Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (шести състав)

1 март 2017 година *

„Държавни помощи — Морски каботаж — Помощи, приведени в действие от Франция в полза на Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) и на Compagnie méridionale de navigation — Услуга от общ икономически интерес — Компенсации за услуга, която е допълнителна към основната и е предназначена да покрие пиковите периоди през туристическия сезон — Решение, обявяващо помощите за несъвместими с вътрешния пазар — Понятие за държавна помощ — Предимство — Решение Altmark — Определяне на размера на помощта“

По дело T-454/13

**Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)**, установено в Марсилия (Франция), за което се явяват първоначално A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard и S. Mabile, а впоследствие A. Winckler и F.-C. Laprévote и накрая F.-C. Laprévote и C. Froitzheim, avocats,

жалбоподател,

срещу

**Европейска комисия**, за която се явяват M. Afonso и B. Stromsky, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от

**Corsica Ferries France SAS**, установено в Бастия (Франция), за което се явяват S. Rodrigues и C. Bernard-Glanz, avocats,

встъпила страна,

с предмет искане, основано на член 263 ДФЕС, и за отмяна на Решение 2013/435/ЕС на Комисията от 2 май 2013 година относно държавна помощ SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на Société nationale Corse Méditerranée и Compagnie méridionale de navigation (ОВ L 220, 2013 г., стр. 20),

ОБЩИЯТ СЪД (шести състав),

състоящ се от: S. Frimodt Nielsen, председател, A. M. Collins (докладчик) и V. Valančius, съдии,

секретар: G. Predonzani, администратор,

* Език на производството: френски

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 14 юни 2016 г.,

постанови настоящото

## Решение

### Обстоятелства, предхождащи спора

*Основни участници*

1 Жалбоподателят, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), е френско дружество в областта на морския превоз, което осигурява редовна връзка по-специално между Корсика (Франция) и пристанищата на Марсилия (Франция) и Ница (Франция), като ги свързва с тези на Аячо, Бастия, Калви, Л'Ил-Рус, Порто-Векио и Проприано.

2 Към момента на настъпване на фактите SNCM оперира с флот от десет кораба, шест от които са фериботи, а именно *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* и *Excelsior*, и четири смесени карго-съда, осигуряващи както пътнически, така и товарен превоз, а именно *Jean Nicoli* (заменил *Monte Cinto* през 2009 г. за предоставяне на разглежданите услуги), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* и *Monte d'Oro*.

3 С решение от 28 ноември 2014 г. Tribunal de commerce de Marseille (Търговски съд, Марсилия) започва производство по несъстоятелност срещу SNCM. С решение от 20 ноември 2015 г. този съд приема едно от представените му предложения за изкупуване на SNCM. Впоследствие той постановява преобразуването на производството по несъстоятелност в съдебна ликвидация на SNCM и определя 45-дневен срок от датата на съдебното решение за въвеждане във владение на купувача.

4 Compagnie méridionale de navigation (наричано по-нататък „CMN") е френско дружество в областта на морския превоз, обслужващо по-специално пристанищата на Бастия, Аячо и Проприано от Марсилия.

5 За предоставяне на въпросните услуги CMN използва три смесени карго-съда, а именно *Kalliste*, *Girolata* и *Scandola* (впоследствие заменен от *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (наричано по-нататък „Corsica Ferries") е френско дружество в областта на морския превоз, което осигурява редовна връзка по-специално между континентална Франция и Корсика, а именно по линиите Ница—Аячо, Ница—Л'Ил-Рус, Ница—Бастия, Ница—Калви, Тулон—Аячо, Тулон—Бастия и Тулон—Л'Ил-Рус.

7 Collectivité territoriale de Corse (Териториален орган, Корсика, наричан по-нататък „CTC") е юридическо лице по френското публично право, състоящо се от три образувания, а именно Асамблеята на Корсика, Изпълнителния съвет на Корсика и Икономическия, социален и културен съвет на Корсика.

8 Office des transports de la Corse (Служба по транспорт на Корсика, наричана по-нататък „OTC") е френско публично дружество с промишлен и търговски характер, създадено от CTC и отговарящо за изпълнението на политиката на въздушния и морския превоз на острова. Задачата на OTC по-специално е да управлява предоставяния от CTC общ бюджет с цел осигуряване на териториалното единство и разпределяне на средствата между въздушния и морския превоз. Във връзка с това OTC сключва с предприятията в областта на превоза —

изпълнители на обществената услуга, споразумения, определящи по-специално тарифите, условията за изпълнение и качеството на услугата. Принципът на териториално единство има за цел да се компенсира островният характер и да се осигури обслужването на острова съгласно условия и ред, възможно най-близки до тези на изцяло континенталните връзки, както и да се прилага по отношение на морските връзки между континентална Франция и Корсика тарифа, сходна с тези на сухоземния превоз.

*Услуга в областта на морския превоз между континентална Франция и Корсика и споразумения за възлагане на обществена услуга*

9 Към момента на настъпване на фактите услугата в областта на морския превоз между континентална Франция и Корсика се осигурява от три морски дружества, а именно SNCM, CMN и Corsica Ferries. Четвърто дружество, в случая Moby Lines, е осъществявало връзки между Тулон и Корсика от април 2010 г. до февруари 2011 г.

10 Пътническият трафик между континента и Корсика се характеризира със силно изразен сезонен характер, тъй като по-голямата част от него е през летните месеци. През първото десетилетие на XXI век основната тенденция на транспортния пазар между континентална Франция и Корсика е развитието на предлагането на превоз с начална точка Тулон, превърнал се в първото по важност пристанище за обслужването на Корсика по отношение на трафика. Тази тенденция за увеличаване на трафика от Тулон е придружена с нарастване на пазарния дял на Corsica Ferries.

11 На 31 март 1976 г. SNCM и CMN, от една страна, и Френската република, от друга, подписват рамково споразумение със срок от 25 години за извършването на обществената услуга за обслужване по море на Корсика от континентална Франция.

12 Във връзка с края на тази концесия на обществена услуга на 31 декември 2001 г., корсиканските органи преразглеждат механизма на обслужването по море на острова.

13 Така от 1 януари 2002 г. единствено линиите с начална точка Марсилия се обслужват съгласно споразумение за възлагане на обществена услуга, водещо до финансова компенсация за изпълнителите. Това споразумение е сключено между SNCM и CMN, от една страна, и CTC и OTC, от друга, за срок от пет години.

14 За останалите линии, а именно с начална точка Ница и Тулон, успоредно на посоченото в точка 13 по-горе споразумение корсиканските органи въвеждат социална схема за помощи в полза на жителите на острова, както и на някои социално обусловени категории. Така споразумението за социална помощ позволява изплащането за всеки пътник с право на преференциална тарифа на помощ, предварително финансирана от предприятията за превоз, които приемат да спазват задълженията за обществена услуга (наричани по-нататък „ЗОУ“), като тази помощ впоследствие им се възстановява. Посочените категории представляват около две трети от целия трафик (жители на Корсика, лица под 25-годишна и над 60-годишна възраст, студенти под 27-годишна възраст, семейства и хора с увреждания или инвалидност). Тази схема за помощи е одобрена от Европейската комисия с Решение от 2 юли 2002 г. (Държавна помощ № 781/2001 — Социална схема за индивидуални помощи за обслужването по море на Корсика). С Решение от 23 април 2007 г. (Държавна помощ № 13/2007 г. — Удължаване на социалната схема за индивидуални помощи за обслужването по море на Корсика № 781/2001) Комисията одобрява подновяването на въпросната схема за помощи до 31 декември 2013 г. Морските връзки между пристанищата на Ница и Тулон, от една страна, и тези на Корсика, от друга, се изпълняват главно от Corsica Ferries.

15 С решение от 24 март 2006 г. Асамблеята на Корсика одобрява принципа за подновяване на възлагане на обществена услуга (наричано по-нататък „ВОУ“) за обслужването по море на пристанищата на Аячо, Бастия, Калви, Л'Ил-Рус, Порто-Векио и Проприано от пристанището на Марсилия, считано от 1 януари 2007 г. Със същото решение Асамблеята упълномощава председателя на ОТС да започне от името на СТС процедурата за възлагане на обществена поръчка, да даде техническите указания за преписките и да подпомогне СТС при ВОУ.

16 На 27 май 2006 г. в *Официален вестник на Европейския съюз*, както и на 9 юни 2006 г. в ежедневника *Les Échos* е публикувано обявление за възлагане на поръчка. На 4 август 2006 г. — крайния срок за подаване на оферти, са представени четири оферти, а именно една оферта от SNCM, една от Corsica Ferries, една от CMN и една от образуваната за целта група от Corsica Ferries и CMN.

17 С решение от 15 декември 2006 г. Conseil d'État (Държавен съвет, Франция) отменя процедурата за ВОУ.

18 С решение от 22 декември 2006 г. Асамблеята на Корсика решава да възобнови изцяло процедурата за ВОУ, да удължи текущото ВОУ до 30 април 2007 г. и да определи 1 май 2007 г. за датата за новото ВОУ.

19 На 30 декември 2006 г. в *Официален вестник на Европейския съюз*, на 4 януари 2007 г. в *Les Échos* и на 5 януари 2007 г. в ежедневника *Le Journal de la Marine Marchande* е публикувано ново обявление за възлагане на поръчка. На 9 февруари 2007 г. са представени две оферти, а именно, от една страна, обща оферта от образуваната за целта група от SNCM и CMN (наричана по-нататък „групата SNCM—CMN“) относно всички линии, едновременно под формата на цялостна оферта и на оферти за всяка отделна линия, и от друга страна, оферта от Corsica Ferries относно линиите Марсилия—Аячо, Марсилия—Порто-Векио и Марсилия—Проприано, едновременно под формата на цялостна оферта за тези три линии и на оферти за всяка отделна линия.

20 С определение от 27 април 2007 г. съдията по обезпечителното производство на Tribunal administratif de Bastia (Административен съд на Бастия), сезиран от Corsica Ferries, отменя фазата на договаряне по процедурата за ВОУ, както и решението на председателя на Изпълнителния съвет на Корсика и на председателя на ОТС да се приеме офертата на групата SNCM—CMN и да се предложи на Асамблеята на Корсика да пристъпи към ВОУ на тази група. Той постановява, че СТС и ОТС следва да възобновят процедурата по обсъждане с представилите оферта предприятия.

21 С решение от 27 април 2007 г. Асамблеята на Корсика удължава с два месеца срока на възлагането, което е в ход, и определя 1 юли 2007 г. за датата на новото ВОУ.

22 След проведена нова фаза на договаряне с групата SNCM—CMN и Corsica Ferries ОТС предлага офертата на последното да бъде отхвърлена, с мотива че то не е в състояние да определи твърдо и категорично датата, на която ще може да започне ВОУ, и че не отговаря на условието за максимална възраст на корабите, определено в конкретните правила за възлагане на обществена поръчка.

23 С решение от 7 юни 2007 г. Асамблеята на Корсика определя в полза на групата SNCM—CMN ВОУ за обслужването по море между пристанището на Марсилия и пристанищата на Корсика за периода от 1 юли 2007 г. до 31 декември 2013 г.

24 Член 1 от това решение гласи следното:

„Одобрява доклада на председателя на Изпълнителния съвет [на Корсика], в който е посочено, от една страна, че офертата на групата SNCM—CMN отговаря на предписанията и на критериите на конкретните правила за възлагане на обществена поръчка и на спецификациите за всяка от петте линии и от друга страна, че дружеството Corsica Ferries не е в състояние да определи твърдо и категорично датата, на която ще може да започне следващото [ВОУ], и че в това отношение поставените от това дружество условия, свързани с аспекти, външни за съдържанието на [ВОУ], не могат да бъдат взети предвид“.

25 С решение от същия ден председателят на Изпълнителния съвет на Корсика е упълномощен да подпише споразумението за възлагане на обществена услуга относно това обслужване по море (наричано по-нататък „СВОУ“).

26 СВОУ е сключено на 7 юни 2007 г. за периода от 1 юли 2007 г. до 31 декември 2013 г.

27 С решение от 24 януари 2008 г. Tribunal administratif de Bastia отхвърля искането на Corsica Ferries за отмяна на двете решения, посочени в точки 23 и 25 по-горе. С решение от 7 ноември 2011 г. Cour administrative d'appel de Marseille (Апелативен административен съд на Марсилия) отменя въпросното съдебно решение, както и посочените две решения. С решение от 13 юли 2012 г. Conseil d'État, по жалба на SNCM и CMN, отменя решението на Cour administrative d'appel de Marseille и връща делото на последния. С решение от 6 април 2016 г. Cour administrative d'appel de Marseille отменя решението на Tribunal administratif de Bastia от 24 януари 2008 г., както и посочените по-горе две решения.

28 Съгласно член 1 от СВОУ предметът на това споразумение е предоставянето на редовни морски услуги по всички линии от ВОУ между пристанището на Марсилия и тези на Бастия, Аячо, Порто-Векио, Проприано и Балан (Калви и Л'Ил-Рус).

29 Спецификациите, съдържащи се в приложение 1 към СВОУ, определят естеството на тези услуги. В тях по-специално се предвиждат:

— постоянна „пътническо-товарна“ услуга, която трябва да се предоставя целогодишно по всички засегнати линии (наричана по-нататък „основната услуга“), и

— допълнителна „пътническа“ услуга, която трябва да се предоставя в пикови периоди по линиите Марсилия—Аячо, Марсилия—Бастия и Марсилия—Проприано (наричана по-нататък „допълнителната услуга“).

30 В член 2 от СВОУ се уточняват по-специално сумите на референтните финансови компенсации, които изпълнителите приемат за срока на ВОУ.

31 В член 3 от СВОУ се предвижда, че ВОУ не води до пораждането на изключителни права по отношение на въпросните морски линии, а позволява и на други дружества, като все пак ги подчинява на определени задължения, да осъществяват редовна услуга без финансова компенсация. В този член се уточнява и че исканията за финансова компенсация на изпълнителите са били определени в зависимост от механизма за социално подпомагане.

32 Член 5 от СВОУ, озаглавен „Условия за изплащане на финансови компенсации“, предвижда в параграф 2, трета алинея, че окончателната финансова компенсация на всеки изпълнител за всяка година е ограничена до размера на търговските загуби, причинени от задълженията за спазване на спецификациите, като се отчита разумна възвръщаемост на използвания капитал за плаване, изчислена пропорционално на дните, в които действително е бил използван за

курсовете съгласно тези задължения. За разумна възвръщаемост на използвания капитал за плаване се приемат 15 % от конвенционалната му стойност. Тази конвенционална стойност е посочена в приложение 3 към СВОУ.

33 Член 7 от СВОУ, озаглавен „Предпазна клауза“, предвижда в параграф 1, че в случай на значителна промяна в техническите, нормативните и икономическите условия за изпълнението на възлаганите услуги или за да се вземат предвид външни събития със значително въздействие върху финансовите ангажименти на изпълнителя или изпълнителите, страните ще се срещнат, по инициатива на полагащата в по-голяма степен дължима грижа, за да предприемат мерки за възстановяване на първоначалното финансово равновесие на СВОУ „приоритетно за максималните тарифи и за адаптирането на услугите“.

34 В член 7, параграф 2 от СВОУ се припомня, че размерът на референтните годишни финансови компенсации е определен в зависимост от очакваните брутни приходи от пътници и товари, съдържащи се в офертата на всеки изпълнител. В същата разпоредба за всяка година и при определени хипотези е предвидена възможността за корекция, чрез увеличение или намаление, на финансовата компенсация за всяка категория приходи и за всеки изпълнител. В същата разпоредба е предвидено и че този механизъм за коригиране е от значение само до датата на прилагане на предвидената в член 8 от СВОУ клауза за адаптиране.

35 Член 8 от СВОУ, озаглавен „Клауза за адаптиране“, гласи следното:

„Предвид продължителността на [СВОУ] е предвиден етапен момент през третата година, за да се анализира въз основа на процедура и на състезателна експертиза финансовото равновесие на [СВОУ] и да се постановят, чрез съгласуване между страните, евентуалните мерки за коригиране на услугите и на тарифите, които ще гарантират упражняването от [СТС] на финансовата му намеса, по-специално чрез намаляване на компенсацията, и които ще трябва да запазят цялостната схема на [СВОУ]“.

36 В приложение на тази клауза за адаптиране СВОУ е изменено писмено в края на 2009 г.

*Процедура пред Комисията и обжалваното решение*

37 С писма от 27 септември, 30 ноември и 20 декември 2007 г. Комисията е сезирана с жалба от Corsica Ferries относно неправомерни и несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи, които SNCM и CMN получили благодарение на СВОУ.

38 С писма от 20 май 2010 г., 16 юли 2010 г., 22 март 2011 г., 22 юни 2011 г., 15 декември 2011 г. и 10 януари 2012 г. Corsica Ferries предоставя допълнителна информация на Комисията в подкрепа на своята жалба.

39 С писма от 13 март 2008 г., 12 ноември 2008 г., 13 октомври 2011 г. и 14 декември 2011 г. Комисията иска информация от френските органи. Те отговарят на въпросните искания съответно с писма от 3 юни 2008 г., 14 януари 2009 г., 7 декември 2011 г. и 20 януари 2012 г.

40 С писмо от 27 юни 2012 г. Комисията уведомява Френската република за решението си да открие официалната процедура по разследване на основание член 108, параграф 2 ДФЕС относно предполагаемите помощи в полза на SNCM и CMN, включени в СВОУ (ОВ C 301, 2012 г., стр. 1).

41 Френските органи представят становището си по това решение и отговарят на съдържащите се в него въпроси с писма от 13 юли и 7 септември 2012 г. Corsica Ferries, SNCM и CMN също представят становища по това решение, които са изпратени на френските органи и по които последните представят коментарите си с писма от 14 ноември 2012 г. и от 3 януари, 16 януари и 12 февруари 2013 г.

42 В края на тази процедура на 2 май 2013 г. Комисията приема Решение 2013/435/ЕС относно държавна помощ SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Франция в полза на SNCM и CMN (ОВ L 220, 2013 г., стр. 20, наричано по-нататък „обжалваното решение“).

43 За обжалваното решение Френската република е уведомена на 3 май 2013 г., като то е изпратено на SNCM с писмо на Комисията от 14 юни 2013 г.

44 В обжалваното решение, за да определи дали предоставените на SNCM и CMN компенсации в рамките на СВОУ представляват държавна помощ, и по-специално селективно предимство, Комисията разглежда дали в случая са били изпълнени кумулативните критерии, определени от Съда в решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) (наричани по-нататък „критериите Altmark“). Комисията по-конкретно извършва анализ на първия и четвъртия от тези критерии (вж. т. 87 и 90 по-нататък).

45 По отношение на първия от критериите Altmark, на първо място, Комисията определя „аналитичната рамка“, която следва да се използва за преценката му (съображения 132—136 от обжалваното решение). Тя по-специално преценява, че за да бъде приемлив с оглед на правилата в областта на държавните помощи, обхватът на обществената услуга трябва да спазва Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 година относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 1992 г., стр. 7; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 83, наричан по-нататък „Регламентът за морския каботаж“), както е разтълкуван в съдебната практика, и по-специално от Съда в неговото решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107). От това Комисията заключава, че „обхватът на обществената услуга, определен от договор за обществена поръчка, трябва да е необходим и пропорционален на реална нужда от обществена услуга, доказана от недостатъчното [редовно] транспортно обслужване при обичайни пазарни условия“ (съображение 136 от обжалваното решение).

46 На второ място, Комисията приема, че основната и допълнителната услуга трябва да бъдат анализирани поотделно (съображения 137—144 от обжалваното решение). Тя изтъква, че в приложените към СВОУ спецификации се прави ясно разграничение между тези два вида услуги. От друга страна, тя преценява, че не би било законосъобразно да се смята, че допълнителната услуга може да се оправдае от реалната нужда за обществена услуга, удовлетворявана от основната услуга, освен ако нейното изпълнение не е крайно необходимо за основната услуга, „като се отчетат всички технически и икономически съображения“ (съображение 139 от обжалваното решение). В случая обаче нямало установена техническа допълняемост между тези два вида услуги, тъй като те били подчинени на различни задължения, по-специално с оглед на разписанието и честотата, а основната услуга се извършвала със смесени карго-съдове, докато допълнителната — с фериботи. Освен това аналитичното счетоводство на SNCM водело до възникването за значителен период от време, що се отнася до допълнителната услуга, на търговски загуби, така че доводът на френските органи, според който включването на тази услуга в обхвата на ВОУ би било оправдано с финансово изравняване с основната услуга, не можел да се приеме.

47 На трето място, Комисията анализира основната услуга с оглед на първия от критериите Altmark (съображения 145—150 от обжалваното решение). В това отношение тя най-напред установява, че предоставянето на минимална услуга за териториално единство между Марсилия

и петте въпросни пристанища на Корсика отговаря на ясно определена нужда от обществена услуга (съображение 145 от обжалваното решение). По-нататък, що се отнася до липсата на частна инициатива, съгласно посоченото от Комисията самите други пазарни оператори признават, че те не биха били в състояние да изпълняват основната услуга (съображение 146 от обжалваното решение). От друга страна, тя приема, че прегрупирането на линии в рамките на една-единствена услуга самò по себе си не противоречи на Регламента за морския каботаж. Обратното — в разглеждания случай прегрупирането на петте линии позволявало взаимно използване на плавателните съдове, така че да се подобри качеството на въпросната услуга и да се намалят разходите за нея (съображение 148 от обжалваното решение). Накрая Комисията припомня, че СВОУ и приложенията към него определят конкретните правила за продължителност, регулярност, капацитет и тарифиране, които изпълнителите трябва да спазват при извършването на основната услуга (съображение 149 от обжалваното решение). От гореизложеното тя заключава, че включването на основната услуга в обхвата на СВОУ е необходимо и пропорционално спрямо реалната нужда от обществената услуга (съображение 150 от обжалваното решение).

48 На четвърто място, Комисията анализира допълнителната услуга, предоставяна единствено от SNCM посредством два ферибота, с оглед на първия от критериите Altmark (съображения 151—167 от обжалваното решение). Тя приема, че включването ѝ в обхвата на обществената услуга не отговаря на реална нужда от обществена услуга и че Френската република съответно е допуснала явна грешка в преценката, като я е определила като услуга от общ икономически интерес (наричана по-нататък „УОИИ“) (съображение 167 от обжалваното решение).

49 Във връзка с това, от една страна, Комисията приема, че предоставяната с начална точка Марсилия допълнителна услуга е била до голяма степен заменяема, от гледна точка на търсенето на пътниците, с предоставяните услуги за превоз на пътници с начална точка Тулон и с дестинация Бастия и Аячо в рамките на сключването на СВОУ (съображения 154—160 от обжалваното решение). В това отношение тя по-специално изтъква, че промените в трафика за линиите между континентална Франция и Корсика в периода 2002—2009 г. доказвали бързото развитие на конкурентно предлагане спрямо това на двамата изпълнители. Разпределянето на трафика между обслужваните пристанища доказвало много силен ръст на трафика, който тръгва от Тулон, и съответно намаляване на трафика от Марсилия. Ръстът на общия трафик бил изцяло поет от доставчиците на услуги с начална точка Тулон в ущърб на предлагането на изпълнителите, които извършват услуги с начална точка Марсилия. Комисията изтъква и краткото разстояние между Марсилия и Тулон, факта, че времето за пътуване по суша между тези два града е значително по-малко от времето за пътуване по маршрута по море, както и факта, че тръгващите от Тулон кораби са можели да пристигат в Корсика за по-малко време спрямо потеглящите от Марсилия.

50 От друга страна, Комисията посочва, че френските органи не са представили доказателство за липса на частна инициатива по отношение на допълнителната услуга (съображение 161 от обжалваното решение). Тя по-специално установява, че за пристанищата на Бастия и Аячо, които представляват 90 % от нужния капацитет на допълнителната услуга, комбинирането на предложения капацитет от основната услуга по ВОУ, извършвана от Марсилия, и на услугата за частна инициатива, предоставяна от Corsica Ferries от Тулон, е било достатъчно, за да се отговори на реално установеното търсене, при това както за пролетно-есенния период, така и за летния, за всяко от пристанищата и за всяка година от периода 2004—2006 г. (съображение 162 от обжалваното решение). Така Комисията приема, че включването на допълнителната услуга в обхвата на ВОУ не е било нито необходимо, нито пропорционално на удовлетворяването на установеното търсене на транспортни услуги по линиите Марсилия—Бастия и Марсилия—Аячо. Що се отнася до линията Марсилия—Проприано, тя посочва, че ниският дял на трафика по нея не позволява да се приеме, че липсата на частна инициатива само по тази линия обезсилва заключението ѝ за цялата допълнителна услуга (съображение 164 от обжалваното решение). Комисията изтъква също, че предоставяната от Corsica Ferries услуга е

отговаряла на стандартите за ЗОУ, приложими към всяка връзка между континентална Франция и Корсика, като качеството ѝ не се е различавало от услугата, предоставяна като допълнителна (съображение 165 от обжалваното решение).

51 От изложеното по-горе Комисията заключава, че първият от критериите Altmark не е изпълнен, що се отнася до предоставените компенсации в рамките на допълнителната услуга (съображение 167 от обжалваното решение).

52 Колкото до четвъртия от критериите Altmark, Комисията приема, че той не е изпълнен за нито единия от двата разглеждани вида услуги (съображение 183 от обжалваното решение).

53 В това отношение, на първо място, Комисията приема въз основа на набор от обстоятелства, че условията на обществената поръчка не са позволили избирането на кандидата, който е в състояние да предостави разглежданите услуги на най-ниска цена за общността (съображения 169—178 от обжалваното решение).

54 За да стигне до това заключение, Комисията по същество се основава на следните обстоятелства:

— ВОУ е след процедура на договаряне, предшествана от публикуване на обявление за възлагане на обществена поръчка, а именно процедура, която предоставя широко право на преценка на възложителя и може да ограничи участието на заинтересованите оператори,

— единствената конкурентна оферта на тази на двамата изпълнители, а именно офертата на Corsica Ferries, не е била оценена според собствените ѝ показатели (критерии за възлагане), а въз основа на критерия за избор, а именно капацитета на кандидата да започне извършването на дейностите от 1 юли 2007 г.,

— процедурата следователно не е позволила на ОТС да сравни няколко оферти, за да одобри икономически най-изгодната,

— фактът, че са били представени две оферти, не е достатъчен, за да има ефективна конкуренция, тъй като конкурентната оферта на Corsica Ferries, в която е била определена начална дата за услугите 12 ноември 2007 г., поради този факт не е била надеждна алтернатива,

— наличието на няколко заведени в случая съдебни дела не е доказателство за ефективността на конкуренцията в процедурата за сключване на СВОУ,

— групата SNCM—CMN се е ползвала със значително конкурентно предимство като исторически оператор, който вече е разполагал с плавателните съдове, изисквани от спецификациите за СВОУ,

— съвсем краткият срок, предоставен между предвидената дата за ВОУ (в крайна сметка 7 юни 2007 г.) и датата на началото на предоставяне на услугите (1 юли 2007 г.), също може да е бил пречка пред реално кандидатстване на нови оператори,

— заедно с техническите изисквания, свързани със спецификата на въпросните пристанища, с условието за възраст на флота и с капацитета за броя места, съгласно спецификациите за СВОУ, този толкова кратък срок вероятно е ограничил участието в обществената поръчка,

— съществуването на многобройни клаузи за провеждане на среща във връзка със свободата, която има ОТС, да взема решения за изключения от приложимите правила също може да е допринесло за обезсърчаването на евентуални участници в обществената поръчка поради съмненията, породени от някои ключови технически и икономически параметри за изготвянето на една оферта.

55 На второ място, Комисията изтъква, че френските органи не са ѝ съобщили никаква информация, която да докаже, че компенсациите са били изчислени по модела на едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства (съображения 179 и 180 от обжалваното решение). Тя добавя, че компенсацията не е била определена спрямо предварително установена разходна база или чрез сравнение със структурата на разходите на други съпоставими морски предприятия, а като са взети предвид очакваните приходи и разходите за гориво, които отразяват само една част от приходите и разходите за услугата (съображение 180 от обжалваното решение). Освен това очакваните компенсации за ВОУ били значително по-високи от тези за периода 2002—2006 г., за подобни задължения, дори леко занижени по отношение на предлагания капацитет (съображение 181 от обжалваното решение). Накрая Комисията приема, че едно сравнение с разходите на добре управлявано предприятие е било не по-малко необходимо, тъй като някои данни сочат, че самото SNCM, което е излизало от период на сериозно преструктуриране, не е било такова предприятие (съображение 182 от обжалваното решение).

56 С оглед на всички изложени по-горе съображения Комисията заключава, че е налице селективно икономическо предимство, предоставено на изпълнителите (съображение 184 от обжалваното решение).

57 След като констатира, че има риск разглежданите компенсации да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки, Комисията прави извода, че те представляват държавни помощи и че са неправомерни, тъй като са били отпуснати без предварително уведомление (съображения 185—187 и член 1 от обжалваното решение).

58 В съображения 188—212 от обжалваното решение Комисията разглежда съвместимостта на тези държавни помощи с вътрешния пазар.

59 В това отношение, на първо място, Комисията посочва, че в съответствие с точка 11 от нейното Съобщение относно Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.) (ОВ C 8, 2012 г., стр. 15, наричана по-нататък „рамката за УОИИ“) държавната помощ, попадаща извън приложното поле на нейното Решение 2012/21/ЕС от 20 декември 2011 година относно прилагането на член 106, параграф 2 ДФЕС за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на [УОИИ] (ОВ L 7, 2012 г., стр. 3), може да бъде обявена за съвместима с член 106, параграф 2 ДФЕС, ако е необходима за предоставянето на съответната УОИИ и не засяга развитието на търговията до такава степен, че да противоречи на интересите на Европейския съюз, като условията, посочени в раздели 2.2—2.10 от рамката за УОИИ, трябва да са спазени, за да се постигне баланс (съображение 190 от обжалваното решение).

60 На второ място, Комисията припомня, че основната услуга представлява УОИИ, но че случаят не е такъв по отношение на допълнителната услуга, поради което изплатените компенсации за тази услуга не могат да се обявят за съвместими с член 106, параграф 2 ДФЕС (съображения 192 и 193 от обжалваното решение).

61 На трето място, Комисията приема, че по отношение на основната услуга останалите условия, предвидени в рамката за УОИИ, са изпълнени (съображения 194—212 от обжалваното решение).

62 От изложените по-горе обстоятелства Комисията заключава, че изплатените на SNCM и CMN компенсации в рамките на основната услуга представляват неправомерни държавни помощи, но съвместими с вътрешния пазар (съображение 213, член 1 и член 2, параграф 2 от обжалваното решение), докато изплатените само на SNCM в рамките на допълнителната услуга представляват неправомерни и несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи (съображение 214, член 1 и член 2, параграф 1 от обжалваното решение).

63 В резултат на това Комисията разпорежда незабавното спиране на плащането на компенсациите за допълнителната услуга и възстановяването от получателя на вече изплатените за целта помощи, като върху сумите за възстановяване се начисляват лихви от датата, на която са били предоставени на получателя, до действителното им възстановяване (съображения 215—218 и 220 и член 3 от обжалваното решение). Комисията уточнява, че това възстановяване трябва да е незабавно и ефективно и че френските органи трябва да осигурят прилагането на обжалваното решение в срок от четири месеца от датата, на която са уведомени за него (съображение 219 и член 4 от обжалваното решение), тоест до 3 септември 2013 г. Френските органи освен това се задължават в срок от два месеца от уведомяването за обжалваното решение да предоставят на Комисията информация по-специално за общата сума (главница и лихви), която получателят трябва да възстанови, подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за изпълнение на обжалваното решение, както и документите, доказващи, че на получателя е наредено да възстанови помощта (член 5 от обжалваното решение).

**Производство и искания на страните**

64 На 26 август 2013 г. SNCM подава в секретариата на Общия съд настоящата жалба.

65 Френската република също подава жалба за отмяна на въпросното решение, постъпила в секретариата на Общия съд на 12 юли 2013 г. и регистрирана под номер T-366/13.

66 С молба, подадена в секретариата на Общия съд на 11 декември 2013 г., Corsica Ferries иска да встъпи по настоящото дело в подкрепа на исканията на Комисията.

67 С молби, подадени в секретариата на Общия съд на 9 януари и 10 февруари 2014 г., SNCM настоява за поверително третиране — по отношение на Corsica Ferries, ако последното бъде допуснато да встъпи в производството — на някои обстоятелства, съдържащи се съответно в жалбата и репликата. Към тези искания то прилага неповерителен вариант на въпросните документи.

68 С определение от 21 февруари 2014 г. председателят на шести състав на Общия съд допуска встъпването на Corsica Ferries. Не е постановено решение по основателността на исканията за поверителното третиране.

69 С молба, подадена в секретариата на Общия съд на 6 март 2014 г., Corsica Ferries повдига възражения срещу исканията за поверително третиране по отношение на голяма част от посочените в тях обстоятелства.

70 С определение от 3 октомври 2014 г., SNCM/Комисия (T-454/13, EU:T:2014:898) председателят на шести състав на Общия съд частично уважава исканията за поверително третиране.

71 На 9 януари 2015 г. Corsica Ferries представя своето становище при встъпване в секретариата на Общия съд. С молба, подадена в секретариата на Общия съд на 9 март 2015 г., SNCM представя становище по посоченото становище при встъпване. С писмо от същия ден Комисията посочва, че няма да представя становище по въпросното становище по встъпване.

72 По предложение на съдията докладчик Общият съд (шести състав) решава да започне устната фаза на производството.

73 В рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89 от неговия процедурен правилник, Общият съд приканва Комисията да отговори писмено на някои въпроси, а тя изпълнява това искане в предвидения срок.

74 С молба, подадена в секретариата на Общия съд на 6 юни 2016 г., SNCM настоява за поверително третиране — по отношение на Corsica Ferries — на някои части от отговора на Комисията на тези въпроси. Corsica Ferries получава само неповерителния вариант на този отговор и не повдига никакво възражение срещу отправеното по отношение на него искане за поверително третиране.

75 Устните състезания и отговорите на страните на поставените от Общия съд въпроси са изслушани в съдебното заседание от 14 юни 2016 г.

76 SNCM иска от Общия съд:

— като главно искане, да отмени обжалваното решение,

— при условията на евентуалност, да отмени частично обжалваното решение в частта, в която то предвижда, че размерът на помощта включва посочените в съображение 218 от него обстоятелства,

— да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

77 Комисията иска от Общия съд:

— да отхвърли жалбата като неоснователна,

— да осъди SNCM да заплати съдебните разноски.

78 Corsica Ferries иска от Общия съд:

— да отхвърли жалбата в частта, която се отнася до главното ѝ искане,

— да осъди SNCM да заплати съдебните разноски.

**От правна страна**

79 В подкрепа на жалбата си SNCM излага поредица от доводи, които могат да бъдат групирани в пет основания, а именно:

— първо основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела допълнителната услуга за непредставляваща УОИИ,

— второ основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела СВОУ за неизпълняващо четвъртия от критериите Altmark,

— трето основание, изведено от това, че Комисията погрешно е изчислила размера на помощта, която следва да бъде възстановена,

— четвърто основание, изведено от нарушение на принципа на защита на оправданите правни очаквания,

— пето основание, изведено от нарушение на принципа на равно третиране.

*Предварителни бележки*

80 В самото начало следва да бъдат посочени някои принципи, изведени от съдебната практика, по-специално относно квалифицирането като държавна помощ на компенсация за обществена услуга, в светлината на които трябва да бъде разгледана настоящата жалба.

81 Съгласно член 107, параграф 1 ДФЕС, освен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

82 Съгласно постоянната съдебна практика, за да се квалифицира дадена мярка като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 ДФЕС, трябва да са изпълнени всички условия, посочени в тази разпоредба. Първо, трябва да става въпрос за намеса на държавата или чрез ресурси на държавата, второ, тази намеса трябва да е в състояние да засегне търговията между държавите членки, трето, тя трябва да предоставя предимство на своя получател и четвърто, тя трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията (вж. решение от 8 май 2013 г., Libert и др., C-197/11 и C-203/11, EU:C:2013:288, т. 74 и цитираната съдебна практика).

83 Първите две основания на настоящата жалба се отнасят по-конкретно до третото от тези условия, а именно това, че въпросната мярка трябва да се разглежда като предоставяне на предимство на своя получател.

84 В това отношение следва да се припомни, че според постоянната съдебна практика за държавни помощи се считат намесите, които под каквато и да било форма са в състояние пряко или непряко да поставят предприятия в по-благоприятно положение или които трябва да се считат за икономическо предимство, което предприятието получател не би получило в нормални пазарни условия (вж. решение от 2 септември 2010 г., Комисия/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, т. 40 и цитираната съдебна практика).

85 Съответната държавна мярка не попада обаче в обхвата на член 107, параграф 1 ДФЕС, когато съставлява компенсация, която представлява насрещна престация за услугите, осъществени от предприятията получатели за изпълнението на ЗОУ, и поради това тези предприятия в действителност не получават финансово предимство и следователно не са поставени в по-благоприятно конкурентно положение спрямо конкурентните предприятия (решения от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 87 и от 8 май 2013 г., Libert и др., C-197/11 и C-203/11, EU:C:2013:288, т. 84).

86 Все пак, за да не бъде подобна компенсация квалифицирана като „държавна помощ“, в конкретните случаи трябва да бъдат изпълнени кумулативно четири критерия (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 87 и 88).

87 Първо, предприятието получател трябва действително да е натоварено с изпълнението на ЗОУ и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 89). Понятието за ЗОУ по смисъла

на този първи критерий съответства на понятието за УОИИ, посочено в член 106, параграф 2 ДФЕС (в този смисъл вж. решение от 12 февруари 2008 г., BUPA и др./Комисия, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 162).

88 Второ, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 90).

89 Трето, компенсацията не трябва да надвишава необходимото за покриване на всички или на част от разходите, наложени от изпълнението на ЗОУ, при отчитане на свързаните с тях приходи, както и на разумна печалба за изпълнението на тези задължения (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 92).

90 Четвърто, когато изборът на предприятие, на което в конкретен случай да се възложи изпълнението на ЗОУ, не е извършен в рамките на процедура за обществена поръчка, която създава условия за избор на кандидата, в състояние да предостави разглежданите услуги при най-ниски разходи за съответната общност, необходимото ниво на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства за изпълнение на изискванията за предоставяне на обществена услуга, би направило за изпълнение на тези задължения, като се отчитат свързаните с това приходи, както и една разумна печалба във връзка с изпълнение на тези задължения (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 93).

91 В обжалваното решение Комисията приема, че първият от критериите Altmark не е изпълнен за допълнителната услуга и че четвъртият от тях не е изпълнен за нито един от двата разглеждани вида услуги.

*По първото основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела допълнителната услуга за непредставляваща УОИИ*

92 С първото си основание, което се подразделя на четири части, SNCM изтъква, че Комисията погрешно е приела допълнителната услуга за непредставляваща УОИИ.

93 В самото начало следва да се уточни, че според постоянната съдебна практика с оглед, от една страна, на широкото право на преценка, с което разполага държавата членка по отношение на определението на задача за УОИИ и условията за прилагането ѝ, и от друга страна, на обхвата на ограничения до явната грешка контрол, който Комисията може да упражнява на това основание (вж. т. 111 по-нататък), контролът, който Общият съд трябва да упражнява относно преценката на Комисията в това отношение, също не може да надхвърля тази граница, като при това положение този контрол трябва да се сведе до преглед дали Комисията правилно е установила или отхвърлила наличието на явна грешка от страна на държавата членка (в този смисъл вж. решение от 16 септември 2013 г., Iliad и др./Комисия, T-325/10, непубликувано, EU:T:2013:472, т. 121 и цитираната съдебна практика).

По първата част, изведена от това, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като е извършила подробен контрол върху необходимостта от услугата с оглед на реалната нужда от обществена услуга

94 В рамките на първата част от първото основание SNCM оспорва основателността на теста, използван от Комисията в обжалваното решение, за да провери дали е спазен първият от критериите Altmark (вж. т. 45 по-горе). SNCM поддържа, че Комисията е допуснала грешка при

прилагане на правото, като в случая е извършила подробен контрол върху квалифицирането на УОИИ и върху необходимостта от допълнителната услуга с оглед на реалната нужда от обществена услуга.

95 Тази първа част може да се раздели на четири подчасти. Най-напред следва да се разгледа първата подчаст, след което втората и четвъртата и накрая третата подчаст.

96 SNCM твърди, че СВОУ, чиято първа цел е прилагането на принципа на териториално единство, отговаря в своята цялост на ясна нужда от обществена услуга. Като е приела противното в обжалваното решение, Комисията се отклонила от предходната си практика при вземане на решения относно предишните ВОУ за обслужването по море на Корсика, от решения от 19 май 1993 г., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) и от 11 септември 2012 г., Corsica Ferries France/Комисия (T-565/08, EU:T:2012:415). В репликата SNCM добавя, че Комисията не следва по един и същ въпрос да приема позиция, диаметрално противоположна на тази, на която дотогава се е давало предпочитание, без подходящо и надлежно изложени мотиви.

97 Комисията оспорва изтъкнатите от SNCM доводи.

98 Най-напред следва да се констатира, че твърдението на SNCM, съгласно което Комисията е действала по „очевидно противоречив“ начин, поради това че вече е приела в предходни решения относно процедурите за ВОУ, че предоставянето на разположение на допълнителен капацитет за пътнически превоз през пиковите периоди отговаря на нужда от обществен интерес, не може да бъде прието. Всъщност според постоянната съдебна практика понятието за държавни помощи е обективно понятие, което зависи единствено от това дали държавната мярка предоставя или не предимство на едно или на няколко предприятия. Следователно практиката на Комисията при вземане на решения в тази област не може да бъде решаваща (вж. решение от 4 март 2009 г., Associazione italiana del risparmio gestito и Fineco Asset Management/Комисия, T-445/05, EU:T:2009:50, т. 145 и цитираната съдебна практика). Същият извод се налага и по отношение на въпроса с преценката на съвместимостта на дадена помощ с вътрешния пазар (решения от 20 май 2010 г., Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, т. 21 и от 15 юни 2005 г., Regione autonoma della Sardegna/Комисия, T-171/02, EU:T:2005:219, т. 177).

99 При всички положения самият факт, че обжалваното решение се различава от предходните решения на Комисията в тази област, не позволява да се приеме, че то е непоследователно спрямо тях. Всъщност, както съвсем правилно изтъква Комисията, преценката дали е налице реална нужда от обществена услуга, може съвсем нормално да търпи развитие с времето в зависимост от развитието на пазарните механизми. Впрочем следва да се отбележи, че още в своето Решение 2002/149/ЕО от 30 октомври 2001 г. относно държавните помощи, отпускани от Франция на SNCM (ОВ L 50, 2002 г., стр. 66), изтъкнато неколкократно от SNCM в писмената му защита, Комисията подчертава, че „[п]о отношение на обслужването с начална точка пристанищата на континентална Франция пазарното положение е претърпяло значително развитие през последните години, до степен че да постави под въпрос нуждата от [ЗОУ] за всички линии целогодишно“ [неофициален превод] (съображение 78), и че „заключението на Комисията относно реалната нужда от обществена услуга, произтичаща от системата за обслужване, предвидена в рамковото споразумение между държавата и SNCM през 1976 г. и в рамките на това споразумение, в петгодишните споразумения, сключени между OTC и SNCM през 1991 г. и 1996 г., не може да се екстраполира след крайната дата 31 декември 2001 г. — дата на изтичане на рамковото споразумение“ [неофициален превод] (съображение 80).

100 По-нататък, поради същите мотиви като изложените в точка 99 по-горе следва да се приеме, че SNCM не може да се позове надлежно на решение от 11 септември 2012 г., Corsica Ferries France/Комисия (T-565/08, EU:T:2012:415) в подкрепа на твърдението си. Двата цитирани от SNCM откъса от това решение всъщност се отнасят до ВОУ за периода 1996—2001 г.

101 От друга страна, SNCM не може да се позовава на решение от 19 май 1993 г., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), а следователно и на изискването за избягване на практика на „селективност“, тоест на факта, че операторите, конкурентни на изпълнителя на обществена услуга, се съсредоточават върху рентабилните дейности, свързани с ВОУ, и му оставят нерентабилните дейности, без да му позволяват по този начин да постигне компенсация между загубите, претърпени в нерентабилните сектори, и печалбите, реализирани в рентабилните. Всъщност, както е изложено по-подробно в точка 155 по-нататък, от доказателствата по преписката е видно, че както при основната, така и при допълнителната услуга има сериозни търговски загуби, което е изключвало всякаква възможност за финансово изравняване между тях (вж. по-специално съображения 47 и 143 от обжалваното решение).

102 Накрая, възражението, че Комисията не е спазила задължението си за мотивиране, следва да бъде отхвърлено като лишено от всякакво основание. Освен факта, че тя не може да бъде упреквана за това, че в случая е възприела подход, „диаметрално противоположен“ на следвания в предходните ѝ решения в тази област (вж. т. 99 по-горе), се налага констатацията, че в обжалваното решение тя ясно и точно посочва причините, поради които смята, че наличието на реална нужда от обществена услуга не е доказано по отношение на допълнителната услуга. Така, след като определя „рамката на анализа“, която ще използва, за да прецени дали първият от критериите Altmark е бил изпълнен в случая (съображения 132—136 от обжалваното решение), Комисията изтъква, по-специално като отхвърля изложените от Френската република, SNCM и CMN доводи, мотивите, поради които е преценила, че основната и допълнителната услуга представляват два различни вида услуги и трябва да бъдат разгледани поотделно (съображения 137—144 от обжалваното решение), след което анализира втората от тези услуги с оглед на посочения критерий (съображения 151—167 от обжалваното решение). Колкото до този последен въпрос, Комисията прави извода, че включването на допълнителната услуга в обхвата на обществената услуга не отговаря на реална нужда от обществена услуга, след като по същество констатира, въз основа на набор от обстоятелства, от една страна, че тази услуга, предоставяна с начална точка Марсилия, е била до голяма степен заменяема, от гледна точка на търсенето на пътниците, с услугите за пътнически превоз с начална точка Тулон и с дестинация Бастия и Аячо в рамките на сключването на СВОУ (съображения 154—160 от обжалваното решение), а от друга страна, че не е приведено нито едно доказателство за липса на частна инициатива по отношение на тази допълнителна услуга (съображения 161—166 от обжалваното решение).

103 От изложеното по-горе следва, че първата подчаст трябва да бъде отхвърлена като неоснователна.

– По втората и четвъртата подчаст, изведени от това, че Комисията не е зачела широкото право на преценка на държавите членки, както и обхвата на решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107) и на Регламента за морския каботаж

104 На първо място, SNCM изтъква, че в случая Комисията е надхвърлила широкото право на преценка, с което разполагат държавите членки при определянето на УОИИ. Всъщност тя далеч не се ограничила до обикновения контрол за явна грешка в преценката, а извършила особено подробен контрол върху разглежданото определяне на УОИИ и върху нуждата от услугата. От друга страна, SNCM смята, че Комисията не може да се позовава на доводи от решение от 16 септември 2013 г., Colt Télécommunications France/Комисия (T-79/10, непубликувано, EU:T:2013:463), тъй като в делото, по което е постановено това решение, са съществували насоки, изрично предвиждащи нуждата от доказване на пазарната неефективност, в случая Насоките на Общността относно прилагането на правилата за държавна помощ във връзка с бързото разгръщане на широколентови мрежи (ОВ C 235, 2009 г., стр. 7).

105 На второ място, SNCM претендира, че Комисията не е зачела обхвата на решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107) и на Регламента за морския каботаж. То твърди, че нито въпросното решение, нито регламентът се отнасят до контрола върху държавните помощи и че в действителност те потвърждават валидността на СВОУ. SNCM добавя, че решението и регламентът се отнасят до задълженията, които могат да бъдат налагани по силата на обществените услуги и които са в състояние да обосноват режим на предварително разрешение или договор за обществена услуга, а не до обхвата на услугите, които могат да бъдат предмет на компенсация по смисъла на съдебната практика Altmark, или до размера на тази компенсация. SNCM подчертава по-специално, че за разлика от положението по делото, по което е постановено решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107), предоставянето на услуги в областта на морския превоз между континентална Франция и Корсика не е обусловено от получаването на предварително разрешение. От друга страна, то оспорва, че обхватът на обществената услуга, както е определен в договор за такава услуга, трябва да е необходим и пропорционален спрямо реалната нужда от обществена услуга, доказана с недостига на редовните услуги в областта на превоза при обичайни пазарни условия. Накрая, това дружество оспорва констатацията на Комисията, съдържаща се в съображение 135 от обжалваното решение, че „компенсацията за конкретни задължения в рамките на договор за обществена услуга, която субсидира оферта на услуги, ясно възпрепятства свободното движение на услуги“. В случая компенсацията за обществена услуга нямала нито за предмет, нито за резултат, възпрепятстването на свободното предоставяне на услугите, като никое от съдебните решения, цитирани от Комисията в бележка под линия 63 от обжалваното решение, не доказвало противното.

106 В съдебното заседание в отговор на въпрос на Общия съд, имащ за цел да се разясни кои са според SNCM критериите, въз основа на които трябва да бъде доказана основателността на УОИИ и на нейния обхват, то твърди, че е достатъчно държавата членка да „установи общ интерес в най-широкия смисъл, който може да се отнася до това, което най-общо произтича от обществения интерес“. SNCM добавя, че според него критериите за нужда и пропорционалност, поне както следват от Регламента за морския каботаж и от решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107), не трябва да се отчитат, тъй като произтичат от понятия, свързани със свободното предоставяне на услуги.

107 Комисията, в подкрепа на която встъпва Corsica Ferries, отхвърля доводите на SNCM.

108 На първо място, като препращат към точка 154 от решение от 16 септември 2013 г., Colt Télécommunications France/Комисия (T-79/10, непубликувано, EU:T:2013:463), Комисията и Corsica Ferries твърдят, че без оглед на засегнатия сектор преценката дали е налице пазарна неефективност, представлява предварително условие за квалифицирането на дейност като УОИИ и следователно, че условието за недостатъчност или за липсата на частна инициатива е присъщо на първия от критериите Altmark и предполага извършването на внимателен анализ.

109 Освен това Комисията и Corsica Ferries изтъкват, че правото на преценка, признато на държавите членки при определянето на УОИИ, е ограничено с Регламента за морския каботаж, както е разтълкуван от Съда по-специално в решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107). Това налагало разглежданата услуга да трябва да отговаря на реална нужда от обществена услуга поради недостатъчните редовни услуги в областта на превоза в положение на свободна конкуренция, като обхватът на УОИИ трябва да бъде необходим и пропорционален на тази нужда. В съдебното заседание Комисията уточнява, че според нея доказването на наличието на реална нужда от обществена услуга представлява изискване с по-голяма тежест от доказването на наличието на пазарна неефективност, както е посочено в решение от 16 септември 2013 г., Colt Télécommunications France/Комисия (T-79/10, непубликувано, EU:T:2013:463).

110 На второ място, Комисията и Corsica Ferries смятат, че SNCM погрешно оспорва наличието на връзка между Регламента за морския каботаж и контрола върху държавните помощи. Било очевидно също неточно да се твърди, че този регламент се отнася единствено до положенията, при които предоставянето на услуги е обусловено от предварително разрешение. Колкото до решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107), в него не се разглеждал само въпросът дали е възможно дейност в областта на морския превоз да се обуслови от предварително разрешение, а се съдържали много ясна съображения за начина, по който следва да се тълкуват разпоредбите на Регламента за морския каботаж, като се отчита неговата цел, състояща се в осигуряване на свободното предоставяне на услуги в областта на морския каботаж и в невъзможността да се приемат накърнявания на тази свобода, освен ако не са обосновани от реална нужда от обществена услуга и не са необходими и пропорционални за удовлетворяването ѝ. Освен това било очевидно, че субсидирането на услуги чрез сключването с определен оператор на договор за обществена услуга, предвиден по този регламент, може да доведе до възпрепятстване на свободното предоставяне на услугите.

111 Следва да се припомни, че според постоянната съдебна практика държавите членки имат широко право на преценка при определянето на това, което считат за УОИИ, и че следователно определянето на тези услуги от държава членка може да бъде поставено под съмнение от Комисията само в случай на явна грешка (вж. решения от 15 юни 2005 г., Olsen/Комисия, T-17/02, EU:T:2005:218, т. 216 и цитираната съдебна практика и от 22 октомври 2008 г., TV2/Danmark и др./Комисия, T-309/04, T-317/04, T-329/04 и T-336/04, EU:T:2008:457, т. 101 и цитираната съдебна практика).

112 Все пак правомощието на държавата членка да определя УОИИ, не е неограничено и не може да бъде упражнявано произволно само с цел да се избегне прилагането на правилата за конкуренция в отделен сектор (решение от 12 февруари 2008 г., BUPA и др./Комисия, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 168).

113 По-специално, когато съществуват специфични правила на правото на Съюза, в които попадат определянето на съдържанието и на обхвата на УОИИ, те обвързват преценката на държавите членки в съответствие с точка 46 от Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ C 8, 2012 г., стр. 4, наричано по-нататък „съобщението за УОИИ“). Както Комисията правилно изтъква, тези правила като цяло целят хармонизиране на законодателствата с цел премахване на пречките пред свободите на движение и свободното предоставяне на услуги, а фактът, че са приети на основание на разпоредби на Договора, различни от тези относно контрола върху държавните помощи, и първата им цел е осъществяването на вътрешния пазар, с нищо не ограничава тяхната релевантност с оглед на първия от критериите Altmark.

114 В настоящото дело обаче, както правилно изтъкват Комисията и Corsica Ferries, са съществували такива правила, в случая разпоредбите на Регламента за морския каботаж. В това отношение следва да се припомни, че в член 1 от този регламент е залегнал принципът на свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж в Съюза. В същия смисъл в третото съображение от него се уточнява, че целта му е да отмени ограниченията за това свободно предоставяне на услуги.

115 В член 4 от Регламента за морския каботаж се предвиждат възможни изключения от този ръководен принцип, а именно възможността държавите членки да сключват договори за обществени услуги с корабоплавателни дружества, които участват в редовни услуги до, от и между острови, или да им налага ЗОУ като условие за предоставяне на каботажни услуги. Във връзка с това трябва да се отбележи, че както впрочем признава SNCM, СВОУ несъмнено представлява такъв договор за обществена услуга, който е определен в член 2, точка 3 от регламента като договор, сключен между компетентните органи на дадена държава членка и

собственик на кораби от Съюза с цел предоставяне на задоволителни транспортни услуги на обществото. Следва да се добави, че съгласно предвиденото в член 4, параграф 2 от регламента, като налагат ЗОУ, държавите членки трябва да се ограничават до изискванията, отнасящи се до пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, до регулярността, продължителността, честотата, капацитета за предоставяне на услугата, прилаганите тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд. Съгласно същата разпоредба, когато е уместно, компенсация за ЗОУ трябва да бъде предоставена на всички собственици на кораби от Съюза.

116 Ето защо следва да се потвърди приетото от Комисията, че в настоящото дело правото на преценка на френските органи е било ограничено от разпоредбите на Регламента за морския каботаж.

117 Освен това следва да се констатира, че правилно в обжалваното решение Комисията е отчела и тълкуването, дадено на тези разпоредби от Съда в решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107). В делото, по което е постановено това решение, Съдът по-специално е приканен да разтълкува членове 1 и 4 от Регламента за морския каботаж и да уточни условията, при които предоставянето на услуги в областта на морския каботаж може да бъде обусловено от режим на предварително административно разрешение.

118 При тълкуването на въпросните разпоредби на Регламента за морския каботаж Съдът по-конкретно излага следните разсъждения:

„34. [П]рилагането на режим на предварително административно разрешение като средство за налагане на [ЗОУ] предполага, че компетентните национални органи най-напред са могли да констатират за ясно определени маршрути, че редовните услуги за превоз биха били недостатъчни, ако предоставянето им бъде оставено единствено на пазарните механизми. С други думи, наличието на реална нужда от обществена услуга трябва да може да бъде доказано.

35. От друга страна, за да може даден режим на предварително административно разрешение да бъде обоснован, трябва да се докаже също, че той е необходим, за да може да се наложат [ЗОУ], и че е пропорционален на преследваната цел, по такъв начин че същата цел да не може да бъде постигната с мерки, които са по-малко ограничителни за свободното предоставяне на услуги, по-специално посредством система за деклариране a posteriori […]

36. В това отношение не може да се изключи, че предварителното административно разрешение само по себе си е подходящо средство, позволяващо да се конкретизира съдържанието на [ЗОУ], които следва да бъдат наложени на отделен корабособственик, като се отчете конкретното му положение, или да се контролира предварително способността на корабособственика да изпълни тези задължения.

37. Подобен режим обаче не може да оправдае дискреционно поведение на националните органи, които могат да лишат от полезно действие общностните разпоредби, и по-специално разпоредбите, свързани с основна свобода като разглежданата в главното производство […]“.

119 Действително случаят, разглеждан в делото, по което е постановено решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107), се отнася до режим на предварително административно разрешение, а не, както е в настоящото дело, до ВОУ, съпътствано от предоставянето на компенсации. Все пак разсъжденията на Съда, изложени по това дело, основаващи се на тълкуване на Регламента за морския каботаж с оглед на основната му цел — а именно да се осигури свободното предоставяне на услугите в областта на морския каботаж и следователно да се приемат ограничения на тази свобода само при много строги условия —могат да се приложат напълно в настоящия случай.

120 В това отношение трябва да се припомни постоянната съдебна практика, че член 56 ДФЕС изисква премахването по отношение на установените в друга държава членка доставчици на услуги не само на всяка дискриминация, основана на тяхното гражданство или на обстоятелството, че са установени в държава членка, различна от тази, в която трябва да се извършват услугите, но и на всяко ограничение, дори то да се прилага, без да се прави разлика между национални доставчици и доставчици от други държави членки, когато това ограничение може да доведе до забрана, затрудняване или по-слаба привлекателност на дейността на доставчик, установен в друга държава членка, в която той законно предлага сходни услуги (освен решенията, цитирани в бележка под линия 63 от обжалваното решение, вж. решение от 7 октомври 2010 г., Dos Santos Palhota и др., C-515/08, EU:C:2010:589, т. 29 и цитираната съдебна практика, решение от 19 декември 2012 г., Комисия/Белгия, C-577/10, EU:C:2012:814, т. 38; вж. също решение от 11 септември 2014 г., Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, т. 44 и цитираната съдебна практика). Не може обаче да се оспори, че конкретно предоставянето на финансова компенсация на доставчик на услуги, а именно на доставчика на обществена услуга, е в състояние да затрудни или да направи по-малко привлекателно предоставянето на същите услуги от операторите, които не се ползват от същата компенсация. Всъщност размерът ѝ позволява на нейния получател да се ползва от решаващо предимство спрямо конкурентите си и следователно да ги възпре да предлагат съответните услуги.

121 В случая естеството на ВОУ в такава степен е можело да накърни свободното предоставяне на услугите в областта на морски каботаж, че както става ясно от направените от Комисията констатации в точка 44 от решението ѝ за откриване на официалната процедура по разследване, СВОУ, в член 3, втора алинея, налага на евентуалните нови оператори по линиите от Марсилия към Корсика особено ограничителни условия. Тази разпоредба всъщност гласи следното:

„[К]онкуренция може да се упражнява в следните рамки: за всяка от тези линии всяко дружество ще може да извършва без финансова компенсация редовна услуга, включваща целогодишно най-малкото две ротации седмично, която ще трябва да се изпълнява при такива условия, че да не може да пречи на икономическите условия на оператора на обществената услуга и вследствие на това изборът на дните на заминаване и пристигане да бъде определен от [ОТС] след съгласуване с Асамблеята на Корсика. Това условие ще бъде предмет на твърдо задължение. При неспазване на цялото задължение или на част от него на дружеството ще бъде налагана глоба от два милиона евро, чието изплащане ще бъде гарантирано посредством банкова гаранция в равностоен размер. Тази банкова гаранция ще трябва да бъде предоставена от установена в Европейския съюз банка с дългосрочен рейтинг „Standard and Poors A+“ (или равностоен).“ [неофициален превод]

122 В този смисъл становището на SNCM, че ВОУ не е възпрепятствало Corsica Ferries да навлезе на пазара и да придобие бързо „господстващо положение“ на него, трябва да бъде отхвърлено. Всъщност не може да се изключи, че при липсата на ВОУ навлизането на Corsica Ferries на пазара и развитието на неговите дейности на този пазар са щели да бъдат още по-бързи или че други оператори също са щели да навлязат на него.

123 От друга страна, противно на твърдяното от SNCM, от факта, че ВОУ е било извършено в рамките на процедура за възлагане на обществена поръчка, в която Corsica Ferries е участвало, не може да се направи изводът, че накърняването на свободното предоставяне на услуги, произтичащо от изплащането на финансовата компенсация само на доставчика на обществената услуга, е било ограничено. Действително, когато ВОУ се извършва след реално открита, прозрачна и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка, това може да намали значението на въпросното накърняване. Също така е вярно обаче, че то продължава да съществува през целия период на предоставяне на съответната обществена услуга.

124 С оглед на изложеното по-горе, и по-специално на тълкуването на Регламента за морския каботаж, дадено от Съда в решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107) (вж. т. 118 по-горе), следва да се направи изводът, че за да провери дали е спазен първият от критериите Altmark, Комисията правилно е приела в обжалваното решение, че „обхватът на обществената услуга, определен от договор за обществена поръчка, трябва да е необходим и пропорционален на реална нужда от обществена услуга, доказана от недостатъчното транспортно обслужване при обичайни пазарни условия“ (съображение 136 от обжалваното решение).

125 При тези обстоятелства не следва да се дава по-задълбочено становище по съображенията, формулирани от страните във връзка с релевантността за настоящото дело на решение от 16 септември 2013 г., Colt Télécommunications France/Комисия (T-79/10, непубликувано, EU:T:2013:463). Следва обаче да се подчертае, че в случай като настоящия националните органи не могат да пропуснат да докажат, че съществува липса на частна инициатива. Всъщност от точка 34 от решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107) ясно следва, че доказването на реална нужда от обществена услуга е свързано с доказването на такава липса. С други думи, именно въз основа на констатация за липсата на частна инициатива се определя реалната нужда от обществена услуга.

126 От всички изложени по-горе съображения следва, че втората и четвъртата подчаст на първата част от първото основание трябва да бъдат отхвърлени по същество.

– По третата подчаст, изведена от това, че Комисията не е спазила правилата за тежестта на доказване

127 SNCM твърди, че в анализа си на първия от критериите Altmark Комисията не е спазила правилата за тежестта на доказване. В това отношение, от една страна, според него Комисията систематично е налагала на Френската република тежестта да докаже необходимостта от обществената услуга и липсата на частна инициатива. От друга страна, като цитира две преценки на Комисията, съдържащи се в съображения 165 и 166 от обжалваното решение, SNCM поддържа, че за разлика от това тя самата се е освободила от каквато и да е тежест на доказване по няколко съществени части от анализа ѝ на този критерий.

128 В репликата SNCM добавя, че посоченият от Комисията „тест […] в три етапа“ (вж. т. 130 по-нататък) до момента е неизвестен, не е упоменат нито в решението за откриване на официалната процедура по разследване, нито в обжалваното решение и не почива на никакво преди това установено правно основание. Този тест освен това бил особено труден, дори невъзможен за доказване.

129 Комисията, поддържана от Corsica Ferries, оспорва, че не е спазила правилата за тежестта на доказване.

130 От една страна, Комисията изтъква, че съответната държава членка е тази, която следва да обоснове възпрепятстването на свободното предоставяне на услуги, както и да докаже необходимостта и пропорционалността. По-конкретно, за да докажат в случая съществуването на реална нужда от обществена услуга, обосноваваща ВОУ, френските органи е трябвало да докажат, първо, че е имало търсене от страна на потребителите, второ, че това търсене не е можело да бъде задоволено от пазарните оператори при липса на задължение в този смисъл, определено от публичните органи, и трето, че прибягването до обикновени ЗОУ е било недостатъчно за разрешаването на тази липса. Комисията уточнява, че по този начин тя не обявява изцяло нов тест, а само припомня синтезирано пропуските на френските органи и на SNCM по отношение на наличието на реална нужда от обществена услуга. Тя добавя, че доказателствата за това не са неизвестни, като не е и особено трудно да бъдат представени.

131 От друга страна, Комисията отхвърля твърдението на SNCM, че някои от нейните преценки, съдържащи се в съображения 165 и 166 от обжалваното решение, не почиват на никакви доказателства.

132 Следва да се приеме, че Комисията не може да бъде упреквана, че в анализа си на първия от критериите Altmark не е спазила правилата за тежестта на доказване.

133 Всъщност, от една страна, от съображенията, изложени в рамките на анализа на втората и четвъртата подчаст на първата част от първото основание (вж. т. 111—126 по-горе), става ясно, че за да може дадена услуга за морски каботаж да бъде квалифицирана като УОИИ, тя трябва да отговаря на реална нужда от обществена услуга, доказана с недостатъчността на редовните услуги в областта на превоза в положение на свободна конкуренция, и обхватът на УОИИ да е необходим и пропорционален на тази нужда. Безспорно е обаче, че съответната държава членка, а не Комисията е тази, която следва да докаже това, и то като представи достатъчно убедителни доказателства. В това отношение трябва да се отбележи, че противно на поддържаното от SNCM в съдебното заседание (вж. т. 106 по-горе), държавата членка не може да се ограничи до това да изтъкне наличието на „общ интерес в най-широкия смисъл“. Липсата на представено от нея доказателство, че посочените по-горе критерии са изпълнени, или тяхното незачитане може да представлява явна грешка в преценката, която Комисията е длъжна да вземе предвид.

134 Колкото до доказването в три етапа, изтъкнато от Комисията, за да установи наличието на реална нужда от обществена услуга (вж. т. 130 по-горе), следва да се посочи, че противно на твърдяното от SNCM, то по никакъв начин не представлява допълнително изискване за доказване, което не е предвидено в обжалваното решение. Това доказване представлява просто алтернативно представяне на теста, използван от Комисията в обжалваното решение, за да провери дали е спазен първият от критериите Altmark (вж. т. 45 по-горе), чиято основателност бе потвърдена при разглеждането на втората и четвъртата подчаст на първата част от първото основание (вж. т. 111—126 по-горе). Така, най-напред, ако не съществува търсене от страна на потребителите за всички или за част от услугите, попадащи в обхвата на обществената услуга, както е определен от националните органи, тази обществена услуга или нейният обхват не могат да бъдат ясно приети за необходими и пропорционални с оглед на реална нужда от обществена услуга. По-нататък, също така не може да има подобна нужда, ако търсенето от страна на потребителите вече е в състояние да бъде задоволено от пазарните оператори при липсата на задължение в този смисъл, определено от публичните органи. С други думи, както вече бе изтъкнато в точка 125 по-горе, когато не съществува липса на частна инициатива, не може да има реална нужда от обществена услуга. Накрая, ако съществува търсене от страна на потребителите и ако то не може да бъде задоволено чрез обикновеното действие на пазарните механизми, също така трябва националните органи да дадат предпочитание на подхода, който в най-малка степен накърнява съществените свободи за правилното функциониране на вътрешния пазар. Както обаче правилно отбелязва Комисията в отговора си на един от писмените въпроси на Общия съд, що се отнася до сектора на морския каботаж, налагането на ЗОУ, които са приложими за всички превозвачи, искащи да предоставят услугите си по дадена връзка, и които не водят непременно до финансова компенсация (вж. член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж), поражда ограничения с по-малко значение върху свободното предоставяне на услуги, отколкото предоставянето на финансова компенсация на определен превозвач или на ограничен брой превозвачи в рамките на ВОУ.

135 Трябва да се добави, че така критикуваните от SNCM доказателства не е особено трудно да се представят, тъй като нуждите от обществена услуга всъщност лесно могат да се преценят по-специално посредством пазарни проучвания, обществени обсъждания или покани за проекти, нещо, което в случая по никакъв начин не е направено от френските органи, преди да одобрят принципа за подновяване на ВОУ за обслужването по море на Корсика.

136 От друга страна, SNCM погрешно твърди, че двете възпроизведени от него преценки на Комисията, съдържащи се в съображения 165 и 166 от обжалваното решение, не почиват на никакво доказателство. Всъщност тези преценки произтичат от разглеждането от страна на Комисията на съдържащи се в преписката доказателства.

137 Така, що се отнася до първата критикувана преценка, съдържаща се в съображение 165 от обжалваното решение, трябва да се отбележи, че изречението, от което е взета, започва с констатацията, че „предоставяната услуга от Corsica Ferries е отговаряла на стандартите на [ЗОУ], приложими към всяка връзка между континентална Франция и Корсика“, и че тази констатация не може да бъде поставена под въпрос. Така дружествата, които като Corsica Ferries са предлагали услуги в областта на морския превоз, по-специално по връзката Тулон—Корсика, са били подчинени на ЗОУ в областта на регулярността, продължителността, честотата на курсовете, капацитета за извършване на услугата, тарифите и екипажа на корабите, при това в рамките на социалната схема за помощи, описана в точка 14 по-горе. Тези дружества е трябвало да представят пълната обосновка относно капацитета си да осигуряват услугата, да бъдат изрядни с оглед на данъчните и социалните задължения, да съобщават предварително програмата си за експлоатация на ОТС и да осигуряват поне две ротации седмично през цялата година между Тулон и Корсика. Екипажите на корабите им са били подчинени на правилата, предвидени във френското право. От друга страна, за всяка от засегнатите категории са били определени максимални социални тарифи.

138 Комисията основателно е можела да изведе от сравнение между свързаните с тези ЗОУ изисквания и задълженията, предвидени в спецификациите за СВОУ за допълнителната услуга, които са били по-малко обвързващи от приложимите за основната услуга (вж. съображение 141 от обжалваното решение и точка 151 по-нататък), критикуваната от SNCM преценка, че „качеството на [услугата, предоставяна от Corsica Ferries,] не се е различавало от услугата, предоставяна като допълнителна“.

139 Що се отнася до втората критикувана преценка, съдържаща се в съображение 166 от обжалваното решение, следва да се констатира, че от прочита на цялото това съображение следва, че с него Комисията по същество има намерение да изтъкне, че предоставяните от Corsica Ferries услуги с начална точка Тулон са задоволителни и при условия (като цената, обективни качествени характеристики, продължителност и достъп до услугата), отговарящи на общия интерес. Тази преценка обаче изглежда основателна не само с оглед на изложеното в точка 137 по-горе, но и по-общо, като се отчете фактът, изтъкнат съвсем правилно от Комисията, че свързаните със ЗОУ условия, приложими за морските връзки между континентална Франция и Корсика, са били определени от ОТС в приложение на Регламента за морския каботаж. Тези ЗОУ следователно трябва да се разглеждат като задължения, които имат за цел услугите в областта на морския каботаж да бъдат предоставяни при условия, съвместими с общия интерес и които даден корабособственик от Съюза не би поел или не би поел в същата степен, ако отчита собствения си търговски интерес (в това отношение вж. член 2, точка 4 от Регламента за морския каботаж и точки 47 и 48 от съобщението за УОИИ). Ето защо основателно може да се приеме, че всяко предоставяне на услуга в областта на морския каботаж, попадащо в рамките на тези ЗОУ, се извършва в съответствие с общия интерес, що се отнася до качествените параметри, уредени от тези ЗОУ и изброени в член 4, параграф 2 от Регламента за морския каботаж, сред които са посочените в съображение 166 от обжалваното решение.

140 От всичко, изложено по-горе, следва да се заключи, че третата подчаст на първата част от първото основание, а следователно и тази първа част в нейната цялост трябва да бъдат отхвърлени по същество.

По втората част, изведена от това, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, фактическа грешка и явна грешка в преценката, като е приравнила допълнителния капацитет, който да се предоставя през пиковите периоди, на допълнителна услуга и като е оценила тази услуга отделно с оглед на първия от критериите Altmark

141 В рамките на втората част от първото основание SNCM поддържа, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, фактическа грешка и явна грешка в преценката, като е приравнила допълнителния капацитет, който да се предоставя през пиковите периоди, на допълнителна услуга и като е оценила тази услуга отделно от основната с оглед на първия от критериите Altmark.

142 Тази втора част се подразделя на три подчасти, като последната е изтъкната при условията на евентуалност.

– По първата подчаст, изведена от това, че в СВОУ не се прави разграничение между основната и допълнителната услуга

143 SNCM изтъква, че в СВОУ не се прави разграничение между основната и допълнителната услуга, противно на посоченото в съображение 137 от обжалваното решение, в което се поставяли основите на цялата обосновка на Комисията. Съдържанието на твърдяната допълнителна услуга не било определено в специфични и напълно установими разпоредби на спецификациите. Като предвиждали допълнителен минимален капацитет за някои периоди от годината, страните по СВОУ по никакъв начин нямали намерението да създават две услуги, които могат да бъдат извършвани отделно една от друга. Колкото до факта, че новото ВОУ за периода 2014—2023 г. вече не обхващало повече допълнителната услуга, а се ограничавало до основната, той не бил релевантен, тъй като това изключване се обяснявало с мотиви от бюджетно естество. От друга страна, включването в обхвата на обществената услуга на услуги за пиковите периоди, с цел да се избегне какъвто и да е риск от селективност, било единственото разрешение, съвместимо със съдебната практика, произтичаща от решение от 19 май 1993 г., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Накрая, предвидената в СВОУ компенсация за обществена услуга била изплащана всяка година и изчислявана като фиксиран размер за всички услуги, предоставяни от доставчиците.

144 Комисията, поддържана от Corsica Ferries, оспорва изложените от SNCM доводи.

145 Налага се констатацията, че в съображение 137 от обжалваното решение Комисията правилно е потвърдила, че разграничението между услугите в областта на превоза, които да се предоставят през цялата година в рамките на основната услуга, и допълнителния капацитет, който да се предоставя в пикови периоди, а именно допълнителната услуга, ясно е произтичало от спецификациите за СВОУ.

146 В това отношение, на първо място, трябва да се отбележи, че допълнителната услуга, която се отнася само до три от пет обхванати от ВОУ линии, е предмет на специфични разпоредби на спецификациите за СВОУ, а именно точка I, буква a), параграф 2 (линия Марсилия—Бастия), точка I, буква b), параграф 2 (линия Марсилия—Аячо) и точка I, буква d), параграф 1.4 (линия Марсилия—Проприано) от тях.

147 Твърдението на SNCM в този смисъл факт, че в СВОУ „никъде не се посочва“ изразът „допълнителна услуга“ като такъв, следователно не е релевантен. Във всички случаи това твърдение не е обосновано, тъй като на стр. 1 от спецификациите, приложени към СВОУ, се уточнява, че съответните услуги „включват за всяка линия постоянна пътническо-товарна услуга, а за някои линии — една допълнителна пътническа услуга за пиковите периоди на

трафик“. Освен това следва да се отбележи, че както Corsica Ferries правилно отбелязва, самото SNCM в някои от докладите за изпълнение на ВОУ, които е задължено да изготвя всяка година, прави изрично разграничение между постоянна и допълнителна услуга.

148 На второ място, следва да се подчертае, че противно на поддържаното от SNCM, изводът на Комисията, че основната и допълнителната услуга представляват два отделни вида услуги, не почива в своята „цялост“ на критикуваното твърдение, съдържащо се в съображение 137 от обжалваното решение, което чрез бележка под линия 64 препраща към специфичните разпоредби, цитирани в точка 146 по-горе. Всъщност този извод се основава и на редица други обстоятелства, изложени по-нататък.

149 Първо, следва да се припомни, че основната услуга засяга пътническо-товарния морски превоз, докато допълнителната — само пътническия превоз.

150 Второ, следва да се отбележи, че що се отнася до основната услуга, в спецификациите за СВОУ се определя, за всяка от засегнатите линии и за всеки отделен маршрут, ежедневен минимален капацитет, докато по отношение на допълнителната услуга в тях се определя единствено, също за всяка от засегнатите линии и за всеки отделен маршрут, общ минимален капацитет по периоди.

151 Трето, трябва да се констатира, че двата вида услуги са подчинени на някои различни изисквания, по-специално от гледна точка на разписанията и честотата на курсовете, и че изискванията, приложими за основната услуга, са по-обвързващи от приложимите за допълнителната услуга. Така, докато в спецификациите за СВОУ за основната услуга са предвидени строги разписания за заминаване и пристигане, в тях не се налага никакво конкретно разписание за допълнителната услуга. Освен това, докато съгласно тези спецификации по отношение на основната услуга пътническият превоз трябва да бъде осигурен във всяка посока ежедневно (но само три пъти седмично, що се отнася до линията Марсилия—Проприано) и целогодишно, то за допълнителната услуга в тях не е предвидено никакво задължение във връзка с честотата на курсовете. Действително от същите тези спецификации става ясно, че в случая на допълнителната услуга дните и разписанията на пътуванията трябва да са предмет на „изричен и предварителен“ протокол за споразумение с ОТС. Това обаче се обяснява най-вече с договорния характер на СВОУ, като също така е вярно, че по този начин SNCM разполага с по-голяма гъвкавост, отколкото в случая с основната услуга. Следва да се добави, че по отношение на тази последна услуга маршрутите трябва да се изпълняват без междинни спирания, докато за допълнителната услуга такова изискване не е предвидено.

152 Четвърто, както става ясно от приложение 2 към СВОУ и както ще бъде изложено по-подробно в точки 160 и 161 по-нататък, основната услуга се изпълнява посредством смесени карго-съдове, позволяващи превоза както на пътници, така и на стоки, докато допълнителната услуга — посредством фериботи, които позволяват единствено превоза на пътници (и на техните превозни средства).

153 Пето, от приложение 2 към СВОУ става ясно също, че обслужването по допълнителната услуга е било в правомощията само на SNCM. Всъщност в него се предвижда, че корабите *Danielle Casanova* и *Napoléon Bonaparte* са тези, които се използват за „осигуряване на допълнителния капацитет на пътническата услуга по линиите Аячо, Бастия и Проприано“. Тези два кораба обаче са част от флота на SNCM, а не на CMN. Така на практика само SNCM е осигурявало обслужването по допълнителната услуга.

154 На трето място, по отношение на твърдението на SNCM, че не може да се твърди, че за периода 2014—2023 г. новото ВОУ не включва повече допълнителната услуга, а се ограничава до основната, тъй като по същество това изключване се обяснява с мотиви от бюджетно естество,

то трябва да бъде отхвърлено като неотносимо. Всъщност този довод, основан на новото ВОУ, е изтъкнат от Corsica Ferries в хода на административната процедура, но не е възприет като такъв от Комисията в обжалваното решение с цел обосноваване на преценката ѝ. Във всички случаи фактът, че новото ВОУ вече не включва допълнителната услуга, в действителност доказва, че тя не е от съществено значение за правилното изпълнение на основната услуга било то поради технически причини, или поради икономически съображения и че тези два вида услуги са отделими.

155 На четвърто място, SNCM погрешно изтъква съдебната практика от решение от 19 май 1993 г., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Всъщност, както вече бе посочено в точка 101 по-горе, от преписката става ясно, че както при основната, така и при допълнителната услуга има сериозни търговски загуби, което е изключвало всякаква възможност за финансово изравняване между тях. Това се доказва по-специално чрез аналитичните отчети за приходите и разходите на SNCM, приложени към становището от 5 ноември 2012 г., представени от дружеството в рамките на административната процедура, от които личи, че за всяка година от периода 2007—2011 г. и по отношение както на фериботите, така и на смесените карго-съдове преките разходи (а именно по-специално разходите за морски превоз, за екипаж и снабдявания) са били по-големи от нетните приходи.

156 На пето място, макар да е вярно, че както изтъква SNCM и както това впрочем е констатирано в съображение 47 от обжалваното решение, дължимите му компенсации са били определени изцяло в член 2 от СВОУ, това не променя факта, че видно от посочените в точка 155 по-горе аналитични отчети за приходите и разходите, на практика те са били разпределени между основната услуга, извършвана посредством смесени карго-съдове, и допълнителната услуга, извършвана от фериботи. Във всички случаи обстоятелството, че този член предвижда цялостна компенсация за двата вида услуги, не показва дали те са отделими или не.

157 От това следва, че първата подчаст на втората част от първото основание трябва да бъде отхвърлена по същество.

– По втората подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е приравнила основната услуга на обслужването, предлагано от карго-съдовете, а допълнителната — на това, предлагано от фериботите

158 SNCM твърди, че Комисията погрешно е приравнила основната услуга на обслужването, предлагано от карго-съдовете, а допълнителната — на това, предлагано от фериботите. То изтъква, че в спецификациите за СВОУ по никакъв начин не се изисква използването на различни кораби за всеки от тези видове услуги. Напротив, на практика една част от предоставянето на допълнителната услуга се осигурявало от карго-съдове, а фериботите можели да се използват за предоставянето на основната услуга, по-специално през слабия сезон по време на техническите прекъсвания на карго-съдовете. За да подкрепи твърденията си, SNCM препраща към приложените към жалбата таблици.

159 Комисията и Corsica Ferries отхвърлят твърденията на SNCM.

160 Налага се констатацията, както вече бе посочено в точка 152 по-горе, че съгласно приложение 2 към СВОУ основната услуга е извършвана посредством смесени карго-съдове, докато допълнителната — посредством фериботи. Както Corsica Ferries правилно отбелязва, тази констатация се потвърждава и от изготвените от SNCM доклади за изпълнение на ВОУ. Така например в доклада за изпълнение за 2010 г. се посочва, че основната услуга се предоставя посредством „смесените кораби“ и че именно „фериботите *Napoléon Bonaparte* и *Danielle*

*Casanova* са осигурявали допълнителния капацитет за пътническия превоз през периодите на наплив за пристанищата на Бастия, Аячо и Проприано“, при това при общ брой от 251 932 превозени пътници, „или 47 % от трафика по ВОУ на SNCM“.

161 Твърдението на SNCM, че смесените карго-съдове фактически са били използвани за целите на допълнителната услуга и обратно, фериботите — за основната, не е надлежно доказано. По-специално, предоставените от SNCM таблици в опит да се подкрепи това твърдение не са убедителни. Всъщност, най-напред, в една от таблиците, а именно в озаглавената „Допълнителна услуга, извършвана посредством карго-съдовете“, се съдържат изчислителни грешки. По-нататък и най-вече, както правилно изтъква Комисията, тези таблици съдържат изкуствено разпределение на свръхкапацитета (в броя на местата на борда) на отделните кораби, което няма връзка с начина, по който на практика са били извършвани двата вида услуги. Така в таблицата, озаглавена „Допълнителна услуга, извършвана посредством карго-съдовете“, е отразена — по отношение на линиите Марсилия—Бастия и Марсилия—Аячо и за втората половина от 2007 г., както и за всяка от годините за периода 2008—2013 г. — разликата между капацитета, предлаган от карго-съдовете на изпълнителите за тези линии в рамките на основната услуга (таблица със заглавие „Постоянна услуга, извършвана посредством карго-съдовете“), и изисквания в спецификациите за СВОУ капацитет за същите услуги и линии (таблица със заглавие „Спецификации за постоянната услуга“). С други думи, в таблицата е изложен само един обикновен опис на свръхкапацитета на корабите, осигуряващи основната услуга, с оглед на изискванията на спецификациите — свръхкапацитет, който SNCM разпределя произволно на едно твърдяно предоставяне на допълнителната услуга посредством карго-съдове. В същия смисъл в таблицата със заглавие „Допълнителна услуга, извършвана посредством фериботите“, произволно се определя капацитетът, предлаган чрез фериботите на SNCM в рамките на допълнителната услуга, като произтичащ от разликата между изисквания от спецификациите за СВОУ капацитет за тази услуга (таблица със заглавие „Спецификации на допълнителната услуга“) и свръхкапацитета, отразен в таблицата със заглавие „Допълнителна услуга, извършвана посредством карго-съдовете“. От преписката обаче става ясно, че предлаганият посредством въпросните фериботи капацитет е бил много по-голям от посочения в таблицата със заглавие „Допълнителна услуга, извършвана посредством фериботите“, така че освен при изключителни обстоятелства не е трябвало да се прибягва до карго-съдове, за да се осигури предоставянето на допълнителната услуга. Колкото до таблицата със заглавие „Постоянна услуга, предоставяна посредством фериботите“, в нея само се посочва, и то без да се представя каквато и да е обосновка, че всяка година фериботите са допринесли за основната услуга с известен брой места по линиите Марсилия—Аячо и Марсилия—Бастия (по-специално 13 000 места за втората половина на 2007 г. и 26 000 места за 2008 г.). Накрая, следва да се отбележи, че фактът, че може да е имало отделни случаи, при които кораб, обичайно предназначен за основната услуга, е бил използван в рамките на допълнителната услуга и обратно, не е достатъчен сам по себе си, за да постави под въпрос принципната констатация, че карго-съдовете са били разпределени за основната услуга, а фериботите — за допълнителната.

162 От изложеното по-горе следва, че втората подчаст на втората част от първото основание трябва да бъде отхвърлена по същество.

– По третата подчаст, изтъкната при условията на евентуалност, изведена от това, че допълнителната услуга е обоснована от реалната нужда от обществена услуга, удовлетворявана от основната услуга

163 При условията на евентуалност SNCM твърди, че допълнителната услуга е обоснована от реалната нужда от обществена услуга, удовлетворявана от основната услуга. То твърди, че макар да е била налице допълнителна услуга, която да се разграничава от основната, quod non, тези два вида услуги не можели да се разглеждат независимо една от друга за целите на анализа на първия от критериите Altmark.

164 В подкрепа на тази трета подчаст SNCM изтъква два набора от доводи. С първия по същество то цели да се установи, че се налага цялостен анализ на основната и на допълнителната услуга въз основа на някои съображения, които не са технически и икономически. С втория намерението му е да докаже, че съществува техническа и икономическа допълняемост между тези два вида услуги.

165 Комисията, поддържана от Corsica Ferries, иска тази трета подчаст да бъде отхвърлена.

166 По отношение на първия набор от доводи се налага констатацията, че никой от тях не позволява да се направи изводът, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като в случая не е извършила цялостен анализ на допълнителната и на основната услуга.

167 В това отношение, на първо място, трябва да се отбележи, че SNCM погрешно се опитва да постави под съмнение преценката на Комисията, съдържаща се в съображение 139 от обжалваното решение, че „не би било законосъобразно да се смята, че допълнителната услуга може да се оправдае от реалната нужда за обществена услуга, удовлетворявана от основната услуга, освен ако нейното изпълнение не е […] крайно необходимо за основната услуга, като се отчетат всички технически и икономически съображения“. Всъщност, макар допълнителната услуга, която отчетливо е услуга, различна от основната (вж. т. 145—154 по-горе), да е била включена в обхвата на обществената услуга, без това да се обосновава от наличието на техническа допълняемост между двата вида услуги или от съображения за икономическа ефективност, тя очевидно нямаше да отговаря на изискванията за необходимост и пропорционалност (по отношение на тези изисквания вж. т. 124 по-горе).

168 На второ място, следва да се отбележи, че SNCM също така погрешно твърди, че няма никаква разлика по отношение на естеството между основната и допълнителната услуга. Всъщност от изложеното в точки 145—154 по-горе става ясно, че между тези два вида услуги всъщност има значителни различия.

169 На трето място, дори и да се предположи, че доводът на SNCM, посочен в точка 168 по-горе, трябва да се разбира и като изведен от това, че двата вида услуги имат обща цел, а именно да гарантират териториалното единство, налага се констатацията, че той пак не може да се приеме.

170 Всъщност, от една страна и най-общо, следва да се отбележи, че не защото два вида услуги имат една и съща цел, трябва автоматично да се приеме, че те в действителност представляват един и същ вид услуга.

171 От друга страна, обстоятелството, че и за основната, и за допълнителната услуга се твърди, че имат за цел да осигурят териториалното единство, не налага непременно — що се отнася по-специално до това дали е налице реална нужда от обществена услуга — те да трябва да бъдат разглеждани заедно, като формиращи едно неразривно цяло.

172 Всъщност, както съвсем правилно отбелязва Комисията, целта, свързана с териториално единство, може съвсем спокойно да бъде постигната едновременно посредством пазарните механизми и чрез обществената услуга. В това отношение трябва да се припомни, от една страна, че макар държавата членка да разполага с широко право на преценка в тази област, тя може да установява УОИИ само доколкото тази услуга отговаря на реална нужда от обществена услуга, и от друга страна, че ако търсенето вече е задоволено посредством пазарните механизми, такава нужда не може да съществува (вж. т. 111—124 по-горе). Така, за да може да се установи УОИИ в сектора на морския каботаж, не е достатъчно държавата членка да изтъкне преследването на цел, свързана с териториално единство. Освен това постигането на тази цел

трябва да не е било осигурено все още от обикновеното действие на пазарните механизми. Ако последното позволява да се постигне част от тази цел, създаването на подобна УОИИ е обосновано само доколкото отговаря на съответното бездействие на пазара.

173 В случая Комисията е констатирала, при това правилно, както ще бъде посочено по-нататък при разглеждането на третата част от първото основание, че териториалното единство между Корсика и континентална Франция вече е осигурено от основната услуга, допълнена от пазарните механизми, подчинени на ЗОУ. Следователно освен факта, че допълнителната услуга не е отговаряла ясно на реална нужда от обществена услуга, тя дори не е била наложителна за осъществяването на теоретичната цел, свързана с териториално единство, която ѝ е била наложена от френските органи.

174 На четвърто място, трябва да се приеме, че SNCM безуспешно твърди, че възприетият от Комисията подход на практика прави невъзможно правилното изпълнение на обществената услуга, тъй като според него тази услуга включва само нерентабилните дейности, като по този начин изключва всякакъв механизъм за изравняване и възпира всеки предпазлив и съобразителен икономически оператор да предоставя обществена услуга. Всъщност, както вече бе подчертано в точки 101 и 155 по-горе, и при основната, и при допълнителната услуга е имало значителни и постоянни търговски загуби, което е изключвало всякаква възможност за финансово изравняване между двете.

175 На пето място, SNCM твърди, че необходимостта от цялостен анализ на основната и на допълнителната услуга произтича и от точка 6 от решение на Conseil d'État от 13 юли 2012 г. и от предходната практика на Комисията при вземане на решения относно предишните ВОУ за обслужването по море на Корсика.

176 От една страна, обаче SNCM не може да се позовава на откъса от точка 6 от решението на Conseil d'État от 13 юли 2012 г., който цитира. Всъщност нито Комисията, нито съдът на Съюза са обвързани с тълкуването, което Conseil d'État дава на разпоредбите на Регламента за морския каботаж. В случая SNCM има още по-малко основания да изтъква този откъс, тъй като към датата, на която Conseil d'État постановява решението си, официалната процедура по разследване, довела до приемането на обжалваното решение, вече е била открита от Комисията.

177 От друга страна, SNCM не може да изтъква и предходната практика на Комисията при вземане на решения относно предишните ВОУ за обслужването по море на Корсика поради вече изложените в точки 98 и 99 по-горе мотиви.

178 Колкото до втория набор от доводи, на първо място, следва да се констатира, че в съображение 141 от обжалваното решение Комисията правилно изтъква, че между основната и допълнителната услуга не е установена никаква техническа допълняемост.

179 В това отношение следва да се припомни, че освен факта, че тези услуги са подчинени на различни изисквания, по-специално от гледна точка на разписанията и честотата на курсовете (вж. т. 151 по-горе), те се изпълняват и посредством различни видове кораби и с различни цели (вж. т. 152, 160 и 161 по-горе). Всъщност основната услуга се изпълнява от смесени карго-съдове, позволяващи превоза на стоки и пътници, докато допълнителната — от фериботи, позволяващи превоза само на пътници и техните превозни средства. Техническите различия между тези два вида кораби възпрепятстват не само конкретно това, използваните за предоставянето на допълнителната услуга кораби да се ползват и за предоставянето на основната, но и да се реализират мащабни икономии, по-специално с оглед на поддръжката и ремонта на плавателните средства. Към това се добавя фактът, че екипажите трябва да подлежат на различно сертифициране в зависимост от вида на кораба, поради което не са взаимозаменяеми.

180 Тези констатации не могат да бъдат оспорени с твърдението на SNCM, че при двата вида услуги има „множество общи технически характеристики, по-специално с оглед на качеството на услугата“, и че е налице значително взаимодействие помежду им поради факта, че споделят една и съща пристанищна инфраструктура, една и съща мрежа от агенции и едни и същи телефонни и телематични системи за резервация на билетите, както и един и същ персонал на кея, и за тях могат да се използват едни и същи процедури по сертифициране и хигиенен и санитарно-хранителен контрол. Всъщност, както съвсем правилно изтъква Комисията, от една страна, така изтъкнатото взаимодействие е едва с относително незначителен характер, тъй като основните източници на разходите по съответните услуги са плавателните средства и екипажите, и от друга страна, споделянето на общи административни и търговски структури не може да представлява валидна допълняемост за целите на настоящата проблематика, тъй като във всички случаи то би могло да се приложи по отношение на всички дейности на SNCM.

181 Освен това не може да бъде прието твърдението на SNCM, че фериботите могат да заместят смесените карго-съдове по време на техническите им прекъсвания. Всъщност освен факта, че фериботите не позволяват извършването на товарен превоз, от таблиците, съдържащи се в точка B „Представяне по години и по вид“ от приложение 2 към СВОУ, ясно личи, че по време на техническите прекъсвания на смесените карго-съдове съответните курсове винаги е трябвало да бъдат осигурявани от други смесени карго-съдове, конкретно посочени в тези таблици, а не от фериботи.

182 На второ място, налага се констатацията, че никой от изтъкнатите от SNCM доводи не позволява да се направи изводът, че включването на допълнителната услуга в обхвата на обществената услуга е било обосновано от съображения за икономическа ефективност.

183 В това отношение следва да се припомни вече установеното в точки 101, 155 и 174 по-горе, че допълнителната услуга води до търговски загуби.

184 Доводът на SNCM, че тази услуга е допринасяла съществено — посредством генерираните от нея приходи от изпълнението на обслужването по море на Корсика в периодите с най-голяма доходност — за общото икономическо равновесие на основната услуга и на ВОУ, както и за финансирането на териториалното единство, не може да бъде приет.

185 В това отношение най-напред следва да се приеме, че SNCM погрешно упреква Комисията, че не е разгледала дали „[допълнителната услуга], като е покривала поне специфичните за нея променливи разходи, е можела да допринесе за покриването на част от фиксираните разходи, общи с [основната] услуга“. Всъщност от аналитичните отчети за приходите и разходите на SNCM, представени от него в хода на административната процедура, става ясно, че за всяка година от периода 2007—2011 г. генерираните от фериботите нетни приходи са били по-малки от преките разходи за тази услуга (а именно по-специално разходите за морски превоз, за екипаж и снабдявания) (вж. т. 155 по-горе).

186 По-нататък, SNCM безуспешно повтаря в подкрепа на тези доводи твърдението си, че фериботите могат да бъдат използвани и за предоставянето на основната услуга. Това твърдение всъщност трябва да бъде отхвърлено поради вече изложените в точки 152, 160, 161 и 181 по-горе мотиви.

187 Накрая, колкото до довода на SNCM, че приносът на генерираните от допълнителната услуга приходи към общата възвръщаемост на това дружество е много голям, след като периодите, съответстващи на тази услуга, са най-рентабилни, той трябва да бъде отхвърлен като неотносим. Всъщност, дори и да се предположи, че това е така, вярно е също, че тези приходи не са били достатъчни, за да компенсират преките разходи, свързани с предоставянето на тази услуга (вж. т. 101, 155, 174 и 185 по-горе).

188 От всичко, изложено по-горе, следва да се заключи, че третата подчаст на втората част от първото основание, а следователно и тази втора част в нейната цялост трябва да бъдат отхвърлени по същество.

По третата част, изтъкната при условията на евентуалност и изведена от това, че допълнителната услуга, разгледана отделно, изпълнява първия от критериите Altmark

189 В рамките на третата част от първото основание, изтъкната при условията на евентуалност, SNCM твърди, че допълнителната услуга, разглеждана отделно, изпълнява първия от критериите Altmark и че поради това Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е приела, че включването на тази услуга в обхвата на обществената услуга не отговаря на реална нужда от такава услуга.

190 Тази трета част може да бъде разделена на четири подчасти.

– По първата подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е оценила заменяемостта на услугите по пътнически превоз с начална точка Марсилия с тези с начална точка Тулон

191 SNCM поддържа, че съдържащата се в съображение 160 от обжалваното решение констатация на Комисията, според която „допълнителната услуга е била до голяма степен заменяема, от гледна точка на търсенето на пътниците, с услуги с начална точка Тулон и с дестинация Бастия и Аячо в рамките на ВОУ“, почива на видимо погрешни разсъждения.

192 Комисията, в подкрепа на която встъпва Corsica Ferries, оспорва изтъкнатите от SNCM доводи.

193 В подкрепа на тезата си, на първо място, SNCM твърди, че разсъжденията на Комисията почиват на изкривен и противоречив анализ на статистическите данни за пътническия трафик.

194 Налага се констатацията, че никоя от формулираните от SNCM критики в подкрепа на това твърдение не е основателна.

195 Така, първо, SNCM безуспешно упреква Комисията, че в съображения 154 и 155 от обжалваното решение е анализирала промените в пътническия трафик между континентална Франция и Корсика от 2002 г. до 2009 г., а именно период, включващ две години след ВОУ. Всъщност отчитането на тези две години, в допълнение към годините от 2002 г. до 2007 г., позволява да се схванат големите тенденции в промените в пътническия трафик за продължителен период и да се констатира, че той не се е променил след ВОУ. Впрочем следва да се отбележи, че SNCM дори не твърди, че в промените в пътническия трафик след 2007 г. се наблюдават значителни различия спрямо предходните години.

196 Второ, следва да се приеме, че становището на SNCM, според което в периода 2002—2009 г. пътническият трафик с начална точка Марсилия е останал почти стабилен, докато този с начална точка Тулон силно се е увеличил, по никакъв начин не противоречи на извода на Комисията относно наличието на заменяемост, от гледна точка на търсенето, на услугите в областта на морския превоз на пътници, предлагани по връзката Марсилия—Корсика, с тези, предлагани по връзката Тулон—Корсика.

197 Всъщност от преписката става ясно, че както е установено в съображение 154 от обжалваното решение, общият трафик за морския превоз на пътници между континентална Франция и Корсика чувствително се е увеличил през периода 2002—2009 г. (+ 31,6 %) и че това увеличение е било поето, при това в много голяма степен, от доставчиците, извършващи услуги с начална точка Тулон (+150 %), а не от тези, извършващи услуги с начална точка Марсилия (– 1,7 %). В становището на SNCM, според което увеличението на трафика с начална точка Тулон е било

съпътствано от една относителна стабилност на трафика с начална точка Марсилия, е пропуснато да се отчете ръстът на общия трафик и на промените в пазарните дялове на операторите. Безспорно е обаче, че в този контекст на общо увеличение на трафика между Корсика и континентална Франция пазарният дял на доставчиците, извършващи услуги с начална точка Тулон, значително се е увеличил, докато този на доставчиците, извършващи услуги с начална точка Марсилия, е намалял. В това отношение не е определящо, че в абсолютно число пътници връзката Марсилия—Корсика е претърпяла относителна стагнация, при положение че в пропорция на пазарните дялове тя е понесла съвсем отчетливо намаляване. От това ясно е можело да се направи извод за наличието на прехвърляне на трафика на пътници по море от връзката Марсилия—Корсика към връзката Тулон—Корсика и следователно за заменяемост, от гледна точка на търсенето, на услугите, предлагани по първата връзка, с тези, предлагани по втората.

198 Трябва да се добави, че SNCM не оспорва изложеното в съображение 157 от обжалваното решение, което гласи следното:

„Всъщност промените в трафика между континентална Франция и Корсика в полза на връзките с начална точка Тулон имат по-голямо значение за допълнителната услуга. В периода 2002—2005 г. реално установеният трафик за допълнителната услуга е намалял с 208 213 пътни[ци] за връзката Марсилия—Корсика, докато същият се е увеличил с 324 466 пътни[ци] за връзката Тулон—Корсика през същия период. Намаляването на дела на трафика, обслужван от допълнителната услуга, в полза на други пазарни оператори предвид общото увеличение на трафика от 2002 г., е знак за силна степен на заменяемост между тези две услуги“.

199 Трето, SNCM погрешно твърди, че съдържащият се в съображение 154 от обжалваното решение анализ на Комисията влиза в противоречие със съображение 155 от това решение, където тя заявила, че установените промени не изглежда да се дължат на ефекта на скачените съдове с Италия, тъй като морският пътнически трафик между Корсика и Италия е останал стабилен през засегнатия период. Всъщност в съображение 155 Комисията по никакъв начин не споменава за такава стабилност на трафика между Корсика и Италия. В него тя отхвърля довод на френските органи, че връзките между Корсика и Италия са поели част от трафика по линиите Марсилия—Корсика, като, напротив, се основава на факта, че частта от морския пътнически трафик от или към всички пристанища на Корсика, изразяваща се във връзките към Италия, като цяло е намаляла по време на засегнатия период. В това отношение трябва да се отбележи, че от данните, публикувани от Observatoire régional des transports de la Corse (Регионална обсерватория на транспорта в Корсика), на практика следва, че ако между 2002 г. и 2009 г. трафикът между Корсика и Италия се е увеличил с 4,6 %, то общият трафик между Корсика и отделните континентални пристанища е нараснал с повече от 21 %. Така частта от трафика на Корсика, изразяващ се във връзките към Италия, е станал от 39,1 % през 2002 г. на 33,8 % през 2009 г.

200 Четвърто, SNCM погрешно упреква Комисията, че в рамките на анализа си на заменяемостта на услугите е отчела прехвърлянето на трафика по връзката Марсилия—Корсика към връзката Тулон—Корсика за 2004 г. и 2005 г., с мотива че тези години са били белязани от големи стачки, които са предизвикали силни смущения в трафика с начална точка Марсилия.

201 Всъщност, най-напред, трябва да се припомни, че извършеният от Комисията анализ в съображения 154—160 от обжалваното решение не се ограничава до 2004 г. и 2005 г., а обхваща период от 2002 г. до 2009 г. По-нататък, посочените от SNCM социални конфликти са настъпили само през месеците септември 2004 г., септември 2005 г. и октомври 2005 г., а не през целите 2004 г. и 2005 г., както, изглежда, то твърди. Накрая, както правилно изтъква Комисията, като препраща към точка 38 от своето Известие относно определянето на съответния пазар по

смисъла на общностното право на конкуренция (ОВ C 372, 1997 г., стр. 5; Специално издание на български език, 2007 г., глава 08, том 3, стр. 60), в конкурентното право стачката може да се използва за определянето на даден пазар.

202 На второ място, следва да се приеме, че SNCM погрешно квалифицира анализа на Комисията във връзка със заменяемостта на услугите като „особено опростенчески“, тъй като тя отчитала само промените в обема, без да провери дали предлаганите от Corsica Ferries услуги са били заменяеми с неговите собствени услуги — с оглед на разписанията, които трябва да се спазват, тарифните тавани, качеството на услугите и обслужваните направления.

203 Всъщност анализът на Комисията се основава на сериозно разглеждане на поведението на потребителите, както и на рационални елементи и фактически констатации, произтичащи по-специално от публични данни за предлагането и търсенето на услуги в областта на морския превоз. Така, както правилно отбелязва Комисията, когато потребител избере да стигне до Корсика с начална точка Тулон вместо с начална точка Марсилия, той непременно отчита всички изтъкнати от SNCM параметри. Основателно може да се предположи, че ако съществуваше действителна качествена разлика между предоставяните от това дружество услуги с начална точка Марсилия и предоставяните от Corsica Ferries с начална точка Тулон, това щеше да възпре значителното прехвърляне на трафик, установено в точки 197 и 198 по-горе. От друга страна, както вече бе изложено в точки 137 и 139 по-горе, предоставяните от Corsica Ferries услуги е трябвало да отговарят на редица изисквания за регулярност, продължителност, честота на курсовете, капацитет за извършване на услугата, тарифи и екипаж на корабите и да бъдат изпълнявани при условия, съвместими с общия интерес.

204 В този смисъл следва да се добави, че в съображение 158 от обжалваното решение Комисията отчита също така — за целите на анализа си на заменяемостта на услугите, при това „[п]о отношение на качеството“ — краткото разстояние между Марсилия и Тулон. В това отношение се налага констатацията, че тя правилно е приела, че това кратко разстояние, а именно около 50 км по въздушна линия и 65 км по сухоземна, и фактът, че времето за пътуване по сухоземна линия между тези два града е едва 45 минути, което представлява една много по-малка продължителност спрямо времето за пътуване до Корсика от континентална Франция, са признаци, релевантни за заменяемостта, от гледна точка на търсенето, на услугите в областта на превоза на пътници по море с начална точка Марсилия и на тези с начална точка Тулон. Към това се прибавя фактът, че пристанището на Тулон е по-близо до Корсика от това на Марсилия, което позволява на корабите, предоставящи услуги с начална точка от първото пристанище, да извършат курса за по-малко време от онези, предоставящи услуги с начална точка от второто. С оглед на тези обстоятелства е малко вероятно, че въпросните 45 допълнителни минути по маршрута с автомобил възпират хората, живеещи или работещи в Марсилия, да изберат връзката Тулон—Корсика. Релевантността на тези отделни констатации впрочем не се оспорва от SNCM.

205 Действително, както правилно отбелязва SNCM, пристанището на Проприано, което е едно от трите пристанища на Корсика, включено към допълнителната услуга, не е обслужвано от корабите с начална точка Тулон. То обаче е обслужвано от корабите на групата SNCM—CMN с начална точка Марсилия в рамките на основната услуга (вж. точка I, буква d), параграф 1.3 от спецификациите за СВОУ). За линията Марсилия—Проприано и за тази услуга дори е било предвидено увеличение на минималния капацитет за периода от 1 май до 30 септември (вж. точка I, буква d), параграф 1.3, подточка i) от спецификациите за СВОУ). Както Комисията правилно отбелязва, не съществува и най-малко указание, че основната услуга, така подсилена за пет месеца по време на пролетно-летния сезон, сама по себе си не е била достатъчна да отговори на търсенето на потребителите по тази линия, дори в пиковия период. Ето защо трябва да се приеме, че предоставяните по тази линия услуги в рамките на допълнителната услуга не са отговаряли на реална нужда от обществена услуга и че въпросът за заменяемостта на пристанищата на Марсилия и Тулон за обслужването на Проприано дори не е възниквал.

206 Освен това и във всички случаи следва да се констатира, че както изтъква Комисията в съображение 164 и в бележка под линия 98 от обжалваното решение, трафикът по линията Марсилия—Проприано е представлявал само малък дял (около 10 %) от цялата дейност, включена в допълнителната услуга. Толкова малък дял не е позволявал да се обоснове наличието на обществена услуга с мащаба на допълнителна услуга, която не се е свеждала до тази линия. Както е посочено в това съображение, „ниският дял на трафика по тази линия не позволява да се приеме, че липсата на частна инициатива само по тази линия обезсилва заключението за цялата допълнителна услуга“.

207 Накрая, следва да се подчертае, че за да може в случая да се направи извод за наличието на заменяемост, не е било необходимо изискванията, приложими за услугите с начална точка Марсилия и за тези с начална точка Тулон, да бъдат строго идентични.

208 Следователно от всички изложени по-горе съображения Комисията правилно е приела, че услугите в областта на морския превоз, предоставяни по връзката Марсилия—Корсика в рамките на допълнителната услуга и предоставяните по връзката Тулон—Корсика, са били взаимозаменяеми от гледна точка на търсенето от страна на пътниците.

– По втората подчаст, изведена от това, че Комисията е дала погрешна преценка за липсата на частна инициатива

209 В рамките на тази втора подчаст SNCM изтъква, че анализът за липсата на частна инициатива, извършен от Комисията в съображения 161—166 от обжалваното решение, е недостатъчно мотивиран и явно грешен.

210 Този анализ е обобщен в съображение 162 от обжалваното решение по следния начин:

„[…] Комисията е сравнила реалния пътнически трафик, пътуващ към всяко от пристанищата на допълнителната услуга, с транспортните линии, предлагани от Corsica Ferries, които потеглят от Тулон, и тези, които се обслужват от основната услуга на ВОУ. От това е видно, че за пристанищата на Бастия и Аячо, които представляват 90 % от нужния капацитет на допълнителната услуга, комбинирането на предложения капацитет от основната услуга по ВОУ, извършвана от Марсилия, и на услугата за частна инициатива в периода 2004—2006 г., извършвана от Тулон, е било достатъчно, за да се отговори на реално установеното търсене, при това както за пролетно-есенния период, така и за летния, за всяко от пристанищата и за всяка година от периода 2004—2006 г.“

211 Комисията и Corsica Ferries оспорват твърденията на SNCM.

212 В подкрепа на тезата си SNCM, на първо място, възразява срещу Комисията, че не е предоставила никакви подробности или числови данни относно описаното в съображение 162 от обжалваното решение сравнително изчисление на предлагането и търсенето.

213 Това възражение следва да бъде отхвърлено като неоснователно. Всъщност, както Комисията потвърждава в отговор на писмен въпрос на Общия съд, използваните от нея данни за критикувания анализ са публични и са на Observatoire régional des transports de la Corse, които са ѝ били предоставени от Corsica Ferries в хода на административната процедура и по никакъв начин не са били оспорени от страна на френските органи в хода на тази процедура. SNCM, което особено добре познава състоянието на предлагането и на търсенето на морски превоз между континентална Франция и Корсика, както и предвидените в СВОУ данни за капацитета, следователно не може сериозно да твърди, както прави в писмената си защита, че му е невъзможно да разбере разсъжденията на Комисията и да провери дали използваните от нея числа са точни или не. Колкото до приложената от Комисията методология за целите на анализа

ѝ, от съображение 162 от обжалваното решение става ясно, че тя се свежда до сравнение — за всяка година от 2004 г. до 2006 г., като се прави разграничение между т.нар. „пролетно-есенен“ и „летен“ период, и за всяко от трите пристанища на Корсика, включени в допълнителната услуга — между комбинирането на предложения от Corsica Ferries капацитет с начална точка Тулон с предложения от съизпълнителите в рамките на основната услуга с начална точка Марсилия капацитет и реално установеното търсене (а именно реалния пътнически трафик). Като се съсредоточава върху пристанищата на Бастия и Аячо, които представляват 90 % от изисквания по допълнителната услуга капацитет, Комисията констатира, че това комбиниране е достатъчно за осигуряване на реално установеното търсене, като се основава на факта, че разликата между първото и второто са били систематично позитивни. Ето защо Комисията мотивирала в достатъчна степен от правна страна анализа си за липсата на частна инициатива.

214 На второ място, SNCM изтъква, че сравнителният анализ между реалния пътнически трафик и комбинирането на предлагането на превоз, предоставяно от Corsica Ferries, с това, предоставяно в рамките на основната услуга, е явно погрешен, тъй като в него не се отчитат характеристиките на пазара, и по-специално значителният дисбаланс при търсенето в рамките на пиковия период. Всъщност дори в разгара на лятото са били налице пикове в трафика, по-конкретно в края на седмицата, които това комбиниране да не е позволявало да се обхванат изцяло.

215 Налага се констатацията, че SNCM не доказва в достатъчна степен от правна страна изтъкнатия и твърдян от него дисбаланс в търсенето. В това отношение то се ограничава до препратка към откъс от Решение 2004/166/ЕО на Комисията от 9 юли 2003 година относно помощта за преструктуриране, която Франция възнамерява да отпусне на Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) [неофициален превод] (ОВ L 61, 2004 г., стр. 13), в който е посочено пазарно проучване, извършено според него от Комисията. Всъщност, както става ясно от съображение 50 от това решение, пазарното проучване по никакъв начин не е на Комисията, а е било представено от френските органи. Освен това то се е основавало на данни, налични до 2001 г. Между 2001 г. и 2007 г. обаче пазарните условия чувствително са се променили. Накрая, трябва да се отбележи, че Решение 2004/166 е отменено от Общия съд с решение от 15 юни 2005 г., Corsica Ferries France/Комисия (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 На трето място, SNCM твърди, че за да разгледа въпроса за липсата на частна инициатива, Комисията не е можела да се ограничи до количествен анализ на офертата на Corsica Ferries. Тя всъщност е трябвало да направи своя анализ не само с оглед на капацитета, но и на трафика, продължителността и регулярността и да докаже, че Corsica Ferries предлага своите услуги при условия, аналогични на тези за SNCM в рамките на допълнителната услуга. В този смисъл SNCM изтъква, че Комисията не е доказала в нито един момент, че предоставяните от Corsica Ferries услуги отговарят на заложените в спецификациите изисквания за качество.

217 Така формулираните възражения срещу Комисията не могат да бъдат приети.

218 Действително, както става ясно от преписката и впрочем е установено между страните, приложимите към допълнителната услуга задължения по СВОУ и ЗОУ, на които са подчинени услугите за превоз с начална точка Тулон, не са строго еднакви. Както обаче правилно изтъква Комисията в съображение 165 от обжалваното решение, наличието на значителна качествена разлика между услугите в областта на морския превоз, предоставяни с начална точка Марсилия в рамките на допълнителната услуга, и тези с начална точка Тулон, която разлика е в състояние да възпре потребителите на първите да се прехвърлят на вторите, все пак не е доказано.

219 В това отношение най-напред е от значение да се припомни, че предвидените в спецификациите за СВОУ задължения са по-малко обвързващи по отношение на допълнителната услуга в сравнение с основната (вж. т. 151 по-горе). По-нататък, следва да се препрати към изложените в точки 202—204 по-горе съображения, от които става ясно, че освен фактът, че предоставяните от Corsica Ferries услуги е трябвало да отговарят на редица изисквания за регулярност,

продължителност, честота на курсовете, капацитет за извършване на услугата, тарифи и екипаж на корабите и да бъдат изпълнявани при условия, съвместими с общия интерес, не е доказано, че е била налице реална качествена разлика между тези услуги и предоставяните от SNCM с начална точка Марсилия. Накрая, що се отнася по-конкретно до задълженията за качеството на предлаганата услуга, предвидени в спецификациите за СВОУ за допълнителната услуга, изтъкнати от SNCM, достатъчно е да се констатира, че SNCM не е представило и най-малкото доказателство, което да установи, че е налице някаква особена нужда на пътниците, която да не е била удовлетворена в рамките на предоставянето на услугите в областта на морския превоз от дружествата, предоставящи ги с начална точка Тулон. Допълнителната услуга впрочем е била съпътствана само от малко на брой задължения с оглед на качеството на предлаганата услуга и те по същество не се различавали от приложимите за услугите в областта на превоза, предоставяни от конкурентните дружества, по-специално от Corsica Ferries.

220 От изложеното по-горе следва, че Комисията правилно е приела, че в случая не е представено никакво доказателство за липсата на частна инициатива във връзка с допълнителната услуга.

– По третата подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е пропуснала да анализира въздействието, което е щяло да има премахването на допълнителната услуга, върху действително установеното предлагане

221 SNCM упреква Комисията, че не е анализирала въздействието, което е щяло да има премахването на допълнителната услуга върху действително установеното търсене, нещо, което я накарало да надцени частната инициатива, която е можела да замести тази услуга. Всъщност, най-напред, нищо в обжалваното решение не указвало, че услугите на Corsica Ferries с начална точка Тулон и тези на SNCM с начална точка Марсилия били напълно заменяеми. По-нататък, нищо не доказвало, че извън рамките на който и да е договор за обществена услуга офертата на Corsica Ferries е щяла да може да гарантира продължителност и регулярност на услуга, еквивалентни на тези на допълнителната услуга. Накрая, в случай на преустановяване на изплащаните компенсации самото присъствие на SNCM на пазара щяло да остане под въпрос, което щяло да постави Corsica Ferries в положение на квазимонопол и да накара последното да увеличи значително тарифите си и да понижи качеството на услугата си.

222 Комисията отхвърля твърденията на SNCM.

223 Тази трета подчаст не може да бъде приета. Всъщност трите предпоставки, на които се основава отправеното от SNCM възражение срещу Комисията, са погрешни.

224 Така, на първо място, не може обосновано да се изисква от Комисията да доказва наличието на пълна заменяемост между услугите в областта на превоза, предоставяни с начална точка Тулон, и тези, предоставяни с начална точка Марсилия. Комисията правилно е отчела в съображение 160 от обжалваното решение, че тези услуги са „до голяма степен заменяеми“.

225 На второ място, налага се констатацията, че извършеният от Комисията анализ в обжалваното решение позволява да се докаже в достатъчна степен от правна страна, че при липсата на ВОУ за допълнителната услуга предлагането от страна на Corsica Ferries с начална точка Тулон, комбинирано с това на групата SNCM—CMN в рамките на основната услуга, е щяло да позволи да се гарантира териториалното единство целогодишно, включително в пиковите периоди, или, с други думи, че търсенето на пътниците пак е щяло да бъде удовлетворено (вж. анализа на първата и втората подчаст на настоящата трета част по-горе).

226 Формулираното от SNCM твърдение в този смисъл, че при липсата на ВОУ за допълнителната услуга Corsica Ferries би могло постепенно или рязко да преназначи флота си по дестинации, различни от Корсика, е само чиста спекулация, поради което не може да бъде прието.

227 На трето място, трябва да се приеме, че са само чисти спекулации, поради което трябва да бъдат отхвърлени, и твърденията на SNCM относно последиците, върху положението му и това на Corsica Ferries, от премахването на компенсациите, изплащани на основание на допълнителната услуга.

– По четвъртата подчаст, изведена от това, че конкурентите на SNCM, които извършват услуги с начална точка Тулон, не могат да се разглеждат като упражняващи дейностите си при обичайни пазарни условия

228 SNCM твърди, че противно на посоченото в съображение 166 от обжалваното решение, конкурентите му, които извършват услуги с начална точка Тулон, не можели да се разглеждат като упражняващи дейностите си при обичайни пазарни условия. Всъщност обслужването с начална точка Тулон било субсидирано с държавна помощ, а именно с механизма за социално подпомагане, и било подчинено на ЗОУ по силата на този механизъм.

229 Комисията и Corsica Ferries искат тази подчаст да бъде отхвърлена.

230 Следва да се констатира, че като е изтъкнала в последното изречение на съображение 166 от обжалваното решение, че „конкурентите на SNCM, що се отнася до пътническия превоз и извършваните услуги с начална точка Тулон, биха могли да се считат като упражняващи дейността си при обичайни пазарни условия“, Комисията не е имала предвид положение на липса на публична намеса на пазара. Както е видно от първата част на това изречение — „като се има предвид наличието на [ЗОУ] и на механизма за социално подпомагане за всички линии между континентална Франция и Корсика“ — Комисията е възнамерявала просто да посочи, че всички морски дружества, предлагащи услуги в областта на пътническия превоз по-специално между пристанището на Тулон и пристанищата на Корсика, са били обхванати от описаната в точка 14 по-горе социална схема за помощи, поради което са били подчинени на поставените със ЗОУ изисквания, предвидени в рамките на тази схема, така че те е трябвало да бъдат разглеждани като упражняващи дейностите си на пазара при еквивалентни условия. С други думи, „обичайните пазарни условия“ са били тези, които включват тази схема и свързаните ЗОУ.

231 Поради това четвъртата подчаст на третата част и самата трета част в нейната цялост трябва да бъдат отхвърлени като неоснователни.

По четвъртата част, изтъкната при условията на евентуалност и изведена от това, че Комисията не е доказала, че обслужването, предоставяно по силата на допълнителната услуга, не е представлявало обичайна търговска сделка

232 При условията на евентуалност, а именно в хипотезата, в която следва да се приеме, че допълнителната услуга не представлявала УОИИ, SNCM упреква Комисията в недоказване, че като са сключили договор с SNCM във връзка с тази услуга, френските органи не са действали по същия начин, както частен инвеститор при обичайни пазарни условия и че поради това покупката на предоставяното обслужване в рамките на тази услуга не може да се квалифицира като обичайна търговска сделка.

233 Налага се констатацията, че както Комисията и Corsica Ferries правилно изтъкват, критерият за частния инвеститор в условията на пазарна икономика не е приложим в случай като настоящия. Всъщност, от една страна, когато самият публичен орган се явява като организиращ и възлагащ обществената услуга, с това той премахва приложимостта на въпросния критерий, тъй като по дефиниция действа като публичен орган. От друга страна, противно на защитаваната от SNCM позиция, поведението на френските органи в настоящото дело не може да се приравни на придобиване от тяхна страна срещу заплащане на цена, на услуги в областта

на морския превоз. Всъщност това, което се разглежда в случая, е споразумение, по силата на което публичен орган поверява управлението на обществена услуга на икономически оператори, посредством изплащането на финансова компенсация в тяхна полза. При това положение се прилагат именно четирите критерия Altmark, за да се определи дали тази компенсация представлява държавна помощ, и по-специално селективно предимство.

234 Ето защо четвъртата част от първото основание не може да бъде приета.

235 От това следва, че първото основание трябва да бъде отхвърлено по същество в неговата цялост. Поради това трябва да се заключи, че Комисията правилно е приела, че включването на допълнителната услуга в обхвата на обществена услуга не отговаря на реална нужда от обществена услуга, и че следователно Френската република е допуснала явна грешка в преценката, като е квалифицирала допълнителната услуга като УОИИ.

*По второто основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела, че СВОУ не изпълнява четвъртия от критериите Altmark*

236 Съгласно твърдяното от SNCM във второто му основание Комисията погрешно е приела, че четвъртият от критериите Altmark не е бил изпълнен както по отношение на основната, така и на допълнителната услуга. SNCM поддържа, че процедурата за възлагане на СВОУ е позволила да се осигури ефективна конкуренция между операторите и следователно да се избере икономически най-изгодната оферта за общността.

237 Комисията и Corsica Ferries отхвърлят доводите на SNCM.

238 Следва да се припомни, че изпълнение на четвъртия от критериите Altmark е налице в две алтернативни хипотези. Съгласно първата изборът на предприятието, което ще изпълнява ЗОУ, трябва да е бил направен в рамките на процедура за възлагане на обществена поръчка, позволяваща да се избере кандидатът, който е в състояние да предостави въпросната услуга на най-ниска цена за общността. Съгласно втората хипотеза равнището на компенсацията трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства за изпълнение на изискванията за предоставяне на обществена услуга, би направило за изпълнение на тези задължения, като се отчитат свързаните с това приходи, както и една разумна печалба във връзка с изпълнение на тези задължения.

239 В обжалваното решение Комисията е приела, че в случая никоя от тези хипотези не е установена (вж. съображения 169—178 и 179—183 от обжалваното решение). В рамките на настоящата жалба SNCM оспорва единствено изводите на Комисията относно първата от въпросните хипотези.

240 Налага се констатацията, че от натрупването на съвпадащи улики следва, че приложената в случая процедура за възлагане на обществена поръчка очевидно не е довела до достатъчна реална и открита конкуренция, позволяваща да се избере кандидатът, който е в състояние да предостави разглежданите услуги в областта на морския превоз на най-ниска цена за общността.

241 Така, на първо място, следва да се отбележи, че СВОУ е предоставено на групата SNCM—CMN след процедура на договаряне с публикувано обявление, при това след отмяна от Conseil d'État на 15 декември 2006 г. на една първа процедура за ВОУ в нейната цялост. Както обаче става ясно от съображение 170 от обжалваното решение и от точка 66 от съобщението за УОИИ, процедурата на договаряне с публикувано обявление предоставя широко право на преценка на възложителя и може да ограничи участието на заинтересованите оператори. Ето защо подобна

процедура може да се приеме за достатъчна по отношение на изпълнението на четвъртия от критериите Altmark само в изключителни случаи. Следва да се добави припомненото в точка 68 от същото съобщение, според което процедурата за възлагане на обществена поръчка може да не позволи да се постигне по-ниската цена за общността, поради факта че не води до достатъчно реална и открита конкуренция.

242 На второ място, трябва да се отбележи, че в резултат на публикуването на обявлението са представени само две оферти, а именно пакетната оферта на SNCM и CMN, от една страна, и офертата на Corsica Ferries, от друга. На теория обаче редица други дружества в областта на морския превоз са можели да кандидатстват за тази обществена поръчка, сред които поне три предоставят редовни услуги в областта на морския превоз между континента и Корсика (Saremar (Италия—Корсика), Lauro (Италия—Корсика) и Moby (Италия—Корсика, както и за известно време континентална Франция—Корсика).

243 На трето място и в продължение на изложеното в точка 242 по-горе, следва да се констатира, че както става ясно от съображения 174—177 от обжалваното решение, редица фактори всъщност несъмнено са възпрели, дори възпрепятствали потенциални кандидати да участват в обществената поръчка.

244 Първо, трябва да се отчете това, че както е посочено в съображение 175 от обжалваното решение и както става ясно от точки 60 и 106 от решение 06-MC-03 на Conseil de la concurrence (Съвет по конкуренцията, Франция) от 11 декември 2006 г. относно искания за обезпечителни мерки в сектора на морския превоз между Корсика и континента, групата SNCM—CMN е имала значително конкурентно предимство поради положението си на исторически оператор по връзката Марсилия—Корсика, вече разполагащ с кораби, адаптирани към спецификациите за СВОУ.

245 Второ, ефект на отстраняване непременно са имали кратките срокове, наложени в рамките на процедурата за възлагане на СВОУ. В това отношение следва да се припомни, че новото обявление за възлагане на обществена поръчка и окончателните спецификации са били публикувани на 30 декември 2006 г., за изпълнение на ВОУ, считано от 1 май 2007 г., тоест само четири месеца по-късно, като тази дата е сменена на 1 юли 2007 г. с решение на Асамблеята на Корсика от 27 април 2007 г. В резултат на това срокът между датата на ВОУ, което възлагане в крайна сметка е настъпило на 7 юни 2007 г., и датата на изпълнение на ВОУ е бил безкрайно кратък. Така, въпросният срок е бил едва 23 дни. Толкова кратки срокове обаче очевидно не са позволили на операторите, които не са били заети по връзката Марсилия—Корсика, да разпределят корабите си от други връзки или да придобият други кораби, изпълняващи предписанията на спецификациите. Тези оператори е нямало да поемат много високия икономически риск да пригодят предварително флота си при липсата на каквито и да е благоприятни индикации по отношение на възможността да получат обществената поръчка.

246 Действително, въпреки пречките, изразяващи се в тези много кратки срокове, Corsica Ferries е можело да участва във въпросното възлагане на обществена поръчка. Трябва обаче да се отбележи, че то се е оказало в невъзможност да предложи дата преди 12 ноември 2007 г. за начало на обслужването по ВОУ по-конкретно поради факта, че флотът му е трябвало да остане мобилизиран в Ница и Тулон до тази последна дата, тъй като билетите за превоз за туристическия сезон са били пуснати в продажба от м. януари.

247 Трето, налага се констатацията, че някои технически затруднения също са ограничили броя на кандидатите, които могат да участват във възлагането на обществената поръчка. Така корабите е трябвало да отговарят на точни технически изисквания, за да могат да маневрират в някои от пристанищата на Корсика. Например в бележка под линия 107 от обжалваното решение е посочено, че през 2007 г. пристанището на Бастия не е позволявало маневриране на кораби с

дължина над 180 метра. Това затруднение, съчетано с изискването за повишен минимален линеен метраж, предвиден в спецификациите за СВОУ за товарния превоз, е налагало изграждането на почти създадени по поръчка кораби, аналогични на някои от корабите на SNCM, като *Paglia Orba* и *Pascal Paoli*. Както обаче се посочва в бележка под линия 109 от обжалваното решение, цената на корабите, които могат да отговорят на условията по тези спецификации, е особено висока. Към тези обстоятелства се добавя фактът, че във въпросните спецификации е предвидено възрастта на корабите, предназначени да осигурят обществената услуга, да не може да превишава 20 години, с възможност за дерогация за 2007 г. и 2008 г., което пряко е облагодетелствало SNCM, като същевременно е довело до изключването на пет кораба от флота на Corsica Ferries, наличен за обслужване на ВОУ, както обяснява много убедително Комисията в отговора си на един от писмените въпроси на Общия съд.

248 Следва да се добави, че в точка 56 от своето решение 06-MC-03 от 11 декември 2006 г. (вж. т. 244 по-горе), цитирано в бележка под линия 106 от обжалваното решение, Conseil de la concurrence заключава, че „[м]акар теоретично няколко дружества да са разполагали с необходимите кораби и да са можели да отговорят на обществената поръчка, известен набор от особености на правилника за консултации, определените срокове за отговор по тях, както и няколкото затруднения от техническо или търговско естество практически са намалили броя им до три дружества, вече активни по обслужването на Корсика от пристанищата на Марсилия, Тулон и Ница“ (вж. също т. 120—133 от решение 09-D-10 на Conseil de la concurrence от 27 февруари 2009 г. относно практики, прилагани в сектора на морския превоз между Корсика и континента).

249 На четвърто място, както правилно е установено в съображение 172 от обжалваното решение, офертата на Corsica Ferries, която следователно е била единствена, конкурентна на тази на групата SNCM—CMN, е била отхвърлена въз основа на критериите за избор, а не на критериите за възлагане, тоест без дори да се прави сравнение на самите показатели по наличните оферти, за да се приеме икономически най-изгодната. Така, от решението на Асамблеята на Корсика от 7 юни 2007 г. става ясно, че офертата на Corsica Ferries е била отхвърлена, с мотива че то не е било в състояние да „определи твърдо и категорично датата, на която ще може да започне да извършва [ВОУ]“. По-конкретно, както вече бе посочено в точка 246 по-горе, Corsica Ferries се е оказало в невъзможност да предложи дата преди 12 ноември 2007 г. за изпълнението на ВОУ, докато началото на изпълнението е било определено за 1 юли 2007 г. От друга страна, от доклада на председателя на Изпълнителния съвет на Корсика относно обслужването по море на обществена услуга между Марсилия и Корсика, с оглед на който е прието това решение, става ясно, че някои от корабите на Corsica Ferries не са отговаряли на условието за максимална възраст, определено в конкретните правила за възлагане на обществената поръчка, тъй като са били пуснати в експлоатация преди 1 януари 1987 г. (вж. също бележка под линия 20 от обжалваното решение).

250 Следователно не може да се приеме, както изтъква SNCM, че офертата на Corsica Ferries е била отхвърлена, с мотива че не е била икономически най-изгодната. Трябва да се добави, че причините, обосновали този отказ, не фигурират сред критериите за възлагане, изложени в конкретните правила за възлагане на обществената поръчка, които, под заглавието „Критерий за избор“, предвиждат по-специално следното:

„За възлагането на договорите [CTC] ще се определи в зависимост от общия финансов ангажимент, който ще трябва да поеме, и от данните за качеството на услугата и за икономическото развитие на острова, предоставени от кандидатстващите предприятия, по-специално дела на услугите и дейностите, предвидени на пазара на острова, в рамките на капацитета и видовете производство“.

251 На пето място, следва да се потвърди съдържащата се в съображение 177 от обжалваното решение констатация на Комисията, че „съществуването на многобройни клаузи за провеждане на среща във връзка със свободата, която има ОТС да взема решения за изключения от приложимите правила, също е допринесло за обезсърчаването на евентуални участници в обществената поръчка поради съмненията, породени от някои ключови технически и икономически параметри за изготвянето на една оферта“.

252 Така, първо, съгласно предвиденото в член 2 от СВОУ задълженията по спецификациите могат да бъдат предмет на адаптирания по време на преходен период, приключващ на 31 декември 2008 г. Така предвидените задължения, които могат да бъдат смекчени по преценка на ОТС, се отнасят до съществените точки от ВОУ, тъй като засягат минималния капацитет (вж. точка I, буква a), параграф 1.3, точка I, буква b), параграф 1.3, точка I, буква c), параграф 1.3, точка I, буква d), параграф 1.3 и точка I, буква e), параграф 1.3 от спецификациите), качеството на услугата и датата на въвеждане в експлоатация на корабите (вж. въведението в точка III от спецификациите). Действително, дерогациите са били предвидени само за период от 18 месеца, но те не са били по-малко значими, тъй като този срок е бил достатъчен за евентуалното реорганизиране на корабен флот.

253 Второ, съгласно предвиденото в спецификациите за СВОУ „след съгласие на ОТС ще може да се допусне, по-специално за да се позволи изпълнението на задълженията по правилата за поддръжка/ремонт/прекласификация на корабите, да бъде въведено по-ограничено равнище на услугата, за предвидения по-горе капацитет, по-специално по отношение на пътниците (в рамките на 30 % ограничение), за периода от 1 октомври до 31 март, извън периода на училищните ваканции и през който и да е период от годината в случай на непредвидени събития“ (вж. точка I, буква a), параграф 1.4, точка I, буква b), параграф 1.4, точка I, буква c), параграф 1.4, точка I, буква d), параграф 1.4 и точка I, буква e), параграф 1.4 от спецификациите). Следва да се отбележи, че ограничаване на услугата е било възможно „по-специално“ с цел изпълнение на задълженията по правилата за поддръжка, ремонт и прекласифициране на корабите, а не „единствено“ поради тази причина, както, изглежда, твърди SNCM. От друга страна, както съвсем правилно подчертава Комисията, правото на преценка, което тази разпоредба е предоставяла не ОТС, е било много широко, тъй като тя е оставяла открити както причините, поради които ограниченията са можели да бъдат правени, така и техния обхват („по-специално по отношение на пътниците“) и мащаб (при максимум от 30 %), при това по време на всички ненатоварени периоди, тоест тези, през които изпълнението на услугите по отделните морски линии по дефиниция е било най-губещо и следователно, през които ограничаване на услугите е било най-рентабилно за изпълнителите.

254 Трето, с оглед на техния обхват, съмнението по някои технически и икономически параметри е можело да се породи и от предпазната клауза и клаузата за адаптиране, предвидени съответно в член 7 и член 8 от СВОУ (вж. т. 33—35 по-горе).

255 От друга страна, никой от останалите изтъкнати от SNCM доводи не позволява да се оспорят гореизложените съображения.

256 Така, на първо място, SNCM погрешно твърди, че в точка 59 от решение от 11 септември 2012 г., Corsica Ferries France/Комисия (T-565/08, EU:T:2012:415) Общият съд е заключил, че ВОУ за периода 2007—2013 г. е било получено от групата SNCM—CMN „[с]ъгласно новите общностни правила и след европейска процедура за възлагане на обществена поръчка“. Всъщност, от една страна, делото, по което е постановено това решение, не се отнася до ВОУ за периода 2007—2013 г., а до УОИИ за периода 1991—2001 г. От друга страна, в точка 59 от въпросното решение Общият съд се е ограничил до констатацията, че SNCM и CMN съвместно са получили ВОУ след 2001 г. съгласно новите правила на Съюза, след европейска процедура за

възлагане на обществена поръчка, при това без да разглежда редовността на тези обществени поръчки, които впрочем не са били предмет на спора, нито, a fortiori, това дали са в състояние да изпълнят четвъртия от критериите Altmark.

257 На второ място, SNCM не може надлежно да се позовава на обстоятелството, че CTC никога не е бил сезиран с искане на потенциални кандидати, отказали да участват в консултацията поради затруднения, наложени от спецификациите или от календара за ВОУ. Това обстоятелство, дори и да се приеме за доказано, самò по себе си всъщност не е в състояние да повлияе върху преценката и изводите на Комисията, формулирани в обжалваното решение относно неспазването на четвъртия от критериите Altmark.

258 На трето място, SNCM не може също така да твърди, че както Conseil d'État в решение от 5 юни 2007 г. и в своето решение от 13 юли 2012 г., посочено в точка 27 по-горе, така и Conseil de la concurrence в своето решение 07-D-13 от 6 април 2007 г. относно нови искания за обезпечителни мерки в сектора на морския превоз между Корсика и континента са приели, че следваната от CTC процедура за СВОУ е била напълно законосъобразна.

259 Всъщност, най-напред, що се отнася до решението на Conseil d'État от 5 юни 2007 г., следва да се отбележи, че става въпрос за решение, постановено вследствие на касационна жалба, подадена от Corsica Ferries срещу определението на съдията по обезпечителното производство на Tribunal administratif de Bastia от 27 април 2007 г., посочено в точка 20 по-горе, който само частично уважава искането му за отмяна на цялата процедура, организирана от CTC и OTC за подновяването на ВОУ за обслужването по море на Корсика с начална точка пристанището на Марсилия. Освен факта, че по своето естество компетентността на съдията по обезпечителното производство е ограничена, трябва да се отбележи, че в решението си Conseil d'État по същество се е ограничил, що се отнася до основателността на обжалваното определение, до констатацията, че съдията по обезпечителното производство на Tribunal administratif de Bastia по никакъв начин не е изопачил фактите или обстоятелствата по преписката. Следва да се добави, че въпросното решение се отнася единствено до част от исканията на Corsica Ferries, които са били отхвърлени от този съдия, който поради накърняване на равнопоставеността между кандидатите освен това е отменил фазата на договаряне по процедурата и следователно решението да се приеме офертата на групата SNCM—CMN и да се предложи на Асамблеята на Корсика да определи ВОУ на тази група.

260 По-нататък, за разлика от твърдяното от SNCM от решението на Conseil d'État от 13 юли 2012 г. не може да се изведе заключението, че в него той потвърждава законосъобразността на следваната от CTC процедура за СВОУ. Във втората част от решението си, отнасяща се до правото в областта на държавните помощи, и по-конкретно до спазването на задължението за предварително уведомление по член 108, параграф 3 ДФЕС, Conseil d'État се е ограничил до това да разгледа дали предвидената в член 7, параграф 1 от СВОУ предпазна клауза, разгледана отделно, може да представлява държавна помощ. Трябва да се добави, че след като с това решение на Conseil d'État от 13 юли 2012 г. е отменено решението на Cour administrative d'appel de Marseille от 7 ноември 2011 г. и делото е върнато на последния, с решение от 6 април 2016 г. този съд отменя решението на Tribunal administratif de Bastia от 24 януари 2008 г., както и двете решения, посочени в точки 23 и 25 по-горе, след като по-специално приема, че четвъртият от критериите Altmark не е бил изпълнен.

261 Накрая, що се отнася до решението на Conseil de la concurrence от 6 април 2007 г., трябва да се отбележи, че то се отнася до искания за обезпечителни мерки, поради което не е можело да предопредели изхода по съществото на разглеждания спор. От друга страна, от въпросното решение не може да бъде изведено никакво заключение за това дали е спазен четвъртият от критериите Altmark. Всъщност въпросите, по които е сезиран Conseil de la concurrence, фактически се отнасят до евентуалния антиконкурентен характер на учредяването на образуваната за целта група от SNCM и CMN, както и до твърдения прекомерно висок размер

на субсидията, искана от тази група в офертата, подадена в резултат на публикуването на новата обществена поръчка. Накрая, трябва да се отбележи, че в точка 46 от решението си самият Conseil de la concurrence подчертава, че решението да се избере 1 май 2007 г. като дата на изпълнение на ВОУ (която впоследствие е сменена на 1 юли 2007 г.), е имало ефект на отстраняване.

262 От всички изложени по-горе съображения следва, че Комисията не е допуснала грешка, като е приела, че четвъртият от критериите Altmark не е бил изпълнен по отношение на основната и на допълнителната услуга. Следователно второто основание трябва да бъде отхвърлено по същество.

*По третото основание, изтъкнато при условията на евентуалност и изведено от това, че Комисията погрешно е изчислила размера на помощта, която трябва да бъде възстановена*

263 Третото повдигнато от SNCM основание е насочено срещу съображение 218 от обжалваното решение, което гласи следното:

„За определянето на размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, без лихвите, Комисията счита, че аналитичното счетоводство на SNCM е подходяща база за разделянето на компенсациите между основната и допълнителната услуга. Въз основа на тази база размерът на помощта за възстановяване включва следните елементи:

размера на реално изплатените компенсации през периода 2007—2011 г. в рамките на допълнителната услуга, който възлиза на 172 744 млн. EUR […];

месечно изплатените вноски за 2012 г. за целите на допълнителната услуга, оценявани към момента на 38 млн. EUR, както и остатъкът от компенсацията, която предстои да се изплати след представянето на окончателния доклад за изпълнението на услугите, в случай че вече не е изплатен;

месечно изплатените вноски за 2013 г. за допълнителната услуга до датата на настоящото решение, оценени към момента на 9,5 млн. EUR, като се припомня, че Франция трябва да отмени плащанията след тази дата“.

264 Според твърдяното от SNCM в това основание, което се подразделя на три части, дори и да се предположи, че допълнителната услуга може да бъде отграничена от основната и че изплатените компенсации за допълнителната услуга не изпълняват критериите Altmark, Комисията е допуснала явна грешка в преценката и е нарушила член 106, параграф 2 и член 107 ДФЕС, както и принципите на пропорционалност и на забрана за неоснователно обогатяване, като е определила размера на помощта, която трябва да бъде възстановена до равнището на всички въпросни компенсации.

265 Комисията и Corsica Ferries смятат, че това трето основание трябва да бъде отхвърлено по същество във всяка от неговите части.

По първата част, изведена от това, че за да определи размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, Комисията погрешно е пропуснала да отчете разходите за предоставянето на допълнителната услуга

266 SNCM упреква Комисията, че при определянето на размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, не е отчела разходите, извършени от него за предоставянето на допълнителната услуга, които били значителни и не били покрити от размера на изплатените за тази услуга

компенсации, нито от оборота, реализиран от пътниците. Така Комисията не спазила член 106, параграф 2 и член 107 ДФЕС, както и принципите на пропорционалност и на забрана за неоснователно обогатяване и допуснала явна грешка в преценката.

267 Следва да се припомни, както вече бе посочено в точка 233 по-горе и както съвсем правилно подчертава Комисията, че настоящото дело не се отнася до положение, при което държавата придобива срещу изплащането на цена определена стока или услуга. Предмет на разглеждане в случая е споразумение, с което публичен орган поверява управлението на обществена услуга на икономически оператори посредством изплащането на финансова компенсация на тях. В тази хипотеза се прилага съдебната практика от решението от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Така, ако компенсацията не отговаря кумулативно на четирите критерия Altmark, тя ще бъде разглеждана като предоставяща предимство на ползвателите ѝ и доколкото останалите условия, които се изискват, за да се установи наличието на несъвместима с вътрешния пазар държавна помощ, са изпълнени, тя трябва да бъде възстановена в нейната цялост от тези ползватели.

268 Ето защо в случая, както бе установено при разглеждането на първото и второто основание по-горе, първият и четвъртият критерий Altmark не са били изпълнени, що се отнася до изплатените на SNCM компенсации за допълнителната услуга, тъй като тези компенсации в своята цялост са представлявали предимство в полза на въпросното дружество. Тъй като останалите условия, позволяващи да се установи, че компенсациите е трябвало да бъдат квалифицирани като несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи, са били изпълнени, трябва да се приеме, че Комисията не е нарушила член 106, параграф 2 и член 107 ДФЕС, нито принципите на пропорционалност и на забрана за неоснователно обогатяване, като е разпоредила възстановяването на целия им размер. В това отношение трябва по-специално да бъде посочено, че премахването на неправомерна държавна помощ посредством възстановяване е логична последица от установяването на нейния неправомерен характер. Следователно подобно възстановяване с цел възобновяване на предишното положение по принцип не може да бъде считано за мярка, несъразмерна на целите на разпоредбите на Договора в областта на държавните помощи (решение от 21 март 1990 г., Белгия/Комисия, C-142/87, EU:C:1990:125, т. 66).

269 По-конкретно, не може да се приеме, че задължението за възстановяване на тази сума на френските органи води до неоснователно обогатяване в тяхна полза, тъй като те се ограничават до възстановяване на сума, която не е можело да бъде изплатена на SNCM.

270 Колкото до изтъкнатото от SNCM твърдение в репликата, че възстановяването на определената от Комисията сума означава „осъждането му на смърт“ и ликвидацията му, е достатъчно да се припомни, че според постоянната съдебна практика обстоятелството, че съответното предприятие е изпаднало в неплатежоспособност или е обявено в несъстоятелност, не засяга задължението за възстановяване (решение от 11 декември 2012 г., Комисия/Испания, C-610/10, EU:C:2012:781, т. 71).

271 Накрая, що се отнася до твърдението на SNCM, че за допълнителната услуга се е отчитало „хронично недостатъчно компенсиране“, следва да се установи, че то не е доказано в достатъчна степен от правна страна. Напротив, дадените от Комисията обяснения в отговор на писмен въпрос на Общия съд, както и в хода на съдебното заседание доказват, че тази услуга в действителност се е ползвала от свръхкомпенсиране.

272 С оглед на изложеното по-горе първата част от третото основание трябва да бъде отхвърлена по същество.

По втората част, изведена от това, че за да определи размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, Комисията погрешно е пропуснала да отчете недостатъчното компенсиране, на което е била обект основната услуга

273 SNCM твърди, че в преценката си за размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, Комисията е трябвало да отчете „хроничното и масово“ недостатъчно компенсиране, на което основната услуга, произтичаща от същото ВОУ като допълнителната услуга, е била обект между 2007 г. и 2011 г. Така тя допуснала грешка при прилагане на правото, както и грешка в преценката за размера на предоставеното на SNCM предимство и не спазила принципите на пропорционалност и на забрана за неоснователно обогатяване.

274 Това възражение не може да бъде прието.

275 Всъщност, от една страна, както правилно изтъква Комисията, не може да се приеме, че компенсация, предоставяна срещу извършването на определена услуга и представляваща държавна помощ, се приравнява изкуствено на компенсацията за обществена услуга, при все че тези две услуги са предвидени в едно и също споразумение. Компенсацията за обществена услуга, отпусната на предприятие, отговарящо за изпълнението на УОИИ, всъщност трябва да бъде установена с оглед на разходите, произтичащи от предоставянето само на тази УОИИ.

276 От друга страна и във всички случаи е погрешно да се твърди, че основната услуга е била обект на „хронично и масово“ недостатъчно компенсиране. Всъщност, както става ясно от извършените от Комисията изчисления въз основа на финансовия показател „return on assets“ (ROA, възвръщаемост на инвестирания актив), измерващ в проценти съотношението между нетния резултат и общия размер на активите, както и от аналитичните отчети за приходите и разходите на SNCM, посочени в точка 155 по-горе, които изчисления са разяснени от Комисията в отговора ѝ на един от писмените въпроси на Общия съд и в съдебното заседание, тази услуга не е била нито свръхкомпенсирана, нито недостатъчно компенсирана (вж. също таблицата, съдържаща се в съображение 207 от обжалваното решение).

По третата част, изведена от това, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката при определянето на дела на годишната компенсация, приложим за допълнителната услуга

277 Според изтъкнатото от SNCM, дори и да се предположи, че размерът на предимството, който трябва да бъде възстановен, отговаря на цялата компенсация, предоставена за допълнителната услуга, quod non, Комисията е допуснала явна грешка в преценката при определянето на този размер. SNCM смята, че тя е направила произволен и погрешен избор, като се е основала на аналитичното му счетоводство, и по-конкретно на разпределянето на отчета за приходите и разходите по вид кораб (отчет с натрупване за приходите и разходите от смесените карго-съдове, приравнен на отчета за приходите и разходите от основната услуга, и този за фериботите, на отчета за приходите и разходите от допълнителната услуга), за да определи частта от годишната компенсация, приложима за допълнителната услуга. То предлага два други метода, които можело да се използват от Комисията за тази цел.

278 Следва да се отбележи, че настоящата част се основава изцяло на предпоставката, според която Комисията не е можела да приравни основната услуга на обслужването, предлагано посредством карго-съдовете, а допълнителната — на предлаганото посредством фериботите. Както обаче вече бе посочено в точки 158—162 по-горе, тази предпоставка е погрешна. Затова трябва да се приеме, че възприетият от Комисията метод за оценяване на размера на предимството, свързано с компенсацията за допълнителната услуга, основаващ се на собствените аналитични отчети за приходите и разходите на SNCM (в които се прави ясно разграничение между пътнически кораби/фериботи, от една страна, и карго-съдове, от друга), е особено подходящ за

разлика от двата предложени от SNCM алтернативни метода, които не могат да бъдат приети, тъй като водят до смесване на основната и допълнителната услуга, както и на средствата, използвани за предоставянето на тези услуги.

279 От изложеното по-горе следва, че третата част от третото основание и това основание в неговата цялост трябва да бъдат отхвърлени по същество.

*По четвъртото основание, изведено от нарушение на принципа на защита на оправданите правни очаквания*

280 В рамките на четвъртото основание SNCM изтъква четири обстоятелства, за които твърди, че са изключителни и в състояние да обосноват оправданите му правни очаквания с редовния характер на разглежданата помощ, поради което не допускали Комисията да може да разпореди възстановяването на тази помощ.

281 Комисията и Corsica Ferries оспорват доводите на SNCM.

282 В самото начало следва да се припомни, че според постоянната съдебна практика правото на позоваване на принципа на защита на оправданите правни очаквания обхваща всяко лице, у което дадена институция на Съюза е породила основателни очаквания (решение от 11 март 1987 г., Van den Bergh en Jurgens и Van Dijk Food Products (Lopik)/ЕОЕ, 265/85, EU:C:1987:121, т. 44). То предполага обаче наличието на три кумулативни условия. Първо, администрацията на Съюза трябва да е предоставила на заинтересованото лице конкретни, безусловни и непротиворечиви уверения, произтичащи от оправомощени и достоверни източници. Второ, тези уверения трябва да са от естество да породят легитимно очакване в съзнанието на този, до когото са адресирани. Трето, дадените уверения трябва да са в съответствие с приложимите норми (вж. решение от 30 юни 2005 г., Branco/Комисия, T-347/03, EU:T:2005:265, т. 102 и цитираната съдебна практика; решения от 23 февруари 2006 г., Cementbouw Handel & Industrie/Комисия, T-282/02, EU:T:2006:64, т. 77 и от 30 юни 2009 г., CPEM/Комисия, T-444/07, EU:T:2009:227, т. 126).

283 Също така съгласно постоянната съдебна практика предприятията, получатели на помощ, по принцип биха могли да имат оправдани правни очаквания относно правомерността на помощта само ако тя е предоставена при спазване на предвидената в ДФЕС процедура. Всъщност, ако положи дължимата грижа, икономическият субект обикновено би трябвало да бъде в състояние да се увери, че посочената процедура е спазена (вж. решение от 20 март 1997 г., Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, т. 25 и цитираната съдебна практика). По-специално, когато дадена помощ е приведена в действие без предварително уведомление до Комисията, поради което тя е неправомерна съгласно член 108, параграф 3 ДФЕС, получателят на помощта не може да има към този момент оправдани правни очаквания относно нейното правомерно отпускане (вж. решение от 27 септември 2012 г., Fedecom/Комисия, T-243/09, непубликувано, EU:T:2012:497, т. 93 и цитираната съдебна практика).

284 Налага се констатацията, че никое от изтъкнатите от SNCM четири обстоятелства, за които твърди, че са изключителни, не може да е в основата на оправданите му правни очаквания относно правомерния характер на разглежданата помощ.

285 Така, на първо място, SNCM безуспешно се опитва да твърди, че в предходните си решения относно предишните ВОУ за обслужването по море на Корсика, а именно Решение 2002/149 и Решение 2009/611/ЕО от 8 юли 2008 година относно мерките C 58/02 (ex № 118/02), които Франция е предприела в полза на Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (ОВ L 225, 2009 г., стр. 180), Комисията не е заключила, че е необходимо извършването на отделен анализ на основната и на допълнителната услуга.

286 Всъщност фактът, че Комисията е можела да приеме, че УОИИ за обслужването по море на Корсика отговаря на реална нужда от обществена услуга по време на предходен период, не дава никаква индикация, и a fortiori никаква увереност, че тази нужда е съществувала все още в периода 2007—2013 г. Както вече бе посочено в точка 99 по-горе, преценката дали е налице такава нужда, може съвсем нормално да се промени във времето в зависимост от развитието на пазарните механизми. Посочените в точка 285 по-горе решения обаче са били приети от Комисията през 2001 г. и 2008 г., като е взета предвид фактическа обстановка, различна от тази, предшествала приемането на обжалваното решение, по-специално с оглед на промените в пазарните дялове. Тази гледна точка впрочем се потвърждава от откъсите от съображения 78 и 80 от Решение 2002/149, цитирани в точка 99 по-горе, както и от точка 70 от решение от 11 септември 2012 г., Corsica Ferries France/Комисия (T-565/08, EU:T:2012:415), решение, което при все това е изтъкнато от SNCM в подкрепа на настоящото твърдение, от което следва, че предвид особено бързото развитие на конкуренцията на съответния пазар, от анализа относно наличието на нужда от реална обществена услуга през даден период не може да се изведе никакво доказателство, годно да постави под въпрос преценката на Комисията за друг период.

287 На второ място, SNCM не може да упреква Комисията, че е приложила точка 48 от съобщението за УОИИ, с мотива че към датата на подписване на СВОУ това съобщение все още не е било прието.

288 Точка 48 от съобщението за УОИИ, съдържаща се в дял 3.2 „Наличие на [УОИИ]“, гласи следното:

„[…] Комисията смята, че не е уместно да обвързва [ЗОУ] с дейност, извършвана от предприятия по правилата на пазара, която вече се предоставя или може да бъде предоставена задоволително и при условия като цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата […]“.

289 След като възпроизвежда посочения в точка 288 по-горе откъс, в съображение 166 от обжалваното решение Комисията посочва, че „[в] този контекст [тя] счита, че гореизложените сведения доказват, че компенсацията на разходите на SNCM за предоставянето на допълнителната услуга също противоречи на практиката [ѝ] в тази област“.

290 Отправеният от SNCM упрек срещу Комисията не може да бъде приет. Всъщност, както става ясно от точка 3 от съобщението за УОИИ, целта му е само да се изяснят основните понятия, свързани с прилагането на правилата за държавната помощ към компенсацията за обществена услуга. Така, за да прецени дали в случая е бил изпълнен или не първият от критериите Altmark, Комисията само е приложила обективните правила на Договора и е взела предвид релевантните разпоредби от Регламента за морския каботаж, както са разтълкувани от Съда в неговото решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107), тоест принципите, които, колкото до тяхната същност, вече са съществували към момента на ВОУ.

291 На трето място, следва да се приеме, че SNCM не може да се позовава на продължителността, за която твърди, че е прекомерна, на административната процедура, довела до приемането на обжалваното решение, за да обоснове своите оправдани правни очаквания с правомерността на разглежданата помощ.

292 Всъщност най-напред следва да се подчертае, че според постоянната съдебна практика, когато, както е в случая, не е изпратено уведомление за помощта до Комисията, бездействието на последната по отношение на тази мярка е лишено от значение (решения от 11 ноември 2004 г., Demesa и Territorio Histórico de Álava/Комисия, C-183/02 P и C-187/02 P, EU:C:2004:701, т. 52 и от 27 септември 2012 г., Fedecom/Комисия, T-243/09, непубликувано, EU:T:2012:497, т. 93).

Впрочем, както става ясно от изложените в точки 294—296 по-нататък констатации, Комисията в нито един момент не е бездействала, след като е получила жалбата, подадена по настоящото дело от Corsica Ferries.

293 По-нататък следва да се припомни, че на 27 юни 2012 г. Комисията уведомява Френската република за решението си да открие официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС, относно предполагаеми помощи в полза на SNCM и CMN, включени в СВОУ, както и че това решение е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 5 октомври 2012 г. Дори да се предположи, че преди посоченото публикуване икономически оператор, който полага необходимата грижа, е можел да твърди, че има оправдани правни очаквания за предоставянето на разглежданата помощ, след това публикуване той вече не е можел да има такива очаквания. Всъщност започването на официалната процедура по разследване предполага, че Комисията има сериозни съмнения относно съвместимостта на разглежданата помощ с правото на Съюза. Ето защо, считано от този момент, икономически оператор, който полага необходимата грижа, вече не може да разчита на продължаването на тази помощ (решение от 21 март 2013 г., Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, т. 47).

294 Накрая и във всички случаи следва да се констатира, че макар действително продължителността на административната процедура да е била относително дълга, тя все пак не може да се квалифицира като неразумна. Дори да е вярно, че принципите и контекстът в основата на обжалваното решение по същество не се различават от стоящите в основата на предходните решения на Комисията относно обслужването по море на Корсика, това не променя обстоятелството, че настоящото дело е с известна сложност и е изисквало установяването на множество факти, което се е усложнило поради липсата на предварително уведомление от страна на френските органи.

295 В този контекст трябва да се отбележи, че за разлика от твърдяното от SNCM Комисията не е чакала повече от шест месеца, преди да предприеме някаква мярка след подаването на жалбата на Corsica Ferries на 27 септември 2007 г. SNCM всъщност пропуска да спомене, че тази жалба е била допълнена от Corsica Ferries на 30 ноември и 20 декември 2007 г., поради което следва да се приеме, че в срок от по-малко от три месеца, а именно на 13 март 2008 г., Комисията в случая е предприела първа конкретна мярка, като е отправила искане за предоставяне на сведения до френските органи, на което те отговарят на 3 юни 2008 г. Едно второ такова искане тя отправя до тях на 12 ноември 2008 г., на което те отговарят на 14 януари 2009 г.

296 Твърдението на SNCM, че Комисията след това е бездействала за почти три години, а именно до 13 октомври 2011 г. — дата, на която тя отправя трето искане за предоставяне на сведения до френските органи, е заблуждаващо. Всъщност на 20 май и 16 юли 2010 г. и на 22 март и 22 юни 2011 г. Комисията получава допълнителни сведения от Corsica Ferries в подкрепа на жалбата му, които е трябвало да разгледа и обработи. Френските органи отговарят на това трето искане за предоставяне на сведения на 7 декември 2011 г. На 15 декември 2011 г. и на 10 януари 2012 г. Corsica Ferries предоставя допълнителни сведения на Комисията. На 20 януари 2012 г. френските органи отговарят на четвърто такова искане на Комисията, отправено им на 14 декември 2011 г.

297 Срокът от около пет месеца, който впоследствие е изтекъл до 27 юни 2012 г. — датата, на която Комисията уведомява Френската република за решението за откриване на официалната процедура по разследване — не може да бъде квалифициран като прекомерен. Същото се отнася и до срока от малко повече от десет месеца, изтекъл между тази последна дата и датата на приемане на обжалваното решение, 2 май 2013 г. В това отношение трябва да се припомни, че френските органи представят становището си по решението за започване на процедурата на

13 юли и 7 септември 2012 г., че Corsica Ferries, SNCM и CMN също представят становища по това решение, които са изпратени на френските органи и по които последните представят коментари с писма от 14 ноември 2012 г. и от 3 януари, 16 януари и 12 февруари 2013 г.

298 На четвърто място, също така безуспешно SNCM се позовава на решението на Conseil d'État от 13 юли 2012 г., и по-конкретно на факта, че в него този орган потвърждава необходимостта от цялостен анализ на основната и на допълнителната услуга.

299 Всъщност най-напред следва да се подчертае, че както става ясно от цитираната в точка 282 по-горе съдебна практика, единствено институциите на Съюза, а не юрисдикция на държава членка могат да бъдат в основата на оправдани правни очаквания. В този смисъл следва да се припомни, че както вече бе посочено в точка 176 по-горе, Комисията впрочем не е можела да бъде обвързана от тълкуването, дадено от Conseil d'État на разпоредбите на Регламента за морския каботаж.

300 По-нататък трябва да се отбележи, че когато Conseil d'État постановява решението си на 13 юли 2012 г., Комисията вече е решила да открие официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 ДФЕС, срещу предполагаемите помощи в полза на SNCM и CMN, включени в СВОУ. Следователно и с оглед на изложеното в точка 293 по-горе следва да се приеме, че тъй като Комисията не е била постановила окончателното си решение, всякакви оправдани правни очаквания относно правомерността на разглежданата помощ са били изключени независимо от това, което Conseil d'État е можел да вземе като решение.

301 Накрая следва да се отбележи, че както релевантно изтъква Комисията, от края на 2006 г. въпросът с ВОУ за обслужването по море на Корсика е бил предмет на няколко жалби пред френските юрисдикции, от които са произтекли множество промени в съдебната практика и чийто епилог е решение от 6 април 2016 г. на Cour administrative d'appel de Marseille, с което се отменя решението на Tribunal administratif de Bastia от 24 януари 2008 г., както и тези на Асамблеята на Корсика от 7 юни 2007 г. и на председателя на Изпълнителния съвет на Корсика от същия ден (вж. т. 17, 20 и 27 по-горе).

302 С оглед на изложеното по-горе четвъртото основание следва да бъде отхвърлено по същество.

*По петото основание, изведено от нарушение на принципа на равно третиране*

303 В рамките на петото основание SNCM твърди, че с разпореждането в обжалваното решение Френската република да си възстанови изплатените му суми в приложение на СВОУ за допълнителната услуга, без да се предвижда никаква друга възможност за компенсиране за тази услуга, това решение въвежда необоснована разлика в третирането между самото SNCM и останалите оператори на морски линии между Корсика и континента независимо дали става въпрос за CMN, или за останалите конкурентни, извършващи услуги извън рамките на ВОУ.

304 Комисията и Corsica Ferries искат това пето основание да бъде отхвърлено по същество.

305 Следва да се припомни, че спазването на принципа на равно третиране изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (решения от 17 октомври 1995 г., Fishermen's Organisations и др., C-44/94, EU:C:1995:325, т. 46 и от 30 март 2006 г., Испания/Съвет, C-87/03 и C-100/03, EU:C:2006:207, т. 48).

306 В случая се налага констатацията, че никое от двете изтъкнати от SNCM положения не може по своето естество да представлява нарушение на принципа на равно третиране.

307 Така, на първо място, SNCM погрешно критикува факта, че в обжалваното решение Комисията е квалифицирала като несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи получените от него компенсации за допълнителната услуга по линията Марсилия—Проприано (вж. точка I, буква d), параграф 1.4 от спецификациите за СВОУ), докато не е квалифицирала по същия начин компенсациите, които били изплатени на CMN за „допълнителния капацитет, който последното е предоставило по същата тази линия между май и септември“.

308 Всъщност посоченият от SNCM „допълнителен капацитет“ произтича от точка I, буква d), параграф 1.3, подточка i) от спецификациите за СВОУ, поради което е съставна част от основната, а не от допълнителната услуга, както твърди SNCM. Това се потвърждава по-специално от една от таблиците, съдържаща се в буква B „Представяне по години по вид“ от приложение 2 към СВОУ, от която става ясно, че така предвиденото в тази разпоредба на спецификациите подсилване на основната услуга практически е било осъществено чрез добавянето на една ротация седмично за смесените карго-съдове на CMN, *Kalliste* или *Girolata*, към ротациите на неговия смесен карго-съд, *Scandola*. Както обаче вече бе изложено в точки 160 и 161 по-горе, основната услуга е била изпълнявана посредством смесени карго-съдове, докато допълнителната — чрез фериботи.

309 Тъй като допълнителната услуга е била предоставяна единствено от SNCM и само изплащаните за тази услуга компенсации са били приети от Комисията за несъвместими с вътрешния пазар държавни помощи, тя не е нарушила принципа на равно третиране, като е разпоредила възстановяването само на тези компенсации, но не и на изплатените на CMN за обслужване по основната услуга.

310 На второ място, SNCM погрешно изтъква твърдяна разлика в третирането между него и операторите, предлагащи услуги в областта на морския превоз по връзките Тулон—Корсика и Ница—Корсика. SNCM всъщност не се е намирало в положение, сходно с това на посочените оператори, тъй като то самò е предоставяло допълнителната услуга в рамките на СВОУ и се е ползвало от компенсация за целта, докато въпросните оператори са били обхванати от описаната в точка 14 по-горе социална схема за помощи. Трябва да се добави, че за разлика от тази компенсация посочената схема за помощи е обявена от Комисията за съвместима с вътрешния пазар (вж. т. 14 по-горе).

311 В този смисъл според също така погрешното твърдение на SNCM от обжалваното решение следва, че то е било принудено да предоставя някои видове капацитет за превоз по връзката Марсилия—Корсика, без да може да претендира за никаква компенсация независимо дали по силата на СВОУ, или на социалната схема за помощи, докато дружествата в областта на морския превоз, извършващи услуги с начална точка Тулон или Ница, са можели да се ползват от компенсация по въпросната схема. За това положение всъщност упрек може да се отправи не към Комисията, а към френските органи, които от 1 януари 2002 г. организират обществената услуга в областта на морския превоз между Корсика и континентална Франция съгласно два успоредни режима на управление, а именно, от една страна, споразумение за ВОУ за линиите с начална точка Марсилия, даващо право на финансова компенсация за изпълнителите, и от друга страна, социална система за помощи за пътниците, превозвани по линиите с начални точки Ница и Тулон.

312 От това следва, че петото основание трябва да бъде отхвърлено по същество.

313 Ето защо жалбата трябва да бъде отхвърлена като неоснователна в нейната цялост.

**По съдебните разноски**

314 Съгласно член 134, параграф 1 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Тъй като SNCM е загубило делото, то следва да понесе освен собствените си разноски и разноските на Комисията и на Corsica Ferries съгласно направените от тях искания.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (шести състав)

реши:

1) **Отхвърля жалбата.**

2) **Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) понася освен направените от него съдебни разноски и разноските на Европейската комисия и на Corsica Ferries France SAS.**

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 1 март 2017 година.

Подписи

## Обстоятелства, предхождащи спора

Основни участници ..... 2

Услуга в областта на морския превоз между континентална Франция и Корсика и споразумения за възлагане на обществена услуга ..... 3

Процедура пред Комисията и обжалваното решение ..... 6

Производство и искания на страните ..... 11

От правна страна ..... 12

Предварителни бележки ..... 13

По първото основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела допълнителната услуга за непредставляваща УОИИ ..... 14

По първата част, изведена от това, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, като е извършила подробен контрол върху необходимостта от услугата с оглед на реалната нужда от обществена услуга ..... 14

– По втората и четвъртата подчаст, изведени от това, че Комисията не е зачела широкото право на преценка на държавите членки, както и обхвата на решение от 20 февруари 2001 г., Analir и др. (C-205/99, EU:C:2001:107) и на Регламента за морския каботаж ..... 16

– По третата подчаст, изведена от това, че Комисията не е спазила правилата за тежестта на доказване ..... 21

По втората част, изведена от това, че Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото, фактическа грешка и явна грешка в преценката, като е приравнила допълнителния капацитет, който да се предоставя през пиковите периоди, на допълнителна услуга и като е оценила тази услуга отделно с оглед на първия от критериите Altmark ..... 24

– По първата подчаст, изведена от това, че в СВОУ не се прави разграничение между основната и допълнителната услуга ..... 24

– По втората подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е приравнила основната услуга на обслужването, предлагано от карго-съдовете, а допълнителната — на това, предлагано от фериботите ..... 26

– По третата подчаст, изтъкната при условията на евентуалност, изведена от това, че допълнителната услуга е обоснована от реалната нужда от обществена услуга, удовлетворявана от основната услуга ..... 27

По третата част, изтъкната при условията на евентуалност и изведена от това, че допълнителната услуга, разгледана отделно, изпълнява първия от критериите Altmark ..... 31

– По първата подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е оценила заменяемостта на услугите по пътнически превоз с начална точка Марсилия с тези с начална точка Тулон 31

– По втората подчаст, изведена от това, че Комисията е дала погрешна преценка за липсата на частна инициатива ..... 34

– По третата подчаст, изведена от това, че Комисията погрешно е пропуснала да анализира въздействието, което е щяло да има премахването на допълнителната услуга, върху действително установеното предлагане ..... 36

– По четвъртата подчаст, изведена от това, че конкурентите на SNCM, които извършват услуги с начална точка Тулон, не могат да се разглеждат като упражняващи дейностите си при обичайни пазарни условия ..... 37

По четвъртата част, изтъкната при условията на евентуалност и изведена от това, че Комисията не е доказала, че обслужването, предоставяно по силата на допълнителната услуга, не е представлявало обичайна търговска сделка ..... 37

По второто основание, изведено от това, че Комисията погрешно е приела, че СВОУ не изпълнява четвъртия от критериите Altmark ..... 38

По третото основание, изтъкнато при условията на евентуалност и изведено от това, че Комисията погрешно е изчислила размера на помощта, която трябва да бъде възстановена ..... 43

По първата част, изведена от това, че за да определи размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, Комисията погрешно е пропуснала да отчете разходите за предоставянето на допълнителната услуга ..... 43

По втората част, изведена от това, че за да определи размера на помощта, която трябва да бъде възстановена, Комисията погрешно е пропуснала да отчете недостатъчното компенсиране, на което е била обект основната услуга ..... 45

По третата част, изведена от това, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката при определянето на дела на годишната компенсация, приложим за допълнителната услуга ..... 45

По четвъртото основание, изведено от нарушение на принципа на защита на оправданите правни очаквания ..... 46

По петото основание, изведено от нарушение на принципа на равно третиране ..... 49

По съдебните разноски ..... 51