propriano och Marseille-Balagne minst 600 löpmeter.

- ii) en kompletterande passagerarservice⁽²⁶⁾ för trafikoppar under ca 37 veckor på linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia samt under perioden från den 1 maj t.o.m. den 30 september på linjen Marseille–Propriano.
- (34) Artikel 2 i avtalet anger den ekonomiska referensersättning som anbudstagarna förbinder sig till under uppdragets löptid. Beloppen för denna ekonomiska referensersättning sammanfattas i tabell nr 4 i beslutet om att inleda förfarandet.
- (35) Artikel 3 i avtalet anger att uppdraget för allmän trafik inte medför någon ensamrätt på de berörda linjerna, utan ger andra företag möjlighet att bedriva regelbunden trafik utan ekonomisk ersättning. Emellertid skulle en eventuell nykomling omfattas av de skyldigheter som beskrivs i beslutet om att inleda förfarandet⁽²⁷⁾. Dessutom anger artikel 3 att anbudstagarnas krav på ekonomisk ersättning har avgjorts i enlighet med systemet för stöd av social karaktär⁽²⁸⁾.
- (36) Enligt tredje stycket i artikel 5.2 i avtalet begränsas den slutliga ekonomiska ersättningen för varje anbudstagare och varje år till det underskott som följer av skyldigheterna i kravspecifikationerna, med beaktande av en avkastning på 15 % av flottans ordinarie värde i proportion till de dagar då de faktiskt använts för de resor som omfattas av dessa skyldigheter. Det ordinarie värdet anges i bilaga III till avtalet⁽²⁹⁾.
- (37) Artikel 7 i avtalet (nedan kallad *säkerhetsklausulen*) gör det möjligt att ändra de årliga schablonbeloppen för den ekonomiska ersättning som utgår till de deltagande anbudstagarna, i enlighet med deras åtaganden, vilka fastställts för avtalets löptid i dess artikel 2.
- (38) Artikel 7.1 anger att parterna ska mötas om avtalets tekniska, juridiska eller ekonomiska villkor ändras på ett väsentligt sätt för att vidta åtgärder för att återupprätta den ekonomiska balansen, främst vad gäller maximipriser och anpassning av servicen.
- (39) Artikel 7.2 i avtalet erinrar om att beloppen för den ekonomiska ersättningen fastställs i förhållande till beräkningarna av passagerarintäkterna och trafiken. Varje år, i det fall absolutvärdet för skillnaden mellan de beräknade inkomsterna⁽³⁰⁾ och de faktiska inkomsterna överskrider de beräknade inkomsterna med 2 %⁽³¹⁾ ska den ekonomiska ersättningen justeras, uppåt eller nedåt, för varje inkomstkategori och för varje anbudstagare⁽³²⁾.
- (40) Det föreskrivs i avtalet⁽³³⁾ att parterna ska fastställa en övre gräns för justeringarna av ersättningen i enlighet med denna klausul under uppdragets tredje år.
- (41) De beräknade inkomsterna för de två trafiktyperna och de två anbudstagarna sammanfattas i tabell nr 5 i beslutet om att inleda förfarandet.
- (42) I enlighet med anpassningsklausulen ändrades avtalet om uppdrag för allmän trafik genom tilläggsavtalet av den 28 december 2009. Denna ändring ledde till att man ställde in 108 resor mellan Marseille och Korsika. Antalet platser som erbjuds minskade således från 9 000 till 8 000 under julledigheten, från 3 500 till 2 300 under perioden vår/höst och från 85 000 till 71 000 under sommarperioden för förbindelsen mellan Marseille och Ajaccio. Den kompletterande servicens kapacitet minskade med 7 000 platser på förbindelsen Marseille–Propriano.
- (43) OTC odefinierade dessutom trafikperioderna genom att göra åtskillnad mellan högsäsongen – 11-veckorsperioden under sommaren (mellan den sista veckan i juni och början av september) – och mellansäsongen (22-veckorsperioden mellan april och juni och början av september och slutet av oktober, vid sidan av skolloven under våren och allhelgonalovet).
- (44) Priserna och den ekonomiska ersättningen har också ändrats. Vad gäller den ekonomiska referensersättningen beror korrigeringen (2007 års värde) från och med 2010 och fram till 2013 på en minskning av de årliga beloppen på 6,5 miljoner euro för de två anbudstagarna. Den ersättning som setts över och de beräknade inkomsterna framgår av tabellerna nr 7 och 8 i beslutet om att inleda förfarandet.
- (45) I enlighet med avtalet⁽³⁴⁾ betalas 95 % av den planerade, indexreglerade ersättningen ut genom månadsförskott inom sju dagar från inlämningen av en kortfattad rapport om utförandet av tjänsterna. Den resterande ersättningen, i sin helhet eller efter justeringar, betalas ut årligen inom 15 dagar från översändandet av den slutgiltiga rapporten om utförandet av tjänsterna.
- (46) Den totala beräknade ersättningen uppgick till 659 miljoner euro under 2007. Med beaktande av indexregleringsklausulen (inflation) och justeringsklausulen (skillnaden mellan de faktiska och beräknade inkomsterna, bränsleprisernas utveckling, böter), uppgår beloppet på den ersättning som faktiskt betalats ut fram till och med 2011 till följande:
- (32) Se skäl 49 i beslutet om att inleda förfarandet.
- (33) Artikel 7.2 i avtalet föreskriver att denna klausul för justering i förhållande till de faktiska inkomsterna kommer att användas fram till tillämpningen av den anpassningsklausul som avses i artikel 8.
- (34) Artikel 5.1 och 5.2 anger villkoren för utbetalning av den ekonomiska ersättningen.

⁽²⁶⁾ Den kompletterande servicens omfattning definieras i I a) 2) (Marseille–Ajaccio), I b) 2) (Marseille–Bastia) och I d) 1.4) (Marseille–Propriano) i avtalets kravspecifikationer.

⁽²⁷⁾ Se skäl 44 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽²⁸⁾ Se skäl 45 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽²⁹⁾ Se skäl 46 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽³⁰⁾ De beräknade inkomsterna är referensinkomsterna (brutto) som uppräknats i förhållande till det beräknade prisindexet för BNP under det aktuella året.

⁽³¹⁾ 31 Artikel 7.2 föreskriver även en "självrisk" på 2 % av de beräknade inkomsterna.

⁽³²⁾ 32 Se skäl 49 i beslutet om att inleda förfarandet.

Tusental euro	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
SNCM totalt	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
<i>varav grundservice</i>	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
<i>varav kompletterande service</i>	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Totalt	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

- (47) Den ersättning som betalats ut till SNCM, som beskrivs på ett uttömmande sätt i artikel 2 i avtalet, fördelas mellan grundservicen (som utförs med last- och passagerarfartygen) och den kompletterade servicen (som utförs av kryssningsfartygen) enligt en uppsättning fördelningsregler som framför allt föreskriver att fördelningen ska ske i proportion till (det negativa) resultatet⁽³⁵⁾ – före den ekonomiska ersättningen för vardera servicetyp, såsom de uppges i resultaträkningen i anbudet från sammanslutningen SNCM-CMN⁽³⁶⁾.

3. SKÅLEN TILL ATT DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES

- (48) För det första ställer sig kommissionen frågande till huruvida den allmänna trafikplikt som fastställts är nödvändig och proportionell, särskilt då den omfattar både en grundservice och en kompletterande service. Kommissionen ansåg att införandet av en kompletterande service i uppdraget för allmän trafik kunde innebära en överträdelse av bestämmelserna i ovannämnda förordning 3577/92, vilket leder till bristande efterlevnad av det första kriteriet i Altmark- domen (*klart definierade skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*). Kommissionen har i själva verket anført att de franska myndigheterna inte har bevisat ett verkligt behov för den allmänna trafik som gäller den kompletterande servicen och att den kompletterande servicen inte tycks nödvändig för att grundservicen ska kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt.
- (49) Vidare uttrycker kommissionen tvivel om kriterierna för ersättning för den allmännyttiga tjänsten som fastställs i artikel 7 i avtalet om uppdrag för allmän trafik (se skälen 86–94 i beslutet om att inleda förfarandet) och deras uppfyllnad av det andra kriteriet i målet Altmark (på förhand fastställda parametrar på grundval av vilka ersättningen beräknas). Dessutom har kommissionen preliminärt

slagit fast att skillnaderna i storleken på de beräknade inkomsterna mellan de olika anbud som lämnats in av anbudstagarna kan ha fått till följd att kompensationsmekanismens parametrar blivit oöverskådliga. Enligt vissa uppgifter skulle ekonomisk ersättning ha tilldelats anbudstagarna utanför ramen för avtalsbestämmelserna.

- (50) Vidare har kommissionen uttryckt tvivel om efterlevnaden av det tredje kriteriet i Altmark- domen (*rättvis ersättning för kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*). Kommissionen understryker att den inte hade tillgång till de uppgifter som krävdes för att kunna styrka att anbudstagarna inte blivit överkompenserade, särskilt med beaktande av uppskattningen av en rimlig vinst. Den frågar sig framför allt huruvida artikel 5.2 i avtalet (se skälen 95–102 i beslutet om att inleda förfarandet) räcker för att undvika att leverantörernas kostnader överkompenseras.
- (51) Till sist tvivlar kommissionen på huruvida upphandlingsförfarandet genomförts i en verklig och öppen konkurrenssituation varigenom den sökande som tillhandahåller tjänsterna till det mest förmånliga priset för samhället valts ut enligt det fjärde kriteriet i Altmark- domen (*val av tjänsteleverantör*). Kommissionen har inte heller kunnat utesluta att kravspecifikationerna, särskilt de som gällde flottans maximiålder och möjligheten att lämna in ett övergripande anbud för samtliga linjer, kan ha förhindrat en effektiv konkurrens i samband med tilldelningen av avtalet.
- (52) Följaktligen uttryckte kommissionen allvarliga tvivel i sitt beslut om att inleda förfarandet om huruvida avtalet uppfyllt samtliga Altmark- kriterier, och kunde alltså inte utesluta att SNCM och CMN fått en selektiv fördel genom avtalet. Med hänsyn till att båda företagen är verksamma på en marknad som är fullständigt liberaliserad sedan den 1 januari 1993⁽³⁷⁾ konstaterar kommissionen också att denna selektiva fördel kan medföra att konkurrensen snedvrids på den inre marknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

⁽³⁵⁾ Resultatet före stödet är i själva verket negativt för de två tjänsterna (grundservicen och den kompletterande servicen) för varje år mellan 2007 och 2011.

⁽³⁶⁾ Denna fördelningsregel tillämpas för den indexerade ersättningen enligt avtalet. Justeringarna i förhållande till de faktiska inkomsterna fördelas i proportion till den årliga skillnad som konstaterats för var och en av de två servicetyperna, och tilläggen i förhållande till vissa varor tillskrivs grundservicen. Slutligen är justeringarna för bränsle och avdragen för icke-utförda tjänster direkt kopplade till den berörda servicen.

⁽³⁷⁾ Ovannämnda förordning (EEG) nr 3577/92.

- (53) Kommissionen slog fast att den alltså inte kunde utesluta att den ersättning som SNCM och CMN mottagit enligt avtalet utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg även i sitt beslut om att inleda förfarandet att de specifika reglerna för tillämpning av artikel 106.2 i EUF-fördraget kunde tillämpas, förutsatt att den allmänna trafikplikten hade definierats korrekt. Närmare bestämt har kommissionen fastställt att Europeiska unionens rambestämmelser från 2011 för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster⁽³⁸⁾, nedan kallade *rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*, utgör den tillämpliga rättsliga grunden, utan att det påverkar någon annan eventuell förenlighetsgrund som Frankrike kan åberopa.

4. FRANKRIKES SYNPUNKTER

- (54) De franska myndigheterna anför till att börja med att de sjöfartsförbindelser som inte ingår i uppdraget för allmän trafik omfattas av andra räkenskaper än de förbindelser som trafikeras enligt uppdraget.
- (55) Frankrike betonar därefter att privatiseringsreglerna omfattar en enda uppsägningsklausul. Denna klausul kan i synnerhet tillämpas vid ett beslut från CTC om att inleda ett samråd beträffande tilldelningen av ett avtal om uppdrag för allmän trafik som träder i kraft den 1 januari 2007, i det fall som detta uppdrag för allmän trafik i huvudsak inte skulle följa de riktlinjer som församlingen fastställt⁽³⁹⁾. De franska myndigheterna menar att denna klausul likaså kan tillämpas om uppdraget tilldelas till en tredje part, eller till SNCM på betydligt sämre ekonomiska villkor.
- (56) De franska myndigheterna påpekar för övrigt att SNCM sedan den 2 oktober 2009 inte längre har några indirekta aktier i CMN, och att alla ägarförhållanden mellan de två anbudstagarna på så sätt har försvunnit.
- (57) De nämner dessutom att utvecklingen av parametrarna för anbudet från SNCM/CMN mellan februari 2007 och den 28 mars 2007 gör att man beaktat ändringarna gällande den beräknade trafiknivån och driftskostnadsnivån. Utvärderingen av marknadsvärdet skulle i detta avseende ha gjorts av en internationell fristående mäklarfirma, som skulle ha granskat dess beräkning under perioden mellan SNCM:s två anbud.

⁽³⁸⁾ EUT C 8, 11.1.2012, s. 15–22.

⁽³⁹⁾ Frankrike hänvisar till riktlinjerna för driften av sjöfartsförbindelserna mellan Marseille och Korsika från och med den 1 januari 2007, vilka fastställdes av Korsikas folkvalda församling den 24 mars 2006, se skäl 22 ovan.

4.1. HUR STÖDET SKA KVALIFICERAS

- (58) Frankrike har lämnat in följande synpunkter gällande den preliminära bedömningen av efterlevnaden av kriterierna i Altmark- domen som kommissionen utförde i beslutet om att inleda förfarandet.
- (59) När det gäller huruvida avtalet innehåller statligt stöd hänvisar de franska myndigheterna i första hand till domen från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012⁽⁴⁰⁾. Enligt denna bedömdes det som att den klausul som godkänner antagandet av åtgärder för att återupprätta den ursprungliga finansiella balansen inte i sig själv utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget.

4.1.1. DEN ALLMÄNNA TRAFIKENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I ALTMARK-DOMEN

- (60) De franska myndigheterna bestrider den åtskillnad som kommissionen gör mellan "grundservice" och "kompletterande service". De anser tvärt emot att avtalet definierar två säsongplaner till följd av perioderna med hög belastning och att volymerna i de olika anbuden motsvarar dessa. Tillsammans motsvarar de en permanent service med ökad ytterligare minimikapacitet med hänsyn tagen till trafikutvecklingen.
- (61) Beträffande efterlevnaden av det första villkor som domstolen fastställt i Altmark- domen erinrar de franska myndigheterna om den omfattande handlingsfrihet som medlemsstaterna förfogar över när det rör sig om att fastställa omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De framhåller att kommissionens kontroll endast omfattar bedömningar av uppenbara fel.
- (62) De tillägger att den permanenta servicen inte kan separeras från den kompletterande servicen. De franska myndigheterna hänvisar till ovannämnda dom från Conseil d'Etat som slår fast att förordning 3577/92 inte utgör något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedöms i sin helhet, utan att man behöver undersöka huruvida detta behov ständigt kan motiveras. De franska myndigheterna understryker därför vikten av att inte begränsa den allmänna trafikens omfattning till icke lönsamma verksamheter för att garantera en jämn fördelning. De hävdar till stöd för deras ståndpunkt att avtalets kravspecifikation inte kräver att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

⁽⁴⁰⁾ CE, 13.7.2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, begäran nr 355616.

(63) Vad gäller marknadsoperatörernas kapacitet att ombesörja sjötransporten anser de franska myndigheterna att utvecklingen av trafiken på sträckan Marseille–Korsika jämfört med den på sträckan Toulon–Korsika inte i sig själv gör det möjligt att fastställa ett uppenbart fel i definitionen av omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De påminner om att konkurrensrådet i ett beslut av den 11 december 2006⁽⁴¹⁾ slog fast att marknaderna för de olika sjöfartsförbindelserna till Korsika inte kunde bytas ut. De franska myndigheterna anser således att fartygsförbindelser från Marseille utgör en relevant marknad.

(64) De franska myndigheterna anser dessutom att den minskande trafiken från Marseille under 2004 och 2005 beror på att servicen avbröts med mer än en månad av SNCM på grund av strejker. Däremot hör den ökade trafiken från Toulon delvis ihop med samarbetet med avgångarna från Italien.

(65) De framhåller slutligen att CTC inte har överdimensionerat anbudet. Kapacitetsnivåerna beror i synnerhet på kravet på kontinuerlig allmän trafik liksom, mer generellt, de avtalsbestämmelser som inför skyldigheter i fråga om priser och skyldigheter gällande kvaliteten på servicen.

4.1.2. ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN

(66) Beträffande efterlevnaden av det andra och tredje kriteriet i ovan nämnda dom i målet Altmark framför de franska myndigheterna för det första att artikel 7.1 i avtalet, som godkänner att parterna möts för att fastställa vilka åtgärder som ska vidtas för att återupprätta den ursprungliga finansiella balansen, inte på förhand avgör vilken form denna anpassning ska ta. Detta spelrum är ett nödvändigt villkor för servicens flexibilitet i förhållande till dess omgivning. De franska myndigheterna understryker för det andra att dessa ändringar av avtalet både kan öka och sänka den ekonomiska ersättning som betalas ut, men också att de först och främst rör anbudstagarnas skyldigheter och de priserna betalas av användarna. Enligt de franska myndigheterna, i det fall man skulle ha beslutat om att öka den ersättning som betalas ut av CTC, är det denna åtgärd som skulle ha varit föremål för utvärderingen enligt kriterierna i ovan nämnda dom i målet Altmark, och inte artikel 7.1 i själva avtalet.

(67) När det gäller efterlevnaden av det fjärde kriteriet i ovan nämnda dom i målet Altmark anser de franska myndigheterna att den grad av konkurrens som garanterats genom upphandlingsförfarandet är tillräcklig. De framför

också att detta förfarande ledde till att flera olika ansökningar och anbud togs emot, att ingen förfrågan eller framställning gällande villkoren i kravspecifikationen har registrerats, att man förhandlade aktivt om alla anbud och att ordföranden för CTC gjorde sitt val utifrån flera anbud, och deras skillnader i fråga om kvalitet gör att det inte går att stödja tesen om att det saknades effektiv konkurrens, samt att raden tvistefrågor gällande uppdraget för allmän trafik i fråga slår fast att verklig konkurrens förekom.

(68) De franska myndigheterna betonar dessutom oavhängigheten mellan privatiseringen av SNCM och uppdraget för allmän trafik liksom CTC:s ensamma och unika ansvar när det gäller sjöfartsförbindelserna till Korsika.

(69) Som svar på kommissionens tvivel som tas upp i skäl 51 ovan framför de franska myndigheterna slutligen att medlemsstaterna har laglig rätt att⁽⁴²⁾, när de definierar ett avtal för allmän trafik inom området sjöfartstransport, införa skyldigheter som sträcker sig längre än villkoren rörande 1) vilka hamnar som ska trafikeras, 2) regelbundenheten, 3) kontinuiteten, 4) turtätheten, 5) kapaciteten att tillhandahålla servicen, 6) de priser som tillämpas och 7) fartygets besättning.

4.2. FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN

(70) Utöver ovanstående anser de franska myndigheterna att samtliga villkor i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, när det rör sig om definitionen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, beskrivningen av uppgiften, dess icke överdrivna löptid, överensstämmelse med direktiv 2006/111/EG om finansiell insyn⁽⁴³⁾ och frånvaron av överkompensation, har uppfyllts i detta fall.

5. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA TREDJE PARTER

5.1. SYNUNKTER FRÅN FÖRETAGET CORSICA FERRIES

(71) Corsica Ferries påminner för det första om den ekonomiska aspekten av sjöfartstransporten till Korsika för marknadsaktörerna, genom att särskilt framhålla att trafikeringen av de berörda linjerna vanligtvis anses utgöra

⁽⁴¹⁾ Beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 om ansökningar om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet.

⁽⁴²⁾ De franska myndigheterna hänvisar till KOM(2003)595 slutlig av den 22 december 2003 gällande tolkningen av ovan nämnda förordning nr 3577/92.

⁽⁴³⁾ Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet, EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

en del av operatörernas nettoresultat som överstiger den del av deras omsättning som härrör från denna verksamhet ⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. HUR DET STATLIGA STÖDET I AVTALET SKA KVALIFICERAS

- (72) Corsica Ferries kommenterar till att börja med kvalificeringen av åtgärden som statligt stöd. Företaget anser att kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget uppfylls i detta fall och anser i synnerhet att det stöd som betalats ut av OTC utgör en selektiv fördel för stödmottagarna, vilket kan snedvräta konkurrensen mellan medlemsstaterna. När det rör sig om de fyra kriterierna i domen i målet Altmark lämnar företaget följande synpunkter.

5.1.1.1. *Det första kriteriet i domen i målet Altmark*

- (73) När det gäller den avskiljbara karaktären hos grundservicen och den kompletterande servicen anser Corsica Ferries att det framgår såväl av avtalet som av genomförandet av detta att verksamheterna är avskiljbara. Det understryker att den erforderade allmänna trafikplikten bör vara mer tvingande när det rör sig om grundservicen, enligt ett antal kriterier som beskrivs nedan:

Jämförelse mellan de tekniska kraven för grundservicen och den kompletterande servicen för förbindelserna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia

	Grundservice Varor och passagerare	Kompletterande service Passagerare
Period	Alla dagar under avtalets löptid	Jul/februari 22 veckor under våren 11 veckor under sommaren
Tidtabeller	Avgång mellan kl. 18 och 20 Ankomst mellan kl. 6 och 8	Koncessionsinnehavarnas bestämmanderätt
Turtäthet	365 dagar om året	Koncessionsinnehavarnas bestämmanderätt
Kapacitet fordon	Permanent under avtalet och per resa	Varierar enligt perioderna och bestäms per resa
Hytter	Permanent under avtalet och per resa	Varierar enligt perioderna och bestäms per resa
Service och restauranger	En enda restaurang	Minst två typer av restauranger
Resa	Utan mellanlandningsplats	Mellanlandningsplatser är möjliga

⁽⁴⁴⁾ Med andra ord är nettomarginalen för sjötransportverksamheten till och från Korsika högre än de berörda företagens genomsnittliga nettomarginal.

- (74) Närmare bestämt bestrider Corsica Ferries att den kompletterande servicen skulle vara tekniskt nödvändig för grundservicen. Det framför också att fartygen inom ramen för den kompletterande service (bilfärjor) inte kan användas för utförandet av grundservicen (last- och passagerarfartyg), att annan personal anlitas för utförandet av dessa verksamheter och att kravspecifikationen anger att den kompletterande servicen endast får utföras av SNCM. Det anmärkte dessutom att kravspecifikationen, enligt vad som förutses för perioden efter 2013, föreskriver att anbudstagaren endast kommer att ansvara för grundservicen.

- (75) När det gäller det faktum att det saknas privata initiativ menar Corsica Ferries att de franska myndigheterna inte har slagit fast att det serviceutbud som skulle finnas en situation med fri konkurrens inte uppfyller de definierade behoven av allmän trafik.

- (76) Det anser för det första att grundservicen själv, på grund av de skyldigheter som hör ihop med denna, uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik. Däremot kan den kompletterande servicen avskiljas eftersom den endast rör persontransport under vissa perioder om året, för endast tre av de sex hamnarna på Korsika. Enligt Corsica Ferries bekräftas denna bedömning av den 40-procentiga ökningen av pristaket under sommarperioden och det faktum att passagerarna inom ramen för den kompletterande tjänsten främst utgörs av turister som inte bryr sig om de tar sig till Korsika från hamnen i Marseille eller i Toulon. De passagerare som utnyttjar grundservicen utgörs däremot främst av boende på Korsika eller i södra Frankrike, som är mer beroende av att avresehamnen ligger nära deras hem.

- (77) Enligt Corsica Ferries kännetecknas trafikutvecklingen mellan 2002 och 2005 av en svag ökning i fråga om grundservicen ⁽⁴⁵⁾, en kraftig minskning när det gäller den kompletterande servicen ⁽⁴⁶⁾ och en ökning av trafiken mellan Toulon och Korsika ⁽⁴⁷⁾, vilket påvisar den direkta konkurrensen mellan anbudet om kompletterande service och företagets egna anbud med avgångar från Toulon. Denna konkurrens bekräftar handels- och konkurrensaspekten hos den kompletterande servicen som, följaktligen, inte uppfyller ett faktiskt trafikbehov.

- (78) För det andra anser Corsica Ferries att den kompletterade servicen enligt definitionen i avtalet är oproportionerlig med avseende på domen i målet Analir ⁽⁴⁸⁾, eftersom den är uppenbart överdimensionerad i förhållande till de sjöfartslinjer som förbinder Marseille och Korsika.

⁽⁴⁵⁾ En ökning på 44 242 passagerare.

⁽⁴⁶⁾ En minskning på 208 213 passagerare.

⁽⁴⁷⁾ En ökning på 324 466 passagerare.

⁽⁴⁸⁾ Dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99 Analir ea mot Spanien, REG 2001, I-1295.

(79) För det sista framför Corsica Ferries att, vid det datum då beslutet fattades av Korsikas folkvalda församling, dvs. den 24 mars 2006, kunde den kompletterande servicen inte anses bemöta en brist på privata initiativ. Det framhåller likaså att även om dess utbud hade ökat med 455 % från Toulon mellan 2002 och 2007, så begränsade det frivilligt detta på grund av förekomsten av en subventionerad kompletterande service. Corsica Ferries menar att de kapaciteter som det erbjuder med avseende på sommarperioden och perioden vår/höst, med avseende på till de som motsvarar den grundservice som anbudstagaren erbjuder, är tillräckliga för att bemöta efterfrågan. Det påpekar även att beläggningen hos de av anbudstagarens fartyg som omfattas av den kompletterande servicen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 inledningsvis endast skulle ha uppgått till 30 % ⁽⁴⁹⁾. Corsica Ferries har dragit slutsatsen att bristen på privata initiativ inte skulle ha bedömts på samma sätt i samband med antagandet av kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik för 2007–2013 och under den period som föregick denna.

(80) Corsica Ferries tillägger att dess resonemang delvis också gäller för godstrafiken. Det menar att utvecklingen av fraktmarknaden från Toulon inte har haft någon negativ inverkan på de volymer som transporteras inom ramen för uppdraget för allmän trafik, och framhåller sålunda att man inrättat en service som uppfyller kraven på servicekontinuitet och servicekvalitet och som bemöter ett otillfredsställt behov.

(81) Corsica Ferries anser mot denna bakgrund att det första kriteriet i domen i Altmark-målet inte uppfylls i det här fallet.

5.1.1.2. *Det andra kriteriet i domen i Altmark-målet*

(82) Vad gäller ersättningens storlek anser Corsica Ferries att detta bör bedömas enligt tillämplig lagstiftning som gör det omöjligt att konkurrera med anbudstagarna.

(83) Corsica Ferries anser först och främst att ersättningen för den allmänna trafiken inte uppfyller kraven på tydlighet, objektivitet och öppenhet. Det anser att hänvisningen till "onormal, oförutsägbar och av trafikföretagen oberoende ökning" som kan motivera utvecklingen av maximiprierna inte är tillräckligt tydlig. Den ekonomiska ersättningen ökar snabbare än vad de faktiska inkomsterna minskar, och tvärtom.

⁽⁴⁹⁾ Corsica Ferries utgår framför allt från den transkriberade statistiken i beslutet från Korsikas folkvalda församling av den 26 november 2009.

(84) Det tillägger att uppåtjusteringen av de beräknade inkomsterna mellan anbudet från december 2006 och anbudet från mars 2007, i enlighet med klausulen till skydd för inkomsterna (artikel 7 i avtalet), var avsedd att leda till en utbetalning en ersättning utöver driftsstödet. Det anser dessutom att den grund som används som referens för att fastställa värdet på SNCM:s fartyg varken är objektiv eller öppen, och att denna i hög grad har utvecklats mellan de olika anbud som företaget lämnat.

(85) Corsica Ferries anser även att det inte har inrättats några kriterier för att beräkna den ersättning som är kopplad till genomförandet av säkerhetsklausulen. Denna tvetydighet har lett till att ytterligare utbetalningar har beviljats anbudstagarna. Corsica Ferries anser att det är med hänvisning till den överskattade beräknad trafiken som den delvisa ersättningen för skillnaden mellan de beräknade inkomsterna och de faktiska inkomsterna borde ha beräknats.

5.1.1.3. *Det tredje kriteriet i domen i målet Altmark*

(86) Corsica Ferries anser å ena sidan att en avkastning på det investerade kapitalet på 15 % är för hög med tanke på standarderna inom sjötransporten. Det anser att denna effekt ökar genom den marknadsvärdenivå som SNCM har värderat sina fartyg till.

(87) Det finner å ena sidan att det saknas en effektiv kontrollmekanism för att säkerställa att överkompensation inte förekommer.

5.1.1.4. *Det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark*

(88) Corsica Ferries gör gällande att förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik inte garanterade en faktisk och tillräckligt öppen konkurrens. Det anser att resultatet av detta förfarande har påverkats av de ekonomiska följder som genomförandet av upphävandeklausulen hade kunnat få om uppdraget inte hade förlängts. Det anser för övrigt att villkoren i kravspecifikationen inte har säkerställt en effektiv konkurrens. Det nämner den klausul som syftar till att säkerställa anbudstagarens ekonomiska villkor ⁽⁵⁰⁾, den allmänna trafikpliktens omfattning, bristen på ekonomisk ersättning till förmån för de företag som konkurrerar med anbudstagarna, OTC:s egen bestämmanderätt som fungerar som ett undantag till de särskilda reglerna om offentlig upphandling och kravspecifikationer, skyldigheten att använda fartyg som tagits i drift efter den 1 januari 1987, överdimensioneringen av

⁽⁵⁰⁾ Artikel 3 i avtalet, se skäl 35 ovan.

den allmänna sjötrafiken, bristen på tilldelning mellan grundservicen och den kompletterande servicen och tolkningen av reglerna om offentlig upphandling när det gäller inlämningen av ett anbud som omfattar icke namngivna fartyg.

- (89) Corsica Ferries understryker dessutom att förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik inte ledde till att man valde det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Anbudet från sammanslutningen SNCM/CMN har lett till stödutbetalningar på 15 miljoner euro mer per år än vad en kombination med Corsica Ferries anbud skulle ha inneburit.

- (90) Följaktligen understryker Corsica Ferries att nivån på ersättningen borde ha fastställts med utgångspunkt i ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs. Vid uppskattningen av vad denna referens kan utgöras av anser Corsica Ferries dessutom att det hade kunnat betjäna hamnarna i Ajaccio, Propriano och Porto-Vecchio till en mer än hälften så låg kostnad som den som föreslogs av sammanslutningen SNCM/CMN.

5.1.2. ANMÄRKNINGAR GÄLLANDE SYSTEMET MED SOCIALT STÖD

- (91) Corsica Ferries framhåller att systemet med socialt stöd gör det möjligt att endast ersätta de resor som de berättigade passagerarna faktiskt gjort, till skillnad från uppdraget för allmän trafik som finansierar en transportkapacitet. Detta system med socialt stöd gör det möjligt att finansiera den allmänna trafikplikten till en kostnad som är betydligt lägre än den som uppstår genom uppdraget för allmän trafik.

5.2. SYNUNKTER FRÅN SNCM OCH CMN

5.2.1. DEN ALLMÄNNA TRAFIKPLIKTENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I DOMEN I MÅLET ALTMARK

- (92) SNCM och CMN anser först och främst att avtalet inte gjorde någon skillnad mellan grundservicen och den kompletterande servicen. På samma sätt som de franska myndigheterna anser de att avtalet definierar två säsongplaner till följd av toppperioderna, vilka volymerna i de olika anbuden motsvarar. Enligt SNCM är det obestridligt att samhället betalar de fasta kostnader som åläggs anbudstagarna varje år för att kunna uppfylla de tillfälliga behoven av uppdraget.

- (93) SNCM erinrar i detta sammanhang om att medlemsstaterna förfogar över en omfattande handlingsfrihet gällande omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt

intresse, vilket endast bör ifrågasättas av kommissionen om man upptäcker ett uppenbart bedömningsfel. Det anser i detta avseende att det, i fråga om bevisbördan, vore överdrivet att kräva att de berörda medlemsstater bevisar att sådana regelbundna transporttjänster som ombesörjs i en situation med fri konkurrens inte uppfyller de behov som definierats som ett allmänt trafikbehov.

- (94) SNCM anser likaså att det inte framgår av artikel 4 i förordning 3577/92 att kriteriet om faktiskt behov av allmän trafik som hör ihop med att det saknas privata initiativ är en allmänt tillämplig regel i det aktuella fallet. Det anser att domstolens tolkning i målet *Analir*⁽⁵¹⁾ inte innebär att detta kriterium begränsar medlemsstaternas kapacitet att definiera omfattningen på allmänna trafikuppdrag.

- (95) SNCM och CMN anser likaså, på samma sätt som de franska myndigheterna, att om denna tolkning inte godtas av kommissionen så bör det behov av allmän trafik som hör ihop med en avsaknad av privata initiativ bedömas i sin helhet för avtalets hela genomförandeperiod. Denna totala bedömning skulle på så sätt göra det möjligt att minska kostnaderna för den allmänna trafiken genom att man kompenserar dessa med intäkterna från högsäsongen. Det vore i samband med detta mycket viktigt att bedöma om den privata operatören kan uppfylla kraven på servicens regelbundenhet, kontinuitet och turtäthet under hela året. CMN anser likaså att grundservicen inte kan skiljas från den kompletterande servicen.

- (96) SNCM framför i detta sammanhang att kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik inte kräver att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

- (97) Det anser dessutom att jämförelsen av trafiken vad beträffar förbindelserna Marseille–Korsika och Toulon–Korsika inte är tillräcklig för att fastställa ett uppenbart bedömningsfel när det rör sig om utvärderingen av det privata anbudets kapacitet att uppfylla det behov som definieras av den allmänna trafikplikten. Dessutom hör minskningen av den totala trafik som säkerställdes av anbudstagarna under åren 2004–2005 ihop med det faktum att SNCM:s service avbröts på grund av strejker, vilket de franska myndigheterna också anser. Istället hör den ökade trafiken från Toulon ihop med samarbetet med avgångarna från Italien.

⁽⁵¹⁾ Ovannämnda mål C-205/99.

- (98) När det gäller den eventuella överdimensioneringen av serviceutbudet i avtalet anser SNCM att referensperioden inte borde ha omfattat åren 2004 och 2005 med anledning av ovannämnda strejker. Kryssningsfartygen är alltså nödvändiga för att ta itu med trafiken under högsäsongen. CMN menar likaså att utbudet borde ha dimensionerats i förhållande till den ekonomiska omgivningen och enligt störningar i servicen eller trafikens riktning under högsäsong som drabbar resor med låg beläggning.
- (99) SNCM och CMN påpekar dessutom att de tjänster som erbjuds av Corsica Ferries från Toulon inte omfattas av samma skyldigheter som de som åläggs anbudstagarna genom avtalet. Inom fraktområdet framhåller SNCM och CMN de skyldigheter som avser tidtabeller, kapaciteter för nyttolast och tariffer som de omfattas av. När det gäller persontransport anser SNCM att tidtabellbegränsningarna begränsar antalet turer, att de mindre stränga prisbegränsningar som Corsica Ferries omfattas av ger företaget en större handelsfrihet och att skyldigheterna gällande servicens kvalitet medför ökade kostnader för anbudstagarna. Likaså framhåller SNCM de regionala avgångar som ingår i kravspecifikationerna samt skyldigheterna gällande dagliga turer, vilket även Corsica Ferries erinrar om.
- (100) SNCM understryker dessutom att det stöd som de andra aktörerna på marknaden åtnjuter, och i synnerhet det sociala stödet, kan påverka trafikutvecklingen. Följaktligen har Corsica Ferries inte mindre kapacitet än anbudstagarna när det gäller att uppfylla dessa skyldigheter.
- (101) Slutligen påpekar SNCM att dess anbud utarbetades 2007. På så sätt skulle OTC:s lägre krav 2009 framför allt höra ihop med den ekonomiska krisen liksom de investeringar som företaget Corsica Ferries utfört.

5.2.2. DET ANDRA KRITERIET I DOMEN I ALTMARK-MÅLET

- (102) I enlighet med de franska myndigheternas ståndpunkt (se skäl 66 ovan) anser SNCM att artikel 7.1 i avtalet är tillräcklig för att fastställa de kriterier som används för att beräkna ersättningen. För övrigt kan bara de åtgärder som vidtas med utgångspunkt i denna bestämmelse bli föremål för en kontroll, och inte artikel 7.1 själv.
- (103) SNCM och CMN anser för övrigt att Frankrikes resone-mang i ovannämnda skäl även gäller för justeringen av ersättningen i förhållande till de faktiska inkomster som

beräknas i avtalet. Tillämpningen av denna klausul sker automatiskt och möjliggör inte någon subjektiv tolkning. Säkerhetsklausulen för bränsle motiveras i detta fall av omöjligheten i att förutse hur marknaderna utvecklas och lagstiftningens inverkan. CMN understryker slutligen att säkerhetsklausulen för dessa inkomster både gäller för en minskning och en ökning av dessa.

- (104) SNCM anser att variationerna beträffande storleken på dessa beräknade inkomster och de olika anbud som föreslagits av anbudstagarna inte är skäl nog att ifrågasätta öppenheten i kompensationsmekanismens kriterier.
- (105) Företaget SNCM menar likaså att ingen ekonomisk ersättning har betalats ut utanför den planerade ramen för uppdraget för allmän trafik. Det understryker att avtalet föreskriver att, i vissa fall av störningar i servicen, de utgifter som anbudstagaren ådrar sig för att tillhandahålla reservresurser eller för att ersätta kunderna dras av från de böter som OTC enligt avtalet ålägger anbudstagarna. Om den begäran som överlämnas från SNCM till OTC för detta ändamål faktiskt uppgår till 600 000 euro betalas dock inte denna ut och motsvarar endast en bestämmelse som uppskattar den ersättning som SNCM betalar ut för strejkerna under 2010.

5.2.3. ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN

- (106) När det gäller nivån på ersättningen av de kostnader som uppstår genom den allmänna trafikplikten anser SNCM och CMN inte att de har överkompenserats. Med avseende på de tillämpliga kraven inom området ersättning av kapitalet understryker SNCM däremot att de kostnader som uppstår genom den allmänna trafikplikten inte har kompenserats tillräckligt, och har lett till ett negativt kapitalresultat.
- (107) När det gäller förfarandet för val av tjänsteleverantör påminner SNCM om att privatiseringsreglerna innehåller en enda upphävandeklausul. Den borde ha analyserats på de villkor som framförs av de franska myndigheterna (se skäl 55 ovan). Det anser för övrigt att privatiseringen av SNCM, som inte kunde förpliktiga CTC, inte har haft någon inverkan på förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik.
- (108) SNCM och CMN anser dessutom att kraven i kravspecifikationen inte ifrågasatte konkurrensaspekten hos förfarandet för tilldelning av uppdraget. De anser att kontrollen av efterlevnaden av det fjärde kriteriet i domen i

målet Altmark inte rör lämpligheten i den allmänna trafikplikt som åläggs de operatörer som omfattas av uppdraget för allmän trafik.

(109) SNCM och CMN understryker dessutom att de begränsningar som gjorts gällande innehållet i avtalen om allmän trafik genom förordning 3577/92 inte hindrar medlemsstaterna från att ställa andra krav.

(110) Med utgångspunkt i de argument som anförts av de franska myndigheterna och som avses i skäl 67 ovan anser SNCM dessutom att förfarandet för val av anbudstagare inte var diskriminerande. Det faktum att Corsica Ferries bestrider opartiskheten hos förvaltningsdomstolen i Bastia och CTC ses av SNCM som en bekräftelse.

(111) SNCM och CMN anser för övrigt att, om man antar att kriterierna i domen i Altmark-målet inte uppfylls, den ersättning som erhållits borde ha kvalificerats som stöd som är förenligt med den inre marknaden med avseende på rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I detta avseende anser de att uppdragets löptid är rimlig och att förbindelserna utanför uppdraget för allmän trafik omfattas av andra räkenskaper än de förbindelser som trafikeras enligt uppdraget, och således iaktas direktiv 2006/111/EG om finansiell insyn.

6. FRANKRIKES KOMMENTARER PÅ DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

6.1. DEN ALLMÄNNA TRAFIKPLIKTENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I DOMEN I MÅLET ALTMARK

(112) När det gäller Corsica Ferries synpunkter angående efterlevnaden av det första kriteriet i domen i det ovan nämnda Altmark-målet erinrar de franska myndigheterna först och främst om deras ståndpunkt gällande den oskiljbara karaktären hos grundservicen och den kompletterande servicen. De anser att användningen av tillfälligt anställd personal för utförandet av den kompletterande servicen inte är något bevis för det motsatta.

(113) De bestrider sedan påståendet från Corsica Ferries om att kapacitetskriteriet är det enda krav som rör den kompletterande servicen. De erinrar om att kvalitetskriteriet i kravspecifikationen är lika viktigt.

(114) Dessutom kräver inte kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

(115) De ser det som obefogat att begränsa analysen av en eventuell brist på privata initiativ till de perioder som är av relevans för den kompletterande servicen. De menar att det är obefogat att inte kvalificera den kompletterande servicen som allmän trafik med anledning av att den främst är avsedd för transport av turister, då målet är att garantera den territoriella kontinuiteten i syfte att mildra de begränsningar som hör ihop med det faktum att Korsika är en ö.

(116) De franska myndigheterna håller inte med om Corsica Ferries analys vad gäller lämpligheten hos det anbud som valdes ut för avtalet med avseende på den kompletterande servicen. De anser att referensperioden för persontrafiken borde begränsas till perioden efter 2006, eftersom åren 2002–2005 kännetecknades av att servicen stördes på grund av strejker. De tillskriver för övrigt den samlade överdimensioneringen av utbudet under perioden 2010–2013 till Corsica Ferries ibruktagande av fartyget Smeralda.

(117) De franska myndigheterna påpekar slutligen att Corsica Ferries är den främsta mottagaren inom ramen för systemet med socialt stöd med tanke på att beloppet beror på antalet passagerare som transporteras. För övrigt tar Corsica Ferries endast hänsyn till transportkapaciteterna utan att hänvisa till övriga kriterier, t.ex. kvaliteten på servicen.

6.2. ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN

(118) När det gäller Corsica Ferries synpunkter på efterlevnaden av det andra respektive tredje kriteriet i domen i det ovan nämnda målet Altmark menar de franska myndigheterna att ändringen genom tilläggsavtalet till uppdraget för allmän trafik av den 28 december 2009 beror på skillnaden mellan den beräknade trafik som fastställdes på grundval av ambitiösa mål gällande ekonomisk utveckling och verkligheten, till följd av den ekonomiska avmattningen och det ökade utbudet av sjötransporter. De understryker att den kontroll av systemet för ersättning som utförs av de finansiella myndigheterna inte omfattar dess överensstämmelse med tillämplig lagstiftning på området statligt stöd, utan rör förvaltningens korrekthet, effektivitet och ändamålsenlighet. De franska myndigheterna framhåller dessutom att dessa synpunkter likaså kan tillämpas på det system för socialt stöd som Corsica Ferries i första hand omfattades av, eftersom beloppet enligt de franska myndigheterna steg från 13,8 miljoner euro till 20,8 miljoner euro mellan 2002 och 2009.

(119) Med avseende på Corsica Ferries synpunkter angående efterlevnaden av det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark menar de franska myndigheterna att tribunalens dom av den 11 september 2012 i mål T-565/08 inte har något samband med tilldelningen av uppdraget för

allmän trafik. De ifrågasätter på så sätt den tolkning som Corsica Ferries gör av denna dom och anser i detta sammanhang att upphävandeklausulen endast kan tillämpas i det fall kommissionen antar ett beslut som kvalificerar de berörda åtgärderna som statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden eller om att SNCM inte skulle ha tilldelats avtalet om uppdrag för allmän trafik.

- (120) De franska myndigheterna anser slutligen att det faktum att man grundar sig på en redogörelse från ordföranden för den folkvalda församlingen för att bedöma graden av effektiv konkurrens inte följer tillämplig lagstiftning, eftersom denna myndighet inte har behörighet att själv utfärda kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik. Samtidigt påpekar de att analysen av anbuderna ledde till bedömningen att Corsica Ferries inte uppfyllde villkoren i denna kravspecifikation och varken lämnade upplysningar om sin finansiella skuld eller bevisade att den beräknade resultaträkningen var relevant.

7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA

7.1. FÖREKOMSTEN AV STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET

- (121) I enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (122) För att en nationell åtgärd ska kvalificeras som statligt stöd ska därför följande samlade villkor uppfyllas: 1) Stödmottagaren/stödmottagarna är företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, 2) åtgärden i fråga har beviljats med hjälp av statliga resurser och ska belasta statens budget, 3) åtgärden ger en selektiv fördel till stödmottagaren/stödmottagarna och 4) åtgärden i fråga snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna⁽⁵²⁾.

7.1.1. BEGREPPEN FÖRETAG OCH EKONOMISK VERKSAMHET

- (123) Enligt vad som framhålls i beslutet om att inleda förfarandet (skäl 62) är SNCM och CMN två operatörer som tillhandahåller sjötransporttjänster och som bedriver ekonomisk verksamhet för detta ändamål.

⁽⁵²⁾ Se till exempel domstolens dom av den 10 januari 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze* (C-222/04, REG, s. I-289, punkt 129).

7.1.2. STATLIGA RESURSER OCH STATENS ANSVAR

- (124) Vilket framgår i beslutet om att inleda förfarandet (skälen 63–65) röstades beslutet om att ingå avtalet om uppdrag för allmän trafik fram av Korsikas folkvalda församling, och OTC:s resurser i egenskap av offentlig myndighet är offentliga resurser som framför allt kommer från anslagen till den territoriella kontinuiteten som betalats ut av staten. Den ersättning som betalats ut inom ramen för uppdraget för allmän trafik utgörs alltså av en överföring av statliga resurser som staten ansvarar för.

7.1.3. SELEKTIV FÖRDEL FÖR ANBUDSTAGARNA

- (125) För att bedöma huruvida en statlig åtgärd utgör stöd till ett företag bör man fastställa om företaget i fråga erhåller en ekonomisk fördel som gör att det kan undvika att bära kostnader som normalt sett skulle ha belastat de egna finansiella resurserna eller om det erhåller en fördel som det inte skulle ha fått på normala marknadsvillkor⁽⁵³⁾.
- (126) I detta sammanhang anser kommissionen att, tvärtom vad CMN framhåller, de marknadsandelar som konkurrenterna tagit inte betyder att anbudstagarna själva inte erhållit någon fördel. I själva verket står det klart att anbudstagarna utan en offentlig insats inte skulle ha ersatts för sina driftskostnader enligt vad som föreskrivs i avtalet.
- (127) Frankrike hänvisar framför allt till ovannämnda dom från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012 för att slå fast att avtalet i sin helhet inte omfattar statligt stöd. Kommissionen framför dock att den nationella domstolen genom sin dom inskränker sig till att bedöma att säkerhetsklausulen i artikel 7.1 i avtalet⁽⁵⁴⁾ i sig själv inte kan kvalificeras som statligt stöd⁽⁵⁵⁾. Med tanke på att kommissionen inte granskar säkerhetsklausulen separat, utan beaktar avtalet i dess helhet, anser kommissionen att skälen i denna dom gällande ovannämnda klausul inte är relevanta för fastställandet av huruvida avtalet i sin helhet omfattar statligt stöd. Kommissionen kommer att undersöka innehållet i de argument som läggs fram i denna dom under dess granskning av definitionen av avtalets allmänna trafikplikt (se avsnitt 7.1.3.1 ovan).

- (128) I den utsträckning som Frankrike anför att denna ersättning inte ger stödmottagarna någon selektiv fördel i enlighet med rättspraxis från ovannämnda dom i målet *Altmark* måste kommissionen undersöka huruvida, vilket de franska myndigheterna och anbudstagarna hävdar, alla kriterier i *Altmark*-domen uppfylls av den ersättning som beviljats genom avtalet.

⁽⁵³⁾ Se i synnerhet domstolens dom av den 14 februari 1990, *C-301/87, Frankrike mot kommissionen*, REG 1990, s. I-307, punkt 41.

⁽⁵⁴⁾ Se skäl 38 ovan.

⁽⁵⁵⁾ Se fotnot nr 24.

(129) Det bör i detta avseende påpekas om att domstolen i denna dom⁽⁵⁶⁾ fastställde att den ersättning som utgår för verkställandet av den allmänna trafikplikten inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget när fyra kriterier uppfylls tillsammans:

— Det mottagande företaget har faktiskt ålagts allmän trafikplikt, och dessa skyldigheter har definierats tydligt (kriterium 1).

— De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt (kriterium 2).

— Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som uppkommer i samband med den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter (kriterium 3).

— När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande ska storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (kriterium 4).

(130) I sitt meddelande om tillämpningen av regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁽⁵⁷⁾ (nedan kallat *meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) tillhandahöll kommissionen riktlinjer gällande ersättningen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Detta meddelande tar upp de olika krav som fastställts i rättspraxis från domen i målet *Altmark*, dvs. begreppet tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget, behovet av ett beslut om tilldelning, skyldigheten att fastställa ersättningsparametrarna, principerna för undvikande av överkompensation och principerna för val av tjänsteleverantör.

⁽⁵⁶⁾ Se fotnot 22.

⁽⁵⁷⁾ Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som antogs av kommissionen den 20 december 2011 och offentliggjordes i EUT C 8 den 11 januari 2012, s. 4.

(131) I det aktuella fallet anser kommissionen att man bör analysera det första och det fjärde kriteriet i domen i målet *Altmark*.

7.1.3.1. Definition av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (kriterium 1)

Analysens omfattning

(132) Det bör påpekas att kommissionens befogenhet när det rör sig om definitionen av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är begränsad till kontrollen av att den berörda medlemsstaten inte har begått något uppenbart bedömningsfel i samband med kvalificeringen av en tjänst som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse⁽⁵⁸⁾.

(133) Om det finns särskilda unionsbestämmelser begränsas medlemsstaternas handlingsfrihet ytterligare av de bestämmelserna, utan att det påverkar kommissionens skyldighet att genomföra en bedömning av om den berörda tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse har definierats på ett korrekt sätt med tanke på kontrollen av statligt stöd⁽⁵⁹⁾. I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen i detta sammanhang, i huvudsak, att den allmänna trafikpliktens omfattning för att kunna godtas vid kontrollen av statligt stöd ska följa förordning 3577/92 enligt den tolkning som gjorts genom domstolens rättspraxis⁽⁶⁰⁾. Följaktligen hade kommissionen angett att den skulle analysera huruvida den allmänna trafikpliktens omfattning enligt definitionen i avtalet var nödvändig och proportionerlig i förhållande till ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket påvisas genom bristen på regelbundna transporttjänster i en situation med fri konkurrens.

(134) I detta fall, i händelse av bristande efterlevnad av de väsentliga kriterierna i förordning 3577/92 enligt tolkningen i domstolens rättspraxis, kan den berörda ersättningen inte förklaras förenlig på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget. Efterlevnaden av förordning 3577/92 är således ett nödvändigt villkor för att rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska kunna tillämpas i det aktuella fallet⁽⁶¹⁾.

(135) I detta hänseende slår kommissionen fast att avtalet klart utgör ett "avtal om allmän trafik" i enlighet med förordning 3577/92⁽⁶²⁾. Kommissionen anser mot denna bakgrund att villkoren i den ovannämnda domen i målet *Analir* är av särskild relevans för analysen av ett sådant avtal om allmän trafik. I själva verket utgör ersättningen för de särskilda förpliktelserna inom ramen för ett avtal

⁽⁵⁸⁾ Se ovannämnda meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 46.

⁽⁵⁹⁾ Se ovannämnda meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 46.

⁽⁶⁰⁾ I synnerhet den ovannämnda domen i *Analir*-målet.

⁽⁶¹⁾ Se rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkterna 8 och 13.

⁽⁶²⁾ Se artiklarna 2 och 4 i ovannämnda förordning nr 3577/92.

om allmän trafik, i form av stöd till ett serviceutbud, tydligt ett hinder för den fria rörligheten för tjänster⁽⁶³⁾. Detta hinder kan endast motiveras enligt de begränsande villkor som fastställer nödvändigheten och proportionaliteten med avseende på definitionen av alla de tjänster som tas bort från området med fri konkurrens jämfört med ett faktiskt transportbehov, vilket inte uppfyller kraven i en situation med fri konkurrens.

- (136) Kommissionen anser således, på samma sätt som i den ovannämnda domen i målet *Analir*, att omfattningen på en allmän trafikplikt enligt definitionen i ett avtal om allmän trafik måste vara nödvändig och proportionerlig med avseende på ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket bevisas av bristen på tillräckligt regelbundna transporttjänster på normala marknadsvillkor.

Separat analys av grundservicen och den kompletterande servicen

- (137) De franska myndigheterna framför inledningsvis att grundservicen och den kompletterande servicen, enligt definitionen om beslutat om att inleda förfarandet och som man erinrar om ovan, inte utgör klart avgränsade tjänster. Kommissionen menar dock att åtskillnaden mellan de transporttjänster som ska tillhandahållas under hela året inom ramen för grundservicen och de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning tydligt framgår av kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik⁽⁶⁴⁾.
- (138) De franska myndigheterna hävdar också att den allmänna trafikpliktens omfattning bör bedömas i sin helhet för de två tjänsterna. De hänvisar därför till ovannämnda dom från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012 där den nationella domstolen slår fast att ovannämnda förordning 3577/92 inte utgör något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedöms i sin helhet för varje linje utan att man behöver undersöka huruvida detta behov ständigt kan motiveras. Conseil d'Etat har dragit slutsatsen att förordning 3577/92 inte kräver att den kompletterande servicen bemöter ett faktiskt behov av allmän trafik som skiljer sig från det behov som uppfylls av grundservicen.

⁽⁶³⁾ Se i synnerhet domarna av den 25 juli 1991, Säger, C-76/90, REG s. I-4221, punkt 12, av den 9 augusti 1994, Vander Elst, C-43/93, REG s. I-3803, punkt 14, av den 28 mars 1996, Guiot, C-272/94, REG s. I-1905, punkt 10, av den 18 juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, REG s. I-3949, punkt 56 och av den 23 november 1999, Arblade e.a., C-369/96 och C-376/96, REG s. I-8453, punkt 33.

⁽⁶⁴⁾ Innehållet i varje service förklaras i skäl 33 och i fotnoterna 25 och 26 ovan. I synnerhet ingår I a) 2) (Marseille–Ajaccio), I b) 2) (Marseille–Bastia) och I d) 1.4) (Marseille–Propriano) enligt avtalets kravspecifikation i den kompletterande servicen.

- (139) I enlighet med dess beslutspraxis⁽⁶⁵⁾ anser kommissionen i själva verket att man, för att undvika en exploatering⁽⁶⁶⁾ som inverkar menligt på ett ekonomiskt utförande av tjänsterna, deras kvalitet och ekonomiska bärkraft, under sådana omständigheter då transportefterfrågan har en tydlig säsongskaraktär får inkludera sådana tjänster som både omfattar perioderna med hög belastning och lågsäsongerna i den allmänna trafikplikten. I det aktuella fallet anser kommissionen därmed att man inte med rätt kan anse att den kompletterande servicen kan motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen, om det slås fast att driften av denna, vilket de franska myndigheterna vidhåller, är absolut nödvändig för utförandet av grundservicen, på grundval av ett antal tekniska och ekonomiska överväganden.

- (140) Tvärt emot vad Frankrike, SNCM och CMN hävdar tycks emellertid utförandet av den kompletterande servicen i detta fall inte nödvändigt från utförandet av grundservicen.

- (141) Kommissionen erinrar om att en utvidgning av den allmänna trafikpliktens omfattning under vissa villkor kan motiveras genom väl fastställda tekniska kopplingar eller överväganden som rör ekonomisk effektivitet (synergier). I detta fall har dock ingen teknisk koppling fastställts mellan grundservicen och den kompletterande servicen. I själva verket menar kommissionen att de skyldigheter som gäller för dessa skiljer sig åt, framför allt i fråga om tidtabellerna och turtätheten. Medan det i definitionen av grundservicen införs en tidtabell med ett minsta antal avgångar och ett strikt ankomstintervall⁽⁶⁷⁾ innehåller definitionen av den kompletterande servicen inget krav på tidtabellen. Med avseende på turtätheten införs ingen skyldighet för den kompletterande servicen i avtalets kravspecifikation eftersom transportkapaciteten definieras årligen med avseende på perioderna med hög belastning. Dessutom har utförandet av de tjänster som organiseras enligt en liknande åtskillnad⁽⁶⁸⁾ skötts med andra fartyg och annan besättning under perioden 2002–2006.

- (142) Man bör i detta sammanhang påtala att de franska myndigheternas argument, enligt vilket kravspecifikationen

⁽⁶⁵⁾ Se beslutet av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002, s. 66, skäl 74.

⁽⁶⁶⁾ Med exploatering avses en situation då konkurrerande sjötransportföretag endast bedriver verksamhet under perioden med hög belastning.

⁽⁶⁷⁾ Avtalet, bilaga I. Detta ankomstintervall sträckte sig mellan kl. 6.30 och 7.00 för linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia, och mellan kl. 6.30 och 7.30 för linjen Marseille–Propriano, med beaktande av de begränsningar som införts för person- och godstransporten.

⁽⁶⁸⁾ För perioden 2002–2006 hade en ”kompletterande” service definierats enligt vilken anbudstagarna sörjde för kompletterande passagekapaciteter under perioden med hög belastning. Denna service tillhandahölls genom kryssningsfartyg. Se ovannämnda rapport från Chambre régionale des Comptes de Corse.

inte införde några krav gällande användningen av olika fartyg, inte ifrågasätter denna slutsats i den mån som erfarenheten från det föregående uppdraget för allmän trafik för perioden 2000–2006 fastställer att de två servicetyperna kunde tillhandahållas med olika fartyg ⁽⁶⁹⁾.

- (143) När det rör sig om de franska myndigheternas argument om att införandet av den kompletterande servicen motiveras genom en jämn finansiell fördelning med grundservicen räcker det att konstatera att SNCM:s kostnadsbokföring, när det rör sig om denna sistnämnda service, uppvisar ett underskott ⁽⁷⁰⁾. Detta resonemang kan således inte godtas.
- (144) Det följer av de särskilda omständigheterna i detta fall att man inte kan se det som att utförandet av den kompletterande servicen är nödvändig för ett gott utförande av grundservicen, och att inget av de argument som lagts fram i detta avseende av de franska myndigheterna och anbudstagarna räcker för att ogiltigförklara denna slutsats. Kommissionen anser följaktligen att kvalificeringen av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör bedömas på olika sätt för de två berörda servicetyperna.

Analys av grundservicen

- (145) Kommissionen påtalar först och främst att, enligt rättspraxis ⁽⁷¹⁾ och dess beslutspraxis i frågan ⁽⁷²⁾, de franska myndigheternas politik för territoriell kontinuitet har ett legitimt allmänintresse, dvs. att säkerställa att transporttjänsterna är tillräckliga för att uppfylla Korsikas behov av ekonomisk och social utveckling. Det tycks således som att tillhandahållandet av en minimiservice för den territoriella kontinuiteten mellan Marseille och de fem berörda hamnarna på Korsika uppfyller ett tydligt definierat behov av allmän trafik.
- (146) När det gäller avsaknaden av privata initiativ i fråga om grundservicen erkänner de övriga marknadsoperatörerna själva att de inte hade kunnat ombesörja denna service ⁽⁷³⁾.
- (147) Med avseende på den period då denna brist noteras anser kommissionen i synnerhet att konstaterandet (på varje

linje som berörs) av en brist på privata initiativ med tanke på det väl fastställda behovet av transport endast under lågsäsongerna räcker för att motivera att grundservicen inkluderas i den allmänna trafikpliktens omfattning för hela året och alla dessa linjer. De uppenbara övervägandena rörande teknisk och ekonomisk effektivitet motiverar i själva verket den permanenta karaktären hos grundservicen utan att det för den delen finns något behov av att påtala en brist på transporttjänster under hela året. Omställningen av vissa fartyg under året skulle i detta avseende införa en kompletterande ekonomisk utgift för anbudstagarna och beröva dessa på betydande inkomster under perioderna med hög belastning.

- (148) Slutligen, vilket kommissionen tar upp i sitt meddelande om tolkning ⁽⁷⁴⁾ av förordning 3577/92, strider inte ihopslagningen av förbindelserna till en enda service i sig själv mot denna förordning. Tvärt emot möjliggör ihopslagningen av de fem förbindelserna i detta fall en poolning av fartygsresurserna för att förbättra kvaliteten på den berörda servicen ⁽⁷⁵⁾ och minska dess kostnader, i den mån som de tekniska krav som ställs på förbindelserna till de fem hamnarna på Korsika inom ramen för grundservicen i synnerhet är jämförbara i fråga om tidtabeller, restider och fördelningen av kapaciteterna mellan gods och passagerare ⁽⁷⁶⁾. Enligt avtalet ⁽⁷⁷⁾ får faktiskt vissa fartyg användas på fler linjer än de som omfattas av grundservicen och flera olika fartyg får användas på samma linje ⁽⁷⁸⁾.
- (149) I enlighet med artikel 4 i förordning 3577/92 fastställer avtalet och dess bilagor slutligen klara regler beträffande kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och priser som anbudstagarna måste följa vid ombesörjandet av grundservicen (se avsnitt 2.5).
- (150) Det följer av detta att införandet av grundservicen i avtalets omfattning är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det faktiska behovet av allmän trafik.

Analys av den kompletterande servicen

- (151) När det rör sig om den kompletterande servicen anser kommissionen att införandet av denna service i den allmänna trafikens tillämpningsområde strider mot kravet på nödvändighet och proportionalitet i samband med definitionen av den allmänna trafikpliktens omfattning med avseende på det faktiska behovet av en allmän trafikplikt (se avsnitt 8.1.1 nedan).

⁽⁶⁹⁾ Grundservicen har sedan 2002 utförts av last- och passagerarfartyg, medan den kompletterande servicen har utförts med färjor (eller kryssningsfartyg). I synnerhet anfördes följande av Chambre régionale des comptes de Corse (rapport om slutgiltiga synpunkter från Office des Transports de Corse, s. 80–82): Avtalet liknar till sin formulering och allmänna organisation det föregående avtalet och, när det rör sig om den allmänna trafikplikten, har villkoren endast ändrats något.

⁽⁷⁰⁾ Se skäl 47 ovan och fotnot nr 35.

⁽⁷¹⁾ Se den ovannämnda domen i Analir-målet, punkt 27.

⁽⁷²⁾ Se beslutet av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Se skäl 79 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽⁷⁴⁾ KOM(2003) 595 slutlig – ej offentliggjord i EUT, avsnitt 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ I synnerhet för att minska inverkan av vissa fartygs driftavbrott.

⁽⁷⁶⁾ Avtalet, bilaga I.

⁽⁷⁷⁾ Bilaga 2, tillämpning av principen om fartyg per linje.

⁽⁷⁸⁾ På samma sätt har Pascal Paoli huvudsakligen använts för linjen Marseille–Bastia, och ibland för linjen Marseille–Balagne. Likaså skulle grundservicen för Propriano ha utförts med CMN:s tre fartyg – Girolata, Kalliste och Scandola.

- (152) Mot denna bakgrund slår kommissionen fast att driften av de tre linjerna inom ramen för den kompletterande servicen, dvs. Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano, har utförts av SNCM på ett sätt som inte kan hållas isär, med hjälp av två last- och passagerarfartyg, Danielle Casanova och Napoléon Bonaparte, för tillhandahållandet av tjänsterna på de tre linjerna⁽⁷⁹⁾. Kommissionen framför dessutom att de svaga skyldigheter som införts för tillhandahållandet av den kompletterande servicen i det aktuella fallet⁽⁸⁰⁾ gjorde att företagen kunde poola fartyg av större relevans för utförandet av servicen, vilket gynnar en teknisk och ekonomisk koppling för driften av tjänsterna på de tre berörda linjerna. Kommissionen anser följaktligen att giltigheten hos införandet av den kompletterande servicen i avtalets tillämpningsområde bör bedömas i sin helhet.
- (153) Dessutom ska granskningen av nödvändigheten och proportionaliteten i fråga om omfattningen på uppdraget för allmän trafik beakta den allmänna trafikplikten för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika. Mot denna bakgrund och med tanke på parternas resonemang⁽⁸¹⁾ ska denna granskning å andra sidan också omfatta förekomsten av privat initiativ med avgång från Toulon, som väsentligen kan ersätta de linjer från Marseille som omfattas av uppdraget för allmän trafik.

Utbytbart i fråga om persontransporten från Marseille och Toulon

- (154) Kommissionen erinrade i sitt beslut om att inleda förfarandet om ett antal bevis som kunde beaktas för att slå fast att tjänsterna från Marseille och tjänsterna från Toulon kunde ersätta varandra. I själva verket visar trafikutvecklingen på dessa förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika att det på kort tid har dykt upp ett utbud som konkurrerar med de två anbudstagarnas utbud. På detta sätt ökade sjötransporten mellan franska fastlandet och Korsika under 2002–2009 med 31,6 % vad gäller persontransporten⁽⁸²⁾. I detta sammanhang visar fördelningen av trafiken mellan de betjänade hamnarna på en mycket stark tillväxt när det gäller trafiken från Toulon (+ 150 % mellan 2002 och 2009), och en samtidig minskning av trafiken från Marseille (– 1,7 %). Härav följer att den totala ökningen av trafiken till stor del har absorberats av de företag som tillhandahåller tjänster från Toulon, till skada för anbudstagarnas utbud vars verksamhet utgår från Marseille.
- (155) Tvärtemot de franska myndigheterna påståenden, som för övrigt görs utan något kvantitativt resonemang, tycks

denna utveckling inte kunna tillskrivas samarbetet med Italien. Det verkar i själva verket som att den del av trafiken till och från Korsika⁽⁸³⁾ som rör förbindelserna mellan franska fastlandet och ön har ökat jämt mellan 2002 och 2009, och steg, till skada för förbindelserna mellan Korsika och Italien, från 60,9 % under 2002 till 66,2 % under 2009⁽⁸⁴⁾.

- (156) När det gäller de franska myndigheternas argument om att Conseil de la Concurrence i sitt beslut från 2006 skulle ha erkänt att den inte kunde utesluta att marknaden för persontransport från Marseille utgör en relevant marknad konstaterar kommissionen att Conseil de la Concurrence nöjer sig med att framföra att, med stöd av sina argument som slår fast att SNCM har en dominerande ställning inom ramen för företagets svar på OTC:s anbudsinfordran⁽⁸⁵⁾, det finns en relevant marknad som utgörs av förbindelserna från Marseille⁽⁸⁶⁾. Denna ståndpunkt hindrar dock inte Conseil de la Concurrence från att framhålla att man på marknaden för passagerare som reser under perioden med hög belastning mellan fastlandet och Korsika (Frankrike och Italien) inte kan utesluta att hamnarna i Nice, Toulon, Marseille, Livorno, Savona och Genua konkurrerar i viss mån⁽⁸⁷⁾.

- (157) Trafikutvecklingen mellan franska fastlandet och Korsika till förmån för förbindelserna från Toulon framhävs än mer när det rör sig om den kompletterande servicen. 2002–2005 minskade den faktiska trafiken inom ramen för den kompletterande servicen med 208 213 passagerare på förbindelsen Marseille–Korsika, medan trafiken ökade med 324 466 passagerare på förbindelsen Toulon–Korsika under samma period. Minskningen av den trafikandel som ombesörjdes genom den kompletterande servicen till förmån för övriga marknadsoperatörer, mot bakgrund av att den totala trafiken har ökat sedan 2002, tyder på att dessa två servicetyper verkligen är utbytbara.

- (158) Vad gäller kvalitetsaspekten innebär det ringa avståndet mellan Marseille och Toulon, omkring 50 km, faktiskt att de tjänster som avgår till samma hamn på Korsika kan ersätta varandra. För övrigt är restiden mellan Marseille och Toulon, cirka 35–45 minuter, mycket kortare än restiden till havs⁽⁸⁸⁾, och det är därför inte troligt att

⁽⁷⁹⁾ Se bilaga 2 till avtalet.

⁽⁸⁰⁾ Dessa skyldigheter begränsas framför allt till en minsta transportkapacitet som ska tillhandahållas under alla perioder med hög belastning, se skäl 141 ovan.

⁽⁸¹⁾ Se avsnitt 5.1.1 ovan.

⁽⁸²⁾ Rapport om slutgiltiga synpunkter från Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale*, 2010, s 65.

⁽⁸³⁾ Kommissionen hänvisar här till persontrafiken till eller från samtliga hamnar på Korsika.

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

⁽⁸⁵⁾ Se avsnitt 2.4

⁽⁸⁶⁾ Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006, punkt 97.

⁽⁸⁷⁾ Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006, punkt 80.

⁽⁸⁸⁾ Restiden till havs ligger på omkring 5 timmar och 45 minuter från Toulon till omkring 10 timmar från Marseille med blandad last (nattresa).

detta skulle utgöra ett hinder i samband med upphandlingsförfarandet. Dessutom ligger hamnen i Toulon mycket närmare Korsika, på ett avstånd på omkring 50 km, vilket gör det möjligt för de fartyg som avgår från Toulon att klara av resan till Korsika på kortare tid i förhållande till de resor som avgår från Marseille, vilket förstärker möjligheten att ersätta de tjänster som avgår från Marseille mot de som avgår från Toulon ⁽⁸⁹⁾.

(159) En hög grad av utbytbart hos de tjänster ⁽⁹⁰⁾ som utgår från hamnarna i Marseille och Toulon kunde på så sätt styrkas kvantitativt redan 2006, på grundval av de övergångar i trafiken mot Toulon som observerades i samband med de strejker som allvarligt störde tjänsterna från Marseille i slutet av 2005 ⁽⁹¹⁾. På samma sätt, även om man beaktar inverkan av den ökande trafiken från Toulon ⁽⁹²⁾, var nivåerna gällande den trafikövergång från Marseille till Toulon ⁽⁹³⁾ som observerades för linjerna till Ajaccio omkring 89 % ⁽⁹⁴⁾ för september–oktober 2005.

(160) På grundval av alla dessa uppgifter anser kommissionen att den kompletterande servicen i det aktuella fallet till stor del, med tanke på passagerarnas efterfrågan, hade kunnat ersättas av servicen från Toulon till Bastia och Ajaccio, i samband med tilldelningen av avtalet.

Avsaknaden av privata initiativ

(161) Kommissionen anser likaså att de franska myndigheterna inte har uppvisat några faktiska bevis för att det rådde brist på privata initiativ gällande denna kompletterande service. Om myndigheterna bestrider åtskillnaden mellan grundservicen och den kompletterande servicen begränsar de sig till att erinra om den stora handlingsfrihet som medlemsstaterna har i fråga om fastställandet av omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De

⁽⁸⁹⁾ Se även ovan nämnda yttrande nr 12-A-05 av den 17 februari 2012, avsnitt C 2) och i synnerhet punkt 131 om en viss utbytbart mellan de tjänster som tillhandahålls mellan de korsiska hamnarna och Marseille och Toulon, även under perioder med låg trafik. Ingen uppgift som tas upp under förfarandet tyder på att de faktorer som påverkar utbytbart hos efterfrågan på transport från Marseille och Toulon har utvecklats i hög grad mellan 2006 och 2012.

⁽⁹⁰⁾ De tjänster som det hänvisas till utgör av transport av resenärer till Bastia och Ajaccio, som endast trafikeras från Toulon.

⁽⁹¹⁾ En omfattande social konflikt ägde rum i Marseille under månaderna september–oktober 2005 inom ramen för privatiseringen av SNCF.

⁽⁹²⁾ Kommissionen har beaktat denna inverkan och korrigerat den faktiska trafikövergången efter de årliga förskjutningar som noterades under de månader som föregick strejken. Om det är sannolikt att trafikuppgifterna för de månader som omedelbart följer på en omfattande störning likaså påverkas av avbokningar uppvisar siffrorna för de föregående månaderna tvärtom ett referensvärde som på ett mer sanningsenligt sätt speglar den långsiktiga utvecklingen på de berörda marknaderna.

⁽⁹³⁾ Tvärtom var trafikövergångarna mot Nice, trots att de inte är försumbara, definitivt lägre. Källa: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

⁽⁹⁴⁾ Med hänsyn tagen till de ändamålsenliga justeringar som tidigare beskrivits uppgår det minskade passagerarantalet för turerna från Marseille till 22 600 personer, medan den justerade ökningen till Toulon uppgår till 20 056 personer. Ingen justerad överföring noterades för Nice.

motiverar emellertid inte att den kompletterande servicen inkluderades genom en avsaknad av privata initiativ med avseende på behovet av en viss service. De franska myndigheterna motiverar i själva verket avtalets omfattande karaktär med att man inte ville begränsa den allmänna trafikpliktens omfattning till icke vinstgivande verksamheter för att garantera en jämn finansiell fördelning (se skälen 61 och 62 ovan). Man har dock redan slagit fast att detta argument inte håller (se skäl 143 ovan).

(162) Mot denna bakgrund har kommissionen jämfört den faktiska persontrafiken till vardera hamn inom ramen för den kompletterande servicen med det transportutbud som erbjuds av Corsica Ferries från Toulon, och genom grundservicen inom ramen för uppdraget för allmän trafik. Härav följer att, för hamnarna i Bastia och Ajaccio, som står för 90 % av de kapaciteter som erfordras för den kompletterande servicen, kombinationen av de kapaciteter som erbjuds för grundservicen inom ramen för uppdraget för allmän trafik, med avresa från Marseille, och servicen inom ramen för det befintliga privata initiativet mellan 2004 och 2006 med avresa från Toulon, var tillräcklig för att bemöta den efterfrågan som faktiskt konstaterades, och detta både under perioden vår/höst och under sommarperioden, för var och en av de två hamnarna och för varje år mellan 2004 och 2006.

(163) Denna slutsats har inte ifrågasatts i sin helhet av Frankrike. De franska myndigheterna nöjer sig med att hänvisa till de exceptionella omständigheterna under åren 2004 och 2005 ⁽⁹⁵⁾, som enligt dem förklarar det minskade antalet passagerare inom ramen för den kompletterande servicen. Kommissionen anser icke desto mindre att detta argument gällande åren 2004 och 2005 till stor del begränsas av de omfattande trafikövergångar som konstaterats för den service som utgår från Toulon ⁽⁹⁶⁾. Dessutom menar kommissionen i detta sammanhang att tillräckligheten hos transporttjänsterna även kan slås fast för år 2006, det år som omedelbart föregick ikraftträdandet av uppdraget för allmän trafik ⁽⁹⁷⁾, då konkurrenssituationen var särskilt omfattande.

(164) Kommissionen anser följaktligen att integreringen av den kompletterande servicen i uppdraget för allmän trafiks omfattning varken var nödvändig eller proportionerlig för att bemöta den konstaterade transportefterfrågan för linjerna Marseille–Bastia och Marseille–Ajaccio. När det gäller linjen Marseille–Propriano, fastän ingen annan service regelbundet trafikerade den korsiska hamnen under

⁽⁹⁵⁾ Se skäl 159 ovan och tillhörande fotnot nr 93.

⁽⁹⁶⁾ Störningarnas inverkan på servicen med avgång från Marseille på den totala trafik som faktiskt konstaterats uppvägs i själva verket av den samtidiga ökningen av antalet passagerare som transporterades på linjerna med avgång från Toulon – se skäl 159 ovan.

⁽⁹⁷⁾ Dessutom kännetecknades år 2006 av en stark utveckling av antalet passagerare som totalt sett transporterades till Korsika, omkring 8,5 % enligt ORTC.

2006, anser kommissionen att den låga trafikandel som denna linje stod för⁽⁹⁸⁾ inte gör det möjligt att se det som att bristen på privata initiativ på denna separata linje ogiltigförklarar slutsatsen gällande all kompletterande service.

- (165) Man bör i detta sammanhang anföras att den service som tillhandahölls av Corsica Ferries uppfyllde de tillämpliga reglerna för allmän trafikplikt för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika, och inte uppvisade någon kvalitetsmässig skillnad jämfört med den service som tillhandahölls inom ramen för den kompletterande servicen. I själva verket, vilket tas upp i skäl 141 ovan, var de kvalitetsmässiga skyldigheter som hörde ihop med den kompletterande servicen betydligt lägre än de som hörde ihop med grundservicen.
- (166) Mot denna bakgrund anser kommissionen att medlemsstaterna i synnerhet inte kan förena särskilda skyldigheter i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster för tjänster som redan tillhandahålls eller kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt (pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten) och på villkor som är förenliga med allmänintresset, som de fastställts av staten, av företag som bedriver sin verksamhet under normala marknadsförhållanden⁽⁹⁹⁾. I detta sammanhang anser kommissionen att uppgifterna ovan slår fast att ersättningen för de kostnader som uppstått för SNCM för tillhandahållandet av den kompletterande servicen likaså strider mot kommissionens praxis på området. Med beaktande av den allmänna trafikplikten och systemet med socialt stöd⁽¹⁰⁰⁾ för samtliga linjer mellan franska fastlandet och Korsika kan SNCM:s konkurrenser med avseende på persontransporten och som trafikerar linjerna från Toulon anses bedriva sin verksamhet under normala marknadsförhållanden.
- (167) Sammanfattningsvis anser kommissionen att införandet av den kompletterande servicen i en allmän trafikplikt inte uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafikplikt och följaktligen, med tanke på de särskilda regler som gäller, har Frankrike i detta fall begått ett uppenbart bedömningsfel när man kvalificerade den kompletterade service som föreskrevs i avtalet som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Det första kriteriet i domen i målet Altmark uppfylls alltså inte vad beträffar ersättningen för den kompletterande servicen.

⁽⁹⁸⁾ Såväl med tanke på de kapaciteter som används på linjen inom ramen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 som den efterfrågan som faktiskt konstaterats står förbindelsen Marseille–Propriano för omkring 10 % av verksamheten inom ramen för den kompletterande servicen. Källor: ORTC och SNCM:s rapport om utförandet av tjänsterna från 2010.

⁽⁹⁹⁾ Se punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹⁰⁰⁾ Se skäl 7 ovan och fotnot nr 5.

7.1.3.2. Val av tjänsteleverantör (kriterium 4)

- (168) Enligt det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark ska ersättningen antingen utgå från en upphandling som gör det möjligt att välja ut den sökande som kan tillhandahålla de berörda tjänsterna till lägst kostnad för samhället, eller ha fastställts med utgångspunkt i ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs⁽¹⁰¹⁾.

Det första delkriteriet

- (169) Tilldelningen av uppdraget för sjöfartsförbindelsen mellan franska fastlandet och Korsika utgår från ett förhandlat förfarande som föregicks av offentliggörandet av en anbudsinfördran i EUT, i enlighet med bestämmelserna i artikel L.1411-1 i den franska lagen om regionala myndigheter⁽¹⁰²⁾. En offentlig upphandling utesluter emellertid inte förekomsten av ett stöd som gör det möjligt att välja den sökande som kan tillhandahålla dessa tjänster till lägst kostnad för samhället⁽¹⁰³⁾. I sitt beslut om att inleda förfarandet tvivlade kommissionen på huruvida tilldelningsförfarandet hade säkerställt faktiska och tillräckligt öppna konkurrensvillkor.
- (170) Det förfarande som användes i det aktuella fallet och som föreskrivs i fransk lagstiftning för tilldelningen av uppdrag för allmän trafik är ett förhandlat förfarande med föregående publicering enligt EU-lagstiftningen om offentliga beställare. Man bör först och främst erinra om att ett sådant förfarande endast kan garantera faktisk konkurrens vid en bedömning från fall till fall⁽¹⁰⁴⁾. I själva verket ger det den upphandlande myndigheten omfattande handlingsfrihet och kan begränsa intresserade operatörers deltagande.
- (171) I det aktuella fallet anser kommissionen att anbudsinfördrans villkor inte har kunnat säkerställa denna effektiva konkurrens.
- (172) I själva verket utvärderades inte det enda anbud som konkurrerade med anbudstagarna på grundval av egna meriter (tilldelningskriterier) utan på grundval av ett urvalskriterium, i detta fall den sökandes kapacitet att inleda verksamheten den 1 juli 2007. Förfarandet har således inte gjort det möjligt för OTC att jämföra flera anbud för att välja ut det ekonomiskt mest fördelaktiga.

⁽¹⁰¹⁾ Se punkt 62 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹⁰²⁾ Code Général des Collectivités Territoriales (den allmänna lagstiftningen om regionala och lokala myndigheter).

⁽¹⁰³⁾ Se punkterna 65 och 66 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹⁰⁴⁾ Se meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 67.

- (173) Tvärtemot vad de franska myndigheterna hävdar anser kommissionen därför att det faktum att två anbud lämnades in inte är tillräckligt för att tillförsäkra effektiv konkurrens, i den utsträckning som det konkurrerande anbudet inte kunde utgöra ett trovärdigt alternativ. I detta fall uppgav Corsica Ferries den 12 november 2007 som det datum då tjänsterna kunde börja tillhandahållas, medan kravspecifikationen angav att tjänsterna skulle inledas från och med den 1 juli 2007⁽¹⁰⁵⁾. Tvärtemot vad de franska myndigheterna hävdar anser kommissionen för övrigt inte att de många sätten att överklaga inte räcker för att bevisa att effektiv konkurrens förelåg inom ramen för upphandlingsförfarandet.
- (174) Ett antal uppgifter om situationen på marknaden och villkoren för anbudsinfördran stödjer detta konstaterande.
- (175) Först och främst bör man påtala att SNCM/CMN-koncernen hade en stor konkurrensmässig fördel, vilket framför allt framhålls av Conseil de la concurrence⁽¹⁰⁶⁾, i egenskap av traditionell operatör som redan hade en flotta som uppfyllde specifikationerna i avtalets kravspecifikationer.
- (176) Dessutom, den mycket korta tiden mellan det datum som förutsågs för tilldelningen av avtalet (som slutligen tilldelades den 7 juni 2007) och det datum då tjänsterna skulle inledas (den 1 juli 2007) kunde utgöra ett stort hinder för nya aktörers deltagande. Tillsammans med de tekniska kraven med anknytning till särdragen hos de berörda hamnarna⁽¹⁰⁷⁾, kravet på flottans ålder⁽¹⁰⁸⁾ och de kapaciteter som efterfrågades i avtalets kravspecifikationer kunde denna mycket korta tidsfrist begränsa deltagandet i anbudsinfördran. Kommissionen anser faktiskt att en tidsfrist på cirka tre veckor är otillräcklig för att möjliggöra omställningen av en fartygsflotta under de förhållanden som förelåg i det aktuella fallet, eller ett inköp och/eller inhyrning av en uppsättning fartyg som uppfyllde villkoren i kravspecifikationen⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Slutligen har förekomsten av de många mötesklausuler⁽¹¹⁰⁾ som hör ihop med den handlingsfrihet som

OTC förfogar över för att besluta om undantag till de tillämpliga reglerna⁽¹¹¹⁾ likaså kunnat bidra till att avskräcka olika operatörer från att delta i anbudsinfördran genom att upprätthålla tvivel rörande vissa avgörande tekniska och ekonomiska parametrar för utarbetandet av ett anbud. Därför anser kommissionen, vilket de franska myndigheterna understryker, att införandet av ytterligare villkor utöver de som avses i artikel 4.2 i förordning 3577/92 inte strider mot denna förordning inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Det var dock upp till de nationella myndigheterna att i det aktuella fallet verifiera huruvida, i synnerhet med beaktande av de ytterligare villkor som kan begränsa deltagandet i anbudsinfördran, den effektiva konkurrensen för tilldelningen av avtalet uppfyllde det 4:e kriteriet i domen i Altmark-målet, och, om så inte var fallet, vidta nödvändiga juridiska åtgärder.

- (178) På grundval av alla dessa uppgifter anser kommissionen att villkoren för det förfarande som följts inte har uppfyllts i det aktuella fallet för att säkerställa en effektiv konkurrens för tilldelningen av uppdraget för allmän trafik, liksom för att säkerställa att man valde ut det anbud som kunde garantera tjänsten till lägst kostnad för samhället⁽¹¹²⁾.

Det andra delkriteriet

- (179) Det åligger de franska myndigheterna att styrka att ersättningen har fastställts med beaktande av ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs⁽¹¹³⁾.
- (180) Frankrike har inte lämnat några sådana upplysningar. Dessutom, vilket understryks i avsnitt 2.5 ovan, har ersättningen inte fastställts genom hänsyn tagen till en kostnadsbas som upprättats på förhand, eller genom en jämförelse med utgiftsstrukturen för andra jämförbara sjöfartsföretag, utan med hänsyn tagen till de beräknade inkomsterna och bränslepriset, vilket endast utgör en del av servicens kostnader och intäkter.
- (181) Dessutom, vilket framhålls i rapporten från Chambre régionale des comptes de Corse⁽¹¹⁴⁾, konstaterar kommissionen att den beräknade ersättningen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 var påtagligt högre än den som beräknades för perioden 2002–2006, för liknande skyldigheter, rent av något mindre stränga vad gäller den kapacitet som erbjuds.
- (111) I synnerhet i fråga om flottans ålder eller anpassningen av tjänsterna (se avtalet, bilaga I).
- (112) Det är tydligt att tecknandet av ett tilläggsavtal genom direkt förhandling mellan den upphandlande myndigheten och den anbudstagande gruppen inte kan ifrågasätta denna slutsats för perioden 2010–2013.
- (113) Se punkt 61 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (114) Se rapporten med slutliga synpunkter från Office des Transports de Corse, s. 80.

⁽¹⁰⁵⁾ Rapport från kommissionen om uppdraget för allmän trafik.

⁽¹⁰⁶⁾ Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 om ansökningsarna om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet, särskilt punkt 106: Trots att ingen rättslig ensamrätt föreligger analyseras avresorna från Marseille därför som en ensamrätt på grund av de två anbudstagarnas fördel vilka dessutom, tack vare deras ställning som traditionella operatörer på dessa förbindelser, har tillgång till de bäst lämpade fartygen för att ombesörja gods- och persontrafiken från Marseille.

⁽¹⁰⁷⁾ Hamnen i Bastia tillät inte 2007 trafik med fartyg med en längd på mer än 180 meter.

⁽¹⁰⁸⁾ Det faktum att fartyg som var mer än 20 år gamla inte fick tas i trafik ledde således till att man begränsade den fartygsuppsättning som hade kunnat tillhandahållas av de traditionella operatörernas konkurrenter.

⁽¹⁰⁹⁾ Därför bör man påtala att den höjda kostnaden för ett fartyg som kunde uppfylla villkoren i avtalets kravspecifikation, även begagnade, utgjorde ett ytterligare hinder för deltagandet. Last- och passagerarfartyget Jean Nicoli hade därför köpts av SNCM för 75 miljoner euro 2009.

⁽¹¹⁰⁾ Se avsnitt 5.2 ovan.

(182) Fastän den ekonomiska situationen hade utvecklats mellan 2001 och 2007 var en jämförelse mellan de kostnader som ett välskött företag ådrar sig således nödvändig eftersom vissa uppgifter gör att man kan anta att SNCM, som då lämnade en intensiv omstruktureringsperiod bakom sig⁽¹¹⁵⁾, inte själv var ett sådant företag.

(183) Med beaktande av ovanstående anser kommissionen alltså att det fjärde kriteriet i domen i Altmark-målet inte uppfylls i det här fallet.

7.1.3.3. Slutats om förekomsten av en selektiv fördel

(184) Eftersom kriterierna i domen i målet *Altmark* är kumulativa, det första kriteriet inte uppfylls av den kompletterande servicen, och, i vart fall, avtalet som helhet inte uppfyller det fjärde kriteriet, räcker detta för att slå fast att anbudstagarna har erhållit en selektiv ekonomisk fördel.

7.1.4. VILLKOR GÄLLANDE HURUVIDA HANDELN MELLAN MEDLEMSSTATERNA PÅVERKAS OCH KONKURRENSEN SNEDVRIDS

(185) I enlighet med det som kommissionen anger i beslutet om att inleda förfarandet bedriver SNCM och CMN verksamhet på linjerna mellan franska fastlandet och Korsika i direkt konkurrens med operatörer som Corsica Ferries, Moby Lines och Saremar. Följaktligen slår kommissionen fast att den offentliga ersättning som granskas kan stärka SNCM:s och CMN:s ställning i förhållande till andra konkurrerande sjötransportföretag i EU, och, på så sätt riskerar att snedvrider konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.5. SLUTSATS GÄLLANDE FÖREKOMSTEN AV STATLIGT STÖD I ENLIGHET MED ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET

(186) På grundval av de uppgifter som behandlas ovan anser kommissionen att all ersättning som SNCM och CMN mottagit enligt avtalet utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(187) I den mån som detta stöd har beviljats utan föregående anmälan till kommissionen är stödet i fråga olagligt.

8. FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN

8.1. ANALYS AV FÖRENLIGHETEN ENLIGT ARTIKEL 106.2 I EUF-FÖRDRAGET

(188) Enligt vad som anges i beslutet om att inleda förfarandet⁽¹¹⁶⁾ uppgår persontrafiken inom ramen för uppdraget för allmän trafik till 300 000 passagerare per år och

den ersättning som föreskrivs i avtalet uppgår till 30 miljoner euro per år. Besluten om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2005⁽¹¹⁷⁾ och 2011⁽¹¹⁸⁾ gäller alltså inte för avtalet i enlighet med deras artikel 2.1 c respektive 2.1 d.

(189) Kommissionen anser i detta sammanhang, och eftersom Frankrike inte åberopar någon annan förenlighetsgrund⁽¹¹⁹⁾, att förenligheten med den inre marknaden vad gäller den ersättning som beviljats inom ramen för avtalet bör utvärderas enligt rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Emellertid bör det påpekas att, i enlighet med artikel 69 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, gäller de principer som tas upp i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 i ovan nämnda rambestämmelser inte för olagligt statligt stöd som beviljades före den 31 januari 2012.

(190) I enlighet med punkt 11 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan statligt stöd som inte omfattas av tillämpningsområdet för beslutet från 2011 förklaras vara förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget om det är nödvändigt för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i fråga och inte påverkar utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot unionens intressen. De villkor som anges i avsnitten 2.2 till 2.10 i rambestämmelserna måste vara uppfyllda för att en sådan jämvikt ska uppnås.

(191) Man bör i första hand undersöka definitionen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse som avses i det här fallet.

8.1.1. TJÄNSTER SOM FAKTISKT ÄR AV ALLMÄNT EKONOMISKT INTRESSE

(192) I den utsträckning som den kompletterande servicen kvalificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse omfattas av ett uppenbart bedömningsfel (se skälen 151–167 ovan) kommer den ersättning som betalats ut inom ramen för denna service inte att förklaras vara förenlig med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(193) Däremot har kommissionen på grundval av analysen i skälen 145–150 ovan slagit fast att grundservicen motsvarar en väl definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹¹⁵⁾ Se skäl 15 ovan och fotnot nr 10.

⁽¹¹⁶⁾ Se skäl 118–120 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹¹⁷⁾ Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT L 312, 29.11.2005, s. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Se i synnerhet domstolens dom av den 28 april 1993, C-364/90, Italien mot kommissionen, REG [1993], s. I-02097, punkt 20.

8.1.2. ÖVRIGA VILLKOR I RAMBESTÄMMELSERNA OM TJÄNSTER AV ALLMÄNT EKONOMISKT INTRESSE

- (194) Man bör bara undersöka om de övriga villkoren i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls för grundservicen, vilken själv motsvarar en väl definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

8.1.2.1. *Beslut om tilldelning*

- (195) När det gäller behovet av ett **beslut om tilldelning** som beskriver den allmänna trafikplikten och metoderna för beräkning av ersättningen innehåller avtalet de berörda skyldigheterna, liksom ersättningskriterierna.
- (196) Mot denna bakgrund bör man först och främst klargöra att det faktum att det finns en säkerhetsklausul⁽¹²⁰⁾, som gäller i händelse av en omfattande ändring av de tekniska, juridiska eller ekonomiska villkoren i avtalet, inte ifrågasätter den förebyggande karaktären hos definitionen av ersättningskriterierna.
- (197) I själva verket blir det genom denna framför allt möjligt för parterna att teckna tilläggsavtal vid en omfattande utveckling av villkoren för driften av tjänsterna, som kan ifrågasätta avtalets mål. Den likställs således med en tilläggsklausul till allmän lag, vars eventuella tillämpning dock bör bli föremål för en analys med avseende på rätten till stöd. Denna klausul syftar till att "återupprätta den ursprungliga finansiella balansen" genom att först och främst anpassa maximipriserna och tjänsternas omfattning. Möjligheten att ändra ersättningen, vilket inte uttryckligen tas upp i texten, kan alltså endast ske vid en ändring av de tillhandahållna tjänsterna. Enligt vad som tas upp i ovan nämnda dom från Conseil d'Etat kan denna säkerhetsklausul alltså inte själv leda till en överkompensation av de tillhandahållna tjänsterna.
- (198) Detta skulle inte vara fallet om, tvärtom omständigheterna i det här fallet, tillämpningen och omförhandlingen klart drog ut på tiden eller om klausulen föreskrev en möjlighet till en ytterligare ersättning för de tjänster som redan tillhandahållits vid den tidpunkt då mötesklausulen åberopades, utan att utförligt ange kriterierna för denna ytterligare ersättning. Anpassningsklausulen⁽¹²¹⁾ ifrågasätter inte heller denna slutsats, i den mån som dess tillämpning å ena sidan avser upprätthållandet av avtalets allmänna ekonomiska villkor genom att begränsa sig till mindre anpassningar och justeringar, och å andra sidan en samtidigt minskning av ersättningen och tjänsterna. Även med beaktande av att tilläggsavtalet av den

28 december 2009 väsentligen skulle ha ändrat kriterierna för ersättningen och tjänsternas omfattning, så hade dessa kriterier definierats på förhand för utförandet av de tjänster för perioden 2010–2013 som de gäller för.

- (199) För övrigt förefaller variationerna i fråga om de beräknade inkomsterna mellan de olika anbud som lämnats in av anbudstagarna inte omotiverade. Kommissionen anser att införandet av mer optimistiska siffror i själva verket kan höra ihop med en översyn av beräkningarna i förhållande till utsikterna på marknaden. Kommissionen menar dessutom att den beräknade trafik som togs upp i samband med förhandlingarna totalt sett var lägre än de som lade fram i det konkurrerande anbudet.⁽¹²²⁾ Med beaktande av de faktiska och beräknade inkomsterna mellan 2002 och 2006⁽¹²³⁾, och den gynnsamma utvecklingen i fråga om förbindelsen till Korsika under 2006, anser kommissionen att de referenskriterier som användes för justeringarna av ersättningen i avtalet i varje fall är troliga med avseende på skäl 23 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (200) När det gäller övriga frågor som tagits upp av den klagande och som rör förekomsten av ett antal justeringsklausuler⁽¹²⁴⁾ bör det påpekas att den komplexa naturen hos mekanismerna för justering av ersättningen, enligt tribunalens rättspraxis, inte ifrågasätter det faktum att kompensationsmekanismen ska vara objektiv och öppen⁽¹²⁵⁾.
- (201) Slutligen har kommissionens tvivel skingrats vad gäller den ekonomiska ersättning som skulle ha betalats till anbudstagarna utanför avtalets ram, eftersom de franska myndigheterna har lämnat in bevis för att de belopp som togs upp i beslutet om att inleda förfarandet helt enkelt motsvarade anbudstagarnas krav, och avslogs *in fine* av OTC.
- #### 8.1.2.2. *Uppgiftens löptid*
- (202) **Uppgiftens löptid**, på sex och ett halvt år överensstämmer med gemenskapens riktlinjer på området⁽¹²⁶⁾, som åberopar en gräns på sex år.

⁽¹²⁰⁾ Se skäl 37–38 ovan.

⁽¹²¹⁾ Se fotnot nr 33 ovan och skäl 54 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹²²⁾ Linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Propriano och Marseille Porto–Vecchio, källa: rapport från kommissionen för uppdraget för allmän trafik.

⁽¹²³⁾ SNCM:s totala nettoinkomst under 2005 för verksamheterna inom ramen för uppdraget uppgick till exempel till 80,3 miljoner euro, jämfört med de beräknade inkomsterna på 85,5 miljoner euro under 2008.

⁽¹²⁴⁾ Se skälen 38 och 39 ovan, och skäl 53 i beslutet om att inleda förfarandet.

⁽¹²⁵⁾ Se tribunalens dom av den 12 februari 2008, T-289/03, BUPA mot kommissionen, ECR[2008] II-81, skäl 217.

⁽¹²⁶⁾ Se meddelande C(2004) 43 från kommissionen – *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport*, avsnitt 9, tredje stycket.

8.1.2.3. Efterlevnad av direktiv 2006/111/EG

- (203) När det gäller **efterlevnaden av direktiv 2006/111/EG** om finansiell insyn har de anbudstagande företagen faktiskt inrättat separata räkenskaper för deras verksamheter inom ramen för uppdraget för allmän trafik. SNCM gör i denna räkenskap en ytterligare åtskillnad mellan verksamheterna inom ramen för grundservicen och de som rör den kompletterande servicen (se skälen 46 och 47 ovan).

8.1.2.4. Ersättnings storlek

- (204) Beträffande **frånvaron av överkompensation** förutsåg avtalet en övre gräns för bruttomarginalen (utom avskrivningar, inhyringskostnader och övriga kapitalutgifter) på 15 % av fartygens marknadsvärde. I beslutet om att inleda förfarandet framhöll kommissionen att den inte förfogade över uppgifter som på förhand gjorde det möjligt att utesluta att en eventuell överkompensation inte förekommit.
- (205) Det formella granskningsförfarandet gjorde det först och främst möjligt att klargöra att fartygens marknadsvärde hade fastställts av experter och att fler utvärderingar hade erhållits för att uppfylla kriterierna i avtalet. De tillgångar som användes för att fastställa ersättningstaket representerar således det resterande marknadsvärdet för de fartyg som används inom ramen för uppdraget för allmän trafik⁽¹²⁷⁾.
- (206) Om man ser det som att det resterande marknadsvärdet för fartygen inom ramen för uppdraget har skrivits av på 8 år⁽¹²⁸⁾, vilket är möjligt enligt fransk skatterätt, begränsar klausulen om maximitaket faktiskt nettoavkastningen på tillgångar och den genomsnittliga nettoavkastningen på sysselsatt kapital till 2,5 %⁽¹²⁹⁾. Den avkastning som föreskrivs i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁽¹³⁰⁾ på det datum då uppdraget för allmän trafik tilldelades uppgick för övrigt till mer än 5 %⁽¹³¹⁾, medan den kommersiella risken för tjänsterna

till stor del faktiskt bars av anbudstagarna SNCM och CMN. Dessutom verkar det i praktiken som att anbudstagarnas resultat före kapitalkostnaderna var påtagligt lägre än detta tak (se ovan).

- (207) Villkoren i avtalet ledde alltså inte till någon överkompensation. Fördelningen av ersättningen mellan grundservicen och den kompletterande servicen för SNCM kan inte ifrågasätta denna slutsats vad gäller grundservicen mot bakgrund av villkoren för analytisk fördelning av ersättningen mellan de två servicetyperna (se skäl 46 ovan). I själva verket verkar det på grundval av de siffror som överlämnats av Frankrike och SNCM som att SNCM:s resultat före kapitalkostnader som kan tillskrivas grundservicen har förblivit märkbart lägre än det tak på 15 % som nämns ovan.

Resultat före kapitalkostnader per företag och per service

	Grundservice SNCM	Summa SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Sekretessbelagda uppgifter.

- (208) Slutligen utfördes en överkompensationskontroll med extern revision för OTC efter uppdragets tredje år (för räkenskapsåret 2010). Ett oberoende förvaltningsföretag verifierar dessutom varje år anbudstagarnas interna redovisning å OTC:s vägnar.

8.1.2.5. Ytterligare krav kan komma att uppstå för att garantera att utvecklingen av handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.

- (209) Med beaktande av uppgifterna i avsnitt 8.1.1.3 anser kommissionen att det inte finns någon omständighet som gör det möjligt att förmoda att den allmänna trafiken för att säkerställa den territoriella kontinuiteten hade kunnat utföras på villkor som gör det möjligt att minska de snedvridningar av konkurrensen som hör ihop med ett avtal om allmän trafik. I själva verket ifrågasätter inte Corsica Ferries resonemang, som syftar till att bevisa att

⁽¹²⁷⁾ Marknadsvärdet för varje fartyg redovisas i proportion till hur det används inom ramen för uppdraget för allmän trafik.

⁽¹²⁸⁾ Denna löptid, som är mycket kort med tanke på ett fartygs brukstid (som kan överskrida 20 år), motiveras om 1) kravspecifikationen inför en maximiålder för fartygen på 20 år och 2) den genomsnittliga åldern på CMN:s fartyg översteg 13 år, och den på SNCM:s fartyg 12 år, vilket *de facto* begränsar deras brukstid om inte stora underhållsinvesteringar utförs.

⁽¹²⁹⁾ I själva verket utgör marknadsvärdet för de fartyg som används inom ramen för uppdraget en nedre gräns för rederiets tillgångar.

⁽¹³⁰⁾ Se rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 37, enligt vilken kommissionen anger en ränta på 100 baspunkter över den relevanta swap-räntan (samma valutasammansättning, samma löptid) som rimlig vinst, oavsett nivån på den kommersiella risk som bärs av leverantören av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

⁽¹³¹⁾ Eftersom det saknas relevanta swap-räntor för en löptid på sex och ett halvt år har kommissionen använt swap-präntan för en löptid på 7 år som indikator. Dagskursen för denna ränta under den månad som föregick beviljandet av uppdraget för allmän trafik uppgick till 4,4–4,7 % (källa: Bloomberg).

den genomsnittliga kostnaden för förbindelserna inom ramen för avtalet är mycket högre än den för förbindelserna från Nice och Toulon för vilka systemet med socialt stöd gäller⁽¹³²⁾, nödvändigheten och proportionaliteten i fråga om ett avtal om allmän trafik för trafiken under hela året till Korsikas hamnar, i synnerhet för förbindelserna med sekundära hamnar (Porto-Vecchio, Calvi-Balagne och Propriano). Dessutom, vilket det erinras om ovan i avsnitt 7.1.3.1, anser kommissionen att ihopslagningen av rutterna för grundservicen uppfyller krav på teknisk och ekonomisk effektivitet som inte kan bestridas.

- (210) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna har inlett ett anbudsförfarande för att välja ut en leverantör som också, under perioden 2014–2023, ska ansvara för en förbindelse till Korsika med avgång från Marseille på villkor som liknar de för grundservicen i det avtal som omfattas av följande beslut. Detta förfarande ska slutföras under sommaren 2013.
- (211) När det gäller snedvridningen av konkurrensen på sjötransportmarknaden noterar kommissionen att ersättningen för kostnaden för grundservicen inte får överstiga anbudstagarnas kostnader, vilket också inbegriper en rimlig vinst (se föregående avsnitt). Dessa företag får alltså inte generera överdrivet stora intäkter som gör det möjligt för dem att finansiera andra tjänster.
- (212) Kommissionen anser följaktligen att det inte krävs några ytterligare villkor för att säkerställa att ersättningen för grundservicen är förenlig med den inre marknaden.

9. SLUTSATS

- (213) Mot bakgrund av vad som nämnts ovan anser kommissionen att den ersättning som SNCM och CMN har erhållit för grundservicen utgör olagligt statligt stöd som dock är förenligt med marknaden i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (214) Den ersättning som erhålls av SNCM för den kompletterande service som avses i avtalet för perioden mellan den 1 juli 2007 och den 31 december 2013 utgör olagligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden.
- (215) De franska myndigheterna bör således ställa in, från och med det datum som detta beslut delges, alla utbetalningar till förmån för SNCM som ersättning för den kompletterande servicen. Detta rör i synnerhet den årliga resterande ersättningen för år 2012 (om denna utbetalning inte redan har utförts) liksom de månadsförskott för år 2013 som kan komma att betalas ut efter detta datum.

- (216) Kommissionen påminner därefter om att i enlighet med artikel 14.1 i förordning (EG) nr 659/1999 ska allt stöd som är olagligt och oförenligt med marknaden återkrävas från mottagaren⁽¹³³⁾.

- (217) Följaktligen ska Frankrike vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva den ersättning som SNCM har mottagit inom ramen för den kompletterande servicen i avtalet från och med den 1 juli 2007.

- (218) För att fastställa storleken på det stöd som ska betalas tillbaka anser kommissionen att SNCM:s kostnadsbokföring⁽¹³⁴⁾ utgör en lämplig grund för fördelningen av ersättningen mellan grundservicen och den kompletterande servicen. På denna grundval omfattar det stöd som ska betalas tillbaka följande:

- a) Den ersättning som faktiskt betalats ut 2007–2011 inom ramen för den kompletterande servicen som uppgår till ett belopp på 172,744 miljoner euro (se tabellen under skäl 46 ovan).

- b) De förskott som betalats ut månadsvis för år 2012 inom ramen för den kompletterande servicen, som för närvarande uppgår till 38 miljoner euro⁽¹³⁵⁾, liksom den resterande ersättningen, vilken betalas ut när slutrapporten om tjänsternas utförande lämnas in, om den sistnämnda redan har betalats ut.

- c) De förskott som betalats ut månadsvis för år 2013 med avseende på den kompletterande servicen fram till datumet för detta beslut, som för närvarande uppgår till 9,5 miljoner euro, eftersom Frankrike ska ställa in alla utbetalningar efter detta datum.

- (219) De franska myndigheterna ska få tillbaka det belopp som motsvarar alla utbetalningar som utförts inom ramen för ersättningen av den kompletterande servicen inom en tidsfrist på 4 månader från och med det datum då detta beslut delges.

⁽¹³³⁾ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget, EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽¹³⁴⁾ Se avsnitt 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Detta belopp har beräknats med beaktande av kostnadsfördelningen mellan ersättningen för grundservicen och för den kompletterande servicen för 2011, på grundval av en ökning av den beräknade ersättningen på 0,3 % under 2012 jämfört med 2011 för SNCM. Månadsförskotten står för 95 % av den indexerade beräknade ersättningen (se skäl 45 ovan).

⁽¹³²⁾ Se skäl 7 ovan och fotnot nr 5.

(220) Med avseende på detta återkrav ska de franska myndigheterna dessutom lägga till ränta på det stödbelopp som ska betalas tillbaka räknat från det datum då stödet i fråga stod till stödmottagarens förfogande, det vill säga datumet för den faktiska utbetalningen av den ersättning som föreskrivs i avtalet, fram till det datum då det återbetalas ⁽¹³⁶⁾, i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹³⁷⁾.

(221) De franska myndigheterna ska till beräkningen av räntan för återkravet, vilken ska lämnas till kommissionen inom två månader från det datum då detta beslut delges, bifoga en tabell som anger datumen och de exakta beloppen för de månatliga utbetalningarna och de årliga justeringar som har utförts sedan avtalets ikraftträdande fram till det datum då beslutet antas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN inom ramen för avtalet om uppdrag för allmän trafik av den 7 juni 2007 utgör statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget. Detta statliga stöd har beviljats i strid mot skyldigheterna i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

Artikel 2

1. Den ersättning som betalats ut till SNCM med avseende på tillgängliggörandet av kompletterande kapaciteter enligt I a 2, I b 2 och I d 1.4 i kravspecifikationen till ovannämnda avtal om uppdrag för allmän trafik är oförenligt med den inre marknaden.

2. Den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN för utförandet av övriga tjänster i ovannämnda avtal är förenliga med den inre marknaden.

Artikel 3

1. Frankrike ska se till att stödmottagaren betalar tillbaka de stöd som avses i artikel 2.1.

2. De belopp som ska betalas tillbaka ska påföras ränta, från och med det datum då de stod till stödmottagarens förfogande och fram till det datum då de återbetalas.

3. Räntorna ska beräknas i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹³⁸⁾ och förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹³⁹⁾.

4. Frankrike ska ställa in alla stödutbetalningar som avses i artikel 2.1, som skulle kunna inträffa efter det datum då detta beslut delges.

Artikel 4

1. Återbetalningen av stödet i artikel 2.1 ska ske omedelbart och effektivt.

2. Frankrike ska se till att detta beslut verkställs inom fyra månader från den dag då det delges.

Artikel 5

1. Under de två månader som följer på delgivningen av detta beslut ska Frankrike överlämna följande upplysningar till kommissionen:

(a) Det totala belopp (kapital och ränta) som stödmottagaren ska återbeta.

(b) En utförlig beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits och som planeras för att följa detta beslut.

(c) Handlingar som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

(d) Datumet för och det exakta beloppet vad gäller de månatliga utbetalningar och de årliga justeringar som har utförts sedan avtalet trädde i kraft fram till det datum då detta beslut antas.

2. Frankrike ska informera kommissionen i förväg om de nationella åtgärder som vidtas för att verkställa detta beslut fram till dess att det stöd som avses i artikel 2.1 har betalats tillbaka helt. Frankrike ska, på kommissionens begäran, omedelbart överlämna alla uppgifter om de åtgärder som redan vidtagits och som planeras för att följa detta beslut. Frankrike ska också överlämna utförliga upplysningar om stödbeloppen och de räntor som redan har betalats tillbaka av stödmottagaren.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 2 maj 2013.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande

⁽¹³⁶⁾ Se artikel 14.2 i förordning nr 659/99 (se ovan).

⁽¹³⁷⁾ EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽¹³⁸⁾ EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽¹³⁹⁾ EUT L 82, 25.3.2008, s. 1.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 13 augusti 2013

om ändring av beslut 2007/777/EG vad gäller införande av en ny behandling för inaktivering av mul- och klövsjukevirus i köttprodukter samt villkoren för import från den ryska regionen Kaliningrad

[delgivet med nr C(2013) 4970]

(Text av betydelse för EES)

(2013/436/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets direktiv 2002/99/EG av den 16 december 2002 om fastställande av djurhälsoregler för produktion, bearbetning, distribution och införsel av produkter av animaliskt ursprung avsedda att användas som livsmedel ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.1, 8.4 och 8.5, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens beslut 2007/777/EG av den 29 november 2007 om djur- och folkhälsovillkor och förlagor till hälsointyg för import från tredjeländer av vissa köttprodukter och behandlade magar, blåsor och tarmar avsedda att användas som livsmedel och om upphävande av beslut 2005/432/EG ⁽²⁾ fastställs bestämmelser om import till unionen samt transitering genom och lagring i unionen av sändningar av köttprodukter och sändningar av behandlade magar, blåsor och tarmar enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 853/2004 av den 29 april 2004 om fastställande av särskilda hygienregler för livsmedel av animaliskt ursprung ⁽³⁾.

(2) I del 2 i bilaga II till beslut 2007/777/EG fastställs en förteckning över tredjeländer eller delar av tredjeländer från vilka köttprodukter och behandlade magar, blåsor och tarmar får föras in till unionen, under förutsättning att de har genomgått de behandlingar som avses i den delen. I de fall tredjeländerna är regionaliserade med avseende på införande i den förteckningen anges de regionaliserade områdena i del 1 i den bilagan.

(3) I del 4 i bilaga II till beslut 2007/777/EG fastställs de behandlingar som avses i del 2 i den bilagan med en kod för varje behandlingsmetod. I den delen anges en vanlig behandlingsmetod "A" och särskilda behandlingsmetoder "B"–"F" i fallande ordning efter stränghet. Dessa är de behandlingar som förtecknas i bilaga III till direktiv 2002/99/EG och som anses vara effektiva för att eliminera bestämda djurhälsorisker i kött och mjölk.

(4) Bilaga III till direktiv 2002/99/EG har nyligen ändrats genom kommissionens genomförandebeslut 2013/417/EU ⁽⁴⁾ i syfte att införa en behandling som är verksam mot mul- och klövsjukevirus i kött och som rekommenderas i det tillämpliga kapitlet i OIE:s (Världsgesundhetsorganisationen för djurhälsa) kodex för landlevande djur (Terrestrial Animal Health Code) ⁽⁵⁾.

(5) Därför bör del 4 i bilaga II till beslut 2007/777/EG ändras så att den återspeglar ändringen av bilaga III till direktiv 2002/99/EG.

(6) Ryssland har ansökt om tillstånd för import till unionen från den ryska regionen Kaliningrad av sådana köttprodukter och behandlade magar, blåsor och tarmar från tamdjur av nötkreatur, hägnat klövvilt, tama får och getter som har genomgått den ovannämnda behandlingen i OIE:s kodex. Den behandlingen har införts i unionslagstiftningen genom genomförandebeslut 2013/417/EU.

(7) Den ryska regionen Kaliningrad anges för närvarande i förteckningen i del 2 i bilaga II till beslut 2007/777/EG som tillåten för import till unionen av köttprodukter och behandlade magar, blåsor och tarmar från tamdjur av nötkreatur, hägnat klövvilt, tama får och getter, tamsvin samt frilevande klövvilt som genomgått den särskilda behandlingen "C".

⁽¹⁾ EGT L 18, 23.1.2003, s. 11.

⁽²⁾ EUT L 312, 30.11.2007, s. 49.

⁽³⁾ EUT L 139, 30.4.2004, s. 55.

⁽⁴⁾ EUT L 206, 2.8.2013, s. 13.

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

- (8) Med hänsyn till djurhälsosituationen i den ryska regionen Kaliningrad bör import till unionen från den regionen tillåtas av sådana köttprodukter och behandlade magar, blåsor och tarmar från tamdjur av nötkreatur, hägnat klövvilt, tama får och getter som har genomgått den särskilda behandling som införts i bilaga III till direktiv 2002/99/EG.
- (9) Därför bör sådan import till unionen tillåtas från den ryska regionen Kaliningrad, och uppgifterna om den regionen i del 2 i bilaga II till beslut 2007/777/EG bör ändras i enlighet med detta.
- (10) Beslut 2007/777/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga II till beslut 2007/777/EG ska ändras i enlighet med bilagan till det här beslutet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 13 augusti 2013.

På kommissionens vägnar

Tonio BORG

Ledamot av kommissionen

BILAGA

Bilaga II till beslut 2007/777/EG ska ändras på följande sätt:

1. I del 2 ska uppgifterna om Ryssland ersättas med följande:

"RU	Ryssland RU	XXX	XXX	XXX	XXX	A	XXX	A	C	C	XXX	A	XXX	A
	Ryssland ⁽³⁾ RU-1	C	C	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	Ryssland RU-2	C eller D1	C eller D1	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX"

2. I del 4 ska följande uppgifter om köttbehandling D1 införas efter uppgifterna om köttbehandling D:

"D1 = Grundlig uppvärmning av urbenat och avfettat kött som hettas upp så att innertemperaturen är lägst 70 °C i minst 30 minuter."

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 14 augusti 2013

om ändring av beslut 2010/642/EU om godkännande av en klassificeringsmetod för slaktkroppar av gris i Grekland och om upphävande av beslut 89/449/EEG om godkännande av klassificeringsmetoder för slaktkroppar av gris i Grekland

[delgivet med nr C(2013) 5302]

(Endast den grekiska texten är giltig)

(2013/437/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter ("förordningen om en samlad marknadsordning")⁽¹⁾, särskilt artikel 43 m jämförd med artikel 4, och

av följande skäl:

- (1) Genom kommissionens beslut 89/449/EEG⁽²⁾ godkändes tre klassificeringsmetoder för slaktkroppar av gris i Grekland. Grekland har meddelat kommissionen att klassificeringsmetoderna har utvecklats avsevärt och att förändringar i grisbeståndet registrerats sedan beslutet antogs. Därför kan de tre metoder som godkänns genom det beslutet inte användas längre.
- (2) Genom kommissionens beslut 2010/642/EU⁽³⁾ godkändes en metod för klassificering av slaktkroppar av gris i Grekland.
- (3) Grekland har utarbetat två nya, aktuella klassificeringsmetoder och har begärt att kommissionen godkänner dessa två nya klassificeringsmetoder för slaktkroppar av gris på sitt territorium och har lagt fram en detaljerad redogörelse för dissektionsförsöket och de principer som dessa metoder grundas på, resultaten av dissektionsförsöket och de formler som används för att bedöma andelen magert kött i det protokoll som avses i artikel 23.4 i kommissionens förordning (EG) nr 1249/2008⁽⁴⁾.
- (4) En granskning av denna begäran har visat att villkoren för godkännande av klassificeringsmetoderna är uppfyllda. Metoderna bör därför godkännas i Grekland.

(5) Beslut 2010/642/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

(6) Beslut 89/449/EEG bör upphävas.

(7) Ändringar av instrument eller klassificeringsmetoder bör bara tillåtas om de uttryckligen har godkänts genom ett kommissionsbeslut.

(8) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från förvaltningskommittén för den samlade marknadsordningen inom jordbruket.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Beslut 2010/642/EU ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

1. För klassificering av slaktkroppar av gris i enlighet med punkt B.III.1 i bilaga V till förordning (EG) nr 1234/2007 får följande metod användas i Grekland i enlighet med punkt B.IV.1 i den bilagan: Instrumentet "OptiScan TP" med tillhörande bedömningsmetoder, enligt vad som anges i del 1 i bilagan till detta beslut.

2. För klassificering av avhudade slaktkroppar av gris får användningen av följande metoder användas i Grekland i enlighet med punkt B.IV.1 i bilaga V till förordning (EG) nr 1234/2007:

a) Instrumentet "OptiScan TP" med tillhörande bedömningsmetoder, enligt vad som anges i del 1 i bilagan till detta beslut.

b) Instrumentet "Hennessy Grading Probe (HGP 4)" med tillhörande beräkningsmetod, enligt vad som anges i del II i bilagan till detta beslut."

2. Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till detta beslut.

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Commission Decision 89/449/EEC of 17 July 1989 authorising methods for grading pig carcasses in Greece (ej översatt till svenska) (EGT L 214, 25.7.1989, s. 17).

⁽³⁾ Kommissionens beslut 2010/642/EU av den 25 oktober 2010 om godkännande av en klassificeringsmetod för slaktkroppar av gris i Grekland (EUT L 280, 26.10.2010, s. 60).

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1249/2008 av den 10 december 2008 om tillämpningsföreskrifter för gemenskapens skalor för klassificering av slaktkroppar av nötkreatur, gris och får och rapporteringen av priser på dessa (EUT L 337, 16.12.2008, s. 3).

Artikel 2

Beslut 89/449/EEG ska upphöra att gälla.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Grekland.

Utfärdat i Bryssel den 14 augusti 2013.

På kommissionens vägnar

Dacian CIOLOȘ

Ledamot av kommissionen

BILAGA

"BILAGA

METODER FÖR KLASSIFICERING AV SLAKTKROPPAR AV GRIS I GREKLAND

Del I

Optiscan-TP

1. Bestämmelserna i denna del ska gälla vid klassificering av slaktkroppar av gris med hjälp av instrumentet "OptiScan TP".
2. Instrumentet ska vara försett med en digital kamera som tar belysta bilder av de två mätpunkterna på slaktkroppen. Bilderna används för beräkning av fett- och muskeltjocklek enligt tvåpunktsmetoden "Zwei-Punkte Messverfahren (ZP)".

Instrumentet omvandlar de uppmätta värdena till uppskattad andel magert kött. Bilderna ska sparas för eventuell efterkontroll. Det integrerade gränssnittet av typen Bluetooth® gör det möjligt att enkelt överföra data.

3. Andelen magert kött i slaktkroppen ska beräknas enligt följande formel:
- 3a Formel för klassificering av slaktkroppar av gris i enlighet med första meningen i punkt B.III i bilaga V till förordning (EG) nr 1234/2007:

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

där

$\hat{Y}$ = uppskattad procentandel magert kött i slaktkroppen,

X_1 = minsta tjocklek på fett (inklusive svål), i millimeter, över *M. gluteus medius*,

X_2 = ryggmuskeln tjocklek i millimeter, mätt som det kortaste avståndet mellan den främre (kraniala) änden av *M. gluteus medius* och den övre (dorsala) kanten av ryggradskanalen.

- 3b Formel för klassificering av avhudade slaktkroppar av gris:

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

där

$\hat{Y}$ = uppskattad procentandel magert kött i slaktkroppen,

X_{1s} = minsta tjocklek på fett (utan svål), i millimeter, över *M. gluteus medius*,

X_2 = ryggmuskeln tjocklek i millimeter, mätt som det kortaste avståndet mellan den främre (kraniala) änden av *M. gluteus medius* och den övre (dorsala) kanten av ryggradskanalen.

Dessa formler ska gälla för slaktkroppar som väger mellan 50 och 110 kg.

Del II

Hennessy Grading Probe (HPG 4)

1. Bestämmelserna i denna del ska gälla vid klassificering av slaktkroppar av gris med hjälp av instrumentet "Hennessy grading probe (HGP 4)".
2. Instrumentet ska vara försett med en sond på 5,95 millimeter i diameter (och 6,3 millimeter vid bladet upptill på sonden) med en fotodiod (Siemens LED av typen LYU 260-EO) och en fotodetektor av typen Silonex SLCD-61N1 samt ha en brännvidd på 0–120 millimeter. Resultaten av mätningarna ska räknas om till uppskattad andel magert kött med hjälp av själva instrumentet (HGP 4) eller med hjälp av en dator som är ansluten till instrumentet.

3. Andelen magert kött i slaktkroppen ska beräknas enligt följande formel:

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

där

$\hat{Y}$ = uppskattad procentandel magert kött i slaktkroppen,

X_1 = tjockleken på ryggfettet (utan svål) i millimeter, mätt 8 cm från slaktkroppens mittlinje, vid nivån för det sista revbenet,

X_2 = tjockleken på ryggfettet (utan svål) i millimeter, mätt 6 centimeter från slaktkroppens mittlinje mellan det tredje och fjärde revbenet från slutet,

X_3 = ryggmuskelnns tjocklek i millimeter, mätt samtidigt och på samma plats som X_2 .

Dessa formler ska gälla för slaktroppar som väger mellan 60 och 120 kg."

MEDDELANDE TILL LÄSARNA

Rådets förordning (EU) nr 216/2013 av den 7 mars 2013 om elektroniskt offentliggörande av *Europeiska unionens officiella tidning*

I enlighet med rådets förordning (EU) nr 216/2013 av den 7 mars 2013 om elektroniskt offentliggörande av *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT L 69, 13.3.2013, s. 1) ska från och med den 1 juli 2013 endast den elektroniska utgåvan av EUT vara giltig och ha rättslig verkan.

När det inte är möjligt att offentliggöra den elektroniska utgåvan av EUT på grund av oförutsedda och exceptionella omständigheter ska den tryckta utgåvan vara giltig och ha rättslig verkan i enlighet med villkoren i artikel 3 i förordning (EU) nr 216/2013.

MEDDELANDE TILL LÄSAREN – SÄTTET ATT HÄNVISA TILL RÄTTSAKTER

Från och med den 1 juli 2013 har sättet att hänvisa till rättsakter ändrats.

Under en övergångsperiod kommer både det nya och det gamla sättet att användas.

Via EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV