

Jornal Oficial

da União Europeia

L 220



Edição em língua
portuguesa

Legislação

56.º ano

17 de agosto de 2013

Índice

II Atos não legislativos

ACORDOS INTERNACIONAIS

2013/434/UE:

- ★ **Decisão do Conselho, de 15 de julho de 2013, que autoriza determinados Estados-Membros a ratificar ou a aderir, no interesse da União Europeia, ao Protocolo que altera a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares de 21 de maio de 1963, e a fazer uma declaração sobre a aplicação das regras relevantes internas da legislação da União** 1
- Protocolo relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares** 3

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 785/2013 da Comissão, de 14 de agosto de 2013, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Miel de La Alcarria (DOP)]** 12
- ★ **Regulamento (UE) n.º 786/2013 da Comissão, de 16 de agosto de 2013, que altera o anexo III do Regulamento (CE) n.º 853/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos limites permitidos de iessotoxinas em moluscos bivalves vivos ⁽¹⁾** 14

Preço: 4 EUR

(continua no verso da capa)

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

- ★ **Regulamento de Execução (UE) n.º 787/2013 da Comissão, de 16 de agosto de 2013, relativo à autorização de uma preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) como aditivo em alimentos para perus de engorda e perus criados para reprodução (detentor da autorização: Kemin Europa N.V.)** ⁽¹⁾ 15

Regulamento de Execução (UE) n.º 788/2013 da Comissão, de 16 de agosto de 2013, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 18

DECISÕES

2013/435/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 2 de maio de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da Société Nationale Corse Méditerranée e da Compagnie Méridionale de Navigation** [notificada com o número C(2013) 1926] ⁽¹⁾ 20

2013/436/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 13 de agosto de 2013, que altera a Decisão 2007/777/CE no que diz respeito à introdução de um novo tratamento destinado a inativar o vírus da febre aftosa nos produtos à base de carne e às condições de importação a partir da região de Calinegrado, na Rússia** [notificada com o número C(2013) 4970] ⁽¹⁾ 46

2013/437/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 14 de agosto de 2013, que altera a Decisão 2010/642/UE que autoriza um método de classificação de carcaças de suíno na Grécia e que revoga a Decisão 89/449/CEE relativa à autorização de métodos de classificação de carcaças de suíno na Grécia** [notificada com o número C(2013) 5302] 49

Aviso aos leitores — Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia* (ver verso da contracapa)

Aviso aos leitores — Forma de citação dos atos (ver verso da contracapa)



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Atos não legislativos)

ACORDOS INTERNACIONAIS

DECISÃO DO CONSELHO

de 15 de julho de 2013

que autoriza determinados Estados-Membros a ratificar ou a aderir, no interesse da União Europeia, ao Protocolo que altera a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares de 21 de maio de 1963, e a fazer uma declaração sobre a aplicação das regras relevantes internas da legislação da União

(2013/434/UE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 81.º, n.º 2, conjugado com o artigo 218.º, n.º 6, alínea a),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta a aprovação do Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

- (1) A União desenvolve esforços no sentido da criação de um espaço judiciário comum, assente no princípio do reconhecimento mútuo das decisões judiciais.
- (2) O Protocolo de 12 de setembro de 1997 (a seguir designado por «Protocolo de 1997») que altera a Convenção de Viena de 21 de maio de 1963 relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares (a seguir designada por «Convenção de Viena») foi negociado com vista a melhorar o regime de indemnização das vítimas de danos causados por incidentes nucleares. É, por conseguinte, conveniente que as disposições do Protocolo de 1997 sejam aplicadas nos Estados-Membros que sejam Partes Contratantes na Convenção de Viena.
- (3) A União tem competência exclusiva no que se refere aos artigos XI e XII da Convenção de Viena, alterada pelo Protocolo de 1997, na medida em que essas disposições afetam as regras estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial⁽¹⁾. O Regulamento (CE) n.º 44/2001 deverá ser substituído, a

partir de 10 de janeiro de 2015, pelo Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial⁽²⁾. Os Estados-Membros mantêm a sua competência relativamente às matérias abrangidas pelo Protocolo de 1997 que não afetam a legislação da União. Tendo em conta o objeto e o objetivo do Protocolo de 1997, a aceitação das disposições do Protocolo que são da competência da União não pode ser dissociada das disposições que são da competência dos Estados-Membros.

- (4) A Convenção de Viena e o Protocolo de 1997 não estão abertos à participação de organizações regionais de integração económica. Por conseguinte, a União não está em condições de se tornar Parte Contratante no Protocolo de 1997.
- (5) Os Estados-Membros que são Partes Contratantes na Convenção de Viena e que não ratificaram o Protocolo de 1997 antes da sua adesão à União deverão portanto ser autorizados a ratificar ou a aderir ao Protocolo de 1997, no interesse da União.
- (6) Doze Estados-Membros da União, a saber, a Bélgica, a Alemanha, a Grécia, a Espanha, a França, a Itália, os Países Baixos, Portugal, a Eslovénia, a Finlândia, a Suécia e o Reino Unido, são Partes Contratantes na Convenção de Paris sobre a Responsabilidade Civil no domínio da Energia Nuclear, de 29 de julho de 1960, tal como alterada pelo Protocolo Adicional de 28 de janeiro de 1964 e pelo Protocolo de 16 de novembro de 1982 («Convenção de Paris»). A Convenção de Paris cria um regime de indemnização das vítimas de danos causados por incidentes nucleares que se baseia em princípios semelhantes aos

⁽¹⁾ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 351 de 20.12.2012, p. 1.

da Convenção de Viena. O Protocolo de 12 de fevereiro de 2004 (a seguir designado por «Protocolo de 2004») que altera a Convenção de Paris melhora o regime de indemnização por danos causados por incidentes nucleares. Pelas Decisões 2004/294/CE ⁽¹⁾ e 2007/727/CE ⁽²⁾, os Estados-Membros que são Partes Contratantes na Convenção de Paris foram autorizados a ratificar ou a aderir ao Protocolo de 2004 no interesse da então Comunidade. Justifica-se, pois, objetivamente que a presente decisão não se destine aos Estados-Membros que são Partes Contratantes na Convenção de Paris e não na Convenção de Viena.

- (7) Além disso, cinco Estados-Membros da União, a saber, a Irlanda, o Chipre, o Luxemburgo, Malta e a Áustria, não são Partes Contratantes na Convenção de Viena nem na Convenção de Paris. Dado que o Protocolo de 1997 altera a Convenção de Viena e que o Regulamento (CE) n.º 44/2001 autoriza os Estados-Membros vinculados pela referida Convenção a continuar a aplicar as regras em matéria de competência, reconhecimento e execução nela previstas, justifica-se objetivamente que a presente decisão se destine exclusivamente aos Estados-Membros que são Partes Contratantes na Convenção de Viena. Por conseguinte, a Irlanda, o Chipre, o Luxemburgo, Malta e a Áustria deverão continuar a basear-se nas regras constantes do Regulamento (CE) n.º 44/2001 e a aplicá-las no domínio abrangido pela Convenção de Viena e pelo Protocolo de 1997 que altera a referida Convenção.
- (8) Por conseguinte, as disposições do Protocolo de 1997 serão aplicáveis, no que respeita à União, apenas pelos Estados-Membros que são Partes Contratantes na Convenção de Viena à data da adoção da presente decisão.
- (9) As disposições relativas ao reconhecimento e à execução de decisões estabelecidas no artigo XII da Convenção de Viena, com a redação que lhe foi dada pelo artigo 14.º do Protocolo de 1997, não deverão prevalecer sobre as disposições que regem o processo de reconhecimento e execução das decisões estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 44/2001. Por conseguinte, os Estados-Membros autorizados pela presente decisão a ratificar ou a aderir ao Protocolo de 1997 deverão fazer a declaração prevista na presente decisão, a fim de garantir a aplicação das disposições relevantes da União.
- (10) O Reino Unido e a Irlanda, aos quais se aplica o Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao espaço de liberdade, segurança e justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, participam na adoção e na aplicação da presente decisão.
- (11) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo n.º 22 relativo à posição da Dinamarca anexo ao Tratado da

União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Dinamarca não participa na adoção da presente decisão e não fica a ela vinculada nem sujeita à sua aplicação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O Conselho autoriza a Bulgária, a República Checa, a Estónia, a Lituânia, a Hungria, a Polónia e a Eslováquia a ratificar ou a aderir, no interesse da União, ao Protocolo de 12 de setembro de 1997 que altera a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares de 21 de maio de 1963.

O texto do Protocolo de 1997 acompanha a presente decisão.

Artigo 2.º

O Conselho autoriza a Bulgária, a República Checa, a Estónia, a Lituânia, a Hungria, a Polónia e a Eslováquia a fazer a seguinte declaração:

«As decisões relativas a matérias abrangidas pelo Protocolo de 12 de setembro de 1997 que altera a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares de 21 de maio de 1963, quando proferidas por um tribunal de um Estado-Membro da União Europeia que seja Parte Contratante no Protocolo, são reconhecidas e executórias em [nome do Estado-Membro que faz a declaração] nos termos das disposições da União Europeia aplicáveis na matéria.»

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são a República da Bulgária, a República Checa, a República da Estónia, a República da Lituânia, a Hungria, a República da Polónia e a República da Eslováquia nos termos dos Tratados.

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2013.

Pelo Conselho

O Presidente

V. JUKNA

⁽¹⁾ JO L 97 de 1.4.2004, p. 53.

⁽²⁾ JO L 294 de 13.11.2007, p. 23.

PROTOCOLO
relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares

OS ESTADOS PARTES NO PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO que é conveniente alterar a Convenção de Viena, de 21 de maio de 1963, relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares, a fim de alargar o âmbito de aplicação, aumentar o montante da responsabilidade do operador de uma instalação nuclear e melhorar os meios para garantir uma indemnização adequada e equitativa,

ACORDARAM no seguinte:

Artigo 1.º

A Convenção alterada pelas disposições do presente Protocolo é a Convenção de Viena, de 21 de maio de 1963, relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares, a seguir designada por «Convenção de Viena de 1963».

Artigo 2.º

O artigo I da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 1, alínea j), é alterado do seguinte modo:

a) A palavra «e» é suprimida no final da subalínea ii) e é inserida no final da subalínea iii);

b) É aditada a nova subalínea iv) seguinte:

«iv) qualquer instalação na qual se encontre combustível nuclear ou materiais ou resíduos radioativos, como estabelecido periodicamente pelo Conselho de Governadores da Agência Internacional da Energia Atómica;»

2. O n.º 1, alínea k), passa a ter a seguinte redação:

«k) Por "dano nuclear" entende-se:

i) morte ou lesões corporais;

ii) perdas ou danos patrimoniais;

bem como os danos abaixo indicados conforme estabelecido pelo direito do tribunal competente:

iii) os prejuízos económicos decorrentes das perdas e danos a que se referem as subalíneas i) ou ii), desde que não estejam incluídos nessas subalíneas, quando sofridos por uma pessoa com o direito de solicitar uma indemnização por essas perdas ou danos;

iv) o custo das medidas de recuperação do ambiente degradado, salvo se essa degradação for insignificante, se tais medidas já tiverem sido ou vierem a ser adotadas, e na medida em que não esteja incluído na subalínea ii);

v) os lucros cessantes resultantes de um interesse económico em qualquer utilização ou usufruto do meio ambiente, incorridos na sequência de uma degradação considerável do ambiente, e na medida em que não estejam incluídos na subalínea ii);

vi) os custos das medidas preventivas, bem como quaisquer outras perdas ou danos causados por essas medidas;

vii) qualquer outro prejuízo económico, exceto os causados pela degradação do ambiente, se forem permitidos pelo direito geral em matéria de responsabilidade civil do tribunal competente,

no caso das subalíneas i) a v) e vii) acima, na medida em que essas perdas ou danos tenham origem ou resultem de radiações ionizantes emitidas por qualquer fonte de radiação situada no interior de uma instalação nuclear, ou emitida por combustíveis nucleares, produtos ou resíduos radioativos, ou materiais nucleares, provenientes, com origem, ou enviados para essa instalação nuclear, quer quando decorram das propriedades radioativas desses materiais, quer da combinação de propriedades radioativas desses materiais com propriedades tóxicas, explosivas ou perigosas desses materiais.»

3. O n.º 1, alínea l), passa a ter a seguinte redação:

«1) Por "incidente nuclear" entende-se qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem de que resultem danos nucleares ou constituam, mas apenas no que respeita a medidas preventivas, uma ameaça grave e iminente de tais danos.»

4. Depois do n.º 1, alínea l), são aditadas quatro novas alíneas m), n), o) e p) com a seguinte redação:

«m) Por "medidas de recuperação" entende-se quaisquer medidas razoáveis aprovadas pelas autoridades competentes do Estado no território do qual foram adotadas, visando a recuperação ou o restabelecimento de componentes degradadas ou destruídas do ambiente, ou a introdução, conforme seja razoável, do equivalente dessas componentes no ambiente. Cabe à legislação do Estado no território do qual se verificaram os danos determinar a quem compete adotar essas medidas.

n) Por "medidas preventivas" entende-se quaisquer medidas razoáveis adotadas por qualquer pessoa na sequência de um incidente nuclear destinadas a prevenir ou minimizar os danos a que é feita referência na alínea k), subalíneas i) a v) e vii), sujeitas à aprovação das autoridades competentes, conforme requerido pela legislação do Estado no território do qual essas medidas foram adotadas.

o) Por "medidas razoáveis" entende-se as medidas consideradas adequadas e proporcionadas pelo direito do tribunal competente, tendo em conta um conjunto de circunstâncias, como por exemplo:

- i) a natureza e extensão dos danos incorridos ou, no caso das medidas preventivas, a natureza e a extensão dos riscos decorrentes desses danos;
- ii) até que ponto essas medidas, no momento em que são adotadas, são suscetíveis de ser eficazes; e
- iii) os conhecimentos científicos e técnicos pertinentes.

p) Por "direito de saque especial", a seguir designado por DSE, entende-se a unidade de conta definida e utilizada pelo Fundo Monetário Internacional para as suas próprias operações e transações.»

5. O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O Estado da instalação pode, se a importância reduzida dos riscos envolvidos o justificar, excluir qualquer instalação nuclear ou quantidades pequenas de materiais nucleares do âmbito de aplicação da presente Convenção, desde que:

- a) No que diz respeito às instalações nucleares, os critérios para essa exclusão tenham sido estabelecidos pelo Conselho de Governadores da Agência Internacional da Energia Atómica e que qualquer exclusão pelo Estado da instalação respeite tais critérios; e
- b) No que diz respeito a pequenas quantidades de materiais nucleares, tenham sido estabelecidos limites máximos para a exclusão de tais quantidades pelo Conselho de Governadores da Agência Internacional da Energia Atómica e que essa exclusão pelo Estado da instalação respeite tais limites.

Os critérios para a exclusão de instalações nucleares e os limites máximos para a exclusão de pequenas quantidades de materiais nucleares devem ser revistos periodicamente pelo Conselho de Governadores.»

Artigo 3.º

Depois do artigo I da Convenção de Viena de 1963, são aditados dois novos artigos I-A e I-B com a seguinte redação:

«Artigo I-A

1. A presente Convenção é aplicável aos danos nucleares independentemente do lugar em que tenham sido suportados.
2. No entanto, a legislação do Estado da instalação pode excluir do âmbito de aplicação da presente Convenção os danos suportados:
 - a) No território de um Estado não Contratante; ou
 - b) Em quaisquer zonas marítimas estabelecidas por um Estado não Contratante, em conformidade com o direito internacional do mar.
3. Uma exclusão por força do n.º 2 do presente artigo só pode ser aplicada em relação a um Estado não Contratante que, no momento do incidente:
 - a) Tenha uma instalação nuclear no seu território ou em qualquer zona marítima por ele estabelecida em conformidade com o direito internacional do mar; e

b) Não conceda vantagens recíprocas equivalentes.

4. Qualquer exclusão por força do n.º 2 do presente artigo não afeta os direitos referidos no artigo IX, n.º 2, alínea a), e qualquer exclusão por força do n.º 2, alínea b), do presente artigo não é extensível aos danos a bordo de um navio ou de uma aeronave ou por estes suportados.

Artigo I-B

A presente Convenção não é aplicável às instalações nucleares utilizadas para fins não pacíficos.»

Artigo 4.º

O artigo II da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. No final do n.º 3, alínea a), é aditado o seguinte texto:

«O Estado da instalação pode limitar o montante dos fundos públicos disponibilizados por incidente à diferença, se houver, entre os montantes estabelecidos neste artigo e o montante estabelecido em conformidade com o artigo V, n.º 1.»

2. No final do n.º 4 é aditado o seguinte texto:

«O Estado da instalação pode limitar o montante dos fundos públicos disponibilizados, tal como previsto no n.º 3, alínea a), do presente artigo.»

3. O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Nenhuma pessoa é responsável por perdas ou danos que não sejam danos nucleares, em conformidade com o disposto no artigo I, n.º 1, alínea k), mas que poderiam ter sido considerados danos nucleares de acordo com o disposto nessa alínea.»

Artigo 5.º

Após a primeira frase do artigo III da Convenção de Viena de 1963, é aditado o seguinte texto:

«No entanto, o Estado da instalação pode excluir esta obrigação em relação ao transporte efetuado inteiramente no seu próprio território.»

Artigo 6.º

O artigo IV da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Por força da presente Convenção, o operador não é responsável pelos danos nucleares se provar que estes resultaram diretamente de um conflito armado, hostilidades, guerra civil ou insurreição.»

2. O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Por força da presente Convenção, o operador não é responsável pelos danos nucleares causados:

a) À própria instalação nuclear e a qualquer outra instalação nuclear, incluindo uma instalação nuclear em construção no local em que essa instalação se encontra situada; e

b) Aos bens situados no mesmo local e que sejam ou venham a ser utilizados em relação com essa instalação.»

3. O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. A indemnização pelos danos causados ao meio de transporte a bordo do qual se encontravam os materiais nucleares em causa no momento do incidente nuclear não deve ter por efeito reduzir a responsabilidade do operador em relação a outros danos para um montante inferior a 150 milhões de DSE, ou para qualquer montante mais elevado estabelecido na legislação de uma Parte Contratante, ou para um montante estabelecido em conformidade com o artigo V, n.º 1, alínea c).»

4. O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Nenhuma disposição da presente Convenção afeta a responsabilidade de uma pessoa singular que, por ato ou omissão dolosa, causou um dano nuclear pelo qual, em conformidade com o n.º 3 ou o n.º 5 deste artigo, o operador não seja responsável ao abrigo da presente Convenção.»

Artigo 7.º

1. O artigo V da Convenção de Viena de 1963 passa a ter a seguinte redação:

- «1. O Estado da instalação pode limitar a responsabilidade do operador por cada incidente nuclear:
 - a) A um montante não inferior a 300 milhões de DSE; ou
 - b) A um montante não inferior a 150 milhões de DSE, desde que, acima deste montante e até 300 milhões de DSE, pelo menos, esse Estado disponibilize fundos públicos para indemnizar os danos nucleares; ou
 - c) Por um período máximo de 15 anos a contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo, a um montante transitório não inferior a 100 milhões de DSE relativamente a um incidente nuclear ocorrido nesse período. Pode ser estabelecido um montante inferior a 100 milhões de DSE, desde que esse Estado disponibilize fundos públicos para indemnizar os danos nucleares entre esse montante inferior e 100 milhões de DSE.

2. Sem prejuízo do n.º 1, o Estado da instalação, tendo em conta a natureza da instalação nuclear ou dos materiais nucleares em causa, bem como as consequências prováveis de um incidente originado por esses materiais, pode estabelecer um montante menor de responsabilidade do operador, desde que esse montante não seja nunca inferior a cinco milhões de DSE e sempre que o Estado da instalação assegure a disponibilização de fundos públicos até ao montante estabelecido nos termos do n.º 1.

3. Os montantes estabelecidos pelo Estado da instalação do operador responsável em conformidade com os n.ºs 1 e 2 deste artigo e o n.º 6 do artigo IV aplicam-se independentemente do lugar em que ocorra o incidente nuclear.»

2. Depois do artigo V, são aditados quatro novos artigos V-A, V-B, V-C e V-D:

«Artigo V-A

1. Os juros e as custas judiciais fixados por um tribunal em resultado de uma ação de indemnização por danos nucleares devem ser pagos adicionalmente aos montantes referidos no artigo V.

2. Os montantes referidos no artigo V e no artigo IV, n.º 6, podem ser arredondados ao ser convertidos em moeda nacional.

Artigo V-B

Cada Parte Contratante deve assegurar que as pessoas vítimas de danos possam invocar os seus direitos de indemnização sem necessidade de intentar processos separados em função da origem dos fundos previstos para essas indemnizações.

Artigo V-C

1. Se forem competentes os tribunais de uma Parte Contratante distinta do Estado da instalação, os fundos públicos exigidos nos termos do artigo V, n.º 1, alíneas b) e c), e do artigo VII, n.º 1, bem como os juros e as custas fixados por um tribunal, podem ser disponibilizados pela Parte Contratante mencionada em primeiro lugar. O Estado da instalação reembolsa à outra Parte Contratante todos os montantes assim pagos. Estas duas Partes Contratantes determinam de comum acordo o procedimento de reembolso.

2. Se forem competentes os tribunais de uma Parte Contratante distinta do Estado da instalação, a Parte Contratante cujos tribunais sejam competentes deve tomar todas as medidas necessárias para permitir ao Estado da instalação intervir em processos judiciais e participar em qualquer solução relativa à indemnização.

Artigo V-D

1. O Diretor-Geral da Agência Internacional da Energia Atómica deve convocar uma reunião das Partes Contratantes para alterar os limites de responsabilidade referidos no artigo V se um terço das Partes Contratantes o tiver solicitado.

2. As alterações devem ser adotadas por uma maioria de dois terços das Partes Contratantes presentes e votantes, desde que pelo menos metade das Partes Contratantes esteja presente no momento da votação.

3. Ao deliberar sobre uma proposta de alteração dos limites, as Partes Contratantes devem ter em conta, nomeadamente, o risco de danos resultantes de um incidente nuclear, as flutuações dos valores das moedas e a capacidade do mercado de seguros.
4. a) Qualquer alteração adotada em conformidade com o n.º 2 deve ser notificada pelo Diretor-Geral da AIEA a todas as Partes Contratantes para aceitação. A alteração é considerada aceite no termo do prazo de 18 meses a contar da sua notificação, desde que um terço, pelo menos, das Partes Contratantes no momento da adoção da alteração na reunião tenha comunicado ao Diretor-Geral da AIEA que aceita a referida alteração. Uma alteração aceite nos termos deste número entra em vigor 12 meses após a sua aceitação para as Partes Contratantes que a tenham aceite;
- b) Se, no termo do prazo de 18 meses a contar da data de notificação para aceitação, uma alteração não tiver sido aceite nos termos da alínea a), será considerada rejeitada.
5. Para cada Parte Contratante que aceite uma alteração após esta ter sido aceite, mas antes da sua entrada em vigor ou depois da sua entrada em vigor nos termos do n.º 4 deste artigo, a alteração entra em vigor 12 meses após a sua aceitação por essa Parte Contratante.
6. Um Estado que passe a ser Parte na presente Convenção depois da entrada em vigor de uma alteração nos termos do n.º 4 deste artigo, e desde que não manifeste uma intenção contrária:
 - a) É considerado Parte na presente Convenção na sua versão alterada; e
 - b) É considerado Parte na Convenção não alterada em relação a qualquer Estado Parte que não esteja vinculado pela alteração.»

Artigo 8.º

O artigo VI da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. a) O direito a indemnização ao abrigo da presente Convenção prescreve se não for instaurada a correspondente ação:
 - i) no caso de morte ou lesões corporais, no prazo de trinta anos a contar da data do incidente nuclear;
 - ii) no caso de outros danos, no prazo de dez anos a contar da data do incidente nuclear;
- b) No entanto, se ao abrigo da legislação do Estado da instalação, a responsabilidade do operador estiver coberta durante um prazo mais longo por um seguro ou outra garantia financeira, incluindo fundos públicos, a legislação do tribunal competente pode prever que o direito de reclamar uma indemnização ao operador só prescreve após esse prazo mais longo, que não pode exceder o prazo em que a responsabilidade do operador esteja coberta ao abrigo da legislação do Estado da instalação.
- c) As ações de indemnização em caso de morte ou lesões corporais ou, devido a uma extensão do prazo em conformidade com a alínea b) deste número, no que respeita a outros danos, que sejam instauradas depois do prazo de dez anos a contar da data do incidente nuclear não afetam em caso algum os direitos de indemnização previstos na presente Convenção das pessoas que tenham instaurado uma ação contra o operador antes do termo do referido prazo.»

2. É suprimido o n.º 2.

3. O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

- «3. O direito de indemnização ao abrigo da presente Convenção está sujeito a prescrição ou caducidade, conforme estabelecido na legislação do tribunal competente, se não for instaurada uma ação no prazo de três anos a contar da data em que a pessoa vítima de dano teve conhecimento ou deveria razoavelmente ter tido conhecimento do dano e da identidade do operador responsável pelo dano, desde que não tenham sido excedidos os prazos estabelecidos nos termos do n.º 1, alíneas a) e b), deste artigo.»

Artigo 9.º

O artigo VII é alterado do seguinte modo:

1. No final do n.º 1, são aditadas as seguintes duas frases, passando este número assim alterado a ser a alínea a):

«Quando a responsabilidade do operador seja ilimitada, o Estado da instalação pode estabelecer um limite para a garantia financeira do operador responsável, desde que esse limite não seja inferior a 300 milhões de DSE. O Estado da instalação deve garantir o pagamento correspondente dos pedidos de indemnização por danos nucleares imputados ao operador na medida em que o montante da garantia financeira seja insuficiente para satisfazer esses pedidos, mas sem ultrapassar o montante da garantia financeira a fornecer em conformidade com este número.»

2. É aditada ao n.º 1 a nova alínea b) seguinte:

«b) Sem prejuízo da alínea a), quando a responsabilidade do operador seja ilimitada, o Estado da instalação, tendo em conta a natureza da instalação nuclear ou dos materiais nucleares em causa e as consequências prováveis de um incidente com origem nesses materiais, pode fixar um montante mais baixo para a garantia financeira do operador, desde que esse montante não seja em caso algum inferior a cinco milhões de DSE, e desde que o Estado da instalação assegure o pagamento dos pedidos de indemnização por danos nucleares imputados ao operador, disponibilizando os montantes necessários na medida em que o seguro ou outra garantia financeira seja insuficiente, e até ao limite estabelecido nos termos da alínea a).»

3. No n.º 3, é aditada a expressão «ou no artigo V, n.º 1, alíneas b) e c)» a seguir à expressão «deste artigo».

Artigo 10.º

O artigo VIII da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. O texto do artigo VIII passa a ser o n.º 1 desse artigo.

2. É aditado o novo n.º 2 seguinte:

«2. Sob reserva da aplicação da regra prevista no artigo VI, n.º 1, alínea c), sempre que, no caso de ações instauradas contra o operador, o dano a indemnizar ao abrigo da presente Convenção ultrapasse ou possa ultrapassar o montante máximo disponibilizado nos termos do artigo V, n.º 1, na distribuição da indemnização deve ser dada prioridade aos pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais.»

Artigo 11.º

No final do artigo X da Convenção de Viena de 1963 é aditada a nova frase seguinte:

O direito de recurso previsto neste artigo pode igualmente ser alargado ao Estado da instalação, na medida em que este tenha disponibilizado fundos públicos em conformidade com a presente Convenção.

Artigo 12.º

O artigo XI da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. É aditado um novo n.º 1-A com a seguinte redação:

«1-A. Quando ocorrer um incidente nuclear na área da zona económica exclusiva de uma Parte Contratante ou, caso tal zona não tenha sido estabelecida, numa área que não exceda os limites de uma zona económica exclusiva, se essa Parte a tivesse estabelecido, a competência relativa a ações por danos causados por esse incidente nuclear deve, para efeitos da presente Convenção, incumbir apenas aos tribunais dessa Parte. A frase anterior é aplicável se essa Parte Contratante tiver notificado o depositário sobre a referida zona antes do incidente nuclear. O disposto neste número não deve ser interpretado como permitindo o exercício da competência de uma forma contrária ao direito internacional do mar, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.»

2. O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Quando um incidente nuclear não ocorrer no território de uma Parte Contratante, ou numa zona notificada em conformidade com o n.º 1-A, ou se o lugar do incidente nuclear não puder ser determinado com exatidão, a competência relativa a essas ações incumbe aos tribunais do Estado da instalação do operador responsável.»

3. No n.º 3, primeira linha, e na alínea b), depois de «1» deve ser aditado «1-A».

4. É aditado o novo n.º 4 seguinte:

«4. A Parte Contratante cujos tribunais sejam competentes deve assegurar que apenas um dos seus tribunais seja competente para apreciar um determinado incidente nuclear.»

Artigo 13.º

Depois do artigo XI, é inserido o novo artigo XI-A seguinte:

«Artigo XI-A

A Parte Contratante cujos tribunais sejam competentes deve assegurar no que se refere a ações de indemnização por danos nucleares que:

- a) Qualquer Estado pode instaurar uma ação em nome das pessoas vítimas de danos nucleares, que sejam nacionais desse Estado ou tenham domicílio ou residência no seu território e que para tal tenham dado o seu consentimento; e
- b) Qualquer pessoa pode instaurar uma ação para fazer valer direitos decorrentes da presente Convenção que tenha adquirido por sub-rogação ou cessão.»

Artigo 14.º

O artigo XII da Convenção de Viena de 1963 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo XII

1. Uma decisão proferida por um tribunal com competência de uma Parte Contratante que já não seja suscetível de recurso ordinário deve ser reconhecida, a menos que:

- a) A decisão tenha sido obtida mediante fraude;
- b) A Parte contra a qual foi proferida a decisão não tenha tido a possibilidade de apresentar a sua causa em condições equitativas; ou
- c) A decisão seja contrária à ordem pública da Parte Contratante em cujo território deva ser reconhecida, ou não seja conforme com as normas fundamentais da justiça.

2. Uma decisão reconhecida ao abrigo do n.º 1 deste artigo, e cuja execução seja requerida segundo a forma exigida pela legislação da Parte Contratante onde é solicitada, é executória como se se tratasse de uma decisão de um tribunal dessa Parte Contratante. O mérito de uma causa sobre a qual tenha sido proferida a decisão não pode ser objeto de um novo processo.»

Artigo 15.º

O artigo XIII da Convenção de Viena de 1963 é alterado do seguinte modo:

1. O texto do artigo XIII passa a ser o n.º 1 desse artigo.

2. É aditado o novo n.º 2 seguinte:

«2. Sem prejuízo do n.º 1 deste artigo, e na medida em que a indemnização por danos nucleares exceda 150 milhões de DSE, a legislação do Estado da instalação pode excluir das disposições da presente Convenção os danos nucleares suportados no território, ou em qualquer zona marítima estabelecida em conformidade com o direito internacional do mar, de outro Estado que no momento do incidente possua uma instalação nuclear nesse território, desde que este não conceda benefícios recíprocos de montante equivalente.»

Artigo 16.º

O artigo XVIII da Convenção de Viena de 1963 passa a ter a seguinte redação:

«A presente Convenção não afeta os direitos e obrigações de uma Parte Contratante ao abrigo das regras gerais do direito internacional público.»

Artigo 17.º

Depois do artigo XX da Convenção de Viena de 1963 é inserido o artigo XX-A seguinte:

«Artigo XX-A

1. Em caso de litígio entre as Partes Contratantes sobre a interpretação ou aplicação da presente Convenção, as partes em litígio devem consultar-se com vista à sua resolução mediante negociação ou qualquer outro meio pacífico que considerem aceitável.
2. Se um litígio do tipo referido no n.º 1 não for dirimido no prazo de seis meses a contar do pedido de consulta apresentado nos termos do n.º 1 deste artigo, deve ser, a pedido de qualquer das partes em litígio, submetido a arbitragem ou remetido para o Tribunal Internacional de Justiça para decisão. No caso de um litígio ser submetido a arbitragem, se no prazo de seis meses a contar da data do pedido as partes em litígio não chegarem a acordo sobre a organização da arbitragem, qualquer delas pode solicitar ao Presidente do Tribunal Internacional de Justiça ou ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas que designe um ou vários árbitros. Em caso de conflito entre os pedidos das partes em litígio, tem prioridade o pedido apresentado ao Secretário-Geral das Nações Unidas.
3. Ao ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção, um Estado pode declarar que não se considera vinculado por um ou por nenhum dos procedimentos de resolução de litígios previstos no n.º 2. As outras Partes Contratantes não ficam vinculadas por um procedimento de resolução de litígios previsto no n.º 2 relativamente a uma Parte Contratante para a qual tal declaração esteja em vigor.
4. Uma Parte Contratante que tenha feito uma declaração em conformidade com o n.º 3 pode retirá-la a qualquer momento mediante notificação dirigida ao depositário.»

Artigo 18.º

1. São suprimidos os artigos XX a XXV, n.ºs 2 e 3, bem como o «n.º 1» do artigo XXVI e os artigos XXVII e XXIX da Convenção de Viena de 1963.
2. A Convenção de Viena de 1963 e o presente Protocolo são, entre as Partes no presente Protocolo, lidos e interpretados conjuntamente enquanto instrumento único sob a designação de «Convenção de Viena de 1997 relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares».

Artigo 19.º

1. Um Estado que seja Parte no presente Protocolo, mas não o seja na Convenção de Viena de 1963, fica vinculado pelas disposições dessa Convenção alterada pelo presente Protocolo em relação aos outros Estados que são Partes no Protocolo e, salvo intenção em contrário expressa por esse Estado no momento de depositar um dos instrumentos referidos no artigo 20.º, fica vinculado pelas disposições da Convenção de Viena de 1963 em relação aos Estados que sejam unicamente Partes na mesma.
2. Nenhuma disposição do presente Protocolo afeta as obrigações de um Estado que seja Parte tanto na Convenção de Viena de 1963 como no presente Protocolo relativamente a um Estado que seja Parte na Convenção de Viena de 1963, mas não seja parte no presente Protocolo.

Artigo 20.º

1. O presente Protocolo fica aberto à assinatura de todos os Estados na sede da Agência Internacional da Energia Atómica, em Viena, a partir de 29 de setembro de 1997 até à sua entrada em vigor.
2. O presente Protocolo está sujeito à ratificação, aceitação ou aprovação pelos Estados que o assinaram.
3. Qualquer Estado que não tenha assinado o presente Protocolo pode aderir ao mesmo depois da sua entrada em vigor.

4. Os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão são depositados junto do Diretor-Geral da Agência Internacional da Energia Atômica, que é o depositário do presente Protocolo.

Artigo 21.º

1. O presente Protocolo entra em vigor três meses após a data de depósito do quinto instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação.
2. Para cada Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira ao presente Protocolo após o depósito do quinto instrumento de ratificação, aceitação ou aprovação, o presente Protocolo entra em vigor três meses após a data de depósito do instrumento correspondente por esse Estado.

Artigo 22.º

1. Qualquer Parte Contratante pode denunciar o presente Protocolo mediante notificação escrita ao depositário.
2. A denúncia produz efeitos um ano após a data em que o depositário tenha recebido a notificação.
3. Entre as Partes no presente Protocolo, a denúncia da Convenção de Viena de 1963 por qualquer delas em conformidade com o seu artigo XXVI não deve ser nunca interpretada como uma denúncia da Convenção de Viena de 1963 alterada pelo presente Protocolo.
4. Sem prejuízo da denúncia do presente Protocolo por uma Parte Contratante em conformidade com este artigo, as disposições do presente Protocolo continuam a ser aplicáveis a todos os danos nucleares causados por um incidente nuclear ocorrido antes de a denúncia produzir efeitos.

Artigo 23.º

O depositário notifica imediatamente aos Estados Partes e a todos os outros Estados:

- a) Cada assinatura do presente Protocolo;
- b) Cada depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão;
- c) A entrada em vigor do presente Protocolo;
- d) Qualquer notificação recebida em conformidade com o n.º 1-A do artigo XI;
- e) Os pedidos de convocação de uma conferência de revisão, em conformidade com o artigo XXVI da Convenção de Viena de 1963, e de uma reunião das Partes Contratantes, em conformidade com o artigo V-D da Convenção de Viena de 1963 alterada pelo presente Protocolo;
- f) As notificações de denúncias recebidas em conformidade com o artigo 22.º e outras notificações pertinentes relativas ao presente Protocolo.

Artigo 24.º

1. O original do presente Protocolo, cujos textos nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa são igualmente autênticos, é depositado junto do depositário.
2. A Agência Internacional da Energia Atômica estabelece o texto consolidado da Convenção de Viena de 1963 alterada pelo presente Protocolo, nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, tal como definido no anexo do presente Protocolo.
3. O depositário transmite a todos os Estados cópias autenticadas do presente Protocolo, juntamente com o texto consolidado da Convenção de Viena de 1963 alterada pelo presente Protocolo.

EM FÉ DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Viena, aos doze de setembro de mil novecentos e noventa e sete.

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 785/2013 DA COMISSÃO
de 14 de agosto de 2013

que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Miel de La Alcarria (DOP)]

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1151/2012 revogou e substituiu o Regulamento (CE) n.º 510/2006 do Conselho, de 20 de março de 2006, relativo à proteção das indicações geográficas e denominações de origem dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽²⁾.
- (2) A Comissão examinou o pedido apresentado pela Espanha nos termos do artigo 9.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 510/2006, de aprovação de uma alteração ao caderno de especificações da denominação de origem protegida «Miel de La Alcarria» registada nos termos do Regulamento (CE) n.º 1107/96 da Comissão ⁽³⁾.

- (3) Atendendo a que a alteração em causa não é uma alteração menor, a Comissão publicou o pedido de alteração, em aplicação do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 510/2006, no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾. Uma vez que não foi apresentada à Comissão nenhuma declaração de oposição, ao abrigo do artigo 7.º do referido regulamento, a alteração do caderno de especificações deve ser aprovada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aprovada a alteração do caderno de especificações, publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*, relativa à denominação constante do anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de agosto de 2013.

Pela Comissão
Em nome do Presidente,
Johannes HAHN
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO L 93 de 31.3.2006, p. 12.

⁽³⁾ JO L 148 de 21.6.1996, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 302 de 6.10.2012, p. 24.

ANEXO

Produtos agrícolas destinados à alimentação humana que constam do anexo I do Tratado:

Classe 1.4. Outros produtos de origem animal (ovos, mel, produtos lácteos diversos exceto manteiga, etc.)

ESPAÑA

Miel de La Alcarria (DOP)

REGULAMENTO (UE) N.º 786/2013 DA COMISSÃO**de 16 de agosto de 2013****que altera o anexo III do Regulamento (CE) n.º 853/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos limites permitidos de iessotoxinas em moluscos bivalves vivos****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 853/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que estabelece regras específicas de higiene aplicáveis aos géneros alimentícios de origem animal ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 1, alínea d),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 853/2004 estabelece regras específicas para os operadores das empresas do setor alimentar no que se refere à higiene dos géneros alimentícios de origem animal. O referido regulamento prevê que os operadores de empresas do setor alimentar devem assegurar que os moluscos bivalves vivos colocados no mercado para consumo humano não contêm determinadas biotoxinas marinhas em quantidades totais, medidas no corpo inteiro ou separadamente em qualquer parte comestível, que excedam os limites estabelecidos no anexo III, secção VII, capítulo V, ponto 2, daquele regulamento. O ponto 2, alínea d), do referido capítulo estabelece o limite máximo para as iessotoxinas em 1 miligrama de equivalentes iessotoxina por quilograma.
- (2) Em dezembro de 2008, a Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (AESA) adotou, a pedido da Comissão Europeia, um parecer do Comité científico dos contaminantes na cadeia alimentar sobre biotoxinas marinhas em moluscos — grupo iessotoxina ⁽²⁾. De acordo com o referido parecer, numa série de estudos de toxicidade aguda subsequente à administração oral de iessotoxinas, não se observaram qualquer mortalidade nem sinais clínicos de toxicidade. Além disso, a AESA concluiu que uma porção de moluscos não deve conter mais de 3,75 miligramas de equivalentes iessotoxina por

quilograma. Esse nível é superior ao atual limite estabelecido no anexo III, secção VII, capítulo V, ponto 2, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 853/2004.

- (3) A 32.ª sessão do Comité do Codex Alimentarius em matéria de peixe e produtos da pesca (1-5 de outubro de 2012) confirmou a exclusão das iessotoxinas da lista das biotoxinas marinhas que devem ser testadas a nível internacional.
- (4) Tendo em conta o parecer da AESA e as conclusões da 32.ª sessão do Comité do Codex Alimentarius em matéria de peixe e produtos da pesca, é adequado aumentar o atual limite relativo às iessotoxinas para 3,75 miligramas de equivalente de iessotoxina por quilograma.
- (5) O anexo III do Regulamento (CE) n.º 853/2004 deve, portanto, ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal e nem o Parlamento Europeu nem o Conselho se opuseram às mesmas,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No anexo III do Regulamento (CE) n.º 853/2004, o ponto 2, alínea d), do capítulo V da secção VII passa a ter a seguinte redação:

- «d) Para as iessotoxinas, 3,75 miligrama de equivalente de iessotoxinas por quilograma;».

*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de agosto de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 139 de 30.4.2004, p. 55.

⁽²⁾ EFSA *Scientific Report* (2009) 907, 1-62.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 787/2013 DA COMISSÃO

de 16 de agosto de 2013

relativo à autorização de uma preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) como aditivo em alimentos para perus de engorda e perus criados para reprodução (detentor da autorização: Kemira Europa N.V.)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

dos e *Suidae* desmamados à exceção de *Sus scrofa domestica* pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 306/2013 da Comissão (4).

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1831/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2003, relativo aos aditivos destinados à alimentação animal (1), nomeadamente o artigo 9.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1831/2003 determina que os aditivos destinados à alimentação animal carecem de autorização e estabelece as condições e os procedimentos para a concessão dessa autorização.
- (2) Nos termos do disposto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1831/2003, foi apresentado um pedido para uma nova utilização de uma preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737). O pedido foi acompanhado dos dados e documentos exigidos ao abrigo do artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1831/2003.
- (3) O pedido refere-se à autorização de uma nova utilização da preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) como aditivo em alimentos para perus de engorda e perus criados para reprodução, a ser classificada na categoria de aditivos designada por «aditivos zootécnicos».
- (4) A utilização da preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) foi autorizada durante dez anos para frangos de engorda pelo Regulamento (UE) n.º 107/2010 da Comissão (2), para frangas para postura, patos de engorda, codornizes, faisões, perdizes, pintadas, pombos, gansos de engorda e avestruzes pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 885/2011 da Comissão (3), e para leitões desmama-

- (5) A Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos («Autoridade») confirmou, no seu parecer de 13 de março de 2013 (5), as suas conclusões anteriores de que, nas condições de utilização propostas, a preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) é considerada segura para a saúde animal e humana e para o ambiente. A autoridade também concluiu que o aditivo tem o potencial de melhorar o desempenho zootécnico em perus de engorda e que esta conclusão pode ser alargada por forma a abranger perus criados para reprodução. A Autoridade considera que não é necessário estabelecer requisitos específicos de monitorização pós-comercialização. Corroborou igualmente o relatório sobre o método de análise do aditivo em alimentos para animais apresentado pelo laboratório de referência instituído pelo Regulamento (CE) n.º 1831/2003.
- (6) A avaliação da preparação de *Bacillus subtilis* (ATCC PTA-6737) revela que estão preenchidas as condições de autorização referidas no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1831/2003. Por conseguinte, deve ser autorizada a utilização da referida preparação, tal como se especifica no anexo do presente regulamento.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A preparação especificada no anexo, pertencente à categoria de aditivos designada por «aditivos zootécnicos» e ao grupo funcional «estabilizadores da flora intestinal», é autorizada como aditivo na alimentação animal, nas condições estabelecidas no referido anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(1) JO L 268 de 18.10.2003, p. 29.

(2) JO L 36 de 9.2.2010, p. 1.

(3) JO L 229 de 6.9.2011, p. 3.

(4) JO L 91 de 3.4.2013, p. 5.

(5) *EFSA Journal* 2013; 11(4):3176.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de agosto de 2013.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Número de identificação do aditivo	Nome do detentor da autorização	Aditivo	Composição, fórmula química, descrição e método analítico	Espécie ou categoria animal	Idade máxima	Teor mínimo	Teor máximo	Outras disposições	Fim do período de autorização
						UFC/kg de alimento completo com um teor de humidade de 12 %			

Categoria: aditivos zootécnicos. Grupo funcional: estabilizadores da flora intestinal

4b1823	Kemin Europa N.V.	<i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)	<p><i>Composição do aditivo</i></p> <p>Preparação de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737) com um mínimo de: 1×10^{10} UFC/g de aditivo</p> <p>Forma sólida</p> <p><i>Caracterização da substância ativa</i></p> <p>Esporos viáveis de <i>Bacillus subtilis</i> (ATCC PTA-6737)</p> <p><i>Método analítico</i> ⁽¹⁾</p> <p>Contagem: método de espalhamento em placa utilizando ágar de soja-triptona com tratamento por aquecimento prévio das amostras de alimentos para animais.</p> <p>Identificação: método de eletroforese em gel de campo pulsado (PFGE).</p>	Perus de engorda e perus criados para reprodução	—	1×10^8	—	<p>1. Nas instruções de utilização do aditivo e da pré-mistura, indicar as condições de armazenamento e a estabilidade à granulção.</p> <p>2. Utilização permitida nos alimentos para animais que contenham os seguintes coccidiostáticos autorizados: diclazuril, cloridrato de robenidina, lasalocida A de sódio, maduramicina de amónio, ou monensina de sódio, desde que esse coccidiostático esteja autorizado para a espécie relevante.</p>	6 de setembro de 2023
--------	-------------------	--	---	--	---	-----------------	---	---	-----------------------

⁽¹⁾ Os detalhes dos métodos analíticos estão disponíveis no seguinte endereço do Laboratório Comunitário de Referência: http://irmm.jrc.ec.europa.eu/EURLs/EURL_feed_additives/Pages/index.aspx

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 788/2013 DA COMISSÃO**de 16 de agosto de 2013****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a

fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no Anexo XVI, parte A.

- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de agosto de 2013.

*Pela Comissão
Em nome do Presidente,*

Jerzy PLEWA

*Diretor-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO DA COMISSÃO

de 2 de maio de 2013

relativa ao auxílio estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da *Société Nationale Corse Méditerranée* e da *Compagnie Méridionale de Navigation*

[notificada com o número C(2013) 1926]

(O texto em língua francesa é o único que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2013/435/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a) (1),

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, de 7 dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (2),

Após ter convidado os interessados a apresentar as suas observações em conformidade com os referidos artigos (3) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por cartas de 27 de setembro, 30 de novembro e 20 de dezembro de 2007, a empresa Corsica Ferries apresentou uma denúncia à Comissão relativamente a auxílios ilegais e incompatíveis de que beneficiariam a *Société nationale Corse-Méditerranée* (a seguir «SNCM») e a *Compagnie Maritime de Navigation* (a seguir «CMN») graças à Convenção de delegação de serviço público celebrada entre a *Collectivité territoriale de Corse* (a seguir «CTC») e o *Office des transports de Corse* (a seguir «OTC»), por um lado, e a SNCM e a CMN, por outro. Esta convenção (a seguir «CDSP») diz respeito às ligações marítimas entre a Córsega e Marselha durante o período 2007-2013. Por cartas de 20 de maio e 16 de julho de 2010, 22 de março, 22 de junho e 15 de dezembro de 2011 e 10 de janeiro de 2012, o autor da denúncia enviou informações adicionais em apoio da sua denúncia.
- (2) Por cartas de 17 de março e 12 de novembro de 2008, 13 de outubro e 14 de dezembro de 2011, a Comissão

solicitou à França informações complementares. As autoridades francesas apresentaram as suas observações e respostas por cartas de 3 de junho de 2008, 14 de janeiro de 2009, 7 de dezembro de 2011 e 20 de janeiro de 2012, respetivamente.

- (3) Por carta de 27 de junho de 2012, a Comissão comunicou à França a sua decisão de dar início ao procedimento nos termos do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) relativamente aos potenciais auxílios em benefício da SNCM e da CMN constantes da CDSP. A decisão da Comissão (a seguir «decisão de início do procedimento») foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (4) de 5 de outubro de 2012.
- (4) As autoridades francesas apresentaram as suas observações e respostas às perguntas incluídas na decisão de início do procedimento por cartas de 13 de julho, 7 de setembro, 14 de novembro de 2012 e de 16 de janeiro de 2013.
- (5) As sociedades Corsica Ferries, SNCM e CMN apresentaram observações durante o período previsto para o efeito na decisão de início do procedimento. Por cartas de 22 de outubro e de 21 de dezembro de 2012, a Comissão transmitiu estas observações às autoridades francesas. A França transmitiu os seus comentários sobre as observações de terceiros por cartas de 3 de janeiro e 12 de fevereiro de 2013.

2. MATÉRIA DE FACTO

2.1. A LIGAÇÃO ENTRE A CÓRSEGA E O CONTINENTE

- (6) Tal como referido na decisão de início do procedimento, a continuidade territorial entre a Córsega e o continente foi assegurada por uma primeira concessão de 25 anos assinada em 1976 entre a SNCM e a CMN, por um lado, e o Estado, por outro. A partir de 1 de janeiro de 2002, apenas as rotas com partida de Marselha foram servidas pela SNCM e pela CMN no âmbito de um contrato de delegação de serviço público com a *Coletividade territorial* e o OTC para um período de 5 anos.

(1) JO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

(2) JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

(3) JO C 301 de 5.10.2012, p. 1.

(4) JO C 301, p. 1.

- (7) Relativamente às restantes rotas, foi criado em paralelo um dispositivo de auxílio social⁽⁵⁾. Este dispositivo, bem como a sua prorrogação para o período 2007-2013 foram aprovados pela Comissão⁽⁶⁾.
- (8) Desde 1 de julho de 2007, a SNCM e a CMN asseguram a ligação entre Marselha e a Córsega no âmbito da CDSP, celebrada em 7 de junho de 2007 (ver secção 2.5 a seguir). Esta convenção termina em 31 de dezembro de 2013.
- (9) As principais companhias que operam no mercado do transporte marítimo entre o continente francês e a Córsega são a SNCM, a CMN (ver secções 2.2 e 2.3), e a sociedade Corsica Ferries, que opera serviços a partir de Toulon e de Nice.
- (10) O serviço da Córsega caracteriza-se desde há muitos anos por uma muito forte sazonalidade, a maior parte do tráfego de passageiros efetua-se durante os meses de verão. No decurso dos anos 2000, a tendência principal do mercado do transporte entre a Córsega e o continente francês foi o desenvolvimento da oferta de transporte à partida de Toulon, que passou a ser o primeiro porto de serviço da Córsega em termos de tráfego. De realçar, em especial, que a tendência para o aumento do tráfego à partida de Toulon data de antes da montagem do dispositivo de auxílio social, em 2002, tendência essa que desde então se continua a verificar⁽⁷⁾. Esta evolução está em sintonia com o aumento da parte de mercado da empresa Corsica Ferries.

2.2. A SNCM

- (11) Escolhida em 1976 pelo Governo francês para assegurar a continuidade territorial com a Córsega, a SNCM é uma companhia marítima com sede social em Marselha. Assegura um serviço completo para a Córsega a partir de Marselha e de Nice ligando estes portos aos de Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Porto-Vecchio e Propriano.
- (12) A SNCM assegura igualmente o serviço da Sardenha (Porto Torres), com partida de Marselha e da Córsega
- (13) Até maio de 2006, a SNCM era detida a 80 % pela Compagnie générale maritime et financière (CGMF)⁽⁸⁾ e a 20 % pela Société nationale des chemins de fer (SNCF). Em 26 de janeiro de 2005, o Governo francês deu início ao processo de privatização da SNCM, que conduziu à seleção da candidatura de Butler Capital Partners (38 % das ações) associado ao Grupo Connex, filial de Veolia (28 % das ações). Os trabalhadores tiveram de ceder 9 % das ações, mantendo o Estado os restantes 25 % por intermédio da CGMF.
- (14) Esta privatização previa uma cláusula resolutiva em benefício da Butler Capital Partners e da Veolia, que poderia ser invocada pelos adquirentes nos seguintes casos:
- em caso de decisão da CTC de lançar uma consulta sobre a atribuição de uma convenção de delegação de serviço público, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2007 não substancialmente conforme com as orientações aprovadas pela assembleia territorial da Córsega para a exploração das rotas marítimas entre Marselha e a Córsega a partir de 1 de janeiro de 2007⁽⁹⁾;
 - em caso de atribuição da delegação a terceiros ou à SNCM em condições económicas significativamente degradadas.
- (15) A transferência para o setor privado foi acompanhada de um conjunto de medidas de reestruturação objeto de um procedimento separado à luz da legislação em matéria de auxílios estatais⁽¹⁰⁾.
- (16) Em 10 de novembro de 2008, a Butler Capital Partners cedeu as suas participações à Veolia Transport. Em 2011, a Veolia Transport fundiu-se com a Transdev para formar

⁽⁵⁾ Este dispositivo, intitulado «regime de auxílios individuais de natureza social, com base no artigo 87, n.º 2, do Tratado», destina-se aos residentes na ilha, bem como a determinadas categorias socialmente bem identificadas, e é aplicável às rotas que ligam a Córsega aos portos de Toulon e de Nice. Para cada passageiro elegível para uma tarifa preferencial, é pré-financiada uma redução tarifária pelas empresas de transporte, a quem é em seguida reembolsada esta medida unitária.

⁽⁶⁾ Decisão de 2 de julho de 2002 no processo de auxílio estatal n.º N 781/2001 – França – Regime de auxílios individuais de natureza social para o serviço marítimo da Córsega e decisão de 23 de abril de 2007, no processo auxílio estatal n.º N 13/2007 – França – Prorrogação do regime de auxílios individuais de natureza social para o serviço marítimo da Córsega n.º N 781/2001.

⁽⁷⁾ Ver, por exemplo, autoridade da concorrência, parecer n.º 12-A-05 de 17 de fevereiro de 2012, relativo ao transporte marítimo entre a Córsega e o continente, n.º 125.

⁽⁸⁾ Cujo capital é detido em 100 % pelo Estado francês.

⁽⁹⁾ Estas orientações tinham sido adotadas em 24 de março de 2006, ver secção 2.4.1 infra.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (ex N 118/02) – França – relativo às medidas que a França executou a favor da Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), adotada em 25 de fevereiro de 2003, JOCE L 61 de 7.2.2004, p. 13. Em 15 de junho de 2005, no quadro do processo T-349/03, o TPI anulou a decisão de 2003 com fundamento na apreciação errada do caráter mínimo do auxílio. Na sequência de novas medidas de reestruturação, a Comissão alargou igualmente o processo C 58/2002 por decisão de 13 de setembro de 2006. A Comissão adotou uma nova decisão em 8 de julho de 2008, JOCE L 255 de 27.8.2009, p. 180. Esta decisão foi parcialmente anulada pelo Tribunal (processo T-565/08) na sequência de um recurso interposto pela sociedade Corsica Ferries France. A SNCM e a França interpuseram recurso de anulação do referido acórdão perante o Tribunal (Processo C-533/12 P e C-536/12 P).

a Veolia Transdev⁽¹¹⁾, que então detinha 66 % das ações. Em 30 de março de 2012, a Veolia Environnement celebrou com a CDC um acordo nos termos do qual assumiria, em seu nome, os 66 % do capital da SNCM anteriormente detidos pela empresa comum, sendo o preço da cessão de 1 euro.

- (17) A SNCM opera atualmente uma frota de 10 navios, dos quais seis ferries⁽¹²⁾ e quatro navios de carga mistos, o Jean Nicoli⁽¹³⁾, o Pascal Paoli, o Paglia Orba e o Monte d'Oro.

2.3. A CMN

- (18) A CMN é um armador privado fundado em 1931, com sede social em Marselha, cuja atividade principal é o serviço marítimo da Córsega (carga e passageiros), bem como da Sardenha.
- (19) Antes de 2 de outubro de 2009, a CMN era detida em 53,1 % pela Compagnie Méridionale de Participations (CMP), em 45 % pela SNCM e 1,9 % pelos seus trabalhadores. A CMP, por sua vez, era detida em 55 % pela Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), filial do grupo STEF-TFE, e em 45 % pela Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filial em 100 % da SNCM. Desde essa data, as quotas que a SNCM detinha direta ou indiretamente na CMN foram adquiridas pelo grupo STEF. O grupo STEF detém agora 97,9 % do capital da CMN, ao lado dos trabalhadores que detêm 2,1 % das ações.
- (20) A CMN assegura uma parte dos serviços em três rotas entre a Córsega e Marselha (Marselha-Ajaccio, Marselha-Bastia e Marselha-Propriano) no âmbito da CDSP (ver secção 2.5). A companhia assegura paralelamente, fora da delegação de serviço público, uma ligação com a Sardenha (Porto Torres). Para realizar o seu programa de atividade no âmbito da DSP, a Méridionale dispõe de três navios de carga mistos, o Girolata, o Piana (que substituiu o Scandola) e o Kalliste.

2.4. O CONTRATO DE CONVENÇÃO DE DELEGAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO, 2007-2013

2.4.1. PROCESSO DE ADJUDICAÇÃO DA CDSP

- (21) A Comissão fornece aqui apenas uma breve explicação para relembrar o processo de adjudicação da CDSP, que é

⁽¹¹⁾ A Veolia Transdev era em 2011 detida em igualdade pela Veolia Environnement e pela Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

⁽¹²⁾ Entre estes, só o Napoléon Bonaparte e o Danielle Casanova foram regularmente utilizados para operar os serviços da DSP desde 2007. Os outros quatro ferries operados pela SNCM em 2013, são o Méditerranée, o Corse, o Île de Beauté e o Excelsior.

⁽¹³⁾ O Jean Nicoli substituiu o Monte Cinto para a exploração dos serviços da DSP em 2009.

objeto de uma descrição por extenso na decisão de início do procedimento.

- (22) Em 24 de março de 2006, a Assembleia da Córsega aprovou, através da deliberação n.º 06/22, o princípio da renovação de uma delegação de serviço público da ligação marítima dos portos de Bastia, Ajaccio, a Balagne (Île-Rousse e Calvi), Porto-Vecchio e Propriano a partir do porto de Marselha a partir de 1 de janeiro de 2007.
- (23) Um anúncio de concurso público foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia (JOUE)* em 27 de maio de 2006 e no jornal «Les ECHOS» em 9 de junho de 2006. Foram apresentadas quatro propostas⁽¹⁴⁾. Na sequência da decisão de 11 de dezembro de 2006 do Conselho da concorrência⁽¹⁵⁾ e do acórdão proferido em 15 de dezembro de 2006 pelo Conselho de Estado⁽¹⁶⁾, o procedimento de adjudicação da delegação de serviço público foi anulado na sua totalidade para assegurar o cumprimento das obrigações de concorrência.
- (24) Através da deliberação n.º 06/263 AC, de 22 de dezembro de 2006, a Assembleia da Córsega decidiu retomar o processo de adjudicação da delegação de serviço público e prorrogar a delegação em curso até 30 de abril de 2007.
- (25) Um novo anúncio de concurso foi publicado em 30 de dezembro de 2006 no JOUE em 4 de janeiro de 2007, no *Les Échos* e em 5 de janeiro de 2007 no *Jornal da Marine Marchande* (marinha mercante). Dois candidatos apresentaram propostas, o agrupamento entre a SNCM e a CMN⁽¹⁷⁾ por um lado, e a sociedade Corsica Ferries⁽¹⁸⁾, por outro.
- (26) Os parâmetros económicos propostos pelo agrupamento SNCM/CMN na sua proposta global foram apresentados na decisão de início do procedimento⁽¹⁹⁾. Em 28 de março de 2007, o agrupamento SNCM/CMN transmitiu à OTC uma versão alterada da sua proposta, que se traduziu, designadamente, por uma baixa sensível da subvenção solicitada em contrapartida da proposta global. Tal conduziu à alteração do nível projetado do tráfego, do valor venal de determinados navios do agrupamento, da data de afretamento de novos navios, ou ainda do nível de poupança de custos entre a proposta global e as propostas rota a rota.

⁽¹⁴⁾ Uma proposta global e indivisível da SNCM que incidia sobre o conjunto das rotas; uma proposta da sociedade Corsica Ferries composta por diversas opções; uma proposta da CMN abrangendo seis propostas individuais diferentes; uma proposta de um agrupamento momentâneo constituído pela sociedade Corsica Ferries e a CMN com duas opções.

⁽¹⁵⁾ Ver considerando 24 da Decisão de início do procedimento.

⁽¹⁶⁾ Ver considerando 25 da Decisão de início do procedimento.

⁽¹⁷⁾ Uma proposta incidia sobre cada uma das cinco rotas marítimas de serviço público, a outra tinha um carácter global e indivisível e incidia sobre o conjunto das cinco rotas marítimas.

⁽¹⁸⁾ A sociedade Corsica Ferries apresentou propostas relativas às rotas Marselha - Ajaccio, Marselha - Porto-Vecchio e Marselha - Propriano, bem como uma proposta global sobre essas três rotas.

⁽¹⁹⁾ Ver n.º 30 da Decisão de início do procedimento.

(27) Após prorrogação para 1 de julho de 2007, pela Assembleia da Córsega, da data de colocação em serviço da nova delegação e um procedimento alternativo de negociação, o OTC propôs a rejeição da proposta da Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Através da deliberação n.º 07/108 de 7 de junho de 2007, a Assembleia da Córsega atribuiu ao agrupamento constituído pela SNCM e a CMN a delegação de serviço público da ligação marítima entre o porto de Marselha e os portos da Córsega, e por decisão do mesmo dia, o Presidente do Conselho Executivo da coletividade da Córsega foi autorizado a assinar a CDSP (a seguir «as duas decisões de 7 de junho de 2007»).

2.4.2. A IMPUGNAÇÃO DA VALIDADE DAS DUAS DECISÕES DE 7 DE JUNHO DE 2007

(29) O Tribunal Administrativo de Bastia rejeitou em 24 de janeiro de 2008 o pedido da Corsica Ferries de anulação das duas decisões de 7 de junho de 2007. Posteriormente, em 7 de novembro de 2011, o Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha anulou a decisão do Tribunal Administrativo de Bastia, de 24 de janeiro de 2008, bem como as duas decisões de 7 de junho de 2007.

(30) Nos termos do seu acórdão, o Tribunal Administrativo de Recurso demonstrou haver violação do Regulamento n.º 3577/92 relativo à cabotagem marítima ⁽²¹⁾ (a seguir, «o regulamento cabotagem»), bem como o caráter de auxílio estatal ilegal da CDSP. O acórdão invoca, a este respeito, que as disposições do artigo 7.º, n.º 1, da CDSP tornam esta última disposição não conforme com o terceiro critério da jurisprudência *Altmark* ⁽²²⁾. Em consequência, o Tribunal determinou que a Coletividade territorial da Córsega procedesse à rescisão amigável da CDSP antes de 1 de setembro de 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ O OTC considerou que a sociedade Corsica Ferries não estava em condições de estabelecer de forma firme e definitiva a data em que seria capaz de explorar a delegação e que não cumpria, por outro lado, a condição de idade máxima dos navios fixada pelo regulamento específico do concurso.

⁽²¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima); JOCE L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽²²⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003, no processo C-280/00, Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Coletânea de 2003, p. 7747.

⁽²³⁾ CAA de Marselha, 7 de novembro de 2011, *Société Corsica Ferries c/ Collectivité Territoriale de Corse*, nº08MA01604. Ver n.º 40 da decisão de início do procedimento.

(31) Mediante recurso da SNCM e a CMN, o Conselho de Estado anulou em 13 de julho de 2012 o acórdão de 7 de novembro de 2011 ⁽²⁴⁾ proferido pelo Tribunal Administrativo de Recurso, e reenviou o processo ao Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha.

2.5. RECAPITULAÇÃO DAS PRINCIPAIS DISPOSIÇÕES DA CDSP

(32) A CDSP foi assinada em relação ao período de 1 de julho de 2007 a 31 de dezembro de 2013. O artigo 1.º define o objeto da CDSP como a prestação de serviços marítimos regulares no conjunto das rotas da delegação de serviço público (a seguir «DSP») entre o porto de Marselha e os seguintes portos: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano e Balagne.

(33) O caderno de encargos incluído no anexo 1 da CDSP define a natureza desses serviços. Em especial, é estabelecida uma distinção entre:

- i) o serviço permanente «passageiros e carga» ⁽²⁵⁾ que o agrupamento SNCM-CMN deve assegurar durante todo o ano («serviço de base») e

⁽²⁴⁾ O Conselho de Estado considerou, por um lado, que o Regulamento n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros não constitui obstáculo a que a necessidade real de serviço público seja avaliada de forma global para cada rota ou trajeto ao longo de todo o período de execução do contrato ou durante os períodos de tempo que distingue, sem que seja necessário apurar se esta necessidade é justificada permanentemente durante esse período ou esses períodos; que, em consequência, ao declarar incompatíveis com este regulamento as disposições do caderno de encargos, alegando que o serviço suplementar exigido do agrupamento delegatário nas rotas Marselha-Ajaccio, Marselha-Bastia e Marselha-Propriano, destinado a reforçar durante os períodos de ponta o serviço permanente assegurado nas mesmas rotas durante todo o ano, devia responder a uma necessidade real de serviço público distinta da necessidade que o serviço permanente cumpria, o Tribunal Administrativo de Recurso de Marselha cometeu um erro de direito. Por outro lado, o Conselho de Estado considerou que a circunstância de o artigo 7.º, n.º 1, da Convenção (ver considerando 38) poder, assim, dar origem à adoção de uma decisão pela entidade pública cuja intervenção seria sujeita a uma notificação prévia à Comissão Europeia não basta, por si só, para qualificar esta cláusula como um auxílio na aceção do artigo 107.º do Tratado; que ao considerar o contrário, o Tribunal cometeu, pois, um erro de qualificação jurídica dos factos.

⁽²⁵⁾ Nas rotas Marselha – Bastia, Marselha – Ajaccio e Marselha – Porto Vecchio, os mandatários devem oferecer em cada sentido uma capacidade mínima, para o transporte de passageiros, de, pelo menos, 450 lugares deitados, repartidos por no mínimo, 140 camarotes; pelo menos, 50 lugares em instalações comuns (afetadas); pelo menos, 150 lugares para veículos. A rota Marselha – Propriano deve oferecer, pelo menos, 200 lugares deitados, repartidos por, no mínimo, 55 camarotes; pelo menos, 55 lugares para veículos. A rota Marselha – Balagne deve oferecer, pelo menos, 220 lugares deitados, repartidos por no mínimo, 70 camarotes; pelo menos, 70 lugares para veículos. Quanto ao transporte de mercadorias, a rota Marselha – Bastia deve oferecer uma capacidade de, pelo menos, 1 800 metros lineares; a rota Marselha – Ajaccio, pelo menos, 1 200 metros lineares; a rota Marselha – Porto Vecchio, pelo menos, 1 000 metros lineares; as rotas Marselha – Propriano e Marselha – Balagne, pelo menos, 600 metros lineares.

- ii) o serviço complementar de passageiros ⁽²⁶⁾ a fornecer durante os períodos de ponta de tráfego, ou seja, cerca de 37 semanas nas rotas Marselha-Ajaccio e Marselha-Bastia e durante o período compreendido entre 1 de maio e 30 de setembro na rota Marselha-Propriano (a seguir «serviço complementar»).
- (34) O artigo 2.º da CDSP especifica as compensações financeiras de referência sobre as quais os mandatários se comprometem a respeitar o período de vigência da delegação. Os montantes dessas compensações financeiras de referência estão resumidos no quadro n.º 4 da decisão de início do procedimento.
- (35) O artigo 3.º da CDSP especifica que a DSP não dá origem à exclusividade nas linhas consideradas, mas oferece a possibilidade a outras companhias de efetuarem um serviço regular sem compensação financeira. No entanto, um novo participante eventual estaria sujeito a obrigações, apresentadas na decisão de início do procedimento ⁽²⁷⁾. Além disso, o artigo 3.º estabelece que os pedidos de compensação financeira dos mandatários foram determinados em função do dispositivo de auxílio de caráter social ⁽²⁸⁾.
- (36) Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, terceiro parágrafo da CDSP, a compensação financeira anual final de cada mandatário está limitada ao défice de exploração decorrente das obrigações fixadas no caderno de encargos, tendo em conta um rendimento de 15 % do valor convencional da frota, na proporção do número de dias da sua utilização efetiva nas travessias correspondentes a tais obrigações. O valor convencional é especificado no anexo III da CDSP ⁽²⁹⁾.
- (37) O artigo 7.º da CDSP («cláusula de salvaguarda») permite alterar os montantes fixos anuais das compensações financeiras pagas aos co-mandatários, em conformidade com os compromissos assumidos, fixados para a vigência da CDSP no seu artigo 2.º
- (38) O artigo 7.º, n.º 1, estabelece que as partes se reunirão, em caso de alteração importante das condições técnicas, regulamentares ou económicas do contrato, para tomar medidas de restabelecimento do equilíbrio financeiro inicial «prioritariamente sobre as tarifas máximas e a adaptação dos serviços».
- (39) O artigo 7.º, n.º 2, da CDSP recorda que os montantes da compensação financeira são elaborados em função das previsões das receitas «passageiros e tráfego». Anualmente, na hipótese de o valor absoluto da diferença entre receitas previsionais ⁽³⁰⁾ e receitas reais ser superior a 2 % das receitas previsionais ⁽³¹⁾, está estabelecido para cada categoria de receitas e para cada mandatário ⁽³²⁾ um ajustamento da compensação financeira, para um valor superior ou inferior.
- (40) Está previsto na CDSP ⁽³³⁾ que os ajustamentos da compensação no âmbito desta cláusula devem ser limitados por acordo entre as partes no terceiro ano de execução da delegação.
- (41) As receitas previsionais para os dois tipos de tráfego e os dois mandatários encontram-se sintetizadas no quadro n.º 5 da decisão de início do procedimento.
- (42) Nos termos da cláusula de adaptação, a convenção de delegação de serviço público foi alterada através de uma adenda em 28 de dezembro de 2009. Esta alteração conduziu à supressão de 108 travessias por ano entre Marselha e a Córsega. O número de lugares oferecidos diminuiu assim de 9 000 para 8 000 durante as férias de Natal, de 3 500 para 2 300 durante o período de «primavera-outono» e de 85 000 para 71 000 durante o período de «verão» na ligação Marselha-Ajaccio. A capacidade do serviço complementar diminuiu de 7 000 lugares na ligação Marselha-Propriano.
- (43) O OTC redefiniu igualmente os períodos de tráfego, distinguindo o período da estação alta – período de 11 semanas de verão, entre a última semana de junho e o início de setembro – e o período da estação média – período de 22 semanas de abril a junho e do início de setembro a fim de outubro fora das férias escolares de primavera e de Todos os Santos.
- (44) As tarifas e a compensação financeira foram igualmente objeto de uma alteração. No que se refere às compensações financeiras de referência, a correção (valor de 2007) a partir de 2010 e até 2013 conduz a uma diminuição dos montantes anuais de 6,5 milhões de euros para os dois mandatários. Os montantes revistos de compensação e de receitas previsionais são apresentados nos quadros n.ºs 7 e 8 da decisão de início do procedimento.
- (45) Nos termos da CDSP ⁽³⁴⁾, 95 % dos montantes previsionais de compensação indexados são objeto de pagamentos por conta mensais, nos sete dias úteis seguintes à transmissão de um relatório sucinto de execução dos serviços. O remanescente das compensações, completado ou reduzido através dos ajustamentos, será pago anualmente, nos 15 dias subsequentes à transmissão do relatório final de execução dos serviços.
- (46) O total das compensações previsionais era de 659 milhões de euros em 2007. Tendo em conta as cláusulas de indexação (inflação) e de ajustamento (diferença entre as receitas reais e as previstas, evolução dos preços do combustível, penalizações), o montante das compensações efetivamente pagas até 2011 é o seguinte:
- ⁽²⁶⁾ A consistência do serviço complementar é definida nos I a) 2) (Marselha - Ajaccio), I b) 2) (Marselha - Bastia) e I d) 1.4) (Marselha - Propriano) do caderno de encargos da CDSP.
- ⁽²⁷⁾ Ver considerando 44 da Decisão de início do procedimento.
- ⁽²⁸⁾ Ver considerando 45 da Decisão de início do procedimento.
- ⁽²⁹⁾ Ver considerando 46 da Decisão de início do procedimento.
- ⁽³⁰⁾ As receitas previsionais são as receitas brutas de referência reavaliadas em função do índice previsional do preço do PIB do ano em causa.
- ⁽³¹⁾ O artigo 7.º, n.º 2, prevê assim uma «franquia» de 2 % das receitas previsionais.
- ⁽³²⁾ Ver o considerando 49 da Decisão de início do procedimento.
- ⁽³³⁾ O artigo 7.º, n.º 2, da CDSP prevê que esta cláusula de ajustamento a título das receitas reais terá efeitos até à aplicação da cláusula de adaptação prevista no artigo 8.º
- ⁽³⁴⁾ Artigo 5.º, n.ºs 1 e 2 que especificam as condições de pagamento das compensações financeiras.

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

(47) As compensações concedidas à SNCM, elaboradas de forma global pelo artigo 2.º da CDSP são repartidas entre o serviço de base (realizado pelos navios de carga mistos) e o serviço complementar (realizado pelos paquetes) segundo um conjunto de regras de atribuição que prevê principalmente uma parte proporcional do resultado – negativo ⁽³⁵⁾ – antes da compensação financeira de cada um dos tipos de serviço, tal como figurava nas contas de resultado da proposta do agrupamento SNCM-CMN ⁽³⁶⁾.

3. RAZÕES QUE CONDUZIRAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

(48) Em primeiro lugar, a Comissão expressou dúvidas relativamente à necessidade e proporcionalidade da obrigação de serviço público estabelecida, nomeadamente na medida em que engloba, simultaneamente, o serviço de base e o serviço complementar. A Comissão considerou que a inclusão na DSP do serviço complementar era suscetível de constituir uma violação das disposições do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, conduzindo ao não-cumprimento do primeiro critério do acórdão *Altmark* (*obrigações de serviço público claramente definidas*). A Comissão observa, de facto, que as autoridades francesas, por um lado, não demonstravam qualquer necessidade real de serviço público em relação ao serviço complementar e que, por outro, tal não parecia ser indispensável à boa execução do serviço de base.

(49) Em segundo lugar, a Comissão manifestou dúvidas quanto aos parâmetros da compensação de serviço público previstos pelo artigo 7.º da convenção de delegação de serviço público (ver considerandos 86 a 94 da decisão de início do procedimento) e a sua conformidade com o segundo critério do acórdão *Altmark* (*parâmetros previamente estabelecidos para efeitos de determinar o montante da compensação*). Além disso, a Comissão considerou de forma preliminar que as variações do montante das receitas previsionais entre as diferentes propostas apresentadas pelos mandatários poderão ter por efeito tornar os

parâmetros do mecanismo de compensação não transparentes. Por último, determinadas informações indicavam que poderiam ter sido atribuídas compensações financeiras aos mandatários fora do âmbito da CDSP.

(50) Em terceiro lugar, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao respeito do terceiro critério do acórdão *Altmark* (*justa compensação dos custos gerados pelas obrigações de serviço público*). Sublinhou que não dispunha das informações necessárias que permitissem afirmar que os co-mandatários não beneficiaram de nenhuma sobrecompensação, nomeadamente tendo em conta a avaliação do lucro razoável. A Comissão questionou-se, nomeadamente, sobre o facto de saber se o artigo 5.2 da CDSP (ver considerandos 95 a 102 da decisão de início do procedimento) era suficiente para evitar qualquer sobrecompensação dos custos dos prestadores.

(51) Por último, a Comissão manifestou dúvidas quanto à concorrência efetiva e aberta permitida pelo procedimento de adjudicação, que por si só teria permitido seleccionar o concorrente capaz de prestar os serviços em causa ao menor custo para a coletividade, em conformidade com as exigências do quarto critério do acórdão *Altmark* (*seleção do prestador de serviços*). A Comissão não tinha, em particular, excluído que as exigências do caderno de encargos, nomeadamente as atinentes à idade máxima da frota e à possibilidade de apresentar uma proposta global relativa a todas as rotas cobertas, pudessem ter por efeito impedir a existência de uma concorrência efetiva a nível da atribuição da CDSP.

(52) Em consequência, a Comissão manifestou sérias dúvidas na sua decisão de início do procedimento quanto ao facto de a CDSP ter cumprido todos os critérios do acórdão *Altmark*. A Comissão não podia, por conseguinte, excluir que a SNCM e a CMN tivessem beneficiado de uma vantagem seletiva concedida através da CDSP. Além disso, tendo em conta que as duas empresas exerciam atividades num mercado totalmente liberalizado desde 1 de janeiro de 1993 ⁽³⁷⁾, a Comissão salientava igualmente que esta vantagem seletiva poderia ser suscetível de criar distorções da concorrência no mercado interno e de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

⁽³⁵⁾ O resultado antes de subvenção é efetivamente negativo para os dois serviços (de base e complementar) para cada ano entre 2007 e 2011.

⁽³⁶⁾ Esta regra de atribuição é aplicada às compensações contratuais indexadas. Os ajustamentos a título das receitas reais são repartidos proporcionalmente ao desfazimento anual constatado para cada um dos dois serviços, e os complementos a título de mercadorias específicas são imputados ao serviço de base. Por último, os ajustamentos «combustíveis» e as retenções por serviços não efetuados são diretamente afetados ao serviço em causa.

⁽³⁷⁾ Regulamento (CEE) n.º 3577/92, supracitado.

- (53) Assim, a Comissão conclui que não podia excluir que as compensações recebidas pela SNCM e pela CMN no âmbito da CDSP constituíssem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A Comissão considerou igualmente na sua decisão de início do procedimento que, sob reserva de poder concluir que as obrigações de serviço público foram corretamente definidas, poderiam aplicar-se as regras específicas relativas à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Mais precisamente, a Comissão tinha identificado o Enquadramento da União Europeia de 2011 aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público⁽³⁸⁾, a seguir designado «Enquadramento SIEG», como base jurídica aplicável, sem prejuízo de outra base de compatibilidade eventual, que competia à França invocar.

4. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA

- (54) As autoridades francesas relevam, em primeiro lugar, que as ligações não-DSP dispõem de contabilidades analíticas distintas das ligações efetuadas sob delegação.
- (55) Sublinham, em seguida, que o Protocolo de privatização inclui uma cláusula resolutiva única. Esta cláusula poderia ser aplicada em caso de decisão da CTC de lançar uma consulta sobre a atribuição de uma convenção de delegação de serviço público, que produziu efeitos a partir de 1 de janeiro de 2007, na hipótese de esta delegação de serviço público ser não substancialmente coerente com as orientações aprovadas pela assembleia territorial da Córsega⁽³⁹⁾. As autoridades francesas esclarecem que a referida cláusula pode também ser aplicada em caso de atribuição da delegação a um terceiro, ou à SNCM em condições económicas significativamente degradadas.
- (56) As autoridades francesas assinalam ainda que a SNCM já não dispõe da participação indireta na CMN desde 2 de outubro de 2009, encontrando-se assim eliminada qualquer relação de capital entre as duas co-mandatárias.
- (57) Mencionam, além disso, que a evolução dos parâmetros da oferta do agrupamento SNCM/CMN entre fevereiro de 2007 e 28 de março de 2007 resulta da tomada em consideração de alterações relativas ao nível projetado de tráfego e ao nível dos custos de exploração. A avaliação do valor comercial seria, por seu lado, o facto de a apreciação de um gabinete de corretagem internacional independente, que teria procedido a uma revisão da sua estimativa no intervalo entre as duas ofertas da SNCM.

⁽³⁸⁾ JO C 8 de 11.1.2012, p. 15–22.

⁽³⁹⁾ A França fez referência às orientações para a exploração das linhas marítimas entre Marselha e a Córsega a partir de 1 de janeiro de 2007, definidas pela Assembleia territorial da Córsega em 24 de março de 2006, ver considerando 22 supra.

4.1. QUANTO À QUALIFICAÇÃO COMO AUXÍLIO

- (58) A França apresentou os comentários infra sobre a apreciação preliminar da satisfação dos critérios do acórdão *Altmark* efetuada pela Comissão na decisão de início do procedimento.
- (59) Sobre a eventual existência de elementos de auxílio estatal na CDSP, as autoridades francesas referem-se, em primeiro lugar, ao acórdão proferido pelo Conselho de Estado em 13 de julho de 2012⁽⁴⁰⁾ pelo qual foi considerado que a cláusula que permite a adoção de medidas de restabelecimento do equilíbrio financeiro inicial não constitui, por si só, um auxílio na aceção do artigo 107.º do TFUE.

4.1.1. SOBRE O ÂMBITO DO SERVIÇO PÚBLICO E O PRIMEIRO CRITÉRIO DO ACÓRDÃO *ALTMARK*

- (60) As autoridades francesas contestam a distinção efetuada pela Comissão entre «serviço de base» e «serviço complementar», defendendo a posição de que a CDSP define duas épocas-programa correspondentes a volumes de ofertas diferentes em consequência dos períodos de ponta. O conjunto corresponderia a um serviço permanente aumentado das capacidades mínimas adicionais tendo em conta a evolução do tráfego.
- (61) Quanto ao cumprimento da primeira condição estabelecida pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Altmark*, as autoridades francesas recordam o amplo poder de apreciação dos Estados-Membros no que respeita à determinação do âmbito de um SIEG. Salientam que o controlo da Comissão se limita ao que autoriza a apreciação por erro manifesto.
- (62) As mencionadas autoridades acrescentam que o serviço permanente é indissociável do serviço complementar. Baseiam-se no acórdão já referido do Conselho de Estado para concluir que o Regulamento n.º 3577/92 não obsta a que a necessidade real de serviço público deva ser apreciada globalmente sem que se tenha de apurar se esta necessidade se justifica de forma permanente. As autoridades francesas sublinham neste contexto a importância de não limitar o âmbito do serviço público às atividades não rentáveis, a fim de garantir uma perequação. Especificam em apoio da sua posição que o caderno de encargos da CDSP não exige a utilização de navios diferentes para o serviço permanente e o serviço complementar.

⁽⁴⁰⁾ CE, 13 de julho de 2012, Compagnie Méridionale de Navigation, Société nationale Corse Méditerranée, req. n.º 355616.

(63) No que se refere à capacidade dos operadores do mercado assegurarem o serviço de transporte marítimo, as autoridades francesas consideram que a evolução do tráfego da ligação Marselha-Córsega, comparada com a ligação Toulon-Córsega não permite, por si só, determinar um erro manifesto na definição do âmbito do SIEG. Recordaram que numa decisão de 11 de dezembro de 2006 ⁽⁴¹⁾, o Conselho da Concorrência concluiu não existir substituíbilidade entre os mercados dos diferentes serviços da Córsega. As autoridades francesas consideram, portanto, que as ligações marítimas a partir de Marselha são um mercado pertinente.

(64) Além disso, são da opinião que a tendência negativa do tráfego com partida de Marselha em 2004 e 2005 resulta da interrupção do serviço durante mais de um mês devido a movimentos sociais na SNCM. Ao contrário, o aumento do tráfego com partida de Toulon seria, em parte, ligado a um efeito de «vasos comunicantes» com as partidas provenientes de Itália.

(65) Argumentam, por último, que a CTC não procedeu a qualquer sobredimensionamento da oferta. O nível das capacidades resultaria, nomeadamente, da exigência de continuidade do serviço público, bem como, de forma mais geral, das disposições da CDSP que impõem obrigações tarifárias e de qualidade do serviço.

4.1.2. SOBRE OS OUTROS CRITÉRIOS DO ACÓRDÃO *ALTMARK*

(66) Relativamente à observância dos segundo e terceiro critérios do acórdão *Altmark* anteriormente citado, as autoridades francesas argumentam numa primeira fase que o artigo 7.1 da CDSP, que autoriza as partes a reunir-se para determinar as medidas de restabelecimento do equilíbrio financeiro inicial, não pode determinar previamente a fórmula dessa adaptação. Esta margem seria uma condição necessária para a flexibilidade do serviço em função do contexto. As autoridades francesas sublinham numa segunda fase que estas alterações da CDSP podem ir no sentido tanto do aumento como da redução da compensação financeira paga, mas também que devem incidir prioritariamente nas obrigações dos mandatários ou nos preços pagos pelos utentes. Para as autoridades francesas, na hipótese de dever ter sido decidido um aumento da compensação paga pela CTC, é esta medida que teria sido suscetível de ser avaliada de acordo com os critérios do acórdão *Altmark*, já referido, e não o próprio artigo 7.1 da CDSP.

(67) Quanto à observância do quarto critério do acórdão *Altmark*, as autoridades francesas consideram adequado o

⁽⁴¹⁾ Decisão n.º 06-MC-03 de 11 de dezembro de 2006 relativa a pedidos de medidas cautelares no setor dos transportes marítimos entre a Córsega e o continente.

grau de concorrência garantido pelo processo de adjudicação. Alegam, assim, que este procedimento deu lugar a várias candidaturas e propostas, que não foi registado qualquer pedido ou queixa contra as condições impostas pelo caderno de encargos, que todas as propostas foram ativamente negociadas, tendo o presidente da CTC realizado uma escolha entre várias propostas e que as suas diferenças em termos de qualidade não permitem apoiar a tese de uma ausência de concorrência efetiva, e que a sucessão dos litígios relativos à DSP em questão estabelece por si a realidade da concorrência em funcionamento.

(68) As autoridades francesas sublinham, além disso, a independência entre o processo de privatização da SNCM e o procedimento de delegação do serviço público, bem como a plena e exclusiva responsabilidade da CTC em matéria de transportes marítimos de ligação à Córsega.

(69) Em resposta às dúvidas da Comissão referidas no considerando 51, as autoridades francesas salientam, por último, que os Estados-Membros podem legitimamente ⁽⁴²⁾, na definição de um contrato de serviço público no domínio do transporte marítimo, impor obrigações que vão além de condições relacionadas com 1/ os portos a servir, 2/ a regularidade, 3/ a continuidade, 4/ a frequência, 5/ a capacidade de prestação do serviço, 6/ as tarifas e 7/ a tripulação do navio.

4.2. COMPATIBILIDADE COM O MERCADO INTERNO

(70) A título subsidiário, as autoridades francesas consideram que o conjunto das condições do Enquadramento SIEG, quer se trate da definição do SIEG, da precisão do mandato, bem como da sua duração não excessiva, da conformidade com a Diretiva 2006/111/CE relativa à transparência financeira ⁽⁴³⁾ e à ausência de uma sobrecompensação, são respeitadas no caso em apreço.

5. COMENTÁRIOS DE TERCEIROS

5.1. OBSERVAÇÕES DA EMPRESA *CORSICA FERRIES*

(71) A Corsica Ferries relembra, antes de mais, a importância económica do transporte marítimo para a Córsega para

⁽⁴²⁾ As autoridades francesas referem-se à Comunicação COM(2003) 595 final, de 22 de dezembro de 2003, relativa à interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 atrás referido.

⁽⁴³⁾ Diretiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas, JO L 318 de 17.11.2006, p. 17-25.

os intervenientes no mercado, sublinhando, nomeadamente, que a exploração das linhas consideradas representa, em geral, uma parte do resultado líquido dos operadores superior à parte do seu volume de negócios proveniente desta atividade ⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. SOBRE A QUALIFICAÇÃO DE AUXÍLIO ESTATAL DA CDSP

- (72) A Corsica Ferries comentou, em primeiro lugar, a qualificação de auxílio estatal da medida. Na sua opinião, os critérios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estão cumpridos no caso vertente, nomeadamente o auxílio pago pelo OTC constitui uma vantagem seletiva concedida aos seus beneficiários, sendo de natureza a falsear a concorrência entre Estados-Membros. No que respeita aos quatro critérios do acórdão *Altmark*, formula as seguintes observações.

5.1.1.1. Primeiro critério do acórdão *Altmark*

- (73) Sobre o caráter dissociável do serviço de base e do serviço complementar, a Corsica Ferries considera que resulta da própria CDSP tanto como do seu cumprimento que essas atividades são dissociáveis. De um modo geral, sublinhou que as obrigações de serviço público requeridas seriam mais vinculativas quanto ao serviço de base, segundo um conjunto de critérios pormenorizados infra:

Comparação das exigências técnicas aplicáveis ao serviço de base e ao serviço complementar sobre as ligações de Marselha para Ajaccio e Bastia

	Serviços de base Mercadorias e passageiros	Serviço complementar Passageiros
Período	Todos os dias durante o período da CDSP	Natal/fevereiro 22 semanas na primavera 11 semanas no verão
Horários	Partida entre as 18 e as 20 h Chegada entre as 6 e as 8 h	Liberdade deixada aos concessionários
Periodicidade	365 dias por ano	Liberdade deixada aos concessionários
Capacidades veículos	Estável durante a CDSP e determinada por trajeto	Variável, consoante os períodos e livre por trajeto
Cabinas	Estável durante a CDSP e determinada por trajeto	Variável, consoante os períodos e livre por trajeto
Acolhimento e restauração	Único ponto de venda restauração	Um mínimo de dois tipos de restauração
Trajeto	Sem escala	Escalas possíveis

⁽⁴⁴⁾ Por outras palavras, a margem líquida da atividade de transportes marítimos de ligação à Córsega seria superior à margem líquida média das empresas em causa.

- (74) Mais especificamente, a Corsica Ferries contesta que o serviço complementar possa ser considerado tecnicamente indispensável ao serviço de base. Salienta que os navios do serviço complementar (*car-ferries*) não poderiam ser utilizados para a exploração do serviço de base (carga-mistos), que o pessoal para a exploração destas atividades seria diferente e que o caderno de encargos não confere a exploração do serviço complementar apenas à SNCM. Observa, além disso, que o caderno de encargos, tal como previsto para o período posterior a 2013, prevê que o mandatário só deve ser responsável pela prestação do serviço de base.

- (75) Sobre a falta de iniciativa privada, a Corsica Ferries indica que as autoridades francesas não provaram que a oferta de serviços tal como existiria em situação de livre concorrência não satisfaria as necessidades de serviço público definidas.

- (76) Considera, em primeiro lugar, que só o serviço de base, dadas as obrigações que o acompanham, responderia a uma necessidade real de serviço público. Diferentemente, o serviço complementar desviar-se-ia dele, uma vez que diz respeito apenas ao transporte de passageiros durante alguns períodos do ano, apenas para três dos seis portos da Córsega. Para a Corsica Ferries, esta apreciação seria confirmada pelo aumento de 40 % dos limites máximos de preços durante a época estival e pelo facto de os passageiros do serviço complementar serem essencialmente turistas, para os quais seria indiferente viajar para a Córsega a partir dos portos de Marselha ou de Toulon. Inversamente, os passageiros do serviço de base seriam essencialmente residentes corsos ou do Sul de França, mais sensíveis à proximidade do porto de partida com o seu domicílio.

- (77) Segundo a Corsica Ferries, a evolução do tráfego entre 2002 e 2005, caracterizada por uma fraca progressão do tráfego no serviço de base ⁽⁴⁵⁾, uma forte diminuição do tráfego no serviço complementar ⁽⁴⁶⁾ e um aumento do tráfego entre Toulon e a Córsega ⁽⁴⁷⁾, destaca a concorrência frontal entre a oferta do serviço complementar e a sua própria oferta à partida de Toulon. Esta concorrência confirmaria o caráter mercantil e concorrencial do serviço complementar que, por conseguinte, não responderia a uma necessidade real de serviço público.

- (78) Em segundo lugar, a Corsica Ferries considera que o serviço complementar estabelecido pela CDSP não seria proporcionado à luz do acórdão *Analir* ⁽⁴⁸⁾, uma vez que seria manifestamente sobredimensionado em relação ao tráfego das linhas marítimas entre Marselha e a Córsega.

⁽⁴⁵⁾ Aumento de 44 242 passageiros.

⁽⁴⁶⁾ Diminuição de 208 213 passageiros.

⁽⁴⁷⁾ Aumento de 324 466 passageiros.

⁽⁴⁸⁾ Acórdão de 20 de fevereiro de 2001, no processo C-205/99 *Analir* e outros/Espanha, Coletânea de 2001, I-1295.

(79) Em último lugar, a Corsica Ferries alega que, à data da deliberação da Assembleia da Córsega de 24 de março de 2006, o serviço complementar não podia ser considerado como respondendo a uma falta de iniciativa privada. Sublinha igualmente que se o nível da sua oferta aumentou 455 % a partir de Toulon entre 2000 e 2007, ela limita voluntariamente esta oferta devido à existência de um serviço complementar subvencionado. Esclarece ainda que as capacidades que oferece a título dos períodos de verão e de primavera-outono, juntamente com as correspondentes ao serviço de base oferecido pelo mandatário, seriam suficientes para satisfazer a procura. Indica, assim, que a taxa de ocupação dos navios do mandatário afetos ao serviço complementar sobre a DSP 2007-2013 não teria inicialmente excedido 30 %⁽⁴⁹⁾. Por conseguinte, a Corsica Ferries deduz que a ausência da iniciativa privada não poderia ser apreciada do mesmo modo aquando da aprovação do caderno de encargos da DSP 2007-2013 e no período anterior.

(80) A título complementar, a Corsica Ferries considera que a sua argumentação é parcialmente aplicável ao tráfego de mercadorias. Precisa que o desenvolvimento do mercado do transporte de mercadorias a partir de Toulon não teve impacto negativo nos volumes transportados no âmbito da DSP, sublinhando, assim, a criação de um serviço, que respeitaria os requisitos de continuidade e de qualidade do serviço e que teria respondido a uma necessidade não satisfeita.

(81) A Corsica Ferries considera que resulta do exposto que o primeiro critério do acórdão *Altmark* não foi cumprido no caso em apreço.

5.1.1.2. Segundo critério do acórdão *Altmark*

(82) Quanto ao montante da compensação, a Corsica Ferries considera que deve ser apreciado à luz da legislação aplicável que eliminaria qualquer possibilidade de concorrer com os co-mandatários.

(83) Na opinião da Corsica Ferries, antes de mais, a compensação de serviço público não responderia às exigências de exatidão, objetividade e transparência. Considera que a referência ao aumento «anormal, imprevisível e independente da vontade das transportadoras» suscetível de justificar a evolução dos máximos tarifários seria insuficientemente exata. De um modo geral, aumentaria mais rapidamente a compensação financeira do que diminuiriam as receitas reais, e reciprocamente.

⁽⁴⁹⁾ A Corsica Ferries baseia-se, nomeadamente, em estatísticas transcritas na Deliberação da Assembleia da Córsega de 26 de novembro de 2009.

(84) Acrescenta que a revisão em alta das receitas previsionais entre a oferta de dezembro de 2006 e a oferta de março de 2007 teria tido como objetivo, em aplicação da cláusula de salvaguarda das receitas (artigo 7.º da CDSP), levar ao pagamento de uma compensação suplementar à subvenção de exploração. Além disso, considera que a base que serve de referência para a determinação do valor dos navios da SNCM não seria nem objetiva nem transparente, tendo esta base evoluído substancialmente entre as várias propostas apresentadas pela companhia.

(85) Além disso, segundo a Corsica Ferries não teriam sido estabelecidos os parâmetros de cálculo da compensação ligada à aplicação da cláusula de salvaguarda. Esta indeterminação traduzir-se-ia por financiamentos adicionais concedidos aos co-mandatários. Considera que é com referência a um tráfego previsional sobreavaliado que teria sido calculada a compensação parcial da diferença entre receitas previsionais e receitas reais.

5.1.1.3. Terceiro critério do acórdão *Altmark*

(86) Para a Corsica Ferries, por um lado, uma taxa de rentabilidade do capital investido de 15 % seria excessiva face às normas do transporte marítimo. Na sua opinião, este efeito é ampliado pelo nível em que a SNCM avaliou o valor venal dos seus navios.

(87) Considera, por outro lado, que não foi criado nenhum mecanismo de controlo efetivo para garantir a ausência de sobrecompensação.

5.1.1.4. Quarto critério do acórdão *Altmark*

(88) A Corsica Ferries alega que o processo de atribuição da DSP não teria permitido garantir uma concorrência efetiva e aberta suficiente. Estima que o resultado de tal processo foi influenciado pelas consequências económicas que a aplicação da cláusula resolutive teria provocado em caso de não-renovação da DSP. Considera, além disso, que as condições impostas pelo caderno de encargos não teriam assegurado uma concorrência efetiva. Menciona a cláusula que visa a não-deterioração das condições económicas do mandatário⁽⁵⁰⁾, a extensão das obrigações de serviço público impostas, a ausência de compensações financeiras em benefício das companhias concorrentes dos co-mandatários, o poder discricionário do OTC no que se refere às derrogações ao regulamento específico do concurso (RPAO) e ao caderno de encargos,

⁽⁵⁰⁾ Artigo 3.º da CDSP, ver considerando 35 supra.

a obrigação de explorar navios colocados em serviço depois de 1 de janeiro de 1987, o dimensionamento excessivo do serviço público de transportes marítimos, a ausência de divisão dos contratos em lotes entre o serviço de base e o serviço complementar e a interpretação do RPAO no que toca à apresentação de uma proposta que incluía navios não nomeados.

(89) De forma complementar, a Corsica Ferries salienta que o processo de atribuição da DSP não permitiu optar pela proposta menos onerosa. A oferta do agrupamento SNCM/CMN teria conduzido ao pagamento de uma subvenção superior em 15 milhões de euros por ano da que resultaria de uma combinação com a oferta da Corsica Ferries.

(90) Por conseguinte, a Corsica Ferries sublinha que o nível da compensação deveria ter sido estabelecido tomando como referência uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários. Estimando poder constituir essa referência, considera, além disso, ter estado em condições de servir os portos de Ajaccio, de Propriano e de Porto-Vecchio a um custo que seria inferior em mais de metade ao proposto pelo agrupamento SNCM/CMN.

5.1.2. OBSERVAÇÕES RELATIVAS AO DISPOSITIVO DE AUXÍLIO SOCIAL

(91) A Corsica Ferries sublinha que o dispositivo de auxílio social teria a vantagem de proceder apenas ao reembolso dos trajetos efetivamente realizados pelos passageiros elegíveis, ao contrário da DSP que financia uma capacidade de transporte. Este dispositivo de auxílio social permitiria o financiamento de obrigações de serviço público a um custo substancialmente inferior ao que implica o regime de DSP.

5.2. OBSERVAÇÕES DA SNCM E DA CMN

5.2.1. SOBRE O ÂMBITO DO SERVIÇO PÚBLICO E O PRIMEIRO CRITÉRIO DO ACÓRDÃO ALTMARK

(92) A SNCM e a CMN consideram, antes de mais, que a CDSP não estabelece qualquer distinção entre um serviço de base e um serviço complementar. Do mesmo modo que as autoridades francesas, estimam que a CDSP define duas épocas-programa a que correspondem volumes de ofertas diferentes em consequência dos períodos de ponta. Segundo a SNCM, não seria contestável que a coletividade tome a seu cargo os custos fixos impostos aos mandatários todo o ano, a fim de responder às necessidades pontuais da delegação.

(93) A SNCM recorda, neste contexto, que os Estados-Membros dispõem de um amplo poder de apreciação do âmbito dos SIEG suscetível de apenas ser posto em causa pela Comissão em presença de um erro manifesto de apreciação. Considera, neste contexto, que seria excessivo, em termos de ónus da prova, exigir ao Estado-Membro em causa que demonstre que os serviços regulares de transporte tal como são assegurados numa situação de livre concorrência não satisfazem as necessidades definidas como serviço público.

(94) A SNCM considera igualmente que não resulta do artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92 que o critério da necessidade real de serviço público ligado a uma insuficiente iniciativa privada é uma regra geral aplicável ao caso em apreço. Considera que a interpretação que dele foi feita pelo Tribunal de Justiça no acórdão *Analir*⁽⁵¹⁾ não condiciona de forma geral a este critério a capacidade dos Estados-Membros para definir o alcance das missões de serviço público.

(95) A SNCM e a CMN consideram igualmente, em conformidade com a posição das autoridades francesas, que se esta interpretação não viesse a ser adotada pela Comissão, a necessidade de serviço público ligada a uma iniciativa privada insuficiente deveria ser apreciada globalmente para o conjunto do período de execução do contrato. Esta avaliação global permitiria, assim, aliviar o encargo do serviço público por compensação com os rendimentos de época alta. Seria, por conseguinte, determinante avaliar se o operador privado tem a capacidade de satisfazer as exigências de regularidade, de continuidade e de frequência do serviço durante todo o ano. A CMN considera igualmente que o serviço de base é indissociável do serviço complementar.

(96) A SNCM realça neste contexto que o caderno de encargos da DSP não exige a utilização de navios diferentes para o serviço permanente e o serviço complementar.

(97) Estima, ainda, que a comparação do tráfego nas ligações Marselha-Córsega e Toulon-Córsega não é suficiente para estabelecer um erro manifesto de apreciação no que se refere à avaliação da capacidade da oferta privada para responder à necessidade tal como definida pelas OSP. Por outro lado, a diminuição do tráfego global assegurado pelos co-mandatários durante os anos 2004-2005 estaria ligada, tal como as autoridades francesas o consideram, à interrupção de serviço da SNCM devido a movimentos sociais. Pelo contrário, o aumento do tráfego a partir de Toulon seria, em parte, ligado a um efeito de «vasos comunicantes» com as partidas provenientes da Itália.

⁽⁵¹⁾ Processo C-205/99.

(98) No que se refere à eventualidade de um sobredimensionamento da oferta de serviço da CDSP, a SNCM estima que o período de referência não pode incluir os anos de 2004 e 2005, devido aos movimentos sociais supramencionados. Os paquetes transbordadores seriam, pois, necessários para absorver o tráfego de época alta. A CMN especifica igualmente que o dimensionamento da oferta teria sido em função do contexto económico, das perturbações do serviço ou ainda da direcionalidade do tráfego na época alta que implicaria travessias de baixa ocupação.

(99) A SNCM e a CMN referiram também que os serviços prestados pela Corsica Ferries a partir de Toulon não estão sujeitos às mesmas obrigações que as impostas aos co-mandatários em aplicação da CDSP. No domínio da carga, a SNCM e a CMN sublinham as obrigações de horários, de capacidades de instalação e utilização do equipamento e de tarifas a que estão sujeitas. No domínio do transporte de passageiros, a SNCM considera que as obrigações de horários podem limitar o número de rotações, que as menores restrições tarifárias da Corsica Ferries lhe assegurariam uma maior liberdade comercial e que as obrigações de qualidade do serviço conduziram a um encarecimento dos custos suportados pelos co-mandatários. Do mesmo modo, a SNCM menciona a especificidade dos destinos departamentais incluídos no caderno de encargos, bem como as suas obrigações de rotações diárias, tal como relembra a Corsica Ferries.

(100) A título subsidiário, a SNCM salienta que as subvenções de que teriam beneficiado os outros operadores no mercado, incluindo o auxílio social, podem ter sido importantes na evolução do tráfego. Desde logo, este último não demonstraria uma menor capacidade dos mandatários em assegurar as obrigações que lhe competem.

(101) Por último, a SNCM observa que a sua oferta de serviço foi determinada em 2007. Assim, a redução das exigências da OTC em 2009 estaria sobretudo ligada ao contexto de crise económica, assim como aos investimentos realizados pela empresa Corsica Ferries.

5.2.2. SEGUNDO CRITÉRIO DO ACÓRDÃO ALTMARK

(102) Em conformidade com a posição das autoridades francesas (ver considerando 66), a SNCM considera que o artigo 7.1 da CDSP seria suficiente para determinar os parâmetros com base nos quais a compensação é calculada. Além disso, apenas o ato adotado sobre o fundamento desta disposição seria suscetível de ser objeto de um controlo, com exclusão da existência do próprio artigo 7.1.

(103) A SNCM e a CMN consideram, além disso, que o raciocínio defendido pela França no considerando previamente

mencionado se aplica também à questão do ajustamento da compensação em função das receitas reais previstas pela CDSP. A aplicação desta cláusula seria automática e não daria origem a qualquer possibilidade de interpretação subjetiva. A cláusula de salvaguarda «combustível» seria, por sua vez, justificada pela impossibilidade de prever a evolução dos mercados e o impacto da evolução das legislações. A CMN sublinha, por último, que a cláusula de salvaguarda das receitas é aplicável no que diz respeito à diminuição, mas também ao aumento destas últimas.

(104) A SNCM estima que a variação do montante das receitas previsionais entre as diferentes propostas dos co-mandatários não é de molde a pôr em causa a transparência dos parâmetros do mecanismo de compensação.

(105) A sociedade SNCM precisa igualmente que nenhuma compensação financeira foi paga fora do quadro previsto pela DSP. Sublinha que a CDSP prevê, em certos casos de perturbações do serviço, que as despesas efetuadas pelo mandatário para a implementação de meios de substituição ou a título de indemnização de clientes viriam em dedução da sanção contratual faturada pelo OTC aos mandatários. Todavia, se o pedido transmitido pela SNCM ao OTC a este título é efetivamente de 600 000 euros, este montante não teria sido pago e corresponderia apenas a uma provisão que tem em conta as prestações pagas pela SNCM a título do movimento social de 2010.

5.2.3. SOBRE OS OUTROS CRITÉRIOS DO ACÓRDÃO ALTMARK

(106) Quanto ao nível de compensação dos custos gerados pelas obrigações de serviço público, a SNCM e a CMN consideram não ter beneficiado de qualquer compensação excessiva. Relativamente aos requisitos aplicáveis em matéria de remuneração do capital, a SNCM salienta, pelo contrário, que os custos gerados pelas obrigações de serviço público teriam sido insuficientemente compensados, o que a levou a um resultado negativo após encargo de capital.

(107) No que se refere ao processo de seleção do prestador de serviço, a SNCM recorda que o protocolo de privatização incluía uma cláusula resolutive única. Deverá ser analisada nos mesmos termos que os apresentados pelas autoridades francesas que são referidos no considerando 55. Considera, além disso, que o processo de privatização da SNCM, não sendo suscetível de implicar a CTC, não teria tido qualquer influência no processo de adjudicação da DSP.

(108) A SNCM e a CMN consideram, ainda, que as exigências do caderno de encargos não puseram em causa o caráter concorrencial do procedimento de adjudicação da delegação. Estimam que o controlo da satisfação do quarto

critério do acórdão *Altmark* não se aplica à adequação das obrigações de serviço público impostas aos operadores terceiros à DSP.

- (109) A SNCM e a CMN sublinham também que as limitações efetuadas ao conteúdo dos contratos de serviço público pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não impedem os Estados-Membros de lhes associar outras exigências.
- (110) Com base em toda a argumentação defendida pelas autoridades francesas e apresentada no considerando 67, a SNCM considera, ainda, que o procedimento de seleção do mandatário não teria tido caráter discriminatório. Para a SNCM, tal seria confirmado pelo facto de a Corsica Ferries contestar a imparcialidade do Tribunal Administrativo de Bastia e da CTC.
- (111) A título subsidiário, a SNCM e a CMN consideram que, supondo que os critérios do acórdão *Altmark* não estejam preenchidos, as compensações recebidas deveriam ser qualificadas como auxílios compatíveis com o mercado interno à luz do Enquadramento SIEG. A este respeito, consideram que a duração da delegação é razoável e que os serviços não-DSP dispõem de contabilidades analíticas diferentes das ligações efetuadas sob delegação, respeitando assim a Diretiva 2006/111/CE relativa à transparência financeira.

6. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DOS INTERESSADOS

6.1. SOBRE O ÂMBITO DO SERVIÇO PÚBLICO E O PRIMEIRO CRITÉRIO DO ACÓRDÃO *ALTMARK*

- (112) Sobre as observações da Corsica Ferries relativamente ao cumprimento do primeiro critério do acórdão *Altmark* anteriormente citado, as autoridades francesas relembam, antes de mais, a sua posição relativa ao caráter indissociável do serviço de base e do serviço complementar. Consideram que o recurso a pessoal interino para a exploração do serviço complementar não prova o contrário.
- (113) Em seguida, contestam a afirmação da Corsica Ferries de que o critério da capacidade é o único exigido no que se refere ao serviço complementar. Recordam que o critério de qualidade fixado pelo caderno de encargos também lhe é aplicável.
- (114) Além disso, o caderno de encargos da DSP não exigiria a utilização de navios diferentes para o serviço permanente e para o serviço complementar.
- (115) Estimam ainda infundado limitar a análise de uma eventual falta de iniciativa privada apenas aos períodos abrangidos pelo serviço complementar. Consideram que negar

a qualificação de serviço público ao serviço complementar pelo facto de este estar essencialmente destinado ao transporte de turistas não tem qualquer justificação, sendo o seu objetivo garantir a continuidade territorial com vista a atenuar os condicionalismos decorrentes da insularidade da Córsega.

- (116) As autoridades francesas não partilham da análise da Corsica Ferries sobre a conveniência do nível da oferta selecionado pela CDSP que corresponde ao serviço complementar. Consideram que o período de referência em matéria de tráfego de passageiros deveria limitar-se ao período posterior a 2006, tendo os anos de 2002 a 2005 sido marcados por uma perturbação do serviço ligada a movimentos sociais. Por outro lado, atribuem o sobredimensionamento global da oferta durante o período de 2010-2013 à entrada em serviço do navio Smeralda pela Corsica Ferries.
- (117) As autoridades francesas assinalam, por último, que a Corsica Ferries é o principal beneficiário do dispositivo de auxílio social na medida em que o seu montante depende do número de passageiros transportados. Além disso, a Corsica Ferries apenas tem em conta as capacidades de transporte sem se referir aos outros critérios como o da qualidade do serviço.

6.2. SOBRE OS OUTROS CRITÉRIOS DO ACÓRDÃO *ALTMARK*

- (118) Quanto às observações da Corsica Ferries sobre o respeito do segundo e do terceiro critérios do acórdão *Altmark* já citado, as autoridades francesas precisam que a alteração mediante adenda da DSP, introduzida em 28 de dezembro de 2009, resulta da diferença entre um tráfego previsional estabelecido com base em objetivos de desenvolvimento económico ambiciosos e a realidade resultante do contexto de abrandamento da atividade económica e do aumento da oferta de transportes marítimos. Salientam que o controlo do dispositivo de compensação realizado pelas jurisdições financeiras não incide sobre a sua conformidade com o direito aplicável em matéria de auxílios estatais, mas sobre a regularidade, a eficiência e a eficácia da gestão de que é objeto. As autoridades francesas sublinham, além disso, que as observações emitidas abrangeram igualmente o sistema de auxílio social de que a Corsica Ferries beneficiaria em primeiro lugar, passando as somas consagradas para esse efeito de 13,8 milhões para 20,8 milhões de euros entre 2002 e 2009, segundo as autoridades francesas.
- (119) Acerca das observações da Corsica Ferries sobre o respeito do quarto critério do acórdão *Altmark*, as autoridades francesas esclarecem que o acórdão proferido em 11 de setembro de 2012 pelo Tribunal Geral da União Europeia no processo T-565/08 não estabelece qualquer ligação com a atribuição da DSP. Contestam, assim, a interpretação dada a este acórdão pela Corsica Ferries e

estimam a este respeito que a cláusula resolutiva só pode ser exercida na hipótese da adoção, pela Comissão, de uma decisão que qualifique as medidas em causa como auxílios estatais incompatíveis com o mercado interno ou da não-adjudicação à SNCM do contrato de delegação de serviço público.

- (120) As autoridades francesas consideram, por último, que basear-se numa declaração do Presidente da Assembleia territorial para avaliar o grau de concorrência efetiva não é uma opção conforme com o direito aplicável, não tendo essa autoridade competência para, por si só, adotar o caderno de encargos da DSP. Paralelamente, referiram que a análise das propostas levou a considerar que a Corsica Ferries não respeitava as condições do caderno de encargos, não fornecia os elementos de apreciação da sua dívida financeira nem garantia a pertinência da sua conta de resultados previsionais.

7. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS

7.1. EXISTÊNCIA DE UM AUXÍLIO ESTATAL NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

- (121) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.
- (122) A qualificação de uma medida nacional como auxílio estatal implica, portanto, que sejam preenchidas as seguintes condições cumulativas: 1) o ou os beneficiários sejam empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, 2) a medida em questão seja concedida mediante recursos estatais e seja imputável ao Estado, 3) a medida confira uma vantagem seletiva ao seu ou aos seus beneficiários e 4) a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros ⁽⁵²⁾.

7.1.1. CONCEITOS DE EMPRESA E DE ATIVIDADE ECONÓMICA

- (123) Como sublinhado na decisão de início do procedimento (ver considerando 62), a SNCM e a CMN são dois operadores envolvidos na prestação de serviços de transporte marítimo e, a esse título, exercem atividades económicas.

7.1.2. RECURSOS ESTATAIS E IMPUTABILIDADE AO ESTADO

- (124) Conforme expõe a decisão de início do procedimento (considerandos 63 a 65), a decisão de celebrar a CDSP

foi votada pela Assembleia da Córsega, e os recursos do OTC, autoridade pública, são recursos públicos, provenientes nomeadamente da dotação de continuidade territorial paga pelo Estado. As compensações concedidas no âmbito da DSP são, pois, constitutivas de uma transferência de recursos estatais imputável ao Estado.

7.1.3. VANTAGEM SELETIVA PARA OS CO-MANDATÁRIOS

- (125) A fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio a uma empresa, convém determinar se a empresa em questão beneficia de uma vantagem económica que lhe evite suportar custos que normalmente onerariam os recursos financeiros próprios ou se a empresa beneficia de uma vantagem de que não teria beneficiado em condições normais do mercado ⁽⁵³⁾.
- (126) Neste contexto, a Comissão considera que, ao contrário do que alega a CMN, os ganhos de quotas de mercado dos operadores concorrentes não estabelecem, de forma alguma, a ausência de vantagem para os co-mandatários. Com efeito, está provado que, sem a intervenção pública, os mandatários não teriam beneficiado da compensação dos seus custos operacionais tal como está prevista pela CDSP.
- (127) A França refere-se nomeadamente ao acórdão do Conselho de Estado de 13 de julho de 2012 acima citado, para concluir não existirem elementos de auxílio estatal na CDSP no seu conjunto. A Comissão releva, no entanto, que, no seu acórdão, o tribunal nacional se limitou a decidir que a cláusula de salvaguarda prevista no artigo 7.1 da CDSP ⁽⁵⁴⁾, considerada isoladamente, não podia ser qualificada como auxílio estatal ⁽⁵⁵⁾. Dado que a Comissão não examina a cláusula de salvaguarda de forma isolada, mas tem em conta a CDSP no seu conjunto, a Comissão considera que os motivos deste acórdão relativos à cláusula supramencionada não são relevantes para determinar se a CDSP inclui, no seu conjunto, elementos de auxílio estatal. Examinará a substância dos argumentos apresentados por este acórdão no âmbito da análise da definição das obrigações de serviço público abrangidas pela CDSP (ver secção 7.1.3.1 infra).
- (128) Tendo em conta que a França alega que essas compensações não implicariam uma vantagem seletiva para os beneficiários em aplicação da jurisprudência *Altmark* já referida, a Comissão deve examinar se, como o afirmam as autoridades francesas e os co-mandatários, todos os critérios do acórdão *Altmark* são cumpridos pelas compensações concedidas no âmbito da CDSP.

⁽⁵²⁾ Ver, por exemplo, o acórdão do Tribunal de Justiça, de 10 de janeiro de 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Coletânea, p. I-289, n.º 129).

⁽⁵³⁾ Ver nomeadamente o acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de fevereiro de 1990 no processo C-301/87, França/Comissão, Coletânea I-307, n.º 41.

⁽⁵⁴⁾ Ver considerando 38.

⁽⁵⁵⁾ Ver nota de rodapé n.º 24, supra.

(129) A este respeito, convém recordar que o Tribunal de Justiça declarou neste acórdão⁽⁵⁶⁾ que as compensações concedidas para a execução de obrigações de serviço público não constituem auxílios estatais, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE quando são satisfeitos cumulativamente quatro critérios:

- A empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas (critério 1);
- Os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente (critério 2);
- A compensação não pode ultrapassar o necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações (critério 3);
- Quando a escolha da empresa encarregada do cumprimento de obrigações de serviço público não for efetuada através de um processo de concurso público, se o nível da compensação necessária foi determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações (critério 4).

(130) Na sua comunicação relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (SIEG)⁽⁵⁷⁾ (a seguir, «Comunicação SIEG»), a Comissão forneceu orientações destinadas a clarificar as exigências relativas à compensação de serviços de interesse económico geral. Esta comunicação aborda as diferentes exigências impostas pela jurisprudência *Altmark*, nomeadamente o conceito de serviço de interesse económico geral para efeitos do artigo 106.º do TFUE, a necessidade de um ato de atribuição, a obrigação de definir os parâmetros da compensação, os princípios para evitar a sobrecompensação, bem como os princípios relativos à seleção do prestador.

(131) No caso em apreço, a Comissão considera oportuno proceder à análise dos primeiro e quarto critérios do acórdão *Altmark*.

7.1.3.1. Definição do serviço de interesse económico geral (critério 1)

Quadro de análise

- (132) Convém recordar que a competência da Comissão no que diz respeito à definição de um SIEG se limita a verificar se o Estado-Membro em causa cometeu um erro manifesto de apreciação na definição do serviço como SIEG⁽⁵⁸⁾.
- (133) Além disso, sempre que existam regras específicas ao nível da União, estas regem o poder discricionário dos Estados-Membros, sem prejuízo do dever da Comissão de avaliar se o SIEG foi corretamente definido para efeitos do controlo dos auxílios estatais⁽⁵⁹⁾. Na decisão de início do procedimento, a Comissão tinha a este respeito estimado, em substância, que o âmbito do serviço público deve, para ser aceitável do ponto de vista do controlo dos auxílios estatais, respeitar o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, tal como interpretado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça⁽⁶⁰⁾. Por conseguinte, a Comissão tinha indicado que iria analisar se o âmbito do serviço público, tal como definido pela CDSP era necessário e proporcional em relação a uma necessidade real de serviço público, demonstrada pela insuficiência dos serviços regulares de transporte numa situação de livre concorrência.
- (134) Assim, no caso em apreço, em caso de incumprimento dos critérios substanciais do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, tal como são interpretados pela jurisprudência, as compensações em causa não poderiam ser declaradas compatíveis nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. A conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 é, portanto, condição necessária à aplicabilidade do Enquadramento SIEG no presente caso⁽⁶¹⁾.
- (135) A este respeito, a Comissão constata que a CDSP constitui claramente um «contrato de serviço público» na aceção do Regulamento (CEE) n.º 3577/92⁽⁶²⁾. Considera, neste contexto, que as condições enunciadas no acórdão *Analir* acima referido são de especial relevância para a avaliação de um tal contrato de serviço público. Com efeito, a compensação de obrigações específicas no âmbito de um contrato de serviço público, subsidiando uma

⁽⁵⁶⁾ Supracitado, ver nota de rodapé n.º 22.

⁽⁵⁷⁾ Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral, adotada pela Comissão em 20.12.2011 e publicada no JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

⁽⁵⁸⁾ Ver comunicação SIEG acima referida, n.º 46.

⁽⁵⁹⁾ Ver comunicação SIEG acima referida, n.º 46.

⁽⁶⁰⁾ Nomeadamente o acórdão *Analir* atrás referido.

⁽⁶¹⁾ Ver Enquadramento SIEG, n.ºs 8 e 13.

⁽⁶²⁾ Ver artigos 2.º e 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, supracitado.

oferta de serviços, constitui claramente um entrave à livre circulação dos serviços⁽⁶³⁾. Este entrave só pode justificar-se em condições restritivas que estabeleçam a necessidade e a proporcionalidade da definição do conjunto dos serviços subtraídos ao âmbito da livre concorrência em relação a uma necessidade real de transporte, não satisfeita em situação de livre concorrência.

- (136) A Comissão considera, portanto, por analogia com o acórdão *Analir* já referido, que o âmbito do serviço público, tal como definido por um contrato de serviço público deve ser necessário e proporcionado em relação a uma necessidade real de serviço público, demonstrada pela insuficiência dos serviços regulares de transporte em condições normais de mercado.

Análise separada do serviço de base e do serviço complementar

- (137) As autoridades francesas alegam, a título liminar, que o serviço de base e o serviço complementar, tal como definidos na decisão de início do procedimento, acima referidos, não constituiriam serviços distintos. A este título, a Comissão considera, no entanto, que a distinção entre os serviços de transporte a prestar ao longo do ano no âmbito do serviço de base e as capacidades suplementares a fornecer em período de ponta está bem patente no caderno de encargos da DSP⁽⁶⁴⁾.

- (138) As autoridades francesas defendem igualmente que o perímetro do serviço público deve ser apreciado de maneira global para os dois serviços. Remetem para o efeito para o acórdão do Conselho de Estado de 13 de julho de 2012 já referido, pelo qual a jurisdição nacional declarou que o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não obsta a que a necessidade real de serviço público deva ser apreciada globalmente para cada linha, sem que seja necessário apurar se esta necessidade é justificada de modo permanente. Em consequência, o Conselho de Estado deduziu que o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não exigia que o serviço complementar respondesse a uma necessidade real de serviço público distinta da necessidade a que responde o serviço de base.

- (139) A este respeito, a Comissão considera com efeito, em conformidade com a sua prática decisória⁽⁶⁵⁾, que, a

⁽⁶³⁾ Ver, designadamente, acórdãos de 25 de julho de 1991, *Säger*, C-76/90, Coletânea, p. I-4221, n.º 12; de 9 de agosto de 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Coletânea, p. I-3803, n.º 14; de 28 de março de 1996, *Guiot*, C-272/94, Coletânea, p. I-1905, n.º 10; de 18 de junho de 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Coletânea, p. I-3949, n.º 56, e de 23 de novembro de 1999, *Arblade* e o., C-369/96 e C-376/96, Coletânea, p. I-8453, n.º 33.

⁽⁶⁴⁾ A consistência de cada um dos serviços é relembada no considerando 33 e nas notas de rodapé n.ºs 25 e 26. Em particular, os I a) 2) (Marselha - Ajaccio), I b) 2) (Marselha - Bastia) e I d) 1.4) (Marselha - Propriano) do caderno de encargos da CDSP apresentam a consistência do serviço complementar.

⁽⁶⁵⁾ Ver Decisão de 30 de outubro de 2001 relativa aos auxílios estatais concedidos pela França à Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNM), JO L 50 de 21.2.2002, p. 66), considerando 74.

fim de evitar uma triagem comercial⁽⁶⁶⁾ prejudicial tanto à eficácia económica da execução dos serviços como à sua qualidade e à sua viabilidade económica, pode ser legítimo, em circunstâncias em que a procura de transporte apresente uma forte sazonalidade, incluir no âmbito do serviço público serviços tanto para os períodos de grande afluência como para os períodos de fraca afluência. Nas circunstâncias do caso em apreço, a Comissão considera, assim, que não seria razoável considerar que o serviço complementar pode ser justificado pela necessidade real de serviço público que o serviço de base satisfaz apenas se ficar provado que a sua exploração é, como o defendem as autoridades francesas, indispensável à do serviço de base, com fundamento numa série de considerações técnicas e económicas.

- (140) Ora, contrariamente ao que alegam a França, a SNM e a CMN, a exploração do serviço complementar não se afigura, no caso em apreço, indispensável à do serviço de base.

- (141) A Comissão recorda que uma extensão do âmbito do serviço público pode, em determinadas circunstâncias, justificar-se na presença de complementaridades técnicas ou considerações de eficiência económica (sinergias) bem estabelecidas. Ora, no caso em apreço, nenhuma complementaridade técnica está estabelecida entre serviço de base e serviço complementar. Com efeito, a Comissão observa que as obrigações que lhes são aplicáveis são distintas, nomeadamente no que se refere aos horários e à frequência. No que se refere aos horários, enquanto a definição do serviço de base impunha um horário de partida mínimo e uma faixa horária de chegada estrita⁽⁶⁷⁾, a definição do serviço complementar não estabelecia qualquer horário a respeitar. Quanto à frequência, não há qualquer obrigação imposta no que se refere ao serviço complementar pelo caderno de encargos da CDSP, sendo a capacidade de transporte definida anualmente relativamente aos períodos de ponta. Além disso, a exploração de serviços organizados segundo uma distinção semelhante⁽⁶⁸⁾ foi efetuada com navios e tripulações distintos no período de 2002-2006.

- (142) A este respeito, importa salientar que o argumento das autoridades francesas de que o caderno de encargos não impunha a utilização de tipos de navios diferentes não põe em causa esta conclusão, na medida em que a experiência adquirida no âmbito da anterior DSP para o

⁽⁶⁶⁾ A triagem comercial abrange a situação em que companhias de transporte marítimo concorrentes apenas operariam em períodos de grande afluência.

⁽⁶⁷⁾ CDSP, anexo I. Essa faixa de chegada era das 6h30 às 7h para as linhas Marselha - Ajaccio e Marselha - Bastia, e das 6h30 às 7h30 para a linha Marselha - Propriano, devido às restrições impostas para o transporte de passageiros e de mercadorias.

⁽⁶⁸⁾ Durante o período de 2002-2006, era definido um serviço «suplementar» nos termos do qual os co-mandatários instalavam capacidades para passageiros suplementares em período de ponta. Este serviço era operado por paquetes. Ver relatório da Câmara Regional de Contas da Córsega atrás referido.

período de 2002-2006 estabelecia que os dois tipos de serviços podiam ser prestados com navios diferentes ⁽⁶⁹⁾.

- (143) Por outro lado, no que se refere ao argumento das autoridades francesas segundo o qual a inclusão do serviço complementar seria justificada por uma perequação financeira com o serviço de base, basta constatar que a contabilidade analítica da SNCM, relativamente a este último serviço, regista de forma duradoura um défice de exploração ⁽⁷⁰⁾. Esse argumento não deve, portanto, ser aceite.
- (144) Por conseguinte, nas circunstâncias específicas do caso em apreço, não se pode considerar que a execução do serviço complementar seja indispensável para a boa execução do serviço de base e nenhum dos argumentos apresentados a este respeito pelas autoridades francesas e pelos mandatários pode infirmar esta conclusão. A Comissão considera, por conseguinte, que a qualificação de serviço de interesse económico geral deve ser apreciada separadamente relativamente aos dois tipos de serviço em causa.

Análise do serviço de base

- (145) Em primeiro lugar, a Comissão observa que, em conformidade com a jurisprudência ⁽⁷¹⁾ e com a sua prática decisória na matéria ⁽⁷²⁾, a política de continuidade territorial realizada pelas autoridades francesas participa de um interesse público legítimo, ou seja, assegurar a adequação de serviços de transporte de modo a responder às necessidades de desenvolvimento económico e social da Córsega. Afigura-se, assim, que a prestação de um serviço mínimo de continuidade territorial entre Marselha e os cinco portos da Córsega em causa responde às necessidades de serviço público claramente definidas.
- (146) Sobre a existência da falta de iniciativa privada relativamente ao serviço de base, os outros operadores de mercado reconhecem, eles próprios, que não teriam estado em condições de assegurar este serviço ⁽⁷³⁾.
- (147) Em especial, no que diz respeito ao período em que a referida falta de iniciativa privada é observada, a Comissão considera que a constatação, em cada linha em causa,

da falta de iniciativa privada em relação a uma necessidade de transporte bem identificada apenas durante os períodos de fraca afluência do ano são suficientes para justificar a inclusão no âmbito do serviço público do serviço de base para todo o ano no conjunto destas linhas. Com efeito, considerações de eficiência técnica e económica evidentes justificam o carácter permanente do serviço de base, sem que seja necessário caracterizar uma carência dos serviços de transporte ao longo do ano. A reafetação de alguns navios no decurso do ano teria, neste aspeto, imposto um encargo económico suplementar aos mandatários, privando simultaneamente estes últimos das receitas importantes dos períodos de ponta.

- (148) Por último, tal como a Comissão destacou na sua Comunicação interpretativa ⁽⁷⁴⁾ sobre o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, o agrupamento de rotas num pacote único não é, em si mesmo, contrário ao referido regulamento. Pelo contrário, no presente caso, o agrupamento das cinco rotas permite uma mutualização dos meios náuticos de natureza a melhorar a qualidade do serviço em causa ⁽⁷⁵⁾ e a reduzir os seus custos, dado que as exigências técnicas impostas às rotas para os cinco portos da Córsega no âmbito do serviço de base são comparáveis em termos de horários, de tempo de viagem e de repartição das capacidades entre transporte de mercadorias e de passageiros ⁽⁷⁶⁾. De facto, a CDSP ⁽⁷⁷⁾ prevê tanto a utilização de determinados navios em várias rotas distintas do serviço de base como a utilização de vários navios distintos na mesma rota ⁽⁷⁸⁾.
- (149) Por último, em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, a CDSP e os seus anexos fixam normas precisas de continuidade, regularidade, capacidade e tarifas que os mandatários devem respeitar para assegurar o serviço de base (ver secção 2.5).
- (150) Pode concluir-se que a inclusão do serviço de base no âmbito da CDSP é necessária e proporcionada em relação à necessidade real de serviço público.

Análise do serviço complementar

- (151) A Comissão considera que, no que respeita ao serviço complementar, a inclusão desse serviço no âmbito do serviço público é contraditória com a obrigação de necessidade e de proporcionalidade da definição do âmbito do serviço público, tendo em conta a necessidade real de serviço público (ver secção 8.1.1).

⁽⁶⁹⁾ O serviço de base foi efetuado desde 2002 por navios de carga mistos, ao passo que o serviço complementar o foi por ferries (ou paquetes). Como salientado designadamente pela Câmara Regional de Contas da Córsega (relatório de observações definitivas sobre o Office des Transports da Córsega, p. 80 a 82), a CDSP «assemelha-se, na sua formulação e na sua organização geral, à anterior convenção», e «quanto às OSP, as respetivas condições evoluem muito ligeiramente».

⁽⁷⁰⁾ Ver considerando 47 e nota de rodapé n.º 35.

⁽⁷¹⁾ Ver acórdão *Analir*, já referido, n.º 27.

⁽⁷²⁾ Ver Decisão de 30 de outubro de 2001 relativa aos auxílios estatais concedidos pela França à Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), JO L 50 de 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Ver ponto 79 da decisão de início do procedimento.

⁽⁷⁴⁾ COM(2003) 595 final — não publicada no JOCE, secção 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ Nomeadamente, minimizando o impacto de indisponibilidades operacionais de certos navios.

⁽⁷⁶⁾ CDSP, anexo I.

⁽⁷⁷⁾ Anexo 2, afetação de princípio dos navios por rota.

⁽⁷⁸⁾ Assim, o Pascal Paoli estava afetado a título principal à rota Marselha-Bastia, e a título ocasional à rota Marselha-Balagne. Do mesmo modo, o serviço de base para Propriano devia ser efetuado por três navios da CMN, Girolata, Kalliste e Scandola.

(152) A este respeito, a Comissão constata que a exploração das três rotas do serviço complementar, ou seja Marselha-Ajaccio, Marselha-Bastia e Marselha-Propriano, foi realizada de forma indissociável pela SNCM, através da utilização de dois paquetes, o Danielle Casanova e o Napoléon Bonaparte, para a prestação de serviços nas três rotas⁽⁷⁹⁾. A Comissão assinala, além disso, que o facto de serem ténues as obrigações impostas para a prestação do serviço complementar no caso em apreço⁽⁸⁰⁾, torna a mutualização dos meios náuticos, de facto, ainda mais pertinente para a realização do serviço, favorecendo uma complementaridade técnica e económica para a operação dos serviços nas três rotas em causa. A Comissão considera, por conseguinte, que a validade da inclusão do serviço complementar no âmbito da CDSP deve ser apreciada globalmente.

(153) Por outro lado, a análise da necessidade e da proporcionalidade do âmbito da DSP deve ter em conta a presença de obrigações de serviço público no conjunto das ligações entre o continente francês e a Córsega. Por outro lado, no contexto do presente caso, e atendendo aos argumentos das partes⁽⁸¹⁾, esta análise deve incidir igualmente na presença de uma oferta de iniciativa privada a partir de Toulon, que possa apresentar uma substituíbilidade significativa em relação às rotas com partida de Marselha que são objeto da DSP.

Substituíbilidade dos serviços de transporte de passageiros a partir de Marselha e de Toulon

(154) A Comissão tinha recordado na sua decisão de início do procedimento a existência de um conjunto de indícios que apontavam para a presença de uma substituíbilidade entre os serviços a partir de Marselha e os a partir de Toulon. Com efeito, a evolução do tráfego nas ligações entre o continente francês e a Córsega demonstra o rápido desenvolvimento de uma oferta concorrencial à dos dois co-mandatários. Assim, o tráfego dos serviços de transporte marítimo entre o continente francês e a Córsega aumentou, entre 2002 e 2009, 31,6 % no transporte de passageiros⁽⁸²⁾. Neste contexto, a repartição do tráfego entre os portos servidos demonstra um crescimento muito acentuado do tráfego à partida de Toulon (+ 150 % entre 2002 e 2009), e uma diminuição concomitante do tráfego à partida de Marselha (- 1,7 %). Daí resulta que o crescimento do tráfego global foi amplamente absorvido pelos prestadores de serviços que operam a partir de Toulon, em detrimento da oferta dos co-mandatários que operam a partir de Marselha.

(155) Contrariamente às alegações das autoridades francesas, que de resto, foram facultadas sem argumentação

⁽⁷⁹⁾ Ver Anexo 2 da CDSP.

⁽⁸⁰⁾ Estas obrigações limitam-se essencialmente a uma capacidade de transporte mínima a fornecer durante todos os períodos de ponta, ver considerando 141.

⁽⁸¹⁾ Ver ponto 5.1.1 supra.

⁽⁸²⁾ Relatório de observações definitivas da Câmara Regional de Contas da Córsega, *Continuité territoriale* (continuidade territorial), 2010, p. 65.

quantitativa, esta evolução não parece dever ser atribuída a um efeito de «vaso comunicante» com a Itália. Verifica-se, com efeito, que a parte do tráfego da Córsega⁽⁸³⁾ imputável às ligações entre o continente francês e a Córsega aumentou constantemente entre 2002 e 2009, passando, em detrimento das ligações entre a Córsega e a Itália, de 60,9 %, em 2002, para 66,2 %, em 2009⁽⁸⁴⁾.

(156) Quanto ao argumento das autoridades francesas segundo o qual o Conselho da Concorrência reconheceu, na sua Decisão de 2006, que não se podia excluir que o mercado dos transportes de passageiros a partir de Marselha constitui um mercado relevante, a Comissão constata que o Conselho da Concorrência se limitou a realçar, apoiando os seus argumentos que estabelecem a presença de uma posição dominante da SNCM no âmbito da sua resposta ao concurso do OTC⁽⁸⁵⁾, que existia um mercado relevante constituído por ligações a partir de Marselha⁽⁸⁶⁾. Todavia, esta posição não impediu o Conselho da Concorrência de considerar que, «no mercado dos passageiros que viajam em período de ponta entre o continente e a Córsega (França continental e Itália), não se pode excluir que os portos de Nice, Toulon, Marselha, Livorno, Savona e Génova exercem uns sobre os outros uma certa pressão concorrencial»⁽⁸⁷⁾.

(157) De facto, a evolução do tráfego entre o continente francês e a Córsega em benefício das ligações a partir de Toulon é bastante significativo no que se refere ao serviço complementar. Entre 2002 e 2005, o tráfego real verificado no serviço complementar diminuiu 208 213 passageiros na ligação Marselha-Córsega, enquanto o tráfego aumentou 324 466 passageiros na ligação Toulon-Córsega durante o mesmo período. A diminuição da parte do tráfego assegurada pelo serviço complementar em benefício de outros operadores de mercado, num contexto de aumento global do tráfego desde 2002, indica um elevado grau de substituíbilidade entre ambos os serviços.

(158) De forma mais qualitativa, a curta distância entre Marselha e Toulon, de cerca de 50 km, é efetivamente suscetível de conduzir a uma substituíbilidade entre serviços com destino a um mesmo porto da Córsega. Além disso, o tempo de trajeto de Marselha a Toulon, de cerca de 35 a 45 minutos, é bastante inferior ao tempo de trajeto no mar⁽⁸⁸⁾, e, portanto, é pouco suscetível de constituir um

⁽⁸³⁾ A Comissão refere-se aqui ao tráfego marítimo de passageiros procedentes do conjunto dos portos da Córsega ou que a eles se destinem.

⁽⁸⁴⁾ Fonte: Observatoire Régional des Transports de la Corse

⁽⁸⁵⁾ Ver secção 2.4.

⁽⁸⁶⁾ Ver Decisão n.º 06-MC-03 de 11 de dezembro de 2006, ponto 97.

⁽⁸⁷⁾ Ver Decisão n.º 06-MC-03 de 11 de dezembro de 2006, ponto 80.

⁽⁸⁸⁾ O tempo de trajeto no mar vai de 5h45 a partir de Toulon até cerca de 10 horas a partir de Marselha, por navio de carga misto (trajeto noturno).

obstáculo à concorrência dos dois serviços pelo destinatário final. Além disso, o porto de Toulon é mais próximo da Córsega numa distância da ordem de 50 km, permitindo aos navios a partir de Toulon efetuar a travessia com a Córsega num período reduzido, em comparação com as travessias a partir de Marselha, o que reforça a substituíbilidade dos serviços a partir de Marselha pelos a partir de Toulon ⁽⁸⁹⁾.

- (159) Um grau elevado de substituíbilidade dos serviços ⁽⁹⁰⁾ prestados a partir dos portos de Marselha e de Toulon poderia, assim, ser posto em evidência, de forma quantitativa desde 2006, com base em transferências de tráfego para Toulon observadas aquando das greves que perturbaram seriamente os serviços a partir de Marselha no final de 2005 ⁽⁹¹⁾. Assim, mesmo tendo em conta o impacto do aumento tendencial do tráfego a partir de Toulon ⁽⁹²⁾, os níveis de transferência de tráfego de Marselha para Toulon ⁽⁹³⁾ observados nas rotas com destino a Ajaccio foram de cerca de 89 % ⁽⁹⁴⁾ de setembro a outubro de 2005.
- (160) Com base em todos estes elementos, a Comissão considera que nas circunstâncias do caso em apreço, o serviço complementar era, em larga medida, substituível do ponto de vista da procura de passageiros, nos serviços a partir de Toulon e com destino a Bastia e Ajaccio, aquando da concessão da CDSP.

A falta de iniciativa privada

- (161) A Comissão considera também que não foi estabelecida pelas autoridades francesas nenhuma prova da falta de

⁽⁸⁹⁾ Ver também o parecer n.º 12-A-05 de 17 de fevereiro de 2012, atrás citado, secção C 2) e, nomeadamente, o n.º 131 que destaca uma certa substituíbilidade entre os serviços entre os portos corsos por um lado, e Marselha e Toulon por outro, incluindo em período de pouco tráfego. Nenhum elemento recolhido no âmbito do procedimento indica que os fatores que afetam a substituíbilidade da procura de transporte a partir de Marselha e de Toulon tenham evoluído substancialmente entre 2006 e 2012.

⁽⁹⁰⁾ Os serviços a que é feita referência são os serviços de transporte de passageiros com destino a Bastia e Ajaccio, que apenas existem a partir de Toulon.

⁽⁹¹⁾ Um conflito social importante teve lugar em Marselha em setembro-outubro de 2005 no âmbito da privatização da SNCM.

⁽⁹²⁾ A Comissão teve em conta este impacto corrigindo a transferência de tráfego real dos deslizamentos anuais observados nos meses anteriores à greve. Ainda que seja plausível que os dados relativos ao tráfego dos meses imediatamente consecutivos a uma perturbação importante sejam igualmente afetados pelo cancelamento de reservas, os valores dos meses anteriores fornecem, pelo contrário, uma referência que reflete mais fielmente as evoluções de longo prazo dos mercados em causa.

⁽⁹³⁾ Inversamente, as transferências de tráfego para Nice, embora não-negligenciáveis, eram muito inferiores. Fonte: Observatoire Régional des Transports de la Corse

⁽⁹⁴⁾ Atendendo aos ajustamentos tendenciais descritos anteriormente, a diminuição de frequência à partida de Marselha ascende a 22 600 passageiros, ao passo que o aumento ajustado de frequência em Toulon é de 20 056 passageiros. Não foi observada qualquer transferência ajustada para Nice.

iniciativa privada relativamente a este serviço complementar. Embora contestem a distinção entre serviço de base e serviço complementar, as referidas autoridades limitam-se a recordar o amplo poder de apreciação de que dispõem os Estados-Membros na determinação do âmbito de um SIEG. Todavia, não justificam a inclusão do serviço complementar por uma carência da iniciativa privada em relação a uma necessidade de serviço específico. As autoridades francesas fundamentam, com efeito, o caráter global da CDSP pela vontade de não limitar o âmbito do serviço público às atividades não rentáveis, a fim de garantir uma perequação financeira não rentáveis, a fim de garantir uma perequação financeira não rentáveis, a fim de garantir uma perequação financeira não rentáveis (ver considerando 61 e 62). Ora, foi já anteriormente considerado que este argumento não pode prosperar (ver considerando 143).

- (162) Neste contexto, a Comissão comparou o tráfego real de passageiros com destino a cada um dos portos do serviço complementar com a oferta de transporte fornecida pela Corsica Ferries a partir de Toulon, e pelo serviço de base da DSP. Daí resulta que, para os portos de Bastia e de Ajaccio, que representam 90 % das capacidades exigidas pelo serviço complementar, a combinação das capacidades oferecidas pelo serviço de base da DSP, a partir de Marselha, e do serviço de iniciativa privada existente entre 2004 e 2006 a partir de Toulon era suficiente para assegurar a procura efetivamente verificada, tanto para o período primavera-outono como para o período de verão, para cada um dos dois portos e para cada ano entre 2004 e 2006.
- (163) Esta conclusão não foi questionada na sua globalidade pela França. As autoridades francesas limitam-se a referir as circunstâncias excecionais dos anos de 2004 e 2005 ⁽⁹⁵⁾, que explicariam a baixa do número de passageiros do serviço complementar. No entanto, a Comissão considera que o alcance desse argumento relativo aos anos de 2004 e 2005 é amplamente limitado pelas fortes transferências de tráfego evidenciadas nos serviços a partir de Toulon ⁽⁹⁶⁾. Além disso, a Comissão salienta a este respeito que a suficiência dos serviços de transporte poderia também ser aumentada para o ano de 2006, imediatamente anterior à entrada em vigor da DSP ⁽⁹⁷⁾ e cuja situação concorrencial realçava, desde logo, uma importância especial.
- (164) A Comissão considera, por conseguinte, que a integração do serviço complementar no âmbito da DSP não era necessária nem proporcional à satisfação de uma procura de transporte constatada nas rotas Marselha-Bastia e Marselha-Ajaccio. Quanto à rota Marselha-Propriano, embora nenhum outro serviço tenha servido o porto da Córsega

⁽⁹⁵⁾ Ver considerando 159 e a correspondente nota de rodapé n.º 93.

⁽⁹⁶⁾ O impacto das perturbações dos serviços a partir de Marselha no tráfego total efetivamente constatado sofrer, de facto, uma redução que se deve ao aumento concomitante do número de passageiros transportados nas rotas a partir de Toulon. Ver considerando 159.

⁽⁹⁷⁾ Além do mais, o ano de 2006 foi marcado por uma forte progressão do número de passageiros transportados globalmente com destino à Córsega, da ordem de 8,5 % segundo a ORTC.

de forma regular em 2006, a Comissão considera que a fraca proporção do tráfego representada por esta rota ⁽⁹⁸⁾ não permite considerar que a falta de iniciativa privada apenas nesta rota invalida a conclusão sobre o conjunto do serviço complementar.

(165) A este respeito, importa salientar que o serviço prestado pela Corsica Ferries respondia às normas das OSP aplicáveis a todas as ligações entre o continente francês e a Córsega e não apresentava qualquer diferença qualitativa com o serviço prestado no âmbito do serviço complementar. Com efeito, como se recorda no considerando 141, as obrigações qualitativas associadas ao serviço complementar eram bastante inferiores às associadas ao serviço de base.

(166) Nesta questão, a Comissão considera designadamente que os Estados-Membros não podem associar obrigações específicas de serviço público a uma atividade cuja prestação está já assegurada, ou pode ser assegurada, de forma satisfatória e em condições, tais como o preço, características qualitativas objetivas, continuidade e o acesso ao serviço, conformes ao interesse público tal como definido pelo Estado, por empresas que desenvolvem as suas atividades em condições normais de mercado ⁽⁹⁹⁾. Neste contexto, na opinião da Comissão, os elementos acima indicados estabelecem que a compensação dos custos incorridos pela SNCM para a prestação do serviço complementar também é incompatível com a prática da Comissão na matéria. Com efeito, tendo em conta a presença das OSP e do dispositivo de auxílio social ⁽¹⁰⁰⁾ no conjunto das rotas entre o continente francês e a Córsega, os concorrentes da SNCM ligados ao transporte de passageiros e que operam a partir de Toulon podiam ser considerados como exercendo a sua atividade em condições normais de mercado.

(167) Em conclusão, a Comissão considera que a inclusão do serviço complementar no âmbito do serviço público não corresponde a uma necessidade real de serviço público e que, por conseguinte, tendo em conta as regras específicas aplicáveis, a França cometeu, no caso em apreço, um erro manifesto de apreciação ao qualificar de SIEG o serviço complementar previsto pela CDSP. O primeiro critério da jurisprudência *Altmark* não é, pois, cumprido no que diz respeito às compensações concedidas ao abrigo do serviço complementar.

⁽⁹⁸⁾ Tanto do ponto de vista das capacidades disponibilizadas na rota na DSP 2007-2013 como da procura efetivamente verificada, a rota Marselha-Propriano representava cerca de 10 % da atividade do serviço complementar. Fonte: ORTC e relatório de execução dos serviços da SNCM 2010.

⁽⁹⁹⁾ Ver ponto 48 da comunicação SIEG.

⁽¹⁰⁰⁾ Ver considerando 7 e nota de rodapé n.º 5.

7.1.3.2. *Seleção do prestador do serviço (critério 4)*

(168) De acordo com o quarto critério do acórdão *Altmark*, a compensação deve resultar quer de um contrato público, que permita a seleção do concorrente capaz de prestar os serviços em causa ao menor custo para a coletividade, quer de um exercício de comparação com uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários ⁽¹⁰¹⁾.

Sobre o primeiro subcritério

(169) A atribuição da delegação para o serviço marítimo entre o continente francês e a Córsega foi feita na sequência de um procedimento por negociação, precedido de publicação de um anúncio de concurso no JOUE, em conformidade com o disposto no artigo L.1411-1 do CGCT ⁽¹⁰²⁾. Todavia, um procedimento de contrato público só exclui a existência de auxílios se permitir a seleção do concorrente capaz de prestar os serviços «ao menor custo para a coletividade» ⁽¹⁰³⁾. Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de o processo de adjudicação ter sido suscetível de implicar uma concorrência efetiva e aberta suficiente.

(170) O procedimento utilizado no caso em apreço e previsto no direito francês para a atribuição de delegações de serviço público é um processo por negociação com publicação prévia à luz do direito europeu dos contratos públicos. Em primeiro lugar, convém referir que tal procedimento apenas pode garantir uma concorrência efetiva sob reserva de uma apreciação caso a caso ⁽¹⁰⁴⁾. Com efeito, confere um amplo poder discricionário às entidades adjudicantes e pode restringir a participação de operadores interessados.

(171) No caso em apreço, a Comissão considera que as condições do concurso não permitiram assegurar uma concorrência efetiva.

(172) Com efeito, a única proposta concorrente com a dos co-mandatários foi avaliada não em função dos seus méritos próprios (critérios de atribuição), mas com base num critério de seleção, no caso em apreço a capacidade do proponente para operar a partir de 1 de julho de 2007. Por isso, o procedimento não permitiu à OTC comparar várias propostas para aprovar a mais vantajosa economicamente.

⁽¹⁰¹⁾ Ver ponto 62 da comunicação SIEG.

⁽¹⁰²⁾ Código geral das coletividades territoriais.

⁽¹⁰³⁾ Ver ponto 65 e 66 da comunicação SIEG.

⁽¹⁰⁴⁾ Ver comunicação SIEG, ponto 67.

- (173) A esse respeito, contrariamente ao que afirmam as autoridades francesas, a Comissão considera que o facto de duas propostas terem sido efetivamente apresentadas não é suficiente para ter causado uma concorrência efetiva, na medida em que a proposta concorrente não estava em condições de constituir uma alternativa credível. Com efeito, no caso em apreço, a proposta da Corsica Ferries fixava uma data de início dos serviços a 12 de novembro de 2007, enquanto o caderno de encargos impunha a prestação de serviços a partir de 1 de julho de 2007 ⁽¹⁰⁵⁾. Além disso, contrariamente ao argumento das autoridades francesas, a Comissão não considera a multiplicidade de recursos contenciosos como um elemento suscetível de demonstrar a eficácia da concorrência no âmbito do processo de adjudicação da CDSP.
- (174) Um conjunto de elementos relacionados com a situação do mercado e as condições do procedimento de concurso vêm reforçar o que acima ficou exposto.
- (175) Em primeiro lugar, convém realçar que o agrupamento SNCM/CMN dispunha de uma vantagem concorrencial importante, salientada pelo Conselho da Concorrência ⁽¹⁰⁶⁾, enquanto operador histórico que dispõe já de uma ferramenta naval adaptada às especificações do caderno de encargos da CDSP.
- (176) Além disso, o muito reduzido prazo fixado entre a data prevista para a concessão da CDSP (finalmente concedida em 7 de junho de 2007) e a data de início dos serviços (1 de julho de 2007) era suscetível de constituir um importante obstáculo à entrada de novos operadores. Associada às exigências técnicas ligadas às especificidades dos portos em causa ⁽¹⁰⁷⁾, à condição de idade da frota ⁽¹⁰⁸⁾, e às capacidades unitárias exigidas pelo caderno de encargos da CDSP, esta duração muito curta foi suscetível de limitar a participação no concurso. Com efeito, a Comissão considera que um atraso da ordem de três semanas é insuficiente para permitir a reafetação de uma frota de navios nas circunstâncias do caso em apreço, ou a aquisição e/ou o afretamento de um conjunto de navios correspondente às condições do caderno de encargos ⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Por último, a existência de várias cláusulas de encontro ⁽¹¹⁰⁾ associada à liberdade de que dispõem os OTC para decidir sobre isenções às regras aplicáveis ⁽¹¹¹⁾ pôde igualmente contribuir para desencorajar a participação no concurso, mantendo dúvidas relativamente a certos parâmetros técnicos e económicos cruciais para a elaboração de uma proposta. A este título, a Comissão considera que, como sublinharam as autoridades francesas, a imposição de condições adicionais às referidas no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não é contrária a este regulamento, no âmbito de um contrato de serviço público. Competia, todavia, às autoridades nacionais verificar no caso em apreço se, nomeadamente tendo em conta estas condições adicionais suscetíveis de restringir a participação no concurso, a concorrência efetiva para a atribuição da CDSP era de molde a permitir a satisfação do quarto critério do acórdão *Altmark* e, se tal não fosse possível, a retirar daí as consequências jurídicas necessárias.
- (178) Com base em todos os elementos expostos, a Comissão considera que as condições do procedimento seguido não permitiram no caso em apreço garantir uma concorrência efetiva para a atribuição da DSP, e, por conseguinte, selecionar a proposta a que correspondia o serviço ao menor custo para a coletividade ⁽¹¹²⁾.

Sobre o segundo subcritério

- (179) Desde logo, cabia às autoridades francesas demonstrar que a compensação tinha sido determinada tomando como referência uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários ⁽¹¹³⁾.
- (180) A França não forneceu os referidos elementos de informação. Além disso, tal como foi sublinhado na secção 2.5 supra, a compensação não foi definida por referência a uma base de custos estabelecida *a priori*, ou por comparação com a estrutura de encargos de outras empresas marítimas comparáveis, mas referiu-se às previsões de receitas e de custos do combustível que apenas têm em conta uma parte das receitas e despesas do serviço.

⁽¹⁰⁵⁾ Relatório da comissão de delegação de serviço público.

⁽¹⁰⁶⁾ Ver a Decisão n.º 06-MC-03, de 11 de dezembro de 2006, relativa a pedidos de medidas cautelares no setor dos transportes marítimos entre a Córsega e o continente, nomeadamente o ponto 106: A situação a partir de Marselha analisa-se assim, apesar da ausência de exclusividade jurídica, como uma exclusividade de facto em benefício dos dois mandatários que dispõem ainda, devido à sua posição de operadores históricos nessas rotas, dos navios mais adequados para assegurar o tráfego de mercadorias e de passageiros a partir de Marselha.

⁽¹⁰⁷⁾ Por exemplo, o porto de Bastia não permitia, em 2007, a manobra de navios de mais de 180 metros de comprimento.

⁽¹⁰⁸⁾ A impossibilidade de operar com navios de mais de 20 anos levava, assim, a restringir o conjunto dos navios suscetíveis de serem utilizados por concorrentes dos operadores históricos.

⁽¹⁰⁹⁾ A esse respeito, convém realçar que o elevado custo de um navio suscetível de satisfazer as condições estabelecidas no caderno de encargos da CDSP, mesmo em segunda mão, constituía um obstáculo suplementar à entrada. O navio misto de passageiros e carga Jean Nicoli foi, assim, adquirido pela SNCM por 75 milhões de euros em 2009.

(181) Por outro lado, como o sublinhou o relatório da Câmara regional de contas da Córsega ⁽¹¹⁴⁾, a Comissão constata que as compensações previsionais da DSP 2007-2013 eram consideravelmente superiores às previstas em relação ao período de 2002-2006, para obrigações semelhantes, ou mesmo ligeiramente inferiores em termos de capacidade oferecida.

⁽¹¹⁰⁾ Ver secção 2.5.

⁽¹¹¹⁾ Nomeadamente em matéria de idade da frota, ou de adaptação dos serviços (ver CDSP, anexo I).

⁽¹¹²⁾ Obviamente, a celebração de um aditamento por negociação direta entre a entidade adjudicante e o agrupamento mandatário não é de molde a pôr em causa esta conclusão no que se refere ao período de 2010-2013.

⁽¹¹³⁾ Ver o ponto 61 da comunicação SIEG.

⁽¹¹⁴⁾ Ver o relatório de observações definitivas sobre o Office des Transports de Corse, p. 80.

(182) Embora a situação económica não tenha evoluído entre 2001 e 2007, uma comparação com os custos incorridos por uma empresa bem gerida era necessária dado que certos elementos indicavam que a SNCM, que estava a sair, então, de um período de reestruturação intenso ⁽¹¹⁵⁾, não era ela própria tal empresa.

(183) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o quarto critério do acórdão *Altmark* não foi cumprido no caso em apreço.

7.1.3.3. Conclusão sobre a existência de uma vantagem seletiva

(184) Sendo os critérios do acórdão *Altmark* cumulativos, o incumprimento do primeiro critério pelo serviço complementar, e, em qualquer caso, do quarto critério pela CDSP no seu conjunto, são suficientes para demonstrar a existência de uma vantagem económica seletiva concedida aos co-mandatários.

7.1.4. QUANTO AOS REQUISITOS DE INCIDÊNCIA NAS TROCAS COMERCIAIS ENTRE ESTADOS-MEMBROS E DE DISTORÇÃO DA CONCORRÊNCIA

(185) Tal como indicado na decisão de início do procedimento, a SNCM e a CMN operam em rotas entre o continente francês e a Córsega em concorrência direta com operadores como a Corsica Ferries, a Moby Lines e a Saremar. Nestas circunstâncias, a Comissão conclui que as compensações públicas em análise são suscetíveis de reforçar a posição da SNCM e da CMN em relação às empresas de transporte marítimo concorrentes na UE e, desse modo, ameaçam falsear a concorrência e afetar o comércio entre os Estados-Membros.

7.1.5. CONCLUSÃO QUANTO À EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE.

(186) Com base nos elementos que precedem, a Comissão considera que o conjunto das compensações recebidas pela SNCM e pela CMN no âmbito da CDSP constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(187) Dado que esses auxílios foram concedidos sem notificação prévia à Comissão, esses auxílios são ilegais.

8. COMPATIBILIDADE COM O MERCADO INTERNO

8.1. ANÁLISE DA COMPATIBILIDADE COM O ARTIGO 106.º, N.º 2, DO TFUE

(188) Conforme exposto na decisão de início do procedimento ⁽¹¹⁶⁾, o tráfego de passageiros da DSP ultrapassa os

300 000 passageiros anuais e as compensações previstas pela CDSP ultrapassam o montante de 30 milhões de euros anuais. As decisões SIEG de 2005 ⁽¹¹⁷⁾ e de 2011 ⁽¹¹⁸⁾, não são, portanto, aplicáveis à CDSP nos termos dos seus artigo 2.º, n.º 1, alínea c) e artigo 2.º, n.º 1, alínea d), respetivamente.

(189) Tendo em conta o que precede e na ausência de invocação pela França de qualquer outra base de compatibilidade ⁽¹¹⁹⁾, a Comissão considera que a compatibilidade com o mercado interno das compensações concedidas no âmbito da CDSP deve ser avaliada à luz do Enquadramento SIEG. Todavia, importa recordar que, em conformidade com o ponto 69 do Enquadramento SIEG, os princípios enunciados nos pontos 14, 19, 20, 24, 39 e 60 do Enquadramento não são aplicáveis aos auxílios ilegais concedidos antes de 31 de janeiro de 2012.

(190) Em conformidade com o ponto 11 do Enquadramento SIEG, os auxílios estatais fora do âmbito da decisão de 2011 podem ser declarados compatíveis nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE se forem necessários para a gestão dos serviços de interesse económico geral em causa e não afetarem o desenvolvimento do comércio de uma maneira que contrarie os interesses da União. Para atingir esse equilíbrio devem ser cumpridas as condições estabelecidas nos pontos 2.2 a 2.10. do enquadramento.

(191) É necessário, em primeiro lugar, examinar a definição do serviço de interesse geral alegado no caso em apreço.

8.1.1. VERDADEIRO SERVIÇO DE INTERESSE ECONÓMICO GERAL

(192) Na medida em que a qualificação de SIEG do serviço complementar padece de um erro manifesto de apreciação (ver considerandos 151 a 167, supra), as compensações concedidas no âmbito deste serviço não podem ser declaradas compatíveis com o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.

(193) Inversamente, a Comissão concluiu, com base na análise efetuada nos considerandos 145 a 150, que o serviço de base correspondia a um SIEG claramente definido.

⁽¹¹⁵⁾ Ver o considerando 15 e a nota de rodapé n.º 10.

⁽¹¹⁶⁾ Ver os considerandos 118 a 120 da decisão de início do procedimento.

⁽¹¹⁷⁾ Decisão da Comissão 2005/842/CE, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral; JO L 312 de 29.11.2005, p. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Decisão da Comissão 2012/21/UE, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral; JOUE L 7 de 11.1.2012, p. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Ver o acórdão do Tribunal de Justiça, de 28 de abril de 1993, no processo C-364/90, Itália/Comissão, Coletânea 1993, p. I-02097, n.º 20.

8.1.2. OUTRAS CONDIÇÕES DO ENQUADRAMENTO SIEG

- (194) Importa examinar se as outras condições do Enquadramento SIEG foram cumpridas no que diz respeito exclusivamente ao serviço de base, que é o único que corresponde a um SIEG claramente definido.

8.1.2.1. **Mandato**

- (195) Quanto à necessidade de um **mandato** que defina as obrigações de serviço público e os métodos de cálculo da compensação, a CDSP especifica as obrigações em causa, bem como os parâmetros de compensação.
- (196) A este respeito, convém, em primeiro lugar, clarificar que a mera existência da cláusula de salvaguarda⁽¹²⁰⁾, aplicável em caso de alteração importante das condições técnicas, regulamentares e económicas do contrato, não põe em causa o caráter prévio da definição dos parâmetros da compensação.
- (197) Com efeito, permite sobretudo às partes estabelecerem adendas em caso de evolução significativa das condições de exploração dos serviços, suscetível de pôr em causa os objetivos da CDSP. Por conseguinte, equipara-se a uma cláusula de adenda de direito comum, cuja aplicação eventual deveria, porém, ser objeto de análise à luz da legislação em matéria de auxílios. Esta cláusula visa um «restabelecimento do equilíbrio financeiro inicial», efetuado através de uma modulação prioritária das tarifas máximas e da natureza dos serviços. A possibilidade de alteração da compensação, não explicitamente formulada no texto, apenas pode, pois, ser compreendida na perspetiva de alteração dos serviços prestados. Como indicava o acórdão atrás referido do Conselho de Estado, esta cláusula de salvaguarda não pode abrir, por si só, a via a uma sobrecompensação dos serviços prestados.
- (198) Tal não seria o caso se, contrariamente às circunstâncias do caso em apreço, as situações de aplicação e de renegociação fossem manifestamente demasiado amplas, ou se a cláusula previsse a possibilidade de uma compensação adicional em relação a serviços já efetuados no momento da invocação da cláusula de encontro sem, no entanto, especificar os parâmetros desta compensação adicional. A presença da cláusula de adaptação⁽¹²¹⁾ também não põe em causa esta conclusão, na medida em que a sua aplicação previa, por um lado, a preservação da economia geral da CDSP, limitando-se assim a adaptações e ajustamentos de pequena escala e, por outro, a diminuição paralela das compensações e dos serviços. Mesmo considerando que a adenda de 28 de dezembro de 2009 teria alterado de forma substancial os parâmetros de

compensação e a consistência dos serviços, nem por isso deixa de ser verdade que esses parâmetros foram definidos previamente à execução dos serviços para o período de 2010-2013, a que se aplicam.

- (199) Por outro lado, as variações do montante das receitas previsionais entre as diferentes propostas apresentadas pelos co-mandatários não aparecem injustificadas. A Comissão considera que a integração de previsões de receitas mais otimistas pode, com efeito, corresponder à revisão das previsões em função das perspetivas do mercado. Salienta igualmente que os tráfegos previsionais adotados nos termos das negociações tinham sido globalmente inferiores aos apresentados pela proposta concorrente⁽¹²²⁾. Tendo em conta as receitas reais e previstas entre 2002 e 2006⁽¹²³⁾, bem como a evolução favorável do mercado do serviço da Córsega em 2006, a Comissão considera que os parâmetros de referência com base nos quais os ajustamentos da compensação estavam previstos pela CDSP são, em qualquer caso, plausíveis à luz do considerando 23 do Enquadramento SIEG.
- (200) Sobre as outras questões suscitadas pelo autor da queixa e extraídas da existência de um conjunto de cláusulas de ajustamento⁽¹²⁴⁾, importa recordar que, de acordo com a jurisprudência do Tribunal, a complexidade dos mecanismos de ajustamento da compensação não é de molde a pôr em causa o caráter objetivo e transparente do mecanismo de compensação⁽¹²⁵⁾.
- (201) Por último, as dúvidas da Comissão foram dissipadas no que se refere às compensações financeiras que teriam sido atribuídas aos mandatários fora do âmbito da CDSP, uma vez que as autoridades francesas apresentaram a prova de que os montantes evocados na decisão de início do procedimento correspondiam a simples pedidos dos mandatários, recusados *in fine* pelo OTC.

8.1.2.2. **Duração do mandato**

- (202) A **duração do mandato**, de seis anos e meio, é conforme com as orientações comunitárias na matéria⁽¹²⁶⁾, que referem um limite de seis anos.

⁽¹²²⁾ Relativa às rotas Marselha-Ajaccio, Marselha-Propriano e Marselha Porto-Vecchio, fonte: Relatório da comissão de delegação de serviço público.

⁽¹²³⁾ A receita líquida total da SNCM em 2005, relativamente às suas atividades DSP, por exemplo, foi de 80,3 milhões de euros, a comparar com receitas previsionais de 85,5 milhões de euros em 2008.

⁽¹²⁴⁾ Ver os considerandos 38 e 39, e considerando 53 da decisão de início do procedimento.

⁽¹²⁵⁾ Ver o acórdão do Tribunal de Primeira Instância, de 12 de fevereiro de 2008, T-289/03, BUPA/Comissão, Coletânea 2008 II-81 e o considerando 217.

⁽¹²⁶⁾ Ver a Comunicação C(2004) 43 da Comissão – Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, secção 9, terceiro parágrafo.

⁽¹²⁰⁾ Ver considerandos 37 e 38.

⁽¹²¹⁾ Ver a nota de rodapé n.º 33 (supra) e o considerando 54 da decisão de início do procedimento.

8.1.2.3. *Cumprimento da Diretiva 2006/111/CE*

- (203) Quanto ao **cumprimento da Diretiva 2006/111/CE** relativa à transparência financeira, as empresas mandatárias criaram efetivamente uma conta analítica separada para as suas atividades no âmbito da DSP. Para a SNCM, esta conta estabelece uma distinção suplementar entre as atividades do serviço de base e as ligadas ao serviço complementar (ver considerandos 46 e 47).

8.1.2.4. *Montante da compensação*

- (204) Quanto à **ausência de sobrecompensação**, a CDSP previa um limite da margem bruta (fora amortizações, rendas de afretamento e outros encargos de capital) de 15 % do valor venal dos navios. Na decisão de início do procedimento, a Comissão assinalou que não dispunha de informações que fossem de molde a *a priori* excluir qualquer sobrecompensação.

- (205) O procedimento formal de investigação permitiu, em primeiro lugar, esclarecer que o valor venal dos navios foi estabelecido segundo os peritos, tendo sido obtidas várias avaliações para chegar aos parâmetros contratuais. A base de ativos utilizada para o limite da compensação representa o valor de mercado residual dos navios utilizados no quadro da DSP ⁽¹²⁷⁾.

- (206) Considerando que, segundo prevê o direito fiscal francês, o valor de mercado residual dos navios da DSP pode ser amortizado em oito anos ⁽¹²⁸⁾, a cláusula de limitação restringia efetivamente o rácio lucro líquido sobre um ativo (ROA) e o lucro líquido sobre capital económico (ROCE) médio a 2,5 % ⁽¹²⁹⁾. A taxa «*safe harbour*» conferida pelo Enquadramento SIEG ⁽¹³⁰⁾ na data de atribuição da DSP ascendia ainda a mais de 5 % ⁽¹³¹⁾, ao passo que

⁽¹²⁷⁾ O valor venal de cada navio é contabilizado proporcionalmente à sua utilização para a DSP.

⁽¹²⁸⁾ Esse período, embora curto em relação à duração de vida económica de um navio (que pode exceder 20 anos), justifica-se na medida em que 1) o caderno de encargos impunha uma idade máxima dos navios de 20 anos e 2) a idade média dos navios da CMN era de mais de 13 anos, a dos navios da SNCM de 12 anos, o que limitava, de facto, a sua vida económica na ausência de investimentos de grandes operações de manutenção.

⁽¹²⁹⁾ Com efeito, o valor dos navios utilizados para a DSP constituem um limite inferior para os ativos da companhia marítima.

⁽¹³⁰⁾ Ver Enquadramento SIEG, ponto 37, através do qual a Comissão indica uma taxa de 100 pontos de base acima da taxa de «swap» aplicável (mesma moeda, mesma maturidade) como constituindo um lucro razoável independentemente do nível de risco comercial realmente suportado pelo prestador de SIEG.

⁽¹³¹⁾ Na ausência de taxas de *swap* disponíveis para uma maturidade de seis anos e meio, a Comissão utilizou como indicador a taxa de *swap* de maturação de sete anos. Os fechos diários desta taxa durante o mês que antecede a concessão da DSP variaram entre 4,4 % e 4,7 % (fonte: Bloomberg).

uma parte substancial do risco comercial dos serviços era efetivamente suportada pelos co-mandatários SNCM e CMN. Além disso, na prática, aparentemente, o resultado antes de encargos de capital dos mandatários foi significativamente inferior a esse limite máximo (ver infra).

- (207) As condições da CDSP não conduziam, pois, a uma sobrecompensação. A repartição entre compensações do serviço de base e do serviço complementar para a SNCM não é de molde a pôr em causa esta conclusão no que diz respeito ao serviço de base à luz das condições de repartição analítica das compensações entre os dois serviços (ver considerando 46). Com efeito, sucede com base nos valores apresentados pela França e pela SNCM que o resultado antes de encargos de capital da SNCM atribuível ao serviço de base se manteve sensivelmente inferior ao limiar de 15 % acima mencionado.

Resultado antes de encargos de capital por companhia e por serviço

	Serviços de base SNCM	Conjunto SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Informação coberta pelo segredo profissional.

- (208) Por último, um controlo de sobrecompensação com auditoria externa foi efetuado para o OTC após três anos de delegação (em relação ao exercício financeiro de 2010). Além disso, uma sociedade fiduciária independente verifica todos os anos as contas de exploração dos mandatários por conta do OTC.

8.1.2.5. *Requisitos adicionais que podem ser necessários para garantir que o desenvolvimento do comércio não seja afetado de maneira contrária aos interesses da União*

- (209) Tendo em conta os elementos recordados na secção 8.1.1.3, a Comissão considera que nenhum elemento permite presumir que o serviço público da continuidade

territorial podia ser efetuado em condições que permitissem reduzir as distorções da concorrência introduzidas por um contrato de serviço público. Com efeito, os argumentos da Corsica Ferries, que apontam para um custo médio dos serviços da CDSP muito superior ao das ligações a partir de Nice e Toulon em relação às quais o dispositivo de auxílio social é aplicável⁽¹³²⁾, não põem em causa a necessidade e a proporcionalidade de um contrato de serviço público para servir durante todo o ano os portos da Córsega, nomeadamente tendo em vista a ligação dos portos secundários (Porto-Vecchio, Calvi - Balagne, e Propriano). Além disso, como já foi referido no ponto 7.1.3.1, a Comissão considera que o agrupamento das rotas para o serviço de base responde a exigências de eficiência técnica e económica não contestáveis.

- (210) A Comissão observa que as autoridades francesas lançaram um processo de concurso para a seleção de um prestador de serviços que pudesse operar, no período de 2014-2023, um serviço da Córsega a partir de Marselha em condições semelhante às do serviço de base da DSP objeto da presente decisão. Este processo deve terminar no verão de 2013.
- (211) Quanto às distorções da concorrência no mercado do transporte marítimo, a Comissão observa que a compensação dos custos do serviço de base não pode exceder os custos dos mandatários, incluindo um lucro razoável (ver secção anterior). Por conseguinte, não permite a essas empresas gerar lucros excessivos que lhes permitam financiar outros serviços.
- (212) Consequentemente, a Comissão considera que não é necessário impor condições adicionais para assegurar a compatibilidade das compensações do serviço de base com o mercado interno.

9. CONCLUSÃO

- (213) À luz do que precede, a Comissão considera que as compensações recebidas pela SNCM e pela CMN no âmbito do serviço de base constituem auxílios estatais ilegais, mas compatíveis com o mercado interno, nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE.
- (214) As compensações recebidas pela SNCM a título do serviço complementar previsto pela CDSP no período de 1 de julho de 2007 a 31 de dezembro de 2013 constituem auxílios ilegais e incompatíveis com o mercado interno.
- (215) Por conseguinte, as autoridades francesas devem anular, a partir da data de notificação da presente decisão, todos os pagamentos em favor da SNCM a título da compensação do serviço complementar. Tal refere-se, designadamente,

ao saldo anual da compensação para o ano de 2012 (se esse pagamento ainda não tiver sido efetuado), assim como aos pagamentos por conta mensais para o ano de 2013 suscetíveis de serem pagos após essa data.

- (216) A Comissão recorda, em seguida, que, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 659/1999, qualquer auxílio ilegal e incompatível com o mercado interno deve ser recuperado junto do beneficiário⁽¹³³⁾.
- (217) Por conseguinte, a França deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar junto da SNCM as compensações que a mesma recebeu a título do serviço complementar da CDSP desde 1 de julho de 2007.
- (218) Para a determinação do montante do auxílio a recuperar, fora os juros, a Comissão considera que a contabilidade analítica da SNCM⁽¹³⁴⁾ constitui uma base adequada para a atribuição de compensações entre serviço de base e serviço complementar. Com esta base, o montante de auxílio a recuperar inclui os seguintes elementos:
- a) o montante das compensações efetivamente pagas de 2007 a 2011 a título do serviço complementar que ascende a um montante de 172 744 milhões de euros (ver quadro no considerando 46);
 - b) os pagamentos por conta pagos mensalmente para o ano de 2012 a título do serviço complementar, estimados atualmente em 38 milhões de euros⁽¹³⁵⁾, bem como o saldo da compensação, que deve ser pago após a transmissão do relatório definitivo de execução dos serviços, se este já tiver sido pago.
 - c) os pagamentos por conta pagos mensalmente para o ano de 2013 a título do serviço complementar até à data da presente decisão, estimados atualmente em 9,5 milhões de euros, recordando-se que a França deve anular todos os pagamentos efetuados após essa data.

- (219) As autoridades francesas devem recuperar o montante correspondente a todos os pagamentos efetuados a título da compensação do serviço complementar no prazo de quatro meses a contar da data de notificação da presente decisão.

⁽¹³³⁾ Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE, JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

⁽¹³⁴⁾ Ver secção 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Este montante é estimado tendo em conta a repartição analítica entre compensações pelo serviço de base e pelo serviço complementar para 2011, com base num aumento da compensação previsional de 0,3 % em 2012 em relação a 2011 para a SNCM. Os pagamentos por conta mensais representam 95 % da compensação previsional indexada (ver considerando 45).

⁽¹³²⁾ Ver o considerando 7 e a nota de rodapé n.º 5.

- (220) Para fins dessa recuperação, as autoridades francesas devem ainda acrescentar ao montante do auxílio os juros de recuperação, a contar da data em que o auxílio em causa foi colocado à disposição da empresa, ou seja, cada data efetiva de pagamento das compensações previstas pela CDSP, até à sua recuperação efetiva ⁽¹³⁶⁾, em conformidade com o disposto no capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 ⁽¹³⁷⁾.
- (221) As autoridades francesas devem acompanhar o cálculo dos juros de recuperação que devem apresentar à Comissão, num prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, de um quadro que indique as datas e os montantes exatos dos pagamentos mensais e dos ajustamentos anuais que foram efetuados desde a entrada em vigor da convenção até à data de adoção da decisão.

ADOPTOU A SEGUINTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As compensações concedidas à SNCM e à CMN no âmbito da Convenção de Delegação de Serviço Público, de 7 de junho de 2007, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Estes auxílios estatais foram concedidos em violação das obrigações previstas no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

Artigo 2.º

1. As compensações concedidas à SNCM no que diz respeito à criação das capacidades suplementares previstas nos I a) 2), I b) 2) e I d) 1.4) do caderno de encargos da Convenção de Delegação de Serviço Público acima mencionada são incompatíveis com o mercado interno.
2. As compensações concedidas à SNCM e à CMN para a operação dos outros serviços previstos na Convenção de Delegação de Serviço Público acima mencionada são compatíveis com o mercado interno.

Artigo 3.º

1. A França deve recuperar do beneficiário os auxílios mencionados no artigo 2.º, n.º 1.
2. Os montantes a recuperar vencem juros a partir da data em que foram colocados à disposição do beneficiário e até à data da respetiva recuperação efetiva.
3. Os juros são calculados de acordo com uma base composta, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 ⁽¹³⁸⁾ e com o Regulamento (CE) n.º 271/2008 que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004 ⁽¹³⁹⁾.

4. A França deve anular todos os pagamentos dos auxílios referidos no artigo 2.º, n.º 1, que possam ter lugar a contar da data de notificação da presente decisão.

Artigo 4.º

1. A recuperação do auxílio referido no artigo 2.º, n.º 1, deve ser imediata e efetiva.
2. A França deve assegurar a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da respetiva notificação.

Artigo 5.º

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, a França deve apresentar à Comissão as seguintes informações:

- (a) Montante total (capital e juros) a recuperar junto do beneficiário;
- (b) Descrição pormenorizada das medidas já adotadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;
- (c) Os documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio;
- (d) A data e o montante exato dos pagamentos mensais e dos ajustamentos anuais que foram efetuados desde a entrada em vigor da convenção até à data de adoção da presente decisão.

2. A França deve manter a Comissão regularmente informada sobre a evolução das medidas nacionais adotadas para aplicar a presente decisão até estar concluída a recuperação do auxílio referido no artigo 2.º, n.º 1. Deve apresentar imediatamente, a pedido da Comissão, as informações relativas às medidas já adotadas e previstas para lhe dar cumprimento. Deve fornecer também informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros já recuperados junto do beneficiário.

Artigo 6.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 2 de maio de 2013.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente

⁽¹³⁶⁾ Ver o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 659/99 (já citado).

⁽¹³⁷⁾ JO L 140 de 30 de abril de 2004, p. 1.

⁽¹³⁸⁾ JO L 140 de 30 de abril de 2004, p. 1.

⁽¹³⁹⁾ JO L 82 de 25.3.2008, pp. 1-64.

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO**de 13 de agosto de 2013****que altera a Decisão 2007/777/CE no que diz respeito à introdução de um novo tratamento destinado a inativar o vírus da febre aftosa nos produtos à base de carne e às condições de importação a partir da região de Calininegrado, na Rússia***[notificada com o número C(2013) 4970]***(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2013/436/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2002/99/CE do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, que estabelece as regras de polícia sanitária aplicáveis à produção, transformação, distribuição e introdução de produtos de origem animal destinados ao consumo humano ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, pontos 1, 4 e 5,

Considerando o seguinte:

(1) A Decisão 2007/777/CE da Comissão, de 29 de novembro de 2007, que estabelece as condições de sanidade animal e de saúde pública e os modelos de certificados para as importações de determinados produtos à base de carne e estômagos, bexigas e intestinos tratados para consumo humano provenientes de países terceiros e que revoga a Decisão 2005/432/CE ⁽²⁾, estabelece regras relativas às importações para a União e ao trânsito e armazenagem na União de remessas de produtos à base de carne e de estômagos, bexigas e intestinos tratados, na aceção do Regulamento (CE) n.º 853/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que estabelece regras específicas de higiene aplicáveis aos géneros alimentícios de origem animal ⁽³⁾.

(2) Do anexo II, parte 2, da Decisão 2007/777/CE consta uma lista de países terceiros ou respetivas partes a partir dos quais é autorizada a introdução na União de produtos à base de carne e estômagos, bexigas e intestinos tratados, desde que esses produtos tenham sido sujeitos ao tratamento referido nessa parte. Se os países terceiros tiverem sido regionalizados para efeitos de inclusão na referida lista, os respetivos territórios regionalizados constam da parte 1 desse anexo.

(3) No anexo II da Decisão 2007/777/CE, a parte 4 especifica os tratamentos a que se refere a parte 2 do mesmo anexo, atribuindo um código a cada um deles. Essa parte estabelece um tratamento não específico, «A», e tratamentos específicos, «B» a «F», enumerados por ordem decrescente de rigor. Esses tratamentos são os que constam do anexo III da Diretiva 2002/99/CE, considerados eficazes para eliminar certos riscos de saúde animal relacionados com a carne e o leite.

(4) O anexo III da Diretiva 2002/99/CE foi alterado recentemente pela Decisão de Execução 2013/417/UE da Comissão ⁽⁴⁾, a fim de introduzir um tratamento eficaz contra o vírus da febre aftosa na carne, recomendado no capítulo relevante do Código Sanitário para os Animais Terrestres da Organização Mundial da Saúde Animal (Código para os Animais Terrestres da OIE) ⁽⁵⁾.

(5) Assim, é oportuno alterar o anexo II, parte 4, da Decisão 2007/777/CE, a fim de refletir essa alteração do anexo III da Diretiva 2002/99/CE.

(6) A Rússia solicitou autorização para a importação na União de produtos à base de carne e de estômagos, bexigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, biungulados de caça de criação e ovinos e caprinos domésticos provenientes da região russa de Calininegrado que tenham sido submetidos ao tratamento acima referido previsto no Código para os Animais Terrestres da OIE. Esse tratamento foi agora introduzido na legislação da União pela Decisão de Execução 2013/417/UE.

(7) A região russa de Calininegrado consta atualmente da parte 2 do anexo II da Decisão 2007/777/CE como região autorizada para a introdução na União de produtos à base de carne e de estômagos, bexigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, biungulados de caça de criação, ovinos e caprinos domésticos, suínos domésticos e biungulados de caça selvagens que tenham sido submetidos ao tratamento específico «C».

⁽¹⁾ JO L 18 de 23.1.2003, p. 11.

⁽²⁾ JO L 312 de 30.11.2007, p. 49.

⁽³⁾ JO L 139 de 30.4.2004, p. 55.

⁽⁴⁾ JO L 206 de 2.8.2013, p. 13.

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

- (8) Tendo em conta a situação de saúde animal na região russa de Calininegrado, é adequado autorizar as importações na União, a partir dessa região, de produtos à base de carne e de estômagos, bexigas e intestinos tratados de bovinos domésticos, biungulados de caça de criação e ovinos e caprinos domésticos que tenham sido submetidos ao tratamento específico incluído no anexo III da Diretiva 2002/99/CE.
- (9) É, pois, adequado autorizar as importações dos referidos produtos na União a partir da região russa de Calininegrado, pelo que as entradas relativas a essa região no anexo II, parte 2, da Decisão 2007/777/CE devem ser alteradas em conformidade.
- (10) Por conseguinte, a Decisão 2007/777/CE deve ser alterada em conformidade.
- (11) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo II da Decisão 2007/777/CE é alterado em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de agosto de 2013.

Pela Comissão

Tonio BORG

Membro da Comissão

ANEXO

O anexo II da Decisão 2007/777/CE é alterado do seguinte modo:

1) Na parte 2, a entrada relativa à Rússia passa a ter a seguinte redação:

«RU	Rússia RU	XXX	XXX	XXX	XXX	A	XXX	A	C	C	XXX	A	XXX	A
	Rússia (3) RU-1	C	C	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
	Rússia RU-2	C ou D1	C ou D1	C	B	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX».

2) Na parte 4, após a entrada relativa ao tratamento da carne «D», é inserido o seguinte tratamento da carne «D1»:

«D1 = Cozedura completa da carne, previamente desossada e desengordurada, mediante tratamento térmico que permita manter uma temperatura interna igual ou superior a 70 °C durante pelo menos 30 minutos.».

DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 14 de agosto de 2013

que altera a Decisão 2010/642/UE que autoriza um método de classificação de carcaças de suíno na Grécia e que revoga a Decisão 89/449/CEE relativa à autorização de métodos de classificação de carcaças de suíno na Grécia

[notificada com o número C(2013) 5302]

(Apenas faz fé o texto na língua grega)

(2013/437/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 43.º, alínea m), em conjugação com o artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 89/449/CEE da Comissão ⁽²⁾ autorizou três métodos de classificação de carcaças de suíno na Grécia. A Grécia informou a Comissão de que, desde a adoção dessa decisão, os métodos de classificação evoluíram consideravelmente e que se registaram alterações na população de suínos. Em consequência, os três métodos autorizados por essa decisão deixaram de poder ser utilizados.
- (2) A Decisão 2010/642/UE da Comissão ⁽³⁾ autorizou um método de classificação de carcaças de suínos sem pele na Grécia.
- (3) A Grécia elaborou dois novos métodos atualizados de classificação de carcaças e solicitou à Comissão, através do protocolo previsto no artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1249/2008 da Comissão ⁽⁴⁾, que autorizasse a utilização, no seu território, desses dois novos métodos de classificação, tendo apresentado uma descrição circunstanciada do ensaio de dissecação, indicando os princípios em que esses métodos se baseiam, os resultados do seu ensaio de dissecação e as equações utilizadas na estimativa da percentagem de carne magra.
- (4) O exame do pedido mostrou estarem preenchidas as condições para a autorização dos métodos de classifica-

ção em causa. Esses métodos de classificação devem, pois, ser autorizados na Grécia.

- (5) A Decisão 2010/642/UE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.
- (6) A Decisão 89/449/CE deve ser revogada.
- (7) Não devem ser permitidas alterações dos aparelhos ou dos métodos de classificação, a menos que explicitamente autorizadas por decisão da Comissão.
- (8) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão 2010/642/UE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

1. É autorizada, na Grécia, a utilização do seguinte método para a classificação das carcaças de suíno apresentadas em conformidade com o anexo V, ponto B.III, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007, em aplicação do ponto B.IV, n.º 1, do mesmo anexo: o aparelho denominado «OptiScan-TP» e os correspondentes métodos de cálculo, descritos no anexo, parte I, da presente decisão.

2. É autorizada, na Grécia, a utilização dos seguintes métodos de classificação de carcaças de suínos sem pele, em aplicação do anexo V, ponto B.IV, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007:

- a) O aparelho denominado «OptiScan-TP» e os correspondentes métodos de cálculo, descritos no anexo, parte I, da presente decisão;
- b) O aparelho denominado «Hennessy Grading Probe (HGP 4)» e os correspondentes métodos de cálculo, descritos no anexo, parte II, da presente decisão.»

- 2) O anexo é substituído pelo texto constante do anexo da presente decisão.

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ Decisão 89/449/CEE da Comissão, de 17 de julho de 1989, relativa à autorização de métodos de classificação de carcaças de suíno na Grécia (JO L 214 de 25.7.1989, p. 17).

⁽³⁾ Decisão 2010/642/UE da Comissão, de 25 de outubro de 2010, relativa à autorização de métodos de classificação de carcaças de suíno na Grécia (JO L 280 de 26.10.2010, p. 60).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 1249/2008 da Comissão, de 10 de dezembro de 2008, que estabelece regras de execução no respeitante às grelhas comunitárias de classificação das carcaças de bovinos, suínos e ovinos e à comunicação dos respetivos preços (JO L 337 de 16.12.2008, p. 3).

Artigo 2.º

A Decisão 89/449/CEE é revogada.

Artigo 3.º

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 14 de agosto de 2013.

Pela Comissão
Dacian CIOLOȘ
Membro da Comissão

ANEXO

«ANEXO

MÉTODOS DE CLASSIFICAÇÃO DAS CARÇAÇAS DE SUÍNO NA GRÉCIA**Parte I***Optiscan-TP*

1. As regras previstas na presente parte aplicam-se quando as carcaças de suíno são classificadas por meio do aparelho denominado «OptiScan-TP».
2. O «OptiScan-TP» está equipado com um visualizador digital que tira uma fotografia iluminada dos dois pontos de medição na carcaça. As imagens constituem a base para o cálculo da espessura do toucinho e do músculo segundo o método dos dois pontos, «Zwei-Punkte Messverfahren (ZP)».

Os valores medidos são convertidos em estimativas do teor de carne magra pelo próprio aparelho OptiScan-TP. As fotografias são gravadas, podendo ser controladas posteriormente. A interface integrada Bluetooth® permite transferir facilmente os dados.

3. O teor de carne magra da carcaça é calculado por meio da seguinte fórmula:
- 3a. Fórmula para a classificação carcaças de suíno apresentadas em conformidade com o anexo V, ponto B.III, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1234/2007:

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

em que:

\hat{Y} = percentagem estimada de carne magra da carcaça

X_1 = espessura mínima de gordura (incluindo o courato), em milímetros, medida sobre o músculo *gluteus medius*

X_2 = espessura do músculo lombar, em milímetros, medida como a distância mais curta entre a parte anterior (craniana) do músculo *gluteus medius* e o bordo superior (dorsal) do canal raquidiano

- 3b. Fórmula para as carcaças de suínos sem pele:

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

em que:

\hat{Y} = percentagem estimada de carne magra da carcaça

X_{1s} = espessura mínima de gordura (excluindo o courato), em milímetros, medida sobre o músculo *gluteus medius*

X_2 = espessura do músculo lombar, em milímetros, medida como a distância mais curta entre a parte anterior (craniana) do músculo *gluteus medius* e o bordo superior (dorsal) do canal raquidiano

As fórmulas são válidas para as carcaças com peso compreendido entre 50 e 110 quilogramas.

Parte II*Hennessy Grading Probe (HGP 4)*

1. As regras previstas na presente parte aplicam-se quando as carcaças de suíno são classificadas por meio do aparelho denominado «Hennessy Grading Probe (HGP 4)».
2. O aparelho está equipado com uma sonda de 5,95 milímetros de diâmetro (6,3 milímetros na lâmina da ponta da sonda), dotada de um fotodíodo (LED Siemens, tipo LYU 260-EO) e de um fotodetector (tipo Silonex SLCD-61N1) e operável numa distância compreendida entre 0 e 120 milímetros. Os valores medidos são convertidos em teores estimados de carne magra pelo próprio HGP 4 ou por um computador ligado a este último.

3. O teor de carne magra da carcaça é calculado por meio da seguinte fórmula:

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

em que:

\hat{Y} = percentagem estimada de carne magra da carcaça

X_1 = espessura do toucinho dorsal (excluindo o courato), em milímetros, medida à distância de oito centímetros da linha mediana da carcaça, ao nível da última costela

X_2 = espessura do toucinho dorsal (excluindo o courato), em milímetros, medida à distância de seis centímetros da linha mediana da carcaça, ao nível situado entre a terceira e a quarta últimas costelas

X_3 = espessura do músculo dorsal, em milímetros, medida ao mesmo tempo e no mesmo local que X_2

A fórmula é válida para as carcaças com um peso compreendido entre 60 e 120 quilogramas.»

AVISO AOS LEITORES

Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia*

De acordo com o Regulamento (UE) n.º 216/2013 do Conselho, de 7 de março de 2013, relativo à publicação eletrónica do *Jornal Oficial da União Europeia* (JO L 69 de 13.3.2013, p. 1), a partir de 1 de julho de 2013 apenas a edição eletrónica do Jornal Oficial faz fé e produz efeitos jurídicos.

Quando, devido a circunstâncias imprevistas e extraordinárias, não for possível publicar a edição eletrónica do Jornal Oficial, é a versão impressa que faz fé e produz efeitos jurídicos, de acordo com os termos e condições definidos no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 216/2013.

AVISO AOS LEITORES — FORMA DE CITAÇÃO DOS ATOS

A forma de citação dos atos será modificada a partir de 1 de julho de 2013.

As duas formas de citação coexistirão durante um período de transição.

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT