Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (šestého senátu)

1. března 2017 *

„Státní podpory — Námořní kabotáž — Podpory poskytnuté Francií ve prospěch společností Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) a Compagnie méridionale de navigation — Služba obecného hospodářského zájmu — Vyrovnání za službu doplňkovou ke službě základní, která má pokrýt období špiček během turistické sezóny — Rozhodnutí, kterým se prohlašují podpory za neslučitelné s vnitřním trhem — Pojem ‚státní podpora' — Zvýhodnění — Rozsudek Altmark — Stanovení výše podpory"

Ve věci T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), se sídlem v Marseille (Francie), původně zastoupená A. Wincklerem, F.-C. Laprévotem, J.-P. Mignardem a S. Mabilem, poté A. Wincklerem a F.-C. Laprévotem a nakonec F.-C. Laprévotem a C. Froitzheim, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené M. Afonso a B. Stromskym, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Corsica Ferries France SAS, se sídlem v Bastii (Francie), zastoupenou S. Rodriguesem a C. Bernard-Glanzem, advokáty,

vedlejší účastnicí,

jejímž předmětem je žaloba na základě článku 263 SFEU směřující ke zrušení rozhodnutí Komise 2013/435/EU ze dne 2. května 2013 o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společnosti Société nationale Corse Méditerranée a společnosti Compagnie méridionale de navigation (Úř. věst. 2013, L 220, s. 20),

TRIBUNÁL (šestý senát),

ve složení S. Frimodt Nielsen, předseda, A. M. Collins (zpravodaj) a V. Valančius, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: G. Predonzani, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 14. června 2016,

* Jednací jazyk: francouzština.

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

Hlavní hráči

1 Žalobkyně, společnost Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), je francouzskou námořní společností, která zajišťuje pravidelné spojení zejména s Korsikou (Francie) na spojích z Marseille (Francie) a Nice (Francie), a to na linkách z jejich přístavů do přístavů v městech Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio a Propriano.

2 V rozhodné době z hlediska skutkového stavu provozovala společnost SNCM flotilu deseti plavidel, z toho bylo šest trajektových lodí, a sice *Danielle Casanova, Napoléon Bonaparte, Corse, Méditerranée, Île de Beauté* a *Excelsior*, a čtyři smíšené nákladní lodi, které zajišťovaly přepravu jak cestujících, tak nákladu, a sice *Jean Nicoli* (která nahradila *Monte Cinto* v roce 2009 pro poskytování dotčených služeb), *Pascal Paoli, Paglia Orba* a *Monte d'Oro*.

3 Rozsudkem ze dne 28. listopadu 2014 tribunal de commerce de Marseille (obchodní soud v Marseille) zahájil insolvenční řízení proti společnosti SNCM. Rozsudkem ze dne 20. listopadu 2015 tento soud přijal jednu z předložených nabídek na převzetí společnosti SNCM. V důsledku toho rozhodl o přeměně insolvenčního řízení na likvidaci společnosti SNCM a stanovil účinnost převzetí společnosti nabyvatelem ve lhůtě 45 dnů od data vydání rozsudku.

4 Společnost Compagnie méridionale de navigation (dále jen „CMN") je francouzskou námořní společností, která zajišťuje dopravní obslužnost zejména v přístavech ve městech Bastia, Ajaccio a Propriano na linkách z přístavu v Marseille.

5 Pro poskytování dotčených služeb využívala společnost CMN tři smíšené nákladní lodi, a sice *Kalliste, Girolata* a *Scandola* (kterou později nahradila *Piana*).

6 Společnost Corsica Ferries France SAS (dále jen „Corsica Ferries") je francouzskou námořní společností, která zajišťuje pravidelné námořní spojení zejména mezi kontinentální Francií a Korsikou, a sice linky Nice-Ajaccio, Nice-L'Île-Rousse, Nice-Bastia, Nice-Calvi, Toulon-Ajaccio, Toulon-Bastia a Toulon-L'Île-Rousse.

7 Collectivité territoriale de Corse (Korsická územní samospráva, dále jen „CTC") je právnickou osobou podle francouzského veřejného práva, která zahrnuje tři entity, a sice Korsické regionální shromáždění, Korsickou výkonnou radu a Korsický hospodářský, sociální a kulturní výbor.

8 Office des transports de la Corse (Korsický dopravní úřad, dále jen „OTC") je francouzskou veřejnou institucí průmyslové a obchodní povahy, vytvořenou CTC a pověřenou prováděním politiky letecké a námořní ostrovní přepravy. Posláním OTC je zejména spravovat rozpočtovou kapitolu přiznanou CTC za účelem zajištění územní návaznosti a rozdělení prostředků mezi leteckou a námořní přepravu. Z tohoto titulu uzavírá s dopravními společnostmi, pověřenými veřejnou službou, smlouvy, které stanovují zejména sazby, podmínky provádění a kvalitu služby. Zásada územní návaznosti má za cíl vykompenzovat skutečnost, že Korsika je ostrov, a zajistit dopravní obslužnost ostrova za podmínek, které budou maximálně podobné podmínkám výlučně kontinentálních linek, a uplatňovat na námořních linkách mezi kontinentální Francií a Korsikou sazbu srovnatelnou se sazbami pro pozemní přepravu.

Služba námořní přepravy mezi kontinentální Francií a Korsikou a smlouvy o pověření veřejnou službou

9 V rozhodné době z hlediska skutkového stavu byla služba námořní přepravy mezi kontinentální Francií a Korsikou zajišťována třemi námořními společnostmi, a to SNCM, CMN a Corsica Ferries. Od dubna 2010 do února 2011 zajišťovala spojení mezi Toulonem a Korsikou čtvrtá námořní společnost, konkrétně společnost Moby Lines.

10 Přeprava cestujících mezi kontinentem a Korsikou se vyznačuje výraznými sezónními výkyvy, přičemž k podstatné části této přepravy dochází během letních měsíců. Během prvního desetiletí tohoto století byl hlavním trendem na trzích přepravy mezi kontinentální Francií a Korsikou rozvoj dopravní nabídky na linkách z města Toulon, které se z hlediska přepravy stalo hlavním přístavem pro dopravní obslužnost Korsiky. Tento nárůst přepravy z města Toulon jde ruku v ruce s nárůstem podílu na trhu společnosti Corsica Ferries.

11 Dne 31. března 1976 podepsaly společnosti SNCM a CMN na jedné straně a Francouzská republika na straně druhé rámcovou smlouvu na dobu 25 let na provozování veřejné služby námořní dopravní obslužnosti Korsiky z kontinentální Francie.

12 Při uplynutí platnosti této koncese na veřejnou službu dne 31. prosince 2001 změnily korsické orgány mechanismus námořní dopravní obslužnosti ostrova.

13 Počínaje 1. lednem 2002 tedy byly zajišťovány v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou, která zakládala finanční vyrovnání pro pověřené společnosti, pouze spoje z Marseille. Tato smlouva byla uzavřena mezi společnostmi SNCM a CMN na jedné straně a CTC a OTC na straně druhé na dobu pěti let.

14 U ostatních spojů, a sice u linek z měst Nice a Toulon, byl korsickými orgány souběžně se smlouvou uvedenou v bodě 13 výše zaveden režim sociálních podpor ve prospěch osob s bydlištěm na ostrově, jakož i některých sociálně vymezených kategorií. Dohoda o sociální podpoře umožňuje u každého cestujícího, na kterého lze uplatnit preferenční sazbu, poskytnout podporu předfinancovanou dopravními společnostmi, které souhlasí s dodržením závazků veřejné služby (dále jen „ZVS“), přičemž tato jednotná podpora je jim později vrácena. Dotčené kategorie představovaly téměř dvě třetiny celkové přepravy (osoby s bydlištěm na Korsice, osoby mladší 25 let nebo starší 60 let, studenti mladší 27 let, rodiny a zdravotně postižené či invalidní osoby). Tento režim podpor byl schválen Evropskou komisí rozhodnutím ze dne 2. července 2002 (Státní podpora N 781/2001 – Režim individuálních podpor sociálního charakteru pro námořní dopravní obslužnost Korsiky). Rozhodnutím ze dne 23. dubna 2007 (Státní podpora N 13/2007 – Prodloužení režimu individuálních podpor sociálního charakteru pro námořní dopravní obslužnost Korsiky N 781/2001) schválila Komise prodloužení uvedeného režimu podpor do 31. prosince 2013. Tyto námořní spoje mezi přístavy v městech Nice a Toulon na jedné straně a přístavy na Korsice na straně druhé byly provozovány především společností Corsica Ferries.

15 Usnesením ze dne 24. března 2006 schválilo Korsické regionální shromáždění zásadu obnovení pověření veřejnou službou (dále jen „PVS“) pro námořní dopravní obslužnost přístavů ve městech Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio a Propriano z přístavu v Marseille počínaje 1. lednem 2007. Stejným usnesením pověřilo předsedu OTC, aby jménem CTC zahájil zadávací řízení, provedl technické posuzování žádostí a pomohl CTC k udělení PVS.

16 Oznámení o zahájení zadávacího řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 27. května 2006, jakož i v deníku *Les Échos* dne 9. června 2006. Dne 4. srpna 2006, v poslední den pro podání nabídek, byly předloženy čtyři nabídky, a sice nabídka společnosti SNCM, nabídka společnosti Corsica Ferries, nabídka společnosti CMN a nabídka příležitostně vytvořeného uskupení tvořeného společnostmi Corsica Ferries a CMN.

17 Rozhodnutím ze dne 15. prosince 2006 Conseil d'État (Státní rada, Francie) zrušila zadávací řízení na PVS.

18 Usnesením ze dne 22. prosince 2006 Korsické regionální shromáždění rozhodlo zahájit řízení pro přidělení PVS znovu od začátku, prodloužit stávající PVS až do 30. dubna 2007 a stanovit zahájení provádění nového PVS na 1. května 2007.

19 Nové oznámení o zahájení zadávacího řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 30. prosince 2006, v *Les Échos* dne 4. ledna 2007 a v týdeníku *Le Journal de la Marine Marchande* dne 5. ledna 2007. Dne 9. února 2007 byly předloženy dvě nabídky, a sice zaprvé společná nabídka společností SNCM a CMN, které příležitostně vytvořily uskupení (dále jen „uskupení SNCM-CMN"), která se týkala všech linek ve formě celkové nabídky a současně nabídek na jednotlivé linky, a zadruhé nabídka společnosti Corsica Ferries týkající se linek Marseille-Ajaccio, Marseille-Porto-Vecchio a Marseille-Propriano ve formě celkové nabídky a současně nabídek na jednotlivé linky.

20 Usnesením ze dne 27. dubna 2007 soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních tribunal administratif de Bastia (správní soud v Bastii), na kterého se obrátila společnost Corsica Ferries, zrušil jednací fázi zadávacího řízení na PVS, jakož i rozhodnutí předsedy Korsické výkonné rady a předsedy OTC přijmout nabídku předloženou uskupením SNCM-CMN a navrhnout Korsickému regionálnímu shromáždění zadat PVS tomuto uskupení. Rozhodl, že CTC a OTC byly povinny zahájit jednání s podniky, které předložily nabídku, znovu od začátku.

21 Usnesením ze dne 27. dubna 2007 prodloužilo Korsické regionální shromáždění stávající pověření o dva měsíce a stanovilo datum zahájení provádění nového PVS na 1. července 2007.

22 Po nové jednací fázi s uskupením SNCM-CMN a společností Corsica Ferries navrhl OTC odmítnout nabídku společnosti Corsica Ferries z důvodu, že nebyla schopna s určitostí a konečnou platností stanovit den, kdy bude moci začít plnit PVS, a že nesplňuje podmínku maximálního stáří plavidel, jak ji stanovil zvláštní předpis zadávacího řízení.

23 Usnesením ze dne 7. června 2007 zadalo Korsické regionální shromáždění PVS na námořní dopravní obslužnost mezi přístavem v Marseille a korsickými přístavy na období od 1. července 2007 do 31. prosince 2013 uskupení SNCM-CMN.

24 Článek 1 tohoto usnesení zní následovně:

„Schvaluje zprávu předsedy [Korsické] výkonné rady, ve které se uvádí, že jednak nabídka uskupení SNCM-CMN odpovídá požadavkům a kritériím zvláštních pravidel zadávacího řízení a zadávací dokumentaci pro všech pět linek a jednak společnost Corsica Ferries není schopna s určitostí a konečnou platností stanovit den, kdy bude moci začít plnit [PVS], a v tomto ohledu nelze zohlednit podmínky, které stanoví, týkající se prvků vnějších k obsahu [PVS]."

25 Rozhodnutím z téhož dne byl předseda Korsické výkonné rady oprávněn k podpisu smlouvy o pověření veřejnou službou týkající se této námořní dopravní obslužnosti (dále jen „SPVS").

26 SPVS byla uzavřena dne 7. června 2007 na dobu od 1. července 2007 do 31. prosince 2013.

27 Rozsudkem ze dne 24. ledna 2008 tribunal administratif de Bastia zamítl žalobu společnosti Corsica Ferries směřující ke zrušení usnesení a rozhodnutí uvedených v bodech 23 a 25 výše. Rozsudkem ze dne 7. listopadu 2011 cour administrative d'appel de Marseille (odvolací správní soud v Marseille) zrušil tento rozsudek, jakož i toto usnesení a toto rozhodnutí. Rozhodnutím ze dne 13. července 2012 Conseil d'État na základě kasačního opravného prostředku společností SNCM a CMN zrušila rozsudek

cour administrative d'appel de Marseille a vrátila věc tomuto soudu k novému projednání. Rozsudkem ze dne 6. dubna 2016 cour administrative d'appel de Marseille zrušil rozsudek tribunal administratif de Bastia ze dne 24. ledna 2008, jakož i uvedené usnesení a uvedené rozhodnutí.

28 Článek 1 SPVS definuje předmět smlouvy jako poskytování pravidelných námořních služeb na všech linkách spadajících do rámce PVS mezi přístavem v Marseille a přístavy ve městech Bastia, Ajaccio, Porto Vecchio, Propriano a Balagne (Calvi a L'Île-Rousse).

29 Zadávací dokumentace, která je obsažena v příloze 1 SPVS, definuje povahu uvedených služeb. Zejména stanoví:

— stálou službu přepravy „cestujících a nákladu", která musí být zajišťována celoročně na všech dotčených linkách (dále jen „základní služba"), a

— doplňkovou službu přepravy „cestujících" v době dopravní špičky na linkách Marseille-Ajaccio a Marseille-Bastia a Marseille-Propriano (dále jen „doplňková služba").

30 Článek 2 SPVS upřesňuje zejména výše referenčních finančních vyrovnání, na základě kterých se pověřené společnosti zavazují na dobu trvání PVS.

31 Článek 3 SPVS uvádí, že PVS neposkytuje výhradní právo na dotčených námořních linkách, ale umožňuje jiným společnostem poskytovat pravidelnou službu bez finančního vyrovnání, když jim nicméně ukládá určité povinnosti. Tento článek rovněž stanoví, že žádosti o finanční vyrovnání pověřených společností byly stanoveny v závislosti na mechanismu sociálních podpor.

32 Článek 5 SPVS, nadepsaný „podmínky vyplacení finančních vyrovnání", stanoví v odstavci 2 třetím pododstavci, že konečné finanční vyrovnání pro každou z pověřených společností za každý rok je omezeno na provozní ztrátu vzniklou v důsledku plnění závazků podle zadávací dokumentace, přičemž se zohledňuje přiměřený výnos z používaných plavidel podle jejich skutečného denního užívání při nasazení k plavbám odpovídajícím uvedeným závazkům. Za přiměřený výnos z používaných plavidel se považuje 15 % jejich obvyklé hodnoty. Tato obvyklá hodnota je uvedena v příloze 3 SPVS.

33 Článek 7 SPVS, nadepsaný „ochranná doložka", v odstavci 1 stanoví, že v případě výrazných změn technických, předpisových nebo hospodářských podmínek provozování pověřených služeb nebo za účelem zohlednění vnějších událostí, které mají značný dopad na finanční závazky pověřených společností nebo některé z nich, se smluvní strany na návrh první strany, která se tak rozhodne, sejdou, aby přijaly opatření k obnovení původní finanční rovnováhy SPVS, a to „zejména ohledně nejvyšších sazeb a přizpůsobení služeb".

34 Článek 7 odst. 2 SPVS připomíná, že výše referenčního ročního finančního vyrovnání se stanoví podle výhledů dopravy a hrubých příjmů z přepravy cestujících obsažených v nabídce všech pověřených společností. Stejné ustanovení stanoví možnost každý rok v některých případech navýšit nebo snížit finanční vyrovnání u každé kategorie příjmů a pro každou z pověřených společností. Uvedené ustanovení rovněž stanoví, že tento mechanismus úpravy se použije pouze do data uplatnění doložky o přizpůsobení stanovené v článku 8 SPVS.

35 Článek 8 SPVS, nadepsaný „doložka o přizpůsobení", zní následovně:

„Vzhledem k době trvání [SPVS] se stanoví předběžné vyhodnocení během třetího roku za účelem zanalyzování finanční rovnováhy [SPVS] na základě kontradiktorního postupu a odbornosti a vydání na základě dohody stran případných oprav služeb a úpravy sazeb, které zaručí, aby [CTC] zvládla svou finanční intervenci, zejména snížením vyrovnání, a musí zachovat obecnou strukturu [SPVS]."

36 Na základě této doložky o přizpůsobení byla SPVS koncem roku 2009 změněna dodatkem.

Řízení před Komisí a napadené rozhodnutí

37 Dopisy ze dne 27. září, 30. listopadu a 20. prosince 2007 byla Komisi podána společností Corsica Ferries stížnost ohledně protiprávních státních podpor neslučitelných s vnitřním trhem, jejichž příjemci se díky SPVS staly společnosti SNCM a CMN.

38 Dopisy ze dne 20. května 2010, 16. července 2010, 22. března 2011, 22. června 2011, 15. prosince 2011 a 10. ledna 2012 společnost Corsica Ferries sdělila Komisi doplňující informace na podporu své stížnosti.

39 Dopisy ze dne 13. března 2008, 12. listopadu 2008, 13. října 2011 a 14. prosince 2011 požádala Komise francouzské orgány o informace. Tyto orgány odpověděly na tyto žádosti dopisy ze dne 3. června 2008, 14. ledna 2009, 7. prosince 2011 a ze dne 20. ledna 2012.

40 Dopisem ze dne 27. června 2012 oznámila Komise Francouzské republice své rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU ve věci možných podpor poskytnutých společnostem SNCM a CNM obsažených ve SPVS (Úř. věst. 2012, C 301, s. 1).

41 Francouzské orgány předložily k tomuto rozhodnutí připomínky a odpověděly na otázky v něm obsažené dopisy ze dne 13. července a 7. září 2012. Společnosti Corsica Ferries, SNCM a CMN rovněž předložily k uvedenému rozhodnutí připomínky, které byly sděleny francouzským orgánům a těmito orgány komentovány, v dopisech ze dne 14. listopadu 2012 a 3. ledna, 16. ledna a 12. února 2013.

42 Na závěr tohoto řízení Komise přijala dne 2. května 2013 rozhodnutí 2013/435/EU o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společností SNCM a CMN (Úř. věst. 2013, L 220, s. 20, dále jen „napadené rozhodnutí“).

43 Napadené rozhodnutí bylo oznámeno Francouzské republice dne 3. května 2013 a sděleno společnosti SNCM e-mailem Komise ze dne 14. června 2013.

44 V napadeném rozhodnutí Komise za účelem určení, zda vyrovnání poskytnuté společnostem SNCM a CMN v rámci SPVS představovala státní podporu, a zejména selektivní zvýhodnění, přezkoumala, zda byla v projednávané věci splněna kumulativní kritéria stanovená Soudním dvorem v rozsudku ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) (dále jen „kritéria Altmark“). Konkrétně provedla analýzu prvního a čtvrtého z těchto kritérií (viz body 87 a 90 dále).

45 Pokud jde o první z kritérií Altmark, Komise zaprvé vymezila „rámec pro analýzu“, který je třeba použít za účelem jeho posouzení (body 132 až 136 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Domnívala se zejména, že proto, aby byla oblast působnosti veřejné služby přijatelná z hlediska pravidel v oblasti státních podpor, musí respektovat nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. 1992, L 364, s. 7; Zvl. vyd. 06/02, s. 10, dále jen „nařízení o námořní kabotáži“), ve světle výkladu judikaturou, a zejména výkladu Soudním dvorem v rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107). Z toho vyvodila, že „rozsah oblasti veřejné služby v podobě stanovené smlouvou o veřejné službě musí být potřebný a přiměřený v porovnání se skutečnou potřebou veřejné služby prokázanou nedostatečnými dopravními službami za obvyklých tržních podmínek“ (bod 136 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

46 Zadruhé se Komise domnívala, že základní službu a doplňkovou službu bylo třeba analyzovat odděleně (body 137 až 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Uvedla, že zadávací dokumentace přiložená ke SPVS jasně odlišovala oba tyto druhy služby. Kromě toho se domnívala, že lze oprávněně usuzovat, že doplňkovou službu lze odůvodnit skutečnou potřebou veřejné služby, již uspokojuje základní služba, pouze tehdy, je-li prokázáno, že její provozování je nezbytné pro provozování služby základní, a to „na základě souboru hospodářských a technických ohledů“ (bod 139 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V projednávané věci však nebyla žádná technická doplňkovost mezi oběma těmito druhy služby prokázána, jelikož podléhají odlišným povinnostem zejména z hlediska jízdních řádů a intervalů, a základní služba byla prováděna se smíšenými nákladními plavidly, zatímco doplňková služba s trajekty. Navíc analytické výsledkové účty společnosti SNCM vykazují trvale u doplňkové služby provozní ztrátu, takže nelze přijmout argument francouzských orgánů, podle něhož je zahrnutí této služby do oblasti PVS odůvodněno finančním vyrovnáním se základní službou.

47 Zatřetí Komise posoudila základní službu z hlediska prvního z kritérií Altmark (body 145 až 150 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu nejprve konstatovala, že poskytování minimální služby územní návaznosti mezi Marseille a dotčenými pěti korsickými přístavy uspokojovalo jasně určenou potřebu veřejné služby (bod 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dále, pokud jde o nedostatek soukromých podnikatelských podnětů, Komise uvedla, že ostatní tržní provozovatelé sami uznali, že by základní službu nebyli schopni zajistit (bod 146 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Kromě toho se domnívala, že seskupení spojů do jediné služby nebylo samo o sobě v rozporu s nařízením o námořní kabotáži. V tomto konkrétním případě by naopak seskupení pěti spojů umožňovalo sdílení plavebních prostředků způsobem, který může zlepšit kvalitu předmětné služby a snížit její náklady (bod 148 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Konečně připomněla, že SPVS a její přílohy stanovily přesné standardy nepřerušovanosti, pravidelnosti, kapacity a sazeb, které musely pověřené společnosti při zajišťování základní služby dodržovat (bod 149 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Na základě výše uvedeného dospěla k závěru, že zahrnutí základní služby do oblasti působnosti SPVS bylo z hlediska skutečné potřeby veřejné služby nezbytné a přiměřené (bod 150 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

48 Začtvrté Komise posoudila doplňkovou službu poskytovanou pouze společností SNCM, a to za použití dvou trajektových lodí, z hlediska prvního z kritérií Altmark (body 151 až 167 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Domnívala se, že její zahrnutí do oblasti působnosti veřejné služby neodpovídalo skutečné potřebě veřejné služby, a že se tak Francouzská republika dopustila zjevně nesprávného posouzení tím, že ji označila za službu obecného hospodářského zájmu (dále jen „SOHZ“) (bod 167 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

49 V tomto ohledu se jednak Komise domnívala, že doplňková služba poskytovaná u odjezdů z Marseille byla v době uzavření SPVS z hlediska poptávky cestujících v rozsáhlé míře zaměnitelná za dopravní služby poskytované u odjezdů z města Toulon a s příjezdem do měst Bastia a Ajaccio (body 154 až 160 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V tomto ohledu zejména uvedla, že vývoj dopravy na spojích mezi kontinentální Francií a Korsikou v letech 2002 až 2009 dokládal rychlý rozvoj nabídky konkurující nabídce obou pověřených společností. Rozdělení dopravy mezi obsluhované přístavy dokládá velmi silný nárůst přepravy s odjezdem z města Toulon při současném snížení přepravy s odjezdem z Marseille. Nárůst celkové přepravy byl tedy ve velké míře pohlcen poskytovateli služeb s odjezdem z města Toulon na úkor nabídky pověřených společností s odjezdem z Marseille. Dovolávala se rovněž krátké vzdálenosti mezi městy Marseille a Toulon a skutečností, že doba silniční přepravy mezi oběma těmito městy byla výrazně kratší než doba přepravy po moři a že plavidla s odjezdem z města Toulon mohla dorazit na Korsiku v kratší době než plavidla s odjezdem z Marseille.

50 Komise mimoto uvedla, že francouzské orgány nepředložily, pokud jde o tuto doplňkovou službu, žádný důkaz o nedostatku soukromých podnikatelských podnětů (bod 161 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Konstatovala zejména, že v případě přístavů ve městech Bastia a Ajaccio, které představovaly 90 % kapacit požadovaných pro doplňkovou službu, stačila kombinace kapacit

nabízených základní službou PVS s odjezdy z Marseille a kapacit služby soukromého podnikatelského podnětu společnosti Corsica Ferries s odjezdy z města Toulon k uspokojení skutečně zjištěné poptávky, a to jak v období jaro a podzim, tak v letním období, pro každý z obou přístavů a každý rok mezi rokem 2004 a rokem 2006 (bod 162 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Komise se tak domnívala, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti PVS nebylo ani nezbytné ani přiměřené pro uspokojení zjištěné poptávky po přepravě na spojích Marseille – Bastia a Marseille – Ajaccio. Pokud jde o spoj Marseille – Propriano, uvedla, že nízký objem přepravy na tomto spoji neumožňoval usuzovat, že nedostatek soukromých podnikatelských podnětů na tomto jediném spoji ruší platnost závěru o doplňkové službě jako celku (bod 164 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Uvedla rovněž, že služba poskytovaná společností Corsica Ferries odpovídala platným standardům ZVS u každého spoje mezi kontinentální Francií a Korsikou a nevykazovala žádný kvalitativní rozdíl ve srovnání se službou poskytovanou v rámci doplňkové služby (bod 165 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

51 Na základě výše uvedeného Komise dospěla k závěru, že pokud jde o vyrovnání poskytnutá za doplňkovou službu, první z kritérií Altmark nebylo splněno (bod 167 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

52 Pokud jde o čtvrté z kritérií Altmark, Komise se domnívala, že toto kritérium nebylo splněno u žádného z obou druhů dotčených služeb (bod 183 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

53 V tomto ohledu zaprvé Komise dospěla na základě veškerých skutečností k závěru, že podmínky zadávacího řízení neumožnily vybrat zájemce schopného poskytovat předmětné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek (body 169 až 178 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

54 Komise založila tento závěr v podstatě na následujících skutečnostech:

— k zadání PVS došlo po vyjednávacím řízení s předchozím uveřejněním oznámení o zadávacím řízení, a sice řízení, které poskytuje veřejnému zadavateli široký prostor pro posouzení a může omezovat účast zainteresovaných provozovatelů;

— jediná nabídka konkurující nabídce obou pověřených společností, a sice nabídka společnosti Corsica Ferries, nebyla posuzována na základě jejích vlastních předností (kritéria přidělení), ale na základě výběrového kritéria, a sice schopnosti zájemce zahájit provoz počínaje 1. červencem 2007;

— řízení tak neumožnilo OTC porovnat několik nabídek, aby si vybral nabídku hospodářsky nejvýhodnější;

— skutečnost, že byly opravdu předloženy dvě nabídky, nestačí k tomu, aby došlo k účinné hospodářské soutěži, protože konkurenční nabídka společnosti Corsica Ferries, která stanovovala zahájení poskytování služeb na 12. listopadu 2007, nemohla představovat důvěryhodnou alternativu;

— množství podaných žalob v projednávané věci není důkazem, že v rámci zadávacího řízení na zadání SPVS existovala účinná hospodářská soutěž;

— uskupení SNCM/CMN mělo značnou konkurenční výhodu, protože jako tradiční provozovatel již mělo k dispozici plavební nástroje odpovídající specifikacím zadávací dokumentace SPVS;

— velmi krátká lhůta mezi dnem stanoveným pro zadání PVS (přidělené nakonec dne 7. června 2007) a dnem zahájení plnění služeb (dne 1. července 2007) mohla představovat pro nové aktéry značnou vstupní překážku;

— ve spojení s technickými požadavky vzhledem ke zvláštnostem předmětných přístavů, s podmínkou stáří flotily lodí a s jednotkovými kapacitami požadovanými zadávací dokumentací SPVS mohla tato velmi krátká lhůta omezit účast na zadávacím řízení;

— četné doložky o novém projednání ve spojení se skutečností, že OTC mohl volně rozhodovat o osvobození od použitelných pravidel, mohly rovněž přispět k odrazení od účasti na zadávacím řízení tím, že udržovaly v nejistotě ohledně některých technických a hospodářských parametrů, které byly pro vypracování nabídky zásadní.

55 Zadruhé Komise uvedla, že jí francouzské orgány nedodaly žádnou informaci, která by mohla prokazovat, že vyrovnání bylo stanoveno s odkazem na průměrně velký a dobře spravovaný podnik vybavený odpovídajícími dopravními prostředky (body 179 a 180 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dodala, že vyrovnání nebylo určeno odkazem na předem stanovenou nákladovou základnu nebo porovnáním s nákladovou strukturou jiných srovnatelných námořních podniků, nýbrž s ohledem na prognózy příjmů a cen pohonných hmot, které přebíraly pouze část výnosů a nákladů služby (bod 180 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Mimoto plánovaná vyrovnání za PVS byla výrazně vyšší než vyrovnání, která se týkala období 2002–2006 za podobné závazky, anebo dokonce, pokud jde o nabízenou kapacitu, méně přísné (bod 181 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Konečně se domnívala, že porovnání s náklady řádně spravovaného podniku bylo o to nutnější, že některé skutečnosti svědčily o tom, že společnost SNCM, která právě prošla obdobím intenzivní restrukturalizace, takovým podnikem nebyla (bod 182 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

56 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy dospěla Komise k závěru o existenci selektivního hospodářského zvýhodnění poskytnutého pověřeným společnostem (bod 184 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

57 Poté, co Komise konstatovala, že předmětná vyrovnání mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, dospěla k závěru, že představovala státní podpory a byla protiprávní, neboť byla poskytnuta bez předchozího oznámení (body 185 až 187 odůvodnění a článek 1 napadeného rozhodnutí).

58 V bodech 188 až 212 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise přezkoumala slučitelnost těchto státních podpor s vnitřním trhem.

59 V tomto ohledu Komise zaprvé uvedla, že v souladu s bodem 11 jejího sdělení o rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (Úř. věst. 2012, C 8, s. 15, dále jen „rámec pro SOHZ“) mohou být státní podpory, které nespadají do působnosti jejího rozhodnutí 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 SFEU na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním [SOHZ] (Úř. věst. 2012, L 7, s. 3), prohlášeny za slučitelné s čl. 106 odst. 2 SFEU, pokud jsou nezbytné pro fungování dotčených SOHZ a neovlivňují rozvoj obchodu v míře, která je v rozporu se zájmem Unie, přičemž takové rovnováhy lze dosáhnout pouze splněním podmínek uvedených v oddílech 2.2 až 2.10 rámce pro SOHZ (bod 190 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

60 Zadruhé Komise připomněla, že základní služba představovala SOHZ, ale že tak tomu není u doplňkové služby, takže nelze vyrovnání vyplacená na základě doplňkové služby prohlásit za slučitelná s čl. 106 odst. 2 SFEU (body 192 a 193 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

61 Zatřetí se Komise domnívala, že pokud jde o základní službu, byly splněny ostatní podmínky stanovené v rámci pro SOHZ (body 194 až 212 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

62 Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že vyrovnání poskytnutá společnostem SNCM a CMN za základní službu představovala protiprávní státní podpory, které byly přesto slučitelné s vnitřním trhem (bod 213 odůvodnění, článek 1 a čl. 2 odst. 2 napadeného

rozhodnutí), kdežto vyrovnání poskytnutá pouze společnosti SNCM za doplňkovou službu představovala protiprávní státní podpory, které byly neslučitelné s vnitřním trhem (bod 214 odůvodnění, článek 1 a čl. 2 odst. 1 napadeného rozhodnutí).

63 Komise proto nařídila okamžité ukončení vyplácení vyrovnání týkajících se doplňkové služby a navrácení již poskytnutých podpor za tímto účelem příjemcem s tím, že z částek, které bylo nutno vrátit, se účtují úroky počínaje dnem, kdy tyto částky byly dány k dispozici příjemci, až do jejich skutečného navrácení (body 215 až 218 a 220 odůvodnění a článek 3 napadeného rozhodnutí). Komise upřesnila, že navrácení této podpory musí být provedeno s okamžitým účinkem a francouzské orgány musí zajistit, aby napadené rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení (bod 219 odůvodnění a článek 4 napadeného rozhodnutí), tedy do 3. září 2013. Francouzské orgány byly mimoto povinny Komisi sdělit do dvou měsíců od oznámení napadeného rozhodnutí zejména celkovou částku (jistina a úroky), kterou má příjemce vrátit, podrobný popis již přijatých nebo plánovaných opatření pro splnění napadeného rozhodnutí, jakož i doklady prokazující, že příjemci již bylo nařízeno podporu vrátit (článek 5 napadeného rozhodnutí).

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

64 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 26. srpna 2013 podala společnost SNCM projednávanou žalobu.

65 Napadené rozhodnutí bylo rovněž předmětem žaloby na neplatnost podané Francouzskou republikou, došlé kanceláři Tribunálu dne 12. července 2013 a zapsané do rejstříku pod číslem T-366/13.

66 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 11. prosince 2013 podala společnost Corsica Ferries návrh na vstup do řízení v projednávané věci jako vedlejší účastnice na podporu návrhových žádání Komise.

67 Podáními došlými kanceláři Tribunálu dne 9. ledna a 10. února 2014 požádala společnost SNCM o důvěrné zacházení ve vztahu ke společnosti Corsica Ferries, pokud by byl povolen vstup této společnosti do řízení jako vedlejší účastnice, pokud jde o některé skutečnosti obsažené v žalobě a v replice. K těmto žádostem přiložila nedůvěrné znění těchto písemností.

68 Usnesením ze dne 21. února 2014 povolil předseda šestého senátu Tribunálu vedlejší účastenství společnosti Corsica Ferries. Bylo stanoveno, že o opodstatněnosti žádostí o důvěrné zacházení bude rozhodnuto později.

69 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. března 2014 vznesla společnost Corsica Ferries námitky proti žádostem o důvěrné zacházení, pokud jde o převážnou část skutečností, kterých se tyto žádosti týkaly.

70 Usnesením ze dne 3. října 2014, SNCM v. Komise (T-454/13, EU:T:2014:898) předseda šestého senátu Tribunálu částečně vyhověl žádostem o důvěrné zacházení.

71 Společnost Corsica Ferries předložila svůj spis vedlejší účastnice kanceláři Tribunálu dne 9. ledna 2015. Společnost SNCM předložila vyjádření k tomuto spisu podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 9. března 2015. Dopisem z téhož dne Komise uvedla, že k uvedenému spisu nepředloží vyjádření.

72 Na základě návrhu soudce zpravodaje rozhodl Tribunál (šestý senát) o zahájení ústní části řízení.

73 Tribunál v rámci organizačních procesních opatření stanovených v článku 89 jednacího řádu Tribunálu vyzval Komisi, aby odpověděla písemně na několik otázek, což ve stanovené lhůtě učinila.

74 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 6. června 2016 požádala společnost SNCM o důvěrné zacházení ve vztahu ke společnosti Corsica Ferries, pokud jde o některé části odpovědi Komise na tyto otázky. Společnost Corsica Ferries obdržela pouze nedůvěrné znění této odpovědi a nevznesla žádnou námitku proti žádosti o důvěrné zacházení, která se jí týkala.

75 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky Tribunálu byly vyslechnuty na jednání dne 14. června 2016.

76 Společnost SNCM navrhuje, aby Tribunál:

— primárně zrušil napadené rozhodnutí;

— podpůrně částečně zrušil napadené rozhodnutí v části, v níž stanoví, že výše podpory zahrnuje prvky uvedené v bodě 218 odůvodnění tohoto rozhodnutí;

— uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

77 Komise navrhuje, aby Tribunál:

— zamítl žalobu jako neopodstatněnou;

— uložil společnosti SNCM náhradu nákladů řízení.

78 Společnost Corsica Ferries navrhuje, aby Tribunál:

— zamítl hlavní žalobu;

— uložil společnosti SNCM náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

79 Na podporu žaloby se společnost SNCM dovolává řady argumentů, které lze seskupit do pěti žalobních důvodů, a sice:

— první žalobní důvod, který vychází z toho, že se Komise chybně domnívala, že doplňková služba nepředstavovala SOHZ;

— druhý žalobní důvod, který vychází z toho, že se Komise chybně domnívala, že SPVS nesplňovala čtvrté z kritérií Altmark;

— třetí žalobní důvod, který vychází z toho, že Komise chybně vypočetla výši podpory, kterou je třeba vrátit;

— čtvrtý žalobní důvod, který vychází z porušení zásady ochrany legitimního očekávání;

— pátý žalobní důvod, který vychází z porušení zásady rovného zacházení.

Úvodní poznámky

80 Úvodem je třeba uvést některé zásady vytyčené judikaturou týkající se zejména kvalifikace vyrovnání veřejné služby jako státní podpory, s přihlédnutím ke kterým musí být přezkoumána projednávaná žaloba.

81 Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou neslučitelné s vnitřním trhem podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, nestanoví-li Smlouvy jinak.

82 Podle ustálené judikatury vyžaduje kvalifikace jako státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, aby byly splněny všechny podmínky, které jsou v tomto ustanovení uvedené. Musí se tak zaprvé jednat o státní zásah nebo zásah ze státních prostředků, zadruhé tento zásah musí být způsobilý ovlivnit obchod mezi členskými státy, zatřetí musí poskytovat selektivní zvýhodnění svému příjemci a začtvrté musí nebo může narušovat hospodářskou soutěž (viz rozsudek ze dne 8. května 2013, Libert a další, C-197/11 a C-203/11, EU:C:2013:288, bod 74 a citovaná judikatura).

83 První dva žalobní důvody této žaloby se týkají konkrétně třetí z těchto podmínek, a sice podmínky, podle které je třeba dotčené opatření analyzovat jako poskytnutí zvýhodnění jeho příjemci.

84 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že se za státní podpory považují zásahy, které mohou v jakékoli formě přímo nebo nepřímo zvýhodňovat podniky nebo které musejí být považovány za hospodářské zvýhodnění, které by podnik-příjemce za obvyklých tržních podmínek nezískal (viz rozsudek ze dne 2. září 2010, Komise v. Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, bod 40 a citovaná judikatura).

85 Článek 107 odst. 1 SFEU se však nevztahuje na státní zásah, který je považován za vyrovnání představující protihodnotu za plnění uskutečněná podniky-příjemci za účelem plnění ZVS, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a uvedený zásah tedy neposkytuje těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům (rozsudky ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 87, a ze dne 8. května 2013, Libert a další, C-197/11 a C-203/11, EU:C:2013:288, bod 84).

86 Nicméně k tomu, aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být kumulativně splněna čtyři kritéria (rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, body 87 a 88).

87 Zaprvé podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním ZVS a tyto závazky musí být jasně definovány (rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 89). Pojem „ZVS“ ve smyslu tohoto prvního kritéria odpovídá pojmu SOZH uvedenému v čl. 106 odst. 2 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 162).

88 Zadruhé parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočítáváno, musí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 90).

89 Zatřetí vyrovnání nemůže přesáhnout to, co je nezbytné pro pokrytí všech nebo části nákladů vyvolaných plněním ZVS, s ohledem na příjmy s tím související, jakož i na přiměřený zisk v souvislosti s plněním těchto povinností (rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 92).

90 Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním ZVS, učiněn v konkrétním případě v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, které umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, řádně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto závazků se zohledněním

příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 93).

91 V napadeném rozhodnutí se Komise domnívala, že první z kritérií Altmark nebylo u doplňkové služby splněno a čtvrté z těchto kritérií nebylo splněno u žádného z obou druhů dotčených služeb.

K prvnímu žalobnímu důvodu, který vychází z toho, že se Komise chybně domnívala, že doplňková služba nepředstavovala SOHZ

92 V prvním žalobním důvodu, který je rozdělen na čtyři části, společnost SNCM tvrdí, že se Komise chybně domnívala, že doplňková služba nepředstavovala SOHZ.

93 Úvodem je třeba upřesnit, že podle ustálené judikatury jednak s ohledem na širokou diskreční pravomoc, kterou členský stát disponuje při definování úkolu SOHZ a podmínek jeho provádění, a jednak s ohledem na dosah přezkumu, který má Komise z tohoto důvodu právo vykonávat, omezený na zjevné pochybení (viz bod 111 níže), se přezkum, který musí Tribunál provést, co se týče posouzení Komise v tomto ohledu, nemůže překročit ani tyto meze, a proto se musí tento přezkum omezit na přezkoumání skutečnosti, zda Komise právem zjistila nebo odmítla existenci zjevného pochybení členského státu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. září 2013, Iliad a další v. Komise, T-325/10, nezveřejněný, EU:T:2013:472, bod 121 a citovaná judikatura).

K první části, která vychází z toho, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když provedla podrobný přezkum nezbytnosti služby s ohledem na skutečnou potřebu veřejné služby

94 V rámci první části prvního žalobního důvodu společnost SNCM zpochybňuje opodstatněnost testu použitého Komisí v napadeném rozhodnutí za účelem přezkoumání dodržení prvního z kritérií Altmark (viz bod 45 výše). Tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když provedla v projednávané věci podrobný přezkum kvalifikace jako SOHZ a nezbytnosti doplňkové služby s ohledem na skutečnou potřebu veřejné služby.

95 Tato první část může být rozdělena na čtyři podčásti. Je třeba nejprve přezkoumat první podčást, poté druhou a čtvrtou podčást a nakonec třetí podčást.

– K první podčásti, která vychází z toho, že Komise porušila svou starší rozhodovací praxi a judikaturu

96 Společnost SNCM tvrdí, že SPVS, která měla za primární cíl provést zásadu územní návaznosti, odpovídala jako celek jasné potřebě veřejné služby. Tím, že se Komise v napadeném rozhodnutí domnívala opak, odchýlila se od své starší rozhodovací praxe týkající se předchozích PVS při námořní dopravní obslužnosti Korsiky, plynoucí z rozsudků ze dne 19. května 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), a ze dne 11. září 2012, Corsica Ferries France v. Komise (T-565/08, EU:T:2012:415). V replice společnost SNCM dodává, že Komise nemůže bez řádného odůvodnění přijmout ohledně stejného předmětu stanovisko zcela odlišné od stanoviska, které zastávala do té doby.

97 Komise zpochybňuje argumenty předložené společností SNCM.

98 Nejprve je třeba konstatovat, že tvrzení společnosti SNCM, podle kterého Komise jednala způsobem „zjevně vnitřně rozporným“, když se již ve svých starších rozhodnutích týkajících se předchozích PVS domnívala, že poskytnutí dodatečných kapacit pro přepravu cestujících v období špiček odpovídá potřebě veřejné služby, nelze přijmout. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že pojem „státní podpora“ je pojmem objektivním, který závisí pouze na tom, zda státní opatření přiznává určitým podnikům

zvýhodnění, či nikoli. Rozhodovací praxi Komise v dané oblasti tedy nelze považovat za rozhodnou (viz rozsudek ze dne 4. března 2009, Associazione italiana del risparmio gestito a Fineco Asset Management v. Komise, T-445/05, EU:T:2009:50, bod 145 a citovaná judikatura). Stejné řešení je třeba přijmout, pokud jde o otázku posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem (rozsudky ze dne 20. května 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, bod 21, a ze dne 15. června 2005, Regione autonoma della Sardegna v. Komise, T-171/02, EU:T:2005:219, bod 177).

99 V každém případě pouhá skutečnost, že se napadené rozhodnutí odlišuje od starších rozhodnutí Komise v dané oblasti, neumožňuje se domnívat, že je s těmito rozhodnutími nekonzistentní. Jak správně uvádí Komise, posouzení existence skutečné potřeby veřejné služby se totiž může během času vyvinout v závislosti na rozvoji působení tržních sil. Je ostatně třeba poznamenat, že Komise již ve svém rozhodnutí 2002/149/ES ze dne 30. října 2001 o státní podpoře poskytnuté Francií společnosti SNCM (Úř. věst. 2002, L 50, s. 66), dovolávaném několikrát společností SNCM v jejích písemnostech, zdůraznila, že „[p]okud jde o dopravní obslužnost s odjezdem z kontinentálních francouzských přístavů, situace na trhu se v posledních letech značně vyvinula, takže je zpochybněna nezbytnost existence [ZVS] pro všechny linky během celého roku“ (bod 78 odůvodnění), a že „závěr Komise ohledně skutečné potřeby veřejné služby vyplývající ze systému dopravní obslužnosti stanoveného rámcovou dohodou mezi státem a společností SNCM v roce 1976 a v rámci této dohody dohodami uzavřenými na dobu 5 let mezi OTC a společností SNCM v roce 1991 a v roce 1996 nemohl být zobecněn na delší dobu, než je mezní datum 31. prosince 2001, den uplynutí doby platnosti rámcové dohody“ (bod 80 odůvodnění).

100 Dále je třeba ze stejných důvodů, jako byly důvody uvedené v bodě 99 výše, se domnívat, že se společnost SNCM nemůže na podporu svého tvrzení užitečně dovolávat rozsudku ze dne 11. září 2012, Corsica Ferries France v. Komise (T-565/08, EU:T:2012:415). Obě části tohoto rozsudku citované společností SNCM se totiž týkají PVS vztahujícího se k období let 1996–2001.

101 Kromě toho se společnost SNCM nemůže dovolávat ani rozsudku ze dne 19. května 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), a tím požadavku zabránit praxi „sbírání smetany“, tedy skutečnosti, že se konkurenční provozovatelé společnosti pověřené veřejnou službou soustředí na ziskové činnosti PVS a ponechají pověřené společnosti neziskové činnosti, čímž jí tedy není umožněno provést vyrovnání mezi ztrátami vzniklými v neziskových odvětvích a zisky dosaženými v nejziskovějších odvětvích. Jak totiž bude uvedeno podrobněji v bodě 155 dále, ze skutečností ve spise vyplývá, že jak základní služba, tak doplňková služba vykazovaly významnou provozní ztrátu, což vylučovalo jakoukoliv možnost finančního vyrovnání mezi nimi (viz zejména body 47 a 143 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

102 Konečně je třeba zamítnout jako zcela neopodstatněnou výtku, podle které Komise porušila svou povinnost uvést odůvodnění. Kromě toho, že nelze Komisi vytýkat, že v projednávané věci přijala „zcela odlišný“ přístup od přístupu sledovaného v jejích starších rozhodnutích v dané oblasti (viz bod 99 výše), je třeba konstatovat, že v napadeném rozhodnutí jasně a přesně uvádí důvody, proč se domnívá, že existence skutečné potřeby veřejné služby není prokázána, pokud jde o doplňkovou službu. Poté, co Komise vymezila „rámec pro analýzu“, který použila pro posouzení, zda bylo v projednávané věci splněno první z kritérií Altmark (body 132 až 136 odůvodnění napadeného rozhodnutí), uvedla, když zejména vyvrátila argumenty dovolávané Francouzskou republikou a společnostmi SNCM a CMN, důvody, proč se domnívala, že základní služba a doplňková služba představovaly dva odlišné druhy služeb a musely být přezkoumány samostatně (body 137 až 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a poté zanalyzovala druhou z těchto služeb s ohledem na toto kritérium (body 151 až 167 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Pokud jde o tento posledně uvedený bod, Komise dospěla k závěru, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti veřejné služby neodpovídalo skutečné potřebě veřejné služby, když v podstatě konstatovala na základě řady skutečností jednak to, že tato služba poskytovaná s vyplutím z Marseille byla při uzavření SPVS do značné míry zaměnitelná z hlediska poptávky cestujících se službami přepravy cestujících poskytovanými s vyplutím z města Toulon do měst Bastia a Ajaccio (body 154 až 160 odůvodnění

napadeného rozhodnutí), a jednak to, že nebyl předložen žádný důkaz o nedostatku soukromých podnikatelských podnětů týkajících se uvedené doplňkové služby (body 161 až 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

103 Z předcházejícího vyplývá, že první podčást musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

– K druhé a čtvrté podčásti, které vycházejí z toho, že Komise porušila široký prostor pro volné uvážení členských států, jakož i dosah rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), a nařízení o námořní kabotáži

104 Zaprvé společnost SNCM tvrdí, že Komise v projednávané věci překročila široký prostor pro volné uvážení, který mají členské státy při vymezení SOHZ. Zdaleka se totiž neomezila na pouhý přezkum zjevně nesprávného posouzení, ale provedla obzvláště podrobný přezkum dotčeného vymezení SOHZ a nezbytnosti služby. Kromě toho se společnost SNCM domnívá, že Komise nemůže argumentovat rozsudkem ze dne 16. září 2013, Colt Télécommunications France v. Komise (T-79/10, nezveřejněný, EU:T:2013:463), jelikož ve věci, která vedla k vydání tohoto rozsudku, existovaly pokyny, které výslovně stanovily nutnost prokázat selhání trhu, v dané věci pokyny Společenství k použití pravidel státní podpory ve vztahu k rychlému zavádění širokopásmových sítí (Úř. věst. 2009, C 235, s. 7).

105 Zadruhé společnost SNCM tvrdí, že Komise porušila dosah rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), a nařízení o námořní kabotáži. Tvrdí, že ani tento rozsudek, ani toto nařízení se netýkají přezkumu státních podpor a ve skutečnosti potvrzují platnost SPVS. Dodává, že uvedený rozsudek a uvedené nařízení se týkají závazků, které lze uložit na základě veřejných služeb a které mohou odůvodňovat režim předchozího povolení nebo smlouvu o veřejné službě, a nikoliv působnosti služeb, které mohou být předmětem vyrovnání ve smyslu judikatury Altmark nebo výše tohoto vyrovnání. Zejména zdůrazňuje, že na rozdíl od situace ve věci, ve které byl vydán rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), nepodléhá poskytování služeb námořní přepravy mezi kontinentální Francií a Korsikou získání předchozího povolení. Kromě toho zpochybňuje, že by působnost veřejné služby, vymezená smlouvou o veřejné službě, musela být nezbytná a přiměřená ve vztahu ke skutečné potřebě veřejné služby, prokázané nedostatečností pravidelných dopravních služeb za obvyklých tržních podmínek. Konečně zpochybňuje zjištění Komise v bodě 135 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „vyrovnání za zvláštní závazky v rámci smlouvy o veřejné službě je dotováním nabídky služeb, a představuje tak jasné narušení jejich volného pohybu služeb“. V projednávané věci nemá vyrovnání za veřejnou službu za cíl ani za následek narušení volného pohybu služeb a žádný z rozsudků uvedených Komisí v poznámce pod čarou 63 napadeného rozhodnutí neprokazuje opak.

106 Na jednání v odpověď na otázku Tribunálu, která směřovala k tomu, aby upřesnila, jaká byla podle ní kritéria, na základě kterých musí být prokázána opodstatněnost SOHZ a její oblast působnosti, společnost SNCM tvrdila, že stačí, aby členský stát „určil obecný zájem ve velmi širokém smyslu, který se [mohl] týkat toho, co [spadalo] obecně pod pojem veřejný zájem“. Dodala, že se domnívala, že kritéria nezbytnosti a přiměřenosti, přinejmenším tak, jak vyplývají z nařízení o námořní kabotáži a z rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), nemusela být při tomto kroku zohledněna, neboť byla odvozena od pojetí spojených s volným pohybem služeb.

107 Komise, podporovaná společností Corsica Ferries, argumenty společnosti SNCM odmítá.

108 Zaprvé Komise a společnost Corsica Ferries s odkazem na bod 154 rozsudku ze dne 16. září 2013, Colt Télécommunications France v. Komise (T-79/10, nezveřejněný, EU:T:2013:463), tvrdí, že bez ohledu na dotčené odvětví představuje posouzení existence selhání trhu předchozí podmínku pro kvalifikaci činnosti jako SOHZ, a tedy podmínka spočívající v nedostatečnosti nebo nedostatku soukromých podnikatelských podnětů je vlastní prvnímu z kritérií Altmark a předpokládá pozorný přezkum.

109 Komise a společnost Corsica Ferries mimoto tvrdí, že prostor pro volné uvážení přiznaný členským státům při vymezení SOHZ je omezen nařízením o námořní kabotáži, ve světle výkladu Soudním dvorem zejména v rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107). To implikuje, že dotčená služba musí odpovídat skutečné potřebě veřejné služby z důvodu nedostatečnosti pravidelných dopravních služeb za situace volné hospodářské soutěže, přičemž oblast působnosti SOHZ musí být nezbytná a přiměřená této potřebě. Na jednání Komise upřesnila, že se domnívala, že prokázání existence skutečné potřeby veřejné služby představovalo přísnější požadavek, než prokázání existence selhání trhu, uvedeného v rozsudku ze dne 16. září 2013, Colt Télécommunications France v. Komise (T-79/10, nezveřejněný, EU:T:2013:463).

110 Zadruhé Komise a společnost Corsica Ferries se domnívají, že společnost SNCM nesprávně zpochybňuje existenci souvislosti mezi nařízením o námořní kabotáži a přezkumem státních podpor. Je rovněž zjevně nesprávné tvrdit, že se toto nařízení týká pouze situací, ve kterých poskytování služeb podléhá předchozímu povolení. Pokud jde o rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), tento rozsudek se nezabývá pouze otázkou, zda je možné podmínit činnost námořní přepravy předchozím povolením, ale obsahuje velmi jasné úvahy ohledně způsobu, jakým je třeba vykládat ustanovení nařízení o námořní kabotáži s přihlédnutím k jeho cíli, který spočívá v zajištění volného pohybu služeb námořní kabotáže a v možnosti připustit omezení tohoto pohybu pouze tehdy, pokud jsou odůvodněná skutečnou potřebou veřejné služby a nezbytná a přiměřená naplnění této potřeby. Mimoto je zjevné, že dotovat nabídku služeb uzavřením smlouvy o veřejné službě s určitým provozovatelem, uvedené v tomto nařízení, může narušit volný pohyb služeb.

111 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury mají členské státy široký prostor pro uvážení při vymezení toho, co považují za SOHZ, a že Komise tudíž může zpochybnit definici těchto služeb vymezenou členským státem pouze v případě zjevného pochybení (viz rozsudky ze dne 15. června 2005, Olsen v. Komise, T-17/02, EU:T:2005:218, bod 216 a citovaná judikatura, a ze dne 22. října 2008, TV2/Danmark a další v. Komise, T-309/04, T-317/04, T-329/04 a T-336/04, EU:T:2008:457, bod 101 a citovaná judikatura).

112 Avšak oprávnění členského státu definovat SOHZ není neomezené a nemůže být vykonáváno svévolně pouze s cílem vyhnout se použití pravidel hospodářské soutěže na určité odvětví (rozsudek ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 168).

113 Zejména v případě, když existují zvláštní pravidla Unie, která stanoví rámec pro vymezení obsahu a oblasti působnosti SOHZ, zavazují tato pravidla posouzení členských států v souladu s bodem 46 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. 2012, C 8, s. 4, dále jen „sdělení SOHZ“). Jak právem uvádí Komise, cílem těchto pravidel je obecně harmonizace právních předpisů za účelem odstranění překážek volnému pohybu a volnému poskytování služeb a skutečnost, že jsou přijata na základě jiných ustanovení Smlouvy, než jsou ustanovení, která se týkají přezkumu státních podpor, a že jejich primárním cílem je vytvoření vnitřního trhu, v ničem neomezuje jejich relevanci s ohledem na první z kritérií Altmark.

114 Jak správně tvrdí Komise a společnost Corsica Ferries, v projednávané věci přitom existovala taková pravidla, v daném případě ustanovení nařízení o námořní kabotáži. V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 1 tohoto nařízení zakotvuje zásadu volného pohybu služeb námořní kabotáže v Unii. Ve stejném smyslu třetí bod odůvodnění tohoto nařízení stanoví, že cílem tohoto nařízení je zrušit omezení tohoto volného pohybu.

115 Nařízení o námořní kabotáži stanoví v článku 4 možné výjimky z této hlavní zásady, a sice možnost členských států uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit ZVS jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy. V tomto ohledu je třeba uvést, že jak ostatně uznává společnost SNCM, SPVS nepochybně představuje takovou zakázku na veřejné služby, která je vymezena v čl. 2

bodu 3 tohoto nařízení jako smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a majitelem lodi z Unie za účelem poskytování dostatečných dopravních služeb veřejnosti. Je třeba dodat, že čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení stanoví, že při ukládání ZVS se členské státy omezují požadavky týkajícími se obsluhovaných přístavů, pravidelnosti, plynulosti, četnosti a výkonnosti při poskytování služeb, uplatňovaných přepravních sazeb a obsluhy lodi posádkou. Podle téhož ustanovení každá případná náhrada za ZVS musí být vyplácena všem majitelům lodí z Unie.

116 Je tedy třeba potvrdit úvahu Komise, podle které byla v projednávané věci posuzovací pravomoc francouzských orgánů omezena ustanoveními nařízení o námořní kabotáži.

117 Kromě toho je třeba konstatovat, že Komise v napadeném rozhodnutí rovněž právem přihlédla k výkladu uvedených ustanovení provedenému Soudním dvorem v rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107). Ve věci, ve které byl vydán tento rozsudek, měl Soudní dvůr zejména vyložit články 1 a 4 nařízení o námořní kabotáži a upřesnit podmínky, za kterých může poskytování služeb námořní kabotáže podléhat režimu předchozího správního povolení.

118 Soudní dvůr při výkladu dotčených ustanovení nařízení o námořní kabotáži rozvinul zejména následující úvahy:

„34. [P]oužití režimu předchozího správního povolení jako prostředku k uložení [ZVS] předpokládá, že příslušné vnitrostátní orgány mohly pro přesně určené trasy konstatovat nedostatečnost pravidelných dopravních služeb, pokud by poskytování dopravních služeb bylo ponecháno pouze na působení tržních sil. Jinými slovy musí být možné prokázat existenci skutečné potřeby veřejné služby.

35. Kromě toho proto, aby mohl být režim předchozího správního povolení odůvodněný, musí být dále prokázáno, že je takový režim nezbytný k tomu, aby bylo možné uložit [ZVS], a přiměřený vzhledem ke sledovanému cíli tak, že stejného cíle by nebylo možné dosáhnout opatřeními méně omezujícími volný pohyb služeb, zejména systémem prohlášení *a posteriori* […]

36. V tomto ohledu nelze vyloučit, že předchozí správní povolení může být samo o sobě vhodným prostředkem, který umožňuje konkretizovat obsah [ZVS], které budou uloženy jednotlivému majiteli lodi s přihlédnutím k jeho zvláštní situaci, nebo předem zkontrolovat schopnost majitele lodi takové závazky provést.

37. Takový režim však nemůže legitimizovat diskreční jednání ze strany vnitrostátních orgánů, které by mohlo zbavovat ustanovení práva Společenství, zejména ta, která se týkají takové základní svobody, o jakou jde v projednávané věci, jejich užitečného účinku […]“

119 Ve věci, ve které byl vydán rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), se sice jednalo o režim předchozího správního povolení, a nikoliv jako v projednávané věci o PVS společně s poskytováním vyrovnání. Nicméně úvahy rozvinuté Soudním dvorem v tomto rozsudku, které spočívají na výkladu nařízení o námořní kabotáži v závislosti na jeho základním cíli, a sice zajistit volný pohyb služeb námořní kabotáže, a tedy souhlasit s omezeními této svobody pouze za velmi striktních podmínek, jsou na projednávanou věc plně použitelné.

120 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že článek 56 SFEU vyžaduje nejen odstranění jakékoli diskriminace poskytovatele služeb z důvodu jeho státní příslušnosti nebo okolnosti, že je usazen v jiném členském státě, než je stát, v němž musí být služba poskytnuta, ale rovněž odstranění jakéhokoli omezení, byť uplatňovaného bez rozdílu jak na tuzemské poskytovatele, tak na poskytovatele z jiných členských států, je-li takové povahy, že může zakazovat činnosti poskytovatele usazeného v jiném členském státě, kde legálně poskytuje obdobné služby, být na překážku těmto činnostem nebo je činit méně atraktivními (vedle rozsudků uvedených v poznámce pod čarou č. 63 napadeného rozhodnutí viz rozsudek ze dne 7. října 2010, dos Santos Palhota a další,

C-515/08, EU:C:2010:589, bod 29 a citovaná judikatura; rozsudek ze dne 19. prosince 2012, Komise v. Belgie, C-577/10, EU:C:2012:814, bod 38; viz rovněž rozsudek ze dne 11. září 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, bod 44 a citovaná judikatura). Nelze přitom zpochybnit, že poskytnutí finančního vyrovnání určitému poskytovateli služeb, a sice společnosti pověřené veřejnou službou, může být na překážku poskytování těchto služeb provozovateli, kteří nedostávají stejné vyrovnání, nebo je činit méně atraktivními. Výše tohoto vyrovnání totiž umožňuje jeho příjemci mít prospěch z rozhodujícího zvýhodnění před jeho konkurenty, a může je tak odrazovat od poskytování dotčených služeb.

121 V projednávané věci mohlo PVS tím spíše narušit volný pohyb služeb námořní kabotáže, že SPVS v čl. 3 druhém pododstavci ukládala případným novým provozovatelům na linkách s vyplutím z Marseille na Korsiku obzvláště omezující podmínky, jak vyplývá ze zjištění provedených Komisí v bodě 44 jejího rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Toto ustanovení zní totiž následovně:

„[K]onkurence může existovat v následujícím rámci: pro každou z těchto linek bude moci jakákoliv společnost poskytovat bez finančního vyrovnání pravidelnou službu zahrnující během celého roku alespoň dvě spojení týdně, kterou bude moci realizovat za podmínky, že nebude moci omezit hospodářské podmínky provozovatele veřejné služby, a tudíž bude výběr dne vyplutí a připlutí stanoven [OTC] po schválení Korsickým regionálním shromážděním. Tato podmínka bude předmětem pevného závazku. V případě nedodržení tohoto závazku nebo jeho části se uplatní vůči této společnosti pokuta ve výši dva miliony eur, jejíž platba bude zaručena bankovní zárukou ve stejné výši. Tato bankovní záruka bude muset být poskytnuta bankou se sídlem v Evropské unii s dlouhodobým ratingem ‚Standard and Poors A+' (nebo rovnocenným)."

122 V tomto kontextu musí být odmítnuta poznámka společnosti SNCM, podle které existence PVS nebránila společnosti Corsica Ferries, aby vstoupila na trh a získala na něm rychle „dominantní postavení". Nelze totiž vyloučit, že pokud by PVS neexistovalo, vstup společnosti Corsica Ferries na trh a rozvoj jejích činností na tomto trhu by byly ještě rychlejší nebo že by na trh vstoupili i další provozovatelé.

123 Kromě toho na rozdíl od toho, co tvrdí společnost SNCM, ze skutečnosti, že přidělení PVS došlo v rámci zadávacího řízení, kterého se společnost Corsica Ferries účastnila, nelze vyvodit, že narušení volného pohybu služeb vyplývající z poskytnutí finančního vyrovnání pouze společnosti pověřené veřejnou službou bylo vyloučeno. Pokud k PVS dochází po skutečně otevřeném, transparentním a nediskriminačním zadávacím řízení, může to sice omezit význam tohoto narušení. Nic to však nemění na tom, že toto narušení trvá po celou dobu poskytování dotčené veřejné služby.

124 S ohledem na výše uvedené, a zejména na výklad nařízení o námořní kabotáži provedený Soudním dvorem v rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107) (viz bod 118 výše), je třeba dospět k závěru, že Komise se v napadeném rozhodnutí právem domnívala za účelem přezkumu dodržení prvního z kritérií Altmark, že „rozsah oblasti veřejné služby v podobě stanovené smlouvou o veřejné službě musí být potřebný a přiměřený v porovnání se skutečnou potřebou veřejné služby prokázanou nedostatečnými dopravními službami za obvyklých tržních podmínek" (bod 136 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

125 Za těchto okolností není třeba dále rozhodnout o úvahách vyjádřených účastnicemi řízení ohledně relevance rozsudku ze dne 16. září 2013, Colt Télécommunications France v. Komise (T-79/10, nezveřejněný, EU:T:2013:463) pro projednávanou věc. Je však třeba zdůraznit, že v takovém případě, jako je projednávaná věc, se vnitrostátní orgány nemohou vyhnout prokázání existence nedostatku soukromých podnikatelských podnětů. Z bodu 34 rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), totiž jasně vyplývá, že prokázání existence skutečné potřeby veřejné služby je spojeno s prokázáním existence takového nedostatku. Jinými slovy, skutečná potřeba veřejné služby je určena na základě zjištění nedostatku soukromých podnikatelských podnětů.

126 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že druhá a čtvrtá podčást první části prvního žalobního důvodu musí být zamítnuty jako neopodstatněné.

– K třetí podčásti, která vychází z toho, že Komise porušila pravidla o důkazním břemenu

127 Společnost SNCM tvrdí, že Komise porušila pravidla o důkazním břemenu při své analýze prvního z kritérií Altmark. V tomto ohledu jednak tvrdí, že Komise systematicky ukládala Francouzské republice břemeno prokázat nezbytnost veřejné služby, jakož i nedostatek soukromých podnikatelských podnětů. Kromě toho společnost SNCM tvrdí, že se naopak sama Komise zprostila veškerého důkazního břemene v několika základních částech své analýzy uvedeného kritéria, když cituje dvě posouzení Komise obsažená v bodech 165 a 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

128 V replice společnost SNCM dodává, že „test […] ve třech fázích“ dovolávaný Komisí (viz bod 130 dále) je nový, není uveden ani v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, ani v napadeném rozhodnutí a nespočívá na žádném dříve stanoveném právním základu. Mimoto je obzvláště obtížné, ba dokonce nemožné tento test prokázat.

129 Komise, podporovaná společností Corsica Ferries, zpochybňuje, že porušila pravidla o důkazním břemenu.

130 Jednak Komise tvrdí, že je věcí dotčeného členského státu, aby odůvodnil narušení volného pohybu služeb, jakož i prokázal jeho nezbytnost a přiměřenost. Konkrétně francouzské orgány měly v projednávané věci za účelem stanovení existence skutečné potřeby veřejné služby odůvodňující přidělení PVS prokázat, že zaprvé existovala poptávka uživatelů, zadruhé tato poptávka nemohla být uspokojena tržními provozovateli v případě, že by povinnost v tomto smyslu nebyla stanovena orgány veřejné moci, a zatřetí použití pouhých ZVS nebylo dostatečné k nápravě tohoto nedostatku. Upřesňuje, že tak nestanoví zcela nový test, ale pouze synteticky připomíná mezery francouzských orgánů a společnosti SNCM, pokud jde o existenci skutečné potřeby veřejné služby. Dodává, že toto prokázání není nové, ani není obzvláště obtížně proveditelné.

131 Kromě toho Komise odmítá tvrzení společnosti SNCM, podle kterého nespočívají některá její posouzení obsažená v bodech 165 a 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí na žádném důkazu.

132 Je třeba se domnívat, že Komisi nelze vytýkat, že při své analýze prvního z kritérií Altmark porušila pravidla o důkazním břemenu.

133 Z úvah uvedených v rámci přezkumu druhé a čtvrté podčásti první části prvního žalobního důvodu (viz body 111 až 126 výše) totiž vyplývá, že aby mohla být služba námořní kabotáže kvalifikována jako SOHZ, je třeba, aby odpovídala skutečné potřebě veřejné služby prokázané nedostatečností pravidelných dopravních služeb za situace volné hospodářské soutěže a aby oblast působnosti SOHZ byla nezbytná a přiměřená této potřebě. Přitom nepochybně náleží dotčenému členskému státu a nikoliv Komisi, aby provedl toto prokázání, a to předložením dostatečně přesvědčivých důkazů. V tomto ohledu je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdila společnost SNCM na jednání (viz bod 106 výše), se členský stát nemůže omezit na dovolávání se existence „obecného zájmu ve velmi širokém smyslu“. Nedostatek důkazů poskytnutých členským státem o tom, že výše uvedená kritéria jsou splněna, nebo porušení těchto kritérií mohou představovat zjevně nesprávné posouzení, ke kterému je Komise povinna přihlédnout.

134 Pokud jde o prokázání ve třech fázích uvedené Komisí za účelem prokázání existence skutečné potřeby veřejné služby (viz bod 130 výše), je třeba podotknout, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost SNCM, toto prokázání nijak nepředstavuje dodatečný důkazní požadavek, který nebyl stanoven v napadeném rozhodnutí. Toto prokázání představuje pouze alternativní prezentaci testu použitého Komisí v napadeném rozhodnutí za účelem přezkoumání dodržení prvního z kritérií Altmark (viz bod 45

výše), jehož opodstatněnost byla potvrzena při přezkumu druhé a čtvrté podčásti první části prvního žalobního důvodu (viz body 111 až 126 výše). V tomto ohledu je nejprve třeba uvést, že pokud neexistuje poptávka uživatelů pro všechny služby, které spadají do oblasti působnosti veřejné služby, vymezené vnitrostátními orgány, nebo pro jejich část, nelze tuto veřejnou službu nebo její oblast působnosti jasně považovat za nezbytné a přiměřené ve vztahu ke skutečné potřebě veřejné služby. Taková potřeba nemůže existovat ani tehdy, když lze poptávku uživatelů již uspokojit ze strany tržních provozovatelů v případě neexistence povinnosti v tomto smyslu stanovené orgány veřejné moci. Jinými slovy, jak již bylo uvedeno v bodě 125 výše, v případě neexistence nedostatku soukromých podnikatelských podnětů nemůže existovat skutečná potřeba veřejné služby. Konečně pokud existuje poptávka uživatelů a tuto poptávku nelze uspokojit pouze působením tržních sil, je dále třeba, aby vnitrostátní orgány daly přednost přístupu, který co nejméně porušuje základní svobody a řádné fungování vnitřního trhu. Jak přitom správně tvrdí Komise ve své odpovědi na jednu z písemných otázek Tribunálu, pokud jde o odvětví námořní kabotáže, uložení ZVS použitelných na všechny přepravce, kteří hodlají poskytovat služby na daném spoji, a jež nutně nevedou k finančnímu vyrovnání (viz čl. 4 odst. 2 nařízení o námořní kabotáži), způsobuje méně významná omezení volného pohybu služeb než poskytnutí finančního vyrovnání určitému přepravci nebo omezenému počtu přepravců v rámci PVS.

135 Je třeba dodat, že prokázání takto kritizované společností SNCM není obzvláště obtížné provést, jelikož potřeby veřejné služby lze totiž snadno posoudit zejména prostřednictvím studií trhu, veřejných konzultací nebo výzev k předkládání projektů, což nebylo v projednávané věci nijak francouzskými orgány provedeno před prokázáním zásady obnovení PVS námořní dopravní obslužnosti Korsiky.

136 Společnost SNCM rovněž nesprávně tvrdí, že dvě posouzení Komise, která přebírá, obsažená v bodech 165 a 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nespočívají na žádném důkazu. Tato posouzení totiž vyplývají z přezkumu důkazů obsažených ve spise Komisí.

137 Pokud tak jde o první kritizované posouzení, obsažené v bodě 165 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je třeba uvést, že věta, ze které vychází, začíná zjištěním, že „služba poskytovaná společností Corsica Ferries odpovídala platným standardům ZVS u každého spoje mezi kontinentální Francií a Korsikou“ a že toto zjištění nelze zpochybnit. Společnosti, které stejně jako společnost Corsica Ferries poskytovaly služby námořní přepravy zejména týkající se spojení Toulon-Korsika, tedy podléhaly ZVS týkajícím se pravidelnosti, plynulosti, četnosti spojení a výkonnosti při poskytování služeb, uplatňovaných dopravních sazeb a obsluhy lodi posádkou, a to v rámci režimu sociálních podpor popsaného v bodě 14 výše. Tyto společnosti musely předložit veškeré doklady o své způsobilosti zajistit službu, plnit daňové a sociální závazky, předem sdělit svůj provozní program OTC a zajistit alespoň dvě spojení týdně během celého roku mezi městem Toulon a Korsikou. Posádky jejich lodí podléhaly pravidlům stanoveným francouzským právem. Kromě toho pro každou z dotčených kategorií byly stanoveny maximální sociální sazby.

138 Komise mohla oprávněně vyvodit ze srovnání požadavků spojených s těmito ZVS s povinnostmi stanovenými v zadávací dokumentaci SPVS pro doplňkovou službu, které byly méně omezující než povinnosti spojené se základní službou (viz bod 141 odůvodnění napadeného rozhodnutí a bod 151 dále), posouzení kritizované společností SNCM, podle kterého služba poskytovaná společností Corsica Ferries „nevykazovala žádný kvalitativní rozdíl ve srovnání se službou poskytovanou v rámci doplňkové služby“.

139 Pokud jde o druhé kritizované posouzení, obsažené v bodě 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je třeba konstatovat, že z celkového výkladu tohoto bodu odůvodnění vyplývá, že tímto posouzením Komise zamýšlí v podstatě tvrdit, že služby poskytované společností Corsica Ferries s vyplutím z města Toulon jsou poskytovány uspokojivým způsobem a za podmínek (ceny, objektivní charakteristiky kvality, plynulost a přístup ke službě) slučitelných s obecným zájmem. Toto posouzení se přitom zdá být opodstatněné nejen s ohledem na úvahy obsažené v bodě 137 výše, ale rovněž obecně s přihlédnutím ke skutečnosti, na kterou velmi správně poukázala Komise, že podmínky spojené se

ZVS použitelné na námořní spojení mezi kontinentální Francií a Korsikou byly vymezeny OTC na základě nařízení o námořní kabotáži. Tyto ZVS tedy musí být považovány za závazky, jejichž cílem je, aby služby námořní kabotáže byly poskytovány za podmínek slučitelných s obecným zájmem, a které by majitel lodi z Unie sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu (viz v tomto ohledu čl. 2 bod 4 nařízení o námořní kabotáži a body 47 a 48 sdělení SOHZ). Bylo tedy možné se legitimně domnívat, že veškeré služby námořní kabotáže, které spadaly do rámce těchto ZVS, byly poskytovány v souladu s obecným zájmem, pokud jde o kvalitativní parametry upravené ZVS a vyjmenované v čl. 4 odst. 2 nařízení o námořní kabotáži, mezi které patří parametry uvedené v bodě 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

140 Na základě všeho výše uvedeného je třeba dospět k závěru, že třetí podčást první části prvního žalobního důvodu, a tedy tato první část v plném rozsahu musí být zamítnuty jako neopodstatněné.

K druhé části, která vychází z toho, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, nesprávného posouzení skutkového stavu a zjevně nesprávného posouzení, když dodatečné kapacity poskytované během období špiček postavila naroveň doplňkové službě a posoudila tuto službu odděleně od základní služby na základě prvního z kritérií Altmark

141 V rámci druhé části prvního žalobního důvodu společnost SNCM tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, nesprávného posouzení skutkového stavu a zjevně nesprávného posouzení, když dodatečné kapacity poskytované během období špiček postavila naroveň doplňkové službě a posoudila tuto službu odděleně od základní služby na základě prvního z kritérií Altmark.

142 Tato druhá část se skládá ze třech podčástí, přičemž poslední podčást je uplatněna podpůrně.

– K první podčásti, která vychází z toho, že SPVS nerozlišuje mezi základní službou a doplňkovou službou

143 Společnost SNCM tvrdí, že SPVS nerozlišuje mezi základní službou a doplňkovou službou na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 137 odůvodnění napadeného rozhodnutí, o který se opírá celá argumentace Komise. Obsah údajné doplňkové služby není vymezen ve zvláštních, jasně identifikovatelných ustanoveních zadávací dokumentace. Když strany SPVS stanovily minimální dodatečné kapacity pro určitá období roku, neměly v úmyslu vytvořit dvě služby, které by bylo možno poskytovat nezávisle na sobě. Pokud jde o skutečnost, že nové PVS pro období let 2014–2023 se již nevztahovalo na doplňkovou službu, ale omezovalo se na základní službu, tato skutečnost není relevantní, jelikož toto vyloučení bylo vysvětleno rozpočtovými důvody. Kromě toho bylo zahrnutí služeb týkajících se období špiček do oblasti působnosti veřejné služby proto, aby bylo zabráněno jakémukoliv riziku sbírání smetany, jediným řešením slučitelným s judikaturou, která vychází z rozsudku ze dne 19. května 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Konečně vyrovnání za veřejnou službu stanovené SPVS je poskytováno každý rok a vypočítáno paušálně pro všechny služby poskytované pověřenými společnostmi.

144 Komise, podporovaná společností Corsica Ferries, zpochybňuje argumenty předložené společností SNCM.

145 Je třeba konstatovat, že Komise právem v bodě 137 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že ze zadávací dokumentace SPVS jasně vyplývá rozlišení mezi dopravními službami, které je nutno poskytovat v rámci základní služby po celý rok, a dodatečnými kapacitami, které je nutno dodat v období špiček, a sice doplňkovou službou.

146 V tomto ohledu je třeba v prvém sledu uvést, že doplňková služba, která se týká pouze tří linek z pěti, na které se vztahuje PVS, je předmětem zvláštních ustanovení zadávací dokumentace SPVS, a sice bodu I písm. a) odst. 2 (linka Marseille-Bastia), bodu I písm. b) odst. 2 (linka Marseille-Ajaccio) a bodu I písm. d) odst. 1.4 (linka Marseille-Propriano) této dokumentace.

147 Skutečnost tvrzená společností SNCM v tomto kontextu, že SPVS „nikdy neodkazuje“ na výraz „doplňková služba“ jako takový, není tedy relevantní. V každém případě toto tvrzení není opodstatněné, jelikož na straně 1 zadávací dokumentace připojené ke SPVS je upřesněno, že dotčené služby „zahrnují u každé linky stálou službu přepravy cestujících a nákladu a u některých linek doplňkovou službu přepravy cestujících pro období špiček“. Je třeba mimoto uvést, že jak správně uvádí společnost Corsica Ferries, dokonce sama společnost SNCM provádí v některých zprávách o plnění PVS, které je povinna každoročně vypracovávat, výslovné rozlišení mezi stálou službou a doplňkovou službou.

148 V druhém sledu je třeba zdůraznit, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost SNCM, nespočívá závěr Komise, podle kterého základní služba a doplňková služba představují dva odlišné druhy služby, „v plném rozsahu“ na kritizovaném tvrzení obsaženém v bodě 137 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který prostřednictvím poznámky pod čarou 64 odkazuje na zvláštní ustanovení citovaná v bodě 146 výše. Tento závěr se totiž zakládá rovněž na řadě jiných skutečností uvedených dále.

149 Zaprvé je třeba připomenout, že se základní služba týká námořní přepravy cestujících a nákladu, kdežto doplňková služba se týká pouze přepravy cestujících.

150 Zadruhé je třeba uvést, že pokud jde o základní službu, zadávací dokumentace SPVS stanoví u všech dotčených linek a jednotlivých spojů minimální denní kapacity, kdežto pokud jde o doplňkovou službu, stanoví rovněž u všech dotčených linek a jednotlivých spojů pouze celkové minimální kapacity za daná období.

151 Zatřetí je třeba konstatovat, že oba druhy služby podléhají určitým odlišným povinnostem, zejména z hlediska jízdních řádů a četnosti spojení, a že povinnosti u základní služby jsou více omezující, než jsou povinnosti u doplňkové služby. Zatímco zadávací dokumentace SPVS stanoví přesný jízdní řád pro vyplutí a připlutí u základní služby, neukládá žádný zvláštní jízdní řád u doplňkové služby. Stejně tak zatímco tato zadávací dokumentace stanoví, pokud jde o základní službu, že přeprava cestujících musí být v obou směrech zajištěna každodenně (ale pouze třikrát týdně, pokud jde o linku Marseille-Propriano) a během celého roku, pokud jde o doplňkovou službu, nestanoví žádné omezení z hlediska četnosti spojení. Z téže zadávací dokumentace sice vyplývá, že v případě doplňkové služby musí být dny a jízdní řády cest předmětem „výslovného a předchozího“ memoranda o porozumění s OTC. To je však vysvětleno především smluvní povahou SPVS a nic to nemění na tom, že společnost SNCM disponuje mnohem větší pružností, než je tomu v případě základní služby. Je třeba dodat, že pokud jde o základní službu, přeprava musí být prováděna bez mezipřistání, zatímco pokud jde o doplňkovou službu, takový požadavek není stanoven.

152 Začtvrté, jak vyplývá z přílohy 2 SPVS a jak bude uvedeno podrobněji v bodech 160 a 161 dále, základní služba je poskytována za použití smíšených nákladních lodí, které umožňují přepravu jak cestujících, tak zboží, zatímco doplňková služba je prováděna za použití trajektů, které umožňují jen přepravu cestujících (a jejich vozidel).

153 Zapáté z přílohy 2 SPVS rovněž vyplývá, že provozování doplňkové služby bylo uskutečňováno pouze společností SNCM. Stanoví se v ní totiž, že „k zajištění dodatečných kapacit pro službu přepravy cestujících na linkách z měst Ajaccio, Bastia a Propriano“ jsou používána plavidla *Danielle Casanova* a *Napoléon Bonaparte*. Obě tato plavidla jsou přitom součástí flotily společnosti SNCM a nikoliv flotily společnosti CMN. V praxi tedy zajišťovala provozování doplňkové služby pouze společnost SNCM.

154 V třetím sledu, pokud jde o tvrzení společnosti SNCM, podle kterého nelze argumentovat tím, že nové PVS pro období let 2014–2023 se již na doplňkovou službu nevztahuje, ale omezuje se na základní službu, jelikož je toto vyloučení vysvětleno v podstatě rozpočtovými důvody, toto tvrzení musí být zamítnuto jako irelevantní. Tento argument založený na novém PVS je totiž argumentem, který byl vznesen společností Corsica Ferries během správního řízení, ale který nebyl jako takový převzat Komisí v napadeném rozhodnutí k odůvodnění její argumentace. V každém případě skutečnost, že toto nové PVS se již nevztahuje na doplňkovou službu, účinně prokazuje, že tato služba není nezbytná pro řádné fungování základní služby ať již z technických důvodů nebo z důvodů hospodářského charakteru, a že oba tyto druhy služeb jsou oddělitelné.

155 V čtvrtém sledu se společnost SNCM nesprávně dovolává judikatury, která vychází z rozsudku ze dne 19. května 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Jak již bylo uvedeno v bodě 101 výše, ze spisu totiž vyplývá, že jak základní služba, tak i doplňková služba vykazovaly významnou provozní ztrátu, což vylučovalo jakoukoliv možnost finančního vyrovnání mezi nimi. To je konkrétně doloženo analytickými výsledkovými účty společnosti SNCM, přiloženými k vyjádření ze dne 5. listopadu 2012, které tato společnost předložila v rámci správního řízení a ze kterých vyplývá, že pro každý rok z období let 2007–2011 a pokud jde o trajekty i o smíšené nákladní lodi, přímé náklady (tj. zejména námořní výdaje, výdaje na posádku a na zásobování) byly vyšší než čisté příjmy.

156 V pátém sledu, i když je skutečností – jak tvrdí společnost SNCM a jak je ostatně konstatováno v bodě 47 odůvodnění napadeného rozhodnutí – vyrovnání vyplacená této společnosti byla stanovena celkově v článku 2 SPVS, nic to nemění na tom, že z analytických výsledkových účtů uvedených v bodě 155 výše vyplývá, že v praxi bylo vyrovnání rozděleno mezi základní službu, provozovanou pomocí smíšených nákladních lodí, a doplňkovou službu, provozovanou pomocí trajektů. V každém případě z okolnosti, že tento článek stanoví celkové vyrovnání pro oba druhy služeb, nevyplývá, zda jsou tyto služby oddělitelné či nikoliv.

157 Z toho vyplývá, že první podčást druhé části prvního žalobního důvodu musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

– K druhé podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně postavila základní službu naroveň službám poskytovaným nákladními plavidly a doplňkovou službu naroveň službám poskytovaným trajekty

158 Společnost SNCM tvrdí, že Komise chybně postavila základní službu naroveň službám poskytovaným nákladními plavidly a doplňkovou službu naroveň službám poskytovaným trajekty. Tvrdí, že zadávací dokumentace SPVS nijak nepožaduje použití odlišných lodí pro každý z těchto druhů služby. Naopak v praxi je poskytování doplňkové služby zčásti zajišťováno nákladními plavidly a trajekty lze použít pro poskytování základní služby, zejména v době mimo sezónu při technických odstávkách nákladních lodí. K podložení svých tvrzení odkazuje společnost SNCM na tabulky přiložené k žalobě.

159 Komise a společnost Corsica Ferries odmítají tvrzení společnosti SNCM.

160 Je třeba konstatovat, že jak již bylo uvedeno v bodě 152 výše, z přílohy 2 SPVS vyplývá, že základní služba je prováděna za použití smíšených nákladních lodí, zatímco doplňková služba je poskytována za použití trajektů. Jak správně tvrdí společnost Corsica Ferries, toto zjištění je dále potvrzeno zprávami o plnění PVS vypracovanými společností SNCM. Tak například zpráva o plnění týkající se roku 2010 uvádí, že základní služba je poskytována prostřednictvím „smíšených lodí“ a že „k zajištění dodatečných kapacit pro službu přepravy cestujících z přístavů v městech Ajaccio, Bastia a Propriano jsou během období špiček používána plavidla pro smíšenou přepravu vozů a cestujících *Napoléon Bonaparte* a *Danielle Casanova*“, a to celkem pro 251 932 přepravených cestujících, „tedy 47 % přepravy PVS společnosti SNCM“.

161 Tvrzení společnosti SNCM, podle kterého byly ve skutečnosti smíšené nákladní lodi používány pro účely doplňkové služby a naopak trajekty byly používány pro účely základní služby, není právně dostačujícím způsobem prokázáno. Konkrétně, tabulky poskytnuté společností SNCM s cílem podpořit toto tvrzení nejsou přesvědčivé. Nejprve totiž, jedna z těchto tabulek, a sice tabulka nadepsaná „doplňková služba prováděná nákladními plavidly“, obsahuje početní chyby. Dále a zvláště, jak správně uvádí Komise, obsahují uvedené tabulky umělé přidělení nadhodnocených kapacit (z hlediska počtu míst na palubě) jednotlivých lodí, které nijak nesouvisí se způsobem, jakým byly oba dva druhy služby prováděny v praxi. Tabulka nadepsaná „doplňková služba prováděná nákladními plavidly“, tak vykazuje, pokud jde o linky Marseille-Bastia a Marseille-Ajaccio a pro druhou polovinu roku 2007, jakož i pro všechny roky období 2008–2013, rozdíl mezi kapacitami poskytovanými nákladními plavidly pověřených společností pro tyto linky v rámci základní služby (tabulka nadepsaná „stálá služba poskytovaná smíšenými nákladními plavidly“) a kapacitami vyžadovanými zadávací dokumentací SPVS pro tytéž služby a linky (tabulka nadepsaná „zadávací dokumentace pro stálou službu“). Jinými slovy, uvedená tabulka představuje pouze pouhý inventář nadhodnocených kapacit lodí zajišťujících základní službu ve srovnání s požadavky zadávací dokumentace, které společnost SNCM svévolně přiřazuje k údajnému poskytování doplňkové služby prostřednictvím smíšených nákladních lodí. V témže smyslu tabulka nadepsaná „doplňková služba prováděná trajekty“ svévolně stanoví kapacity poskytované trajekty společnosti SNCM v rámci doplňkové služby tak, že vyplývají z rozdílu mezi kapacitami požadovanými zadávací dokumentací SPVS u této služby (tabulka nadepsaná „zadávací dokumentace pro doplňkovou službu“) a nadhodnocenými kapacitami převzatými v tabulce nadepsané „doplňková služba prováděná smíšenými nákladními plavidly“. Ze spisu přitom vyplývá, že kapacity poskytované uvedenými trajekty značně převyšovaly kapacity uvedené v tabulce nadepsané „doplňková služba prováděná trajekty“, takže kromě výjimečných okolností nebylo třeba používat smíšená nákladní plavidla k zajištění poskytování doplňkové služby. Pokud jde o tabulku nadepsanou „stálá služba prováděná trajekty“, tato tabulka pouze bez jakéhokoliv odůvodnění uvádí, že trajekty přispěly každý rok k základní službě určitým počtem míst na linkách Marseille-Ajaccio a Marseille-Bastia (zejména 13 000 míst v druhé polovině roku 2007 a 26 000 míst v roce 2008). Konečně je třeba uvést, že skutečnost, že mohlo dojít k ojedinělým případům, ve kterých bylo plavidlo obvykle určené pro základní službu použito v rámci doplňkové služby a naopak, nestačí sama o sobě ke zpochybnění zásadního zjištění, podle kterého byla smíšená nákladní plavidla přiřazena k základní službě a trajekty k doplňkové službě.

162 Z výše uvedeného vyplývá, že druhá podčást druhé části prvního žalobního důvodu musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

– K třetí podčásti, uplatněné podpůrně, která vychází z toho, že doplňková služba je odůvodněna skutečnou potřebou veřejné služby, kterou uspokojuje základní služba

163 Společnost SNCM podpůrně tvrdí, že doplňková služba je odůvodněná skutečnou potřebou veřejné služby, kterou uspokojuje základní služba. Tvrdí, že i kdyby existovala doplňková služba, kterou by bylo třeba odlišit od služby základní, *quod non*, oba tyto druhy služby by nemohly být posuzovány nezávisle na sobě pro účely analýzy prvního z kritérií Altmark.

164 Na podporu této třetí podčasti uplatňuje společnost SNCM dvě řady argumentů. První řadou argumentů se snaží v podstatě prokázat, že na základě určitých úvah jiných než technických a hospodářských bylo třeba provést celkovou analýzu základní služby a doplňkové služby. Druhou řadou argumentů hodlá prokázat, že existuje technická a hospodářská doplňkovost mezi oběma těmito druhy služby.

165 Komise, podporovaná společností Corsica Ferries, navrhuje tuto třetí podčást zamítnout.

166 Pokud jde o první řadu argumentů, je třeba konstatovat, že žádný z nich neumožňuje dospět k závěru, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení tím, že v projednávané věci neprovedla celkovou analýzu doplňkové služby a základní služby.

167 V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, že se společnost SNCM chybně snaží zpochybnit posouzení Komise obsažené v bodě 139 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „může být oprávněné usuzovat, že doplňkovou službu lze odůvodnit skutečnou potřebou veřejné služby, již uspokojuje základní služba, pouze tehdy, je-li prokázáno, že její provozování je […] nezbytné pro provozování služby základní, a to na základě souboru hospodářských a technických ohledů“. Pokud by totiž doplňková služba, která je jasně službou odlišnou od služby základní (viz body 145 až 154 výše), byla zahrnuta do oblasti působnosti veřejné služby, aniž by to bylo odůvodněno existencí technické doplňkovosti mezi oběma druhy služby nebo důvody spočívajícími v hospodářské účinnosti, nebyly by zjevně splněny požadavky nezbytnosti a přiměřenosti (pokud jde o tyto požadavky, viz bod 124 výše).

168 Zadruhé je třeba uvést, že společnost SNCM rovněž chybně tvrdí, že neexistuje žádný rozdíl v povaze mezi základní službou a doplňkovou službou. Ze skutečností uvedených v bodech 145 až 154 výše totiž vyplývá, že oba tyto druhy služby ve skutečnosti vykazují značné rozdíly.

169 Zatřetí, i kdyby bylo třeba argument společnosti SNCM převzatý v bodě 168 výše chápat rovněž tak, že vychází z toho, že oba druhy služby mají společný cíl, a sice zajistit územní návaznost, je třeba konstatovat, že tento argument rovněž nelze přijmout.

170 Jednak je totiž třeba obecně uvést, že proto, že dva druhy služby mají stejný cíl, není třeba je automaticky považovat za služby, které ve skutečnosti představují pouze jeden a tentýž druh služby.

171 Kromě toho okolnost, že základní služba i doplňková služba údajně sledují cíl zajistit územní návaznost, neznamená nutně, pokud jde zejména o otázku existence skutečné potřeby veřejné služby, že musí být přezkoumány společně jako neoddělitelný celek.

172 Jak totiž velmi správně uvádí Komise, cíle územní návaznosti lze velmi dobře dosáhnout jak působením tržních sil, tak veřejnou službou. V tomto ohledu je třeba připomenout jednak to, že i když má členský stát v dané oblasti širokou posuzovací pravomoc, může stanovit SOHZ pouze tehdy, pokud odpovídá skutečné potřebě veřejné služby, a jednak to, že pokud je poptávka již uspokojena působením tržních sil, nemůže taková potřeba existovat (viz body 111 až 124 výše). K tomu, aby bylo možné stanovit SOHZ v odvětví námořní kabotáže, tedy nestačí, aby se členský stát dovolával sledování cíle územní návaznosti. Je dále třeba, aby dosažení tohoto cíle nebylo již zajištěno působením tržních sil. Pokud SOHZ umožňuje dosáhnout části uvedeného cíle, je vytvoření takové SOHZ odůvodněné pouze tehdy, pokud odpovídá odpovídajícímu tržnímu selhání.

173 V projednávané věci Komise konstatovala, a to právem, jak bude uvedeno dále v rámci přezkumu třetí části prvního žalobního důvodu, že územní návaznost mezi Korsikou a kontinentální Francií je již zajištěna základní službou, doplněnou působením tržních sil, podléhajících ZVS. Tudíž mimo skutečnost, že doplňková služba neodpovídala jasně skutečné potřebě veřejné služby, nebyla dokonce ani nezbytná pro dosažení teoretického cíle územní návaznosti, který jí byl určen francouzskými orgány.

174 Začtvrté je třeba se domnívat, že společnost SNCM marně tvrdí, že přístup přijatý Komisí v praxi znemožňuje řádný provoz veřejné služby, neboť z něho vyplývá, že tato služba má být vyhrazena pouze neziskovým činnostem, čímž vylučuje jakýkoliv mechanismus finančního vyrovnání a odrazuje obezřetného a rozumného hospodářského provozovatele od poskytování veřejné služby. Jak již bylo zdůrazněno v bodech 101 a 155 výše, jak základní služba, tak doplňková služba vykazují značnou a opakovanou provozní ztrátu, což vylučovalo jakoukoliv možnost finančního vyrovnání mezi nimi.

175 Zapáté společnost SNCM tvrdí, že nutnost celkové analýzy základní služby a doplňkové služby je vyvozena rovněž z bodu 6 rozhodnutí Conseil d'État ze dne 13. července 2012 a ze starší rozhodovací praxe Komise týkající se předchozích PVS pro námořní dopravní obslužnost Korsiky.

176 Na jedné straně se přitom společnost SNCM nemůže dovolávat části bodu 6 rozhodnutí Conseil d'État ze dne 13. července 2012, které cituje. Komise ani unijní soud totiž nejsou vázány výkladem ustanovení nařízení o námořní kabotáži provedeným Conseil d'État. V projednávané věci je společnost SNCM tím méně oprávněna dovolávat se uvedené části, že ke dni, kdy Conseil d'État vydala své rozhodnutí, bylo formální vyšetřovací řízení, které vedlo k přijetí napadeného rozhodnutí, již Komisí zahájeno.

177 Na druhé straně se společnost SNCM nemůže dovolávat ani starší rozhodovací praxe Komise týkající se předchozích PVS pro námořní dopravní obslužnost Korsiky, a to z důvodů již uvedených v bodech 98 a 99 výše.

178 Pokud jde o druhou řadu argumentů, zaprvé je třeba konstatovat, že Komise právem v bodě 141 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že mezi základní službou a doplňkovou službou nebyla prokázána žádná technická doplňkovost.

179 V tomto ohledu je třeba připomenout, že vedle toho, že tyto služby podléhají odlišným povinnostem, zejména z hlediska jízdních řádů a četnosti spojení (viz bod 151 výše), jsou rovněž prováděny za pomoci lodí odlišných druhů a pro odlišné účely (viz body 152, 160 a 161 výše). Základní služba je totiž prováděna smíšenými nákladními plavidly, která umožňují přepravu zboží a cestujících, zatímco doplňková služba je prováděna trajekty, které umožňují jen přepravu cestujících a jejich vozidel. Technické rozdíly mezi oběma těmito druhy plavidel brání nejen tomu, aby zejména plavidla používaná pro poskytování doplňkové služby byla používána pro poskytování základní služby, ale také aby byly realizovány úspory z rozsahu, zejména z hlediska údržby a oprav plavebních prostředků. K tomu přistupuje skutečnost, že posádky musí být předmětem odlišné certifikace podle druhu plavidla, a nejsou tedy zaměnitelné.

180 Tato zjištění nelze zpochybnit tvrzením společností SNCM, podle kterého oba druhy služby vykazují „četné společné technické charakteristiky, zejména z hlediska kvality služby", a podle kterého existují významné synergie mezi nimi z toho důvodu, že sdílejí stejnou přístavní infrastrukturu, stejnou síť agentur a stejné telefonní a telematické prostředky pro rezervace jízdenek, jakož i stejné zaměstnance na přístavištích a mohou používat stejné postupy pro certifikaci a pro kontrolu hygieny a potravinové bezpečnosti. Jak totiž správně tvrdí Komise, takto dovolávané synergie mají pouze poměrně okrajový charakter, jelikož hlavní zdroje nákladů dotčených služeb spočívají v plavebních prostředcích a posádkách, a dále sdílení společných administrativních a obchodních struktur nemůže představovat doplňkovost platnou pro účely této problematiky, neboť by se mohlo v každém případě použít na veškeré činnosti společnosti SNCM.

181 Nelze vyhovět ani tvrzení společnosti SNCM, podle kterého trajekty mají nahrazovat smíšená nákladní plavidla při technických odstávkách těchto plavidel. Kromě skutečnosti, že trajekty neumožňují přepravu nákladu, z tabulek obsažených v bodě B „Prezentace typových let" přílohy 2 SPVS totiž jasně vyplývá, že během technických odstávek smíšených nákladních plavidel musela být dotčená spojení vždy zajišťována jinými smíšenými nákladními plavidly konkrétně určenými v těchto tabulkách, a nikoliv trajekty.

182 Zadruhé je třeba konstatovat, že žádný z argumentů dovolávaných společností SNCM neumožňuje dospět k závěru, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti veřejné služby bylo odůvodněné úvahami spočívajícími v hospodářské účinnosti.

183 V tomto ohledu je třeba připomenout, že již bylo konstatováno v bodech 101, 155 a 174 výše, že doplňková služba vykazuje provozní ztrátu.

184 Nelze přijmout argumentaci společnosti SNCM, podle které doplňková služba přispívala základním způsobem skrz příjmy, které z ní plynuly díky provozování námořní dopravní obslužnosti Korsiky v nejziskovějších obdobích, k celkové hospodářské rovnováze základní služby a PVS, jakož i k financování územní návaznosti.

185 V tomto ohledu je nejprve třeba konstatovat, že společnost SNCM nesprávně vytýká Komisi, že nepřezkoumala, zda „mohla [doplňková služba] tím, že pokrývala přinejmenším své specifické variabilní náklady, přispívat ke krytí části společných fixních nákladů se [základní] službou“. Z analytických výsledkových účtů společnosti SNCM, předložených touto společností v rámci správního řízení, totiž vyplývá, že u všech let období 2007–2011 byly čisté příjmy dosažené trajekty nižší než přímé náklady na tuto službu (a sice zejména námořní výdaje, výdaje na posádku a na zásobování) (viz bod 155 výše).

186 Dále společnost SNCM marně opakuje na podporu uvedené argumentace své tvrzení, podle kterého mohly být trajekty rovněž používány pro poskytování základní služby. Toto tvrzení musí být totiž odmítnuto z důvodů již uvedených v bodech 152, 160, 161 a 181 výše.

187 Nakonec, pokud jde o argument společnosti SNCM, podle kterého je příspěvek příjmů dosažených doplňkovou službou k celkové odměně této společnosti velmi významný, jelikož období odpovídající této službě jsou obdobími, která jsou nejziskovější, musí být odmítnut jako irelevantní. I kdyby to byla pravda, nic to totiž nemění na tom, že uvedené příjmy nebyly dostatečné pro vyrovnání přímých nákladů spojených s poskytováním této služby (viz body 101, 155, 174 a 185 výše).

188 Na základě výše uvedeného je třeba dospět k závěru, že třetí podčást druhé části prvního žalobního důvodu, a tedy druhá část v plném rozsahu musí být zamítnuty jako neopodstatněné.

K třetí části, dovolávané podpůrně, která vychází z toho, že doplňková služba, posuzovaná odděleně, splňuje první z kritérií Altmark

189 V rámci třetí části prvního žalobního důvodu, dovolávané podpůrně, společnost SNCM tvrdí, že doplňková služba, posuzovaná odděleně, splňuje první z kritérií Altmark, a tedy se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že zahrnutí této služby do oblasti působnosti veřejné služby neodpovídalo skutečné potřebě veřejné služby.

190 Tato třetí část může být rozdělena na čtyři podčásti.

– K první podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně posoudila vzájemnou zaměnitelnost služeb přepravy cestujících s vyplutím z Marseille za služby s vyplutím z města Toulon

191 Společnost SNCM tvrdí, že zjištění Komise obsažené v bodě 160 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „byla doplňková služba v době přidělení PVS z hlediska poptávky cestujících v rozsáhlé míře zaměnitelná za služby s vyplutím z města Toulon a s cílovými přístavy ve městech Bastia a Ajaccio“, vychází ze zjevně chybných úvah.

192 Komise, podporovaná společností Corsica Ferries, argumenty předložené společností SNCM zpochybňuje.

193 Na podporu své teze společnost SNCM zaprvé tvrdí, že úvahy Komise vychází ze zkreslené a vnitřně rozporné analýzy statistik přepravy cestujících.

194 Je třeba konstatovat, že žádná z výtek uplatněných společností SNCM na podporu tohoto tvrzení není opodstatněná.

195 Zaprvé společnost SNCM marně vytýká Komisi, že zanalyzovala v bodech 154 a 155 odůvodnění napadeného rozhodnutí vývoj přepravy cestujících mezi kontinentální Francií a Korsikou v letech 2002–2009, tj. v období, které zahrnuje dva roky po přidělení PVS. Zohlednění těchto dvou let nad rámec let 2002–2007 totiž umožňuje vnímat hlavní směry vývoje v přepravě cestujících v delším období a konstatovat, že tento vývoj se po přidělení PVS nezměnil. Ostatně je třeba poznamenat, že společnost SNCM ani netvrdí, že by vývoj přepravy cestujících po roce 2007 vykazoval podstatné odlišnosti ve srovnání s vývojem v předchozích letech.

196 Zadruhé, je třeba konstatovat, že poznámka společnosti SNCM, podle které byla přeprava cestujících s vyplutím z Marseille v letech 2002–2009 prakticky stabilní, zatímco přeprava s vyplutím z města Toulon vykázala značný nárůst, nijak neodporuje závěru Komise o existenci vzájemné zaměnitelnosti služeb námořní přepravy cestujících poskytovaných na spojení Marseille-Korsika z hlediska poptávky za služby poskytované na spojení Toulon-Korsika.

197 Ze spisu totiž vyplývá, jak je konstatováno v bodě 154 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že celková přeprava cestujících v rámci námořní dopravní obslužnosti mezi kontinentální Francií a Korsikou znatelně vzrostla v období 2002–2009 (+ 31,6 %) a že tento nárůst byl ve značném rozsahu pohlcen poskytovateli přepravy z města Toulon (+150 %), a nikoliv poskytovateli přepravy s vyplutím z Marseille (– 1,7 %). Poznámka společnosti SNCM, podle které byl nárůst přepravy s vyplutím z města Toulon spojen s prakticky stabilní přepravou s vyplutím z Marseille, nezohledňuje růst celkové přepravy a vývoj tržních podílů provozovatelů. Přitom je nezpochybnitelné, že v tomto kontextu obecného nárůstu přepravy mezi Korsikou a kontinentální Francií tržní podíl poskytovatelů služeb s vyplutím z města Toulon značně narostl, zatímco podíl poskytovatelů služeb s vyplutím z Marseille se snížil. V tomto ohledu není rozhodující, že z hlediska celkového počtu cestujících spojení Marseille-Korsika v podstatě stagnovalo, jelikož z hlediska tržních podílů zaznamenalo výrazný pokles. Z toho bylo možné jasně vyvodit přesun námořní přepravy cestujících ze spojení Marseille-Korsika na spojení Toulon-Korsika, a tedy vzájemnou zaměnitelnost služeb poskytovaných v rámci prvního spojení z hlediska poptávky za služby poskytované v rámci druhého spojení.

198 Je třeba dodat, že společnost SNCM nezpochybňuje úvahy obsažené v bodě 157 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který zní následovně:

„Vývoj dopravy mezi kontinentální Francií a Korsikou ve prospěch spojů s vyplutím z města Toulon je ve skutečnosti ještě výraznější u doplňkové služby. Mezi rokem 2002 a rokem 2005 se zjištěná skutečná přeprava v rámci doplňkové služby snížila o 208 213 cestujících na spoji Marseille – Korsika, zatímco ve stejném období vzrostla přeprava na spoji mezi Toulonem a Korsikou o 324 466 cestujících. Snížení podílu doplňkové služby na dopravě ve prospěch jiných tržních provozovatelů, a to v souvislostech celkového růstu přepravy od roku 2002, prokazuje vysoký stupeň vzájemné zaměnitelnosti mezi těmito dvěma službami.“

199 Zatřetí společnost SNCM nesprávně tvrdí, že analýza Komise obsažená v bodě 154 odůvodnění napadeného rozhodnutí je v rozporu s bodem 155 odůvodnění tohoto rozhodnutí, ve kterém Komise uvedla, že se nezdálo, že by zjištěný vývoj bylo potřeba přičíst efektu spojených nádob s Itálií, neboť námořní přeprava cestujících mezi Korsikou a Itálií zůstala během dotčeného období stálá. V uvedeném bodě 155 odůvodnění totiž Komise nijak nepoukázala na takovou stálost přepravy mezi Korsikou a Itálií. Vyvrací v něm argument francouzských orgánů, podle kterého spojení mezi Korsikou a Itálií pohltila část přepravy z linek Marseille-Korsika, když naopak vychází ze skutečnosti, že podíl námořní přepravy cestujících ze všech korsických přístavů nebo do nich představovaný spojeními do Itálie se celkově během dotčeného období snížil. V tomto ohledu je třeba uvést, že z údajů zveřejněných Observatoire régional des transports de la Corse skutečně vyplývá, že i když se přeprava mezi Korsikou a Itálií zvýšila v letech 2002–2009 o 4,6 %, celková přeprava mezi Korsikou a jednotlivými kontinentálními přístavy se v tomto období zvýšila o více než 21 %. Podíl na korsické přepravě představovaný spojeními do Itálie se tak z 39,1 % v roce 2002 snížil na 33,8 % v roce 2009.

200 Začtvrté společnost SNCM nesprávně vytýká Komisi, že v rámci své analýzy vzájemné zaměnitelnosti služeb přihlédla k přesunu dopravy ze spojení Marseille-Korsika na spojení Toulon-Korsika během let 2004 a 2005 z důvodu, že tyto roky byly poznamenány výraznými stávkami, které značně narušily dopravu s vyplutím z Marseille.

201 Nejprve je totiž třeba připomenout, že analýza, kterou Komise provádí v bodech 154 až 160 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se neomezuje na roky 2004 a 2005, ale vztahuje se k období let 2002 až 2009. Dále, k sociálním konfliktům, na které odkazuje společnost SNCM, došlo pouze v měsících září 2004, září 2005 a říjnu 2005, a nikoliv po celou dobu let 2004 a 2005, jak společnost SNCM patrně tvrdí. Konečně, jak správně uvádí Komise s odkazem na bod 38 svého sdělení o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství (Úř. věst. 1997, C 372, s. 5) v oblasti práva hospodářské soutěže lze pro účely vymezení trhu použít zkušenost se stávkou.

202 Zadruhé je třeba konstatovat, že společnost SNCM nesprávně kvalifikuje analýzu vzájemné zaměnitelnosti služeb provedenou Komisí jako „obzvláště hrubou“ tím, že přihlížela pouze k vývoji objemů, aniž přezkoumala, zda služby poskytované společností Corsica Ferries byly zaměnitelné s jejími vlastními službami z hlediska jízdních řádů, které bylo třeba respektovat, maximálních sazeb, kvality služeb a obsluhovaných cílových přístavů.

203 Analýza Komise totiž vychází z důkladného přezkumu chování spotřebitelů, jakož i racionálních skutečností a skutkových zjištění, které vyplývají zejména z veřejných údajů týkajících se nabídky a poptávky služeb námořní dopravy. Jak správně podotýká Komise, pokud se uživatel rozhodne, že na Korsiku vypluje spíše z města Toulon než z Marseille, bere nutně v potaz všechny parametry, kterých se dovolává společnost SNCM. Lze legitimně předpokládat, že pokud by existoval skutečný kvalitativní rozdíl mezi službami poskytovanými touto společností z Marseille a službami poskytovanými společností Corsica Ferries s vyplutím z města Toulon, tato skutečnost by zbrzdila významné přesuny dopravy zjištěné v bodech 197 a 198 výše. Jak již bylo uvedeno v bodech 137 a 139 výše, služby poskytované společností Corsica Ferries musely splňovat řadu požadavků z hlediska pravidelnosti, nepřerušovanosti, intervalů, schopnosti poskytovat službu, uplatňovaných sazeb a posádky lodí a musely být poskytovány za podmínek slučitelných s obecným zájmem.

204 V tomto kontextu je třeba dodat, že v bodě 158 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise rovněž přihlíží pro účely své analýzy týkající se vzájemné zaměnitelnosti služeb „[v]yjádřeno kvalitativněji“ ke krátké vzdálenosti mezi městy Marseille a Toulon. V tomto ohledu je třeba konstatovat, že se Komise právem domnívala, že tato krátká vzdálenost, a sice přibližně 50 km vzdušnou čarou a 65 km po silnici, jakož i skutečnost, že doba přepravy po silnici mezi těmito dvěma městy je pouze 45 minut, což představuje mnohem kratší dobu, než je doba přejezdu na Korsiku z francouzského kontinentu, představovaly relevantní indicie svědčící o vzájemné zaměnitelnosti z hlediska poptávky služeb námořní přepravy cestujících s vyplutím z Marseille za služby s vyplutím z města Toulon. K tomu přistupuje skutečnost, že přístav v městě Toulon se nachází blíže Korsice než přístav v Marseille, což umožňuje lodím, které vyplouvají z prvně uvedeného přístavu, provést přejezd rychleji než lodě, které vyplouvají z druhého přístavu. S ohledem na tyto skutečnosti je nepravděpodobné, že by těchto dodatečných 45 minut cesty autem odradilo osoby s bydlištěm nebo s prací v Marseille od využívání spojení Toulon-Korsika. Relevance těchto různých zjištění není ostatně společností SNCM zpochybněna.

205 Jak správně uvádí společnost SNCM, přístav v městě Propriano, který byl jedním ze tří korsických přístavů, na které se vztahovala doplňková služba, nebyl sice obsluhován plavidly s vyplutím z města Toulon. Nicméně byl obsluhován plavidly uskupení SNCM-CMN s vyplutím z Marseille v rámci základní služby [viz bod I písm. d) odst. 1.3 zadávací dokumentace SPVS]. Pro linku Marseille-Propriano, a pro tuto službu byl dokonce stanoven nárůst minimálních kapacit během období od 1. května do 30. září [viz bod I písm. d) odst. 1.3 písm. i) zadávací dokumentace SPVS]. Jak správně uvádí Komise, neexistuje sebemenší indikace, podle které by základní služba, takto posílená během pěti měsíců období jaro-léto, sama o sobě nestačila k uspokojení poptávky uživatelů na této

lince i v období špičky. Je tudíž třeba konstatovat, že služby poskytované na uvedené lince v rámci doplňkové služby neodpovídaly skutečné potřebě veřejné služby a otázka vzájemné zaměnitelnosti přístavů v městech Marseille a Toulon pro dopravní obslužnost města Propriano tedy nevyvstala.

206 Mimoto v každém případě je třeba konstatovat, jak uvádí Komise v bodě 164 odůvodnění napadeného rozhodnutí a v poznámce pod čarou 98 napadeného rozhodnutí, že přeprava na spoji Marseille-Propriano představovala pouze nízký objem (přibližně 10 %) z celé činnosti, na kterou se vztahovala doplňková služba. Takto nízký objem neumožňoval odůvodnit existenci veřejné služby s takovým rozsahem jako doplňková služba, která se neomezovala pouze na tuto linku. Jak je uvedeno v uvedeném bodě odůvodnění „nízký objem přepravy na [uvedeném] spoji neumožňuje usuzovat, že nedostatek soukromých podnikatelských podnětů na tomto jediném spoji ruší platnost závěru o doplňkové službě jako celku“.

207 Konečně je třeba zdůraznit, že aby bylo možné dospět k závěru o existenci vzájemné zaměnitelnosti v projednávané věci, nebylo nutné, aby požadavky na služby s vyplutím z Marseille a na služby s vyplutím z města Toulon byly naprosto totožné.

208 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že Komise měla právem za to, že služby námořní přepravy poskytované na spojení Marseille-Korsika v rámci doplňkové služby a služby námořní přepravy poskytované na spojení Toulon-Korsika byly z hlediska poptávky cestujících vzájemně zaměnitelné.

– K druhé podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně posoudila nedostatek soukromých podnikatelských podnětů

209 V rámci této druhé podčásti společnost SNCM tvrdí, že analýza týkající se nedostatku soukromých podnikatelských podnětů provedená Komisí v bodech 161 až 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí je nedostatečně odůvodněná a zjevně chybná.

210 Tato analýza je shrnuta v bodě 162 odůvodnění napadeného rozhodnutí následovně:

„[…] provedla Komise srovnání skutečné přepravy cestujících do každého z přístavů doplňkové služby s nabídkou přepravy poskytované společností Corsica Ferries s vyplutím z Toulonu a s nabídkou základní služby PVS. Ze srovnání vyplývá, že v případě přístavů ve městech Bastia a Ajaccio, které představují 90 % kapacit požadovaných pro doplňkovou službu, stačila kombinace kapacit nabízených základní službou PVS s odjezdy z Marseille a kapacit služby soukromého podnikatelského podnětu, která existovala v období 2004–2006 s odjezdy z města Toulon, k uspokojení skutečně zjištěné poptávky, a to jak v období jaro a podzim, tak v letním období, pro každý z obou přístavů a každý rok mezi rokem 2004 a rokem 2006.“

211 Komise a společnost Corsica Ferries tvrzení společnosti SNCM zpochybňují.

212 Na podporu své teze vytýká společnost SNCM Komisi zaprvé to, že neposkytla žádný detail nebo číselný údaj ohledně porovnaného výpočtu nabídky a poptávky popsaného v bodě 162 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

213 Tuto výtku je třeba zamítnout jako neopodstatněnou. Jak totiž Komise potvrdila v odpověď na písemnou otázku Tribunálu, informace, které použila pro účely kritizované analýzy, jsou veřejnými informacemi, které pocházejí od Observatoire régional des transports de la Corse a byly jí sděleny společností Corsica Ferries v rámci správního řízení a ze strany francouzských orgánů v rámci tohoto řízení nebyly nijak zpochybněny. Společnost SNCM, která je v obzvláště dobrém postavení pro to, aby znala stav nabídky a poptávky týkající se námořní dopravy mezi kontinentální Francií a Korsikou i informace týkající se kapacit stanovených SPVS, tedy nemůže vážně tvrdit, že nemohla porozumět úvahám Komise a přezkoumat, zda jsou čísla použitá Komisí správná, či nikoliv, jak učinila ve svých

písemnostech. Pokud jde o metodiku použitou Komisí pro účely její analýzy, z bodu 162 odůvodnění napadeného rozhodnutí jasně vyplývá, že spočívá pouze ve srovnání pro každý z roků 2004–2006, když odlišuje tzv. období „jaro-podzim“ a tzv. období „léto“, a pro každý ze tří korsických přístavů, na které se vztahuje doplňková služba, sloučení kapacit nabízených společností Corsica Ferries s vyplutím z města Toulon a kapacit nabízených společně pověřenými společnostmi v rámci základní služby s vyplutím z Marseille se skutečně zjištěnou poptávkou (a sice skutečnou přepravou cestujících). Komise se soustředila na přístavy v městech Bastia a Ajaccio, které představovaly 90 % kapacit vyžadovaných doplňkovou službou, a konstatovala, že toto spojení stačilo k zajištění skutečně zjištěné poptávky, když vycházela ze skutečnosti, že rozdíl mezi nabízenými kapacitami a skutečně zjištěnou poptávkou byl systematicky kladný. Komise tudíž odůvodnila svou analýzu nedostatku soukromých podnikatelských podnětu právně dostačujícím způsobem.

214 Zadruhé společnost SNCM tvrdí, že srovnávací analýza skutečné přepravy cestujících se sloučením nabídky přepravy poskytované společností Corsica Ferries a nabídky poskytované v rámci základní služby je zjevně chybná, jelikož nepřihlíží k charakteristikám trhu a konkrétně k výrazné nerovnováze poptávky i v rámci období špiček. Dokonce i uprostřed léta totiž existuje období špiček zejména koncem týdne, která uvedené sloučení neumožňuje zcela pokrýt.

215 Je třeba konstatovat, že společnost SNCM právně dostačujícím způsobem neprokazuje údajně výraznou nerovnováhu poptávky, které se dovolává. V tomto ohledu se omezuje na odkaz na část rozhodnutí Komise 2004/166/ES ze dne 9. července 2003 o podpoře, kterou Francie hodlá poskytnout na restrukturalizaci společnosti Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (Úř. věst. 2004, L 61, s. 13), která odkazuje na studii o trhu, provedenou podle ní Komisí. Jak vyplývá z bodu 50 odůvodnění tohoto rozhodnutí, autorem této studie o trhu nebyla ve skutečnosti vůbec Komise, ale byla předložena francouzskými orgány. Mimoto uvedená studie o trhu vycházela z informací dostupných do roku 2001. Tržní podmínky se přitom mezi lety 2001 a 2007 značně vyvinuly. Konečně je třeba uvést, že rozhodnutí 2004/166 bylo zrušeno Tribunálem rozsudkem ze dne 15. června 2005, Corsica Ferries France v. Komise (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Zatřetí společnost SNCM tvrdí, že za účelem přezkumu otázky nedostatku soukromých podnikatelských podnětů se Komise nemohla omezit na provedení kvantitativní analýzy nabídky poskytované společností Corsica Ferries. Měla totiž uvažovat nejen pouze z hlediska kapacity, ale rovněž z hlediska sazeb, nepřerušovanosti a pravidelnosti, a prokázat, že společnost Corsica Ferries nabízela své služby za podmínek obdobných podmínkám poskytovaným společností SNCM v rámci doplňkové služby. Společnost SNCM v této souvislosti uvádí, že Komise nikdy neprokázala, že služby poskytované společností Corsica Ferries odpovídaly požadavkům kvality stanovenými zadávací dokumentací.

217 Takto uplatněné výtky proti Komisi nelze přijmout.

218 Jak vyplývá ze spisu a je ostatně nesporné mezi účastnicemi řízení, povinnosti ze SPVS platné pro doplňkovou službu a ZVS, kterým podléhají služby přepravy s vyplutím z města Toulon, nejsou sice striktně totožné. Nicméně, jak správně uvádí Komise v bodě 165 odůvodnění napadeného rozhodnutí, existence značného kvalitativního rozdílu mezi službami námořní přepravy poskytovanými s vyplutím z Marseille v rámci doplňkové služby a službami námořní přepravy poskytovanými s vyplutím z Toulonu, který by mohl odrazovat uživatele prvně uvedených služeb, aby začali využít druhé služby, nebyla přesto prokázána.

219 V tomto ohledu je nejprve třeba připomenout, že povinnosti stanovené zadávací dokumentací SPVS pro doplňkovou službu jsou méně omezující než povinnosti pro základní službu (viz bod 151 výše). Dále je třeba odkázat na úvahy uvedené v bodech 202 až 204 výše, ze kterých vyplývá, že kromě skutečnosti, že služby poskytované společností Corsica Ferries musely odpovídat řadě požadavků z hlediska pravidelnosti, nepřerušovanosti, intervalů spojení, schopnosti poskytovat službu, sazeb a posádky lodí a musely být poskytovány za podmínek slučitelných s obecným zájmem, není

prokázáno, že existoval skutečný kvalitativní rozdíl mezi uvedenými službami a službami poskytovanými společností SNCM s vyplutím z Marseille. Konečně, pokud jde konkrétně o závazky kvality poskytované služby, stanovené zadávací dokumentací SPVS pro doplňkovou službu, na které poukazuje společnost SNCM, stačí konstatovat, že tato společnost neuplatnila žádnou skutečnost, která by mohla prokázat, že existovala jakákoliv zvláštní potřeba cestujících, která by nebyla uspokojena v rámci poskytování služeb námořní přepravy společnostmi působícími s vyplutím z města Toulon. Doplňková služba byla ostatně podmíněna pouze několika málo závazky z hlediska kvality poskytované služby a tyto závazky se nelišily zásadně od závazků platných pro přepravní služby poskytované konkurenčními společnostmi, zejména společností Corsica Ferries.

220 Z výše uvedeného vyplývá, že Komise měla právem za to, že v projednávané věci nebyl předložen žádný důkaz o nedostatku soukromých podnikatelských podnětů týkajících se doplňkové služby.

– K třetí podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně nezanalyzovala dopad, který by mělo zrušení doplňkové služby na skutečně zjištěnou nabídku

221 Společnost SNCM vytýká Komisi, že nezanalyzovala dopad, který by mělo zrušení doplňkové služby na skutečně zjištěnou nabídku, což ji vedlo k nadhodnocení soukromých podnikatelských podnětů, které mohly tuto službu nahradit. Nejprve, nic v napadeném rozhodnutí totiž nenaznačuje, že by služby společnosti Corsica Ferries s vyplutím z města Toulon a služby společnosti SNCM s vyplutím z Marseille byly vzájemně dokonale zaměnitelné. Dále nic neprokazuje, že bez jakékoliv smlouvy o veřejné službě by nabídka společnosti Corsica Ferries byla způsobilá zaručit nepřerušovanost a pravidelnost služby odpovídající nepřerušovanosti a pravidelnosti doplňkové služby. Konečně v případě zrušení poskytovaných vyrovnání by byla samotná přítomnost společnosti SNCM na trhu zpochybněna, což by společnost Corsica Ferries stavělo do téměř monopolního postavení a vedlo by jí ke značnému zvýšení jejích sazeb a ke snížení kvality její služby.

222 Komise odmítá tvrzení společnosti SNCM.

223 Této třetí podčásti nelze vyhovět. Tři předpoklady, ze kterých vychází výtka uplatněná společností SNCM vůči Komisi, jsou totiž chybné.

224 Zaprvé nelze v tomto ohledu rozumně po Komisi požadovat, aby prokázala existenci dokonalé vzájemné zaměnitelnosti mezi přepravními službami poskytovanými s vyplutím z města Toulon a službami poskytovanými s vyplutím z Marseille. Komise právem přihlédla v bodě 160 odůvodnění napadeného rozhodnutí k tomu, že tyto služby byly „v rozsáhlé míře zaměnitelné“.

225 Zadruhé je třeba konstatovat, že analýza provedená Komisí v napadeném rozhodnutí umožňuje právně dostačujícím způsobem prokázat, že pokud by PVS u doplňkové služby neexistovalo, nabídka společnosti Corsica Ferries s vyplutím z města Toulon, ve spojení s nabídkou uskupení SNCM-CMN v rámci základní služby by umožnila zaručit územní návaznost po celý rok, včetně období špiček, nebo, jinými slovy, že by poptávka cestujících byla vždy uspokojena (viz výše přezkum první a druhé podčásti projednávané třetí části).

226 Tvrzení, které společnost v této souvislosti předkládá společnost SNCM, že pokud by PVS u doplňkové služby neexistovalo, mohla by společnost Corsica Ferries postupně či náhle přidělit svou flotilu na jiné destinace než Korsiku, je pouhou spekulací, a nelze jej tedy přijmout.

227 Zatřetí je třeba konstatovat, že tvrzení společnosti SNCM týkající se důsledků zrušení vyrovnání poskytovaných na základě doplňkové služby na její situaci a situaci společnosti Corsica Ferries jsou rovněž pouhými spekulacemi, a tedy musí být odmítnuta.

– Ke čtvrté podčásti, která vychází z toho, že konkurenty společnosti SNCM, kteří provozují osobní přepravu s vyplutím z města Toulonu, nelze považovat za konkurenty, kteří provozují své činnosti za obvyklých tržních podmínek

228 Společnost SNCM tvrdí, že na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nelze její konkurenty, kteří provozují osobní přepravu s vyplutím z města Toulon, považovat za konkurenty, kteří provozují své činnosti za obvyklých tržních podmínek. Dopravní obslužnost s vyplutím z města Toulon je totiž dotována státní podporou, a sice opatřením sociální podpory, a podléhá na základě tohoto nástroje ZVS.

229 Komise a společnost Corsica Ferries navrhují tuto podčást zamítnout.

230 Je třeba konstatovat, že když Komise uvedla v poslední větě bodu 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „mohli být konkurenti společnosti SNCM provozující osobní přepravu s vyplutím z města Toulon považováni za podniky provozující své činnosti za obvyklých tržních podmínek“, neměla na mysli situaci neexistence veřejného zásahu na trhu. Jak vyplývá z první části uvedené věty – „vzhledem k existenci ZVS a opatření sociální podpory u všech spojů mezi kontinentální Francií a Korsikou“ – Komise hodlala pouze uvést, že na veškeré námořní společnosti poskytující služby přepravy cestujících zejména mezi přístavem v městě Toulon a korsickými přístavy se vztahoval režim sociálních podpor, popsaný v bodě 14 výše, a z toho důvodu podléhaly požadavkům uloženým ZVS stanovenými v rámci tohoto režimu, takže bylo třeba mít za to, že prováděly své činnosti na trhu za rovnocenných podmínek. Jinými slovy, „obvyklými tržními podmínkami“ byly podmínky, které zahrnovaly uvedený režim a spojené ZVS.

231 Čtvrtou podčást třetí části a tuto třetí část v plném rozsahu je proto třeba zamítnout jako neopodstatněné.

Ke čtvrté části, dovolávané podpůrněji, která vychází z toho, že Komise neprokázala, že služby poskytované v rámci doplňkové služby nepředstavovaly obvyklou obchodní transakci

232 Podpůrněji, a sice v případě, že by bylo třeba mít za to, že doplňková služba nepředstavuje SOHZ, společnost SNCM vytýká Komisi, že neprokázala, že když francouzské orgány uzavřely smlouvu se společností SNCM v rámci uvedené služby, nejednaly stejným způsobem jako soukromý investor za obvyklých tržních podmínek, a že tedy nákup služeb poskytovaných v rámci uvedené služby nemohl být kvalifikován jako obvyklá obchodní transakce.

233 Je třeba konstatovat, jak Komise a společnost Corsica Ferries správně tvrdí, že kritérium soukromého investora v tržním hospodářství se nepoužije v takovém případě, jako je případ projednávané věci. Pokud totiž veřejný orgán samotný vystupuje jako organizující orgán, který pověřuje veřejnou službou, odmítá tím použitelnost uvedeného kritéria, neboť jedná již z podstaty věci jako orgán veřejné moci. Kromě toho na rozdíl od stanoviska zastávaného společností SNCM nelze jednání francouzských orgánů v projednávané věci postavit naroveň nabytí služeb námořní přepravy těmito orgány za úplatu. Ve skutečnosti se v projednávané věci jedná o smlouvu, kterou veřejný orgán svěřuje správu veřejné služby hospodářským subjektům oproti platbě finančního vyrovnání v jejich prospěch. V takové situaci se pro určení, zda toto vyrovnání představuje státní podporu, a zejména selektivní zvýhodnění, použijí čtyři kritéria Altmark.

234 Čtvrtou část prvního žalobního důvodu tedy nelze přijmout.

235 Z toho vyplývá, že první žalobní důvod musí být zamítnut v plném rozsahu jako neopodstatněný. Je tedy třeba dospět k závěru, že Komise měla právem za to, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti veřejné služby neodpovídalo skutečné potřebě veřejné služby, a Francouzská republika se tedy dopustila zjevně nesprávného posouzení, když tuto doplňkovou službu kvalifikovala jako SOHZ.

K druhému žalobnímu důvodu, který vychází z toho, že Komise měla chybně za to, že SPVS nesplňovala čtvrté z kritérií Altmark

236 Svým druhým žalobním důvodem společnost SNCM tvrdí, že Komise měla chybně za to, že čtvrté z kritérií Altmark nebylo splněno, pokud jde o základní službu i službu doplňkovou. Tvrdí, že zadávací řízení na SPVS umožnilo zajistit účinnou hospodářskou soutěž mezi provozovateli, a tedy vybrat si hospodářsky nejvýhodnější nabídku pro územně správní celek.

237 Komise a společnost Corsica Ferries odmítají argumenty společnosti SNCM.

238 Je třeba připomenout, že čtvrté z kritérií Altmark je splněno ve dvou alternativních případech. V prvním případě musí být výběr podniku, který bude pověřen plněním ZVS, proveden v rámci zadávacího řízení umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytnout dané služby za nejnižší cenu pro společnost. V druhém případě musí být úroveň vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

239 V napadeném rozhodnutí měla Komise za to, že žádný z těchto dvou případů v projednávané věci neexistoval (viz body 169 až 178 a 179 až 183 odůvodnění napadeného rozhodnutí). V rámci projednávané žaloby společnost SNCM zpochybňuje pouze závěry Komise týkající se prvního z uvedených případů.

240 Je třeba konstatovat, že ze souboru shodujících se nepřímých důkazů vyplývá, že zadávací řízení uskutečněné v projednávané věci zjevně nevedlo ke skutečné a dostatečně otevřené soutěži, která by umožnila vybrat zájemce schopného poskytovat předmětné služby námořní přepravy za nejmenších nákladů pro územně správní celek.

241 Zaprvé je v tomto ohledu třeba uvést, že SPVS byla přidělena uskupení SNCM-CMN na základě vyjednávacího řízení po zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení, a to poté, co Conseil d'État dne 15. prosince 2006 zrušila první zadávací řízení na PVS v plném rozsahu. Jak přitom vyplývá z bodu 170 odůvodnění napadeného rozhodnutí a z bodu 66 sdělení SOHZ, vyjednávací řízení po zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení poskytuje veřejnému zadavateli široký prostor pro volné uvážení a může omezovat účast zainteresovaných provozovatelů. Takové řízení tak lze považovat za dostatečné pro splnění čtvrtého z kritérií Altmark pouze ve výjimečných případech. Je třeba dodat, že bod 68 téhož sdělení připomíná, že mohou nastat případy, kdy z postupu zadávání veřejných zakázek nemohou vyplynout nejmenší náklady pro územně správní celek, neboť tento postup nevede k dostatečně otevřené a skutečné soutěži.

242 Zadruhé je třeba uvést, že po zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení byly předloženy pouze dvě nabídky, a sice jednak společná nabídka společností SNCM a CMN a jednak nabídka společnosti Corsica Ferries. Teoreticky však mohlo podat v tomto zadávacím řízení nabídku několik jiných námořních společností, z nichž minimálně tři společnosti, které poskytovaly pravidelné služby námořní přepravy mezi kontinentem a Korsikou [Saremar (Itálie-Korsika), Lauro (Itálie-Korsika) a Moby (Itálie-Korsika, ale po určitou dobu také kontinentální Francie-Korsika)].

243 Zatřetí a v návaznosti na to, co je uvedeno v bodě 242 výše, je třeba konstatovat, že, řada faktorů totiž nepochybně odradila potenciální zájemce od účasti v zadávacím řízení, či jim účast dokonce znemožnila, jak vyplývá z bodů 174 až 177 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

244 Zaprvé je třeba přihlédnout k tomu, že, jak je uvedeno v bodě 175 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jak vyplývá z bodů 60 a 106 rozhodnutí Conseil de la concurrence (Úřad na ochranu hospodářské soutěže, Francie) 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006 o žádostech o přijetí předběžných opatření v odvětví námořní dopravy mezi Korsikou a kontinentální Francií mělo uskupení SNCM-CMN značné

konkurenční zvýhodnění z důvodu svého postavení historického provozovatele na spojení Marseille-Korsika, který již měl k dispozici plavidla přizpůsobená specifikaci zadávací dokumentace SPVS.

245 Zadruhé krátké lhůty stanovené v rámci zadávacího řízení na SPVS měly nutně vylučující účinek. V tomto ohledu je třeba připomenout, že nové oznámení o zahájení zadávacího řízení a konečná zadávací dokumentace byly zveřejněny dne 30. prosince 2006 za účelem provedení PVS počínaje 1. květnem 2007, tedy pouze o čtyři měsíce později, přičemž toto posledně uvedené datum bylo odloženo na 1. července 2007 usnesením Korsického regionálního shromáždění ze dne 27. dubna 2007. Z toho vyplynulo, že lhůta mezi datem přidělení PVS, ke kterému nakonec došlo dne 7. června 2007, a datem provedení PVS mohla být pouze velmi krátká. Uvedená lhůta tak činila pouze 23 dnů. Tak krátké lhůty přitom zjevně neumožnily provozovatelům, kteří dosud neprovozovali osobní přepravu na spojení Marseille-Korsika, použít svá plavidla z jiných spojů nebo pořídit další plavidla, která by splňovala požadavky zadávací dokumentace. Tito provozovatelé nepřevzali velmi vysoké hospodářské riziko přizpůsobit předem svou flotilu, aniž existovala jakákoliv příznivá indicie ohledně možnosti získat veřejnou zakázku.

246 Navzdory překážkám představovaným těmito velmi krátkými lhůtami mohla sice společnost Corsica Ferries předložit nabídku v dotčeném zadávacím řízení. Je však třeba uvést, že tato společnost nemohla navrhnout dřívější datum než 12. listopad 2007 pro začátek provozování PVS právě z důvodu skutečnosti, že její flotila musela zůstat v provozu v městech Nice a Toulon až do tohoto data, neboť jízdenky pro turistickou sezónu byly dány do prodeje od ledna.

247 Zatřetí je třeba konstatovat, že některá omezení technické povahy rovněž omezila počet zájemců schopných předložit nabídku v zadávacím řízení. Plavidla tak musela odpovídat přesným technickým požadavkům proto, aby mohla manévrovat v některých korsických přístavech. Například, jak je uvedeno v poznámce pod čarou 107 napadeného rozhodnutí, v roce 2007 přístav ve městě Bastia neumožňoval manévrování plavidel delších než 180 metrů. Toto omezení, ve spojení s požadavkem na vysoký minimální počet běžných metrů stanovený zadávací dokumentací na SPVS pro přepravu nákladu, vedlo ke konstrukci lodí téměř na míru, obdobných některým lodím společnosti SNCM, jako *Paglia Orba* a *Pascal Paoli*. Jak je přitom uvedeno v poznámce pod čarou 109 napadeného rozhodnutí, cena plavidel, která by byla schopna splnit podmínky této zadávací dokumentace, byla obzvláště vysoká. K těmto skutečnostem je třeba dodat, že uvedená zadávací dokumentace stanovila, že plavidla, která měla zajišťovat veřejnou službu, nemohla být starší 20 let s možností výjimky pro roky 2007 a 2008, z čehož měla prospěch přímo společnost SNCM a současně to vedlo k vyloučení pěti lodí z flotily společnosti Corsica Ferries disponibilních pro provozování PVS, jak velmi přesvědčivě vysvětluje Komise v odpovědi na jednu z písemných otázek Tribunálu.

248 Je třeba dodat, že v bodě 56 svého rozhodnutí 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006 (viz bod 244 výše), citovaného v poznámce pod čarou 106 napadeného rozhodnutí, Conseil de la concurrence dospěla k závěru, že „[j]estliže teoreticky mělo několik společností k dispozici nezbytná plavidla a mohlo podat nabídku v zadávacím řízení, několik zvláštností v pravidlech zadávacího řízení, stanovené lhůty pro podání nabídky, jakož i několik omezení technické nebo obchodní povahy v praxi snížily jejich počet na tři společností, které již působily v oblasti dopravní obslužnosti Korsiky z přístavů ve městech Marseille, Toulon a Nice“ (viz rovněž body 120 až 133 rozhodnutí Conseil de la concurrence 09-D-10 ze dne 27. února 2009 o postupech v odvětví námořní přepravy mezi Korsikou a kontinentální Francií).

249 Začtvrté, jak je správně konstatováno v bodě 172 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nabídka společnosti Corsica Ferries, která tedy byla jedinou nabídkou konkurující nabídce uskupení SNCM-CMN, byla odmítnuta na základě výběrových kritérií a nikoliv kritérií přidělení veřejné zakázky, tedy aniž došlo k porovnání vlastních předností předmětných nabídek proto, aby byla vybrána nabídka, která byla hospodářsky nejvýhodnější. Z usnesení Korsického regionálního shromáždění ze dne 7. června 2007 v tomto ohledu vyplývá, že nabídka společnosti Corsica Ferries byla odmítnuta z toho důvodu, že tato společnost nebyla schopna „stanovit s určitostí a konečnou platností den, kdy

bude moci začít plnit [PVS]“. Konkrétně, jak již bylo uvedeno v bodě 246 výše, společnost Corsica Ferries nemohla navrhnout dřívější datum než 12. listopadu 2007 pro provedení PVS, ačkoli jeho začátek byl stanoven na 1. července 2007. Kromě toho ze zprávy předsedy výkonné rady Korsiky o námořní dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu mezi Marseille a Korsikou, s ohledem na kterou bylo přijato toto usnesení, vyplývá, že některá plavidla společnosti Corsica Ferries nesplňovala podmínku maximálního stáří stanovenou zvláštním předpisem zadávacího řízení, jelikož byla uvedena do provozu před 1. lednem 1987 (viz rovněž poznámka pod čarou 20 napadeného rozhodnutí).

250 Nelze se tedy domnívat, že nabídka společnosti Corsica Ferries byla odmítnuta z důvodu, že nebyla hospodářsky nejvýhodnější, jak tvrdí společnost SNCM. Je třeba dodat, že důvody tohoto odmítnutí nejsou uvedeny mezi kritérii pro přidělení veřejné zakázky stanovenými zvláštním předpisem zadávacího řízení, který pod nadpisem „výběrová kritéria“, stanoví zejména následující:

„Při přidělování zakázky [CTC] zohlední celkový finanční závazek, který bude povinna přijmout, jakož i prvky kvality služeb a hospodářského rozvoje ostrova předložené podniky uchazečů v nabídkovém řízení, zejména podíl plánovaných služeb a činností na ostrovním trhu, v rámci kapacity a výrobních typů.“

251 Zapáté je třeba potvrdit zjištění Komise, obsažené v bodě 177 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „četné doložky o novém projednání ve spojení se skutečností, že OTC mohl volně rozhodovat o osvobození od použitelných pravidel, mohly rovněž přispět k odrazení od účasti na nabídkovém [zadávacím] řízení tím, že udržovaly v nejistotě ohledně některých technických a hospodářských parametrů, které byly pro vypracování nabídky zásadní“.

252 Zaprvé článek 2 SPVS v tomto ohledu stanoví, že povinnosti ze zadávací dokumentace lze upravit během přechodného období, které končí dne 31. prosince 2008. Takto uvedené povinnosti, které mohou být zmírněny podle volného uvážení OTC, se vztahují k základním bodům PVS, neboť se týkají minimálních kapacit [viz bod I písm. a) odst. 1.3, bod I písm. b) odst. 1.3, bod I písm. c) odst. 1.3, bod I písm. d) odst. 1.3 a bod I písm. e) odst. 1.3 zadávací dokumentace], kvality služby a data uvedení lodí do provozu (viz úvod bodu III zadávací dokumentace). Výjimky byly sice stanoveny pouze na období 18 měsíců, to ale nijak nesnižuje jejich význam, jelikož taková lhůta byla dostatečná pro případnou přestavbu flotily plavidel.

253 Zadruhé zadávací dokumentace SPVS stanoví, že „bude přípustné se souhlasem OTC zejména proto, aby bylo možné splnit právní povinnosti údržby/opravy/reklasifikace plavidel, aby byla zavedena nižší úroveň služby pro kapacity stanovené výše zejména u cestujících (s maximálním omezením ve výši 30 %) během období od 1. října do 31. března, mimo období školních prázdnin a bez ohledu na období roku v případě neočekávané události“ [viz bod I písm. a) odst. 1.4, bod I písm. b) odst. 1.4, bod I písm. c) odst. 1.4, bod I písm. d) odst. 1.4 a bod I písm. e) odst. 1.4 zadávací dokumentace]. Je třeba uvést, že omezení služby bylo možné „zejména“ za účelem splnění právních povinností údržby, opravy a reklasifikace plavidel, a nikoliv „výlučně“ pro tento důvod, jak podle všeho tvrdí společnost SNCM. Jak velmi správně zdůrazňuje Komise, prostor pro volné uvážení, který přiznává toto ustanovení OTC, byl velmi široký, neboť ponechával otevřený jak důvod, proč bylo možné omezení provést, tak i oblast působnosti omezení („zejména u cestujících“) a jejich rozsah (s maximálním omezením ve výši 30 %), a to během všech období s nízkou vytížeností, tedy období, během kterých byl provoz jednotlivých námořních linek pojmově nejvíce ztrátový, a tedy během kterých bylo omezení služeb pro pověřené společnosti nejziskovější.

254 Zatřetí s ohledem na jejich dosah mohla pochybnost ohledně některých technických a hospodářských parametrů vyvolat rovněž ochranná doložka a doložka o přizpůsobení, stanovené v článcích 7 a 8 SPVS (viz body 33 až 35 výše).

255 Kromě toho žádný z ostatních argumentů společnosti SNCM neumožňuje zpochybnit výše uvedené úvahy.

256 Zaprvé společnost SNCM v tomto ohledu nesprávně tvrdí, že v bodě 59 svého rozsudku ze dne 11. září 2012, Corsica Ferries France v. Komise (T-565/08, EU:T:2012:415), dospěl Tribunál k závěru, že PVS pro období let 2007–2013 bylo získáno uskupením SNCM-CMN „v souladu s novými pravidly Společenství a v návaznosti na evropské zadávací řízení“. Na jedné straně se totiž věc, ve které byl vydán tento rozsudek, netýkala PVS pro období 2007–2013, ale SOHZ týkající se období 1991–2001. Na druhé straně se Tribunál v bodě 59 uvedeného rozsudku omezil na konstatování, že v souladu s novými pravidly Unie a na základě evropského zadávacího řízení získaly společnosti SNCM a CMN společně PVS po roce 2001, a to aniž přezkoumal řádnost těchto zadávacích řízení, která ostatně nebyla předmětem sporu, ani *a fortiori* jejich schopnost splnit čtvrté z kritérií Altmark.

257 Zadruhé se společnost SNCM nemůže užitečně dovolávat okolnosti, že CTC nikdy nebyla předložena žádost potenciálních zájemců, kteří se vzdali účasti na konzultaci z důvodu omezení uložených zadávací dokumentací nebo harmonogramem přidělení PVS. I kdyby byla tato okolnost prokázána, nemůže sama o sobě ovlivnit úvahy a závěry Komise uvedené v napadeném rozhodnutí ohledně nedodržení čtvrtého z kritérií Altmark.

258 Zatřetí společnost SNCM nemůže argumentovat ani tím, že jak Conseil d'État v rozhodnutí ze dne 5. června 2007, jakož i ve svém rozhodnutí ze dne 13. července 2012 uvedeném v bodě 27 výše, tak i Conseil de la concurrence ve svém rozhodnutí 07-D-13 ze dne 6. dubna 2007 o nových žádostech o přijetí předběžných opatření v odvětví námořní dopravy mezi Korsikou a kontinentální Francií, údajně rozhodly, že řízení použité CTC pro přidělení PVS bylo zcela legální.

259 Pokud jde nejprve o rozhodnutí Conseil d'État ze dne 5. června 2007, je totiž třeba poznamenat, že se jedná o rozhodnutí, které bylo vydáno v návaznosti na kasační opravný prostředek podaný společností Corsica Ferries proti usnesení soudce příslušného pro rozhodování o předběžných opatřeních tribunal administratif de Bastia ze dne 27. dubna 2007, uvedenému v bodě 20 výše, kterým bylo pouze částečně vyhověno jejímu návrhu na zrušení celého řízení provedeného CTC a OTC na obnovení PVS pro námořní dopravní obslužnost Korsiky z přístavu v Marseille. Vedle toho, že pravomoc soudce příslušného pro rozhodování o předběžných opatřeních je již pojmově omezená, je třeba uvést, že ve svém rozhodnutí se Conseil d'État v podstatě omezila, pokud jde o opodstatněnost napadeného usnesení, na určení toho, že se soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních tribunal administratif de Bastia nedopustil žádného zkreslení skutečností nebo důkazů ve spise. Je třeba dodat, že se uvedené rozhodnutí týká pouze části návrhových žádání společnosti Corsica Ferries, která byla zamítnuta tímto soudcem, přičemž tento soudce navíc zrušil z důvodu porušení rovnosti zájemců vyjednávací část řízení, a v důsledku toho rozhodnutí o vybrání nabídky uskupení SNCM-CMN a o návrhu Korsickému regionálnímu shromáždění přidělit PVS tomuto uskupení.

260 Dále na rozdíl od toho, co tvrdí společnost SNCM, nelze z rozhodnutí Conseil d'État ze dne 13. července 2012 vyvodit, že v něm Conseil d'État potvrdila legalitu řízení provedeného CTC za účelem přidělení PVS. V druhé části svého rozhodnutí, která se týká práva státních podpor, a konkrétně dodržení povinnosti předchozího oznámení stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU, se Conseil d'État omezila na přezkum, zda ochranná doložka stanovená v čl. 7 odst. 1 SPVS, posuzovaná samostatně, mohla představovat státní podporu. Je třeba dodat, že v návaznosti na zrušení rozsudku cour administrative d'appel de Marseille ze dne 7. listopadu 2011 tímto rozhodnutím Conseil d'État ze dne 13. července 2012 a vrácení věci prvně zmíněnému soudu, uvedený soud rozsudkem ze dne 6. dubna 2016 zrušil rozsudek tribunal administratif de Bastia ze dne 24. ledna 2008, jakož i usnesení a rozhodnutí uvedená v bodech 23 a 25 výše poté, co právě konstatoval, že nebylo splněno čtvrté z kritérií Altmark.

261 Konečně, pokud jde o rozhodnutí Conseil de la concurrence ze dne 6. dubna 2007, je třeba uvést, že se vztahovalo k návrhům na vydání předběžných opatření, a nemohlo tedy předjímat řešení ohledně merita dotčeného sporu. Kromě toho z tohoto rozhodnutí nelze vyvodit žádný závěr ohledně dodržení čtvrtého z kritérií Altmark. Otázky, které byly předloženy Conseil de la concurrence, se totiž ve skutečnosti týkaly případné protisoutěžní povahy založení příležitostně vytvořeného uskupení mezi

společnostmi SNCM a CMN, jakož i údajně příliš vysoké výše dotace požadované tímto uskupením v jeho nabídce předložené po zveřejnění nového oznámení o zahájení zadávacího řízení. Nakonec je třeba uvést, že v bodě 46 svého rozhodnutí samotná Conseil de la concurrence zdůrazňuje, že rozhodnutí o volbě 1. května 2007 jako data provedení PVS (přičemž toto datum bylo následně odloženo na 1. červenec 2007) mělo vylučující účinek.

262 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že Komise nepochybila, když měla za to, že pokud jde o základní službu a doplňkovou službu, čtvrté z kritérií Altmark nebylo splněno. Druhý žalobní důvod je tedy třeba zamítnout jako neopodstatněný.

K třetímu žalobnímu důvodu, dovolávanému podpůrně, který vychází z toho, že Komise chybně vypočetla výši podpory, kterou bylo nutno vrátit

263 Třetí žalobní důvod předložený společností SNCM směřuje proti bodu 218 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který zní následovně:

„Pro účely stanovení výše podpory bez úroků, již je nutno vrátit, Komise soudí, že analytické účetnictví společnosti SNCM představuje odpovídající základ pro rozdělení vyrovnání mezi základní a doplňkovou službu. Na tomto základě zahrnuje částka podpory, již je nutno vrátit, tyto prvky:

částku vyrovnání skutečně vyplacených v období 2007–2011 za doplňkovou službu, jež dosahuje výše 172,744 milionu eur […];

zálohy hrazené měsíčně v roce 2012 za doplňkovou službu, jejichž celková výše je v současné době odhadována na 38 milionů eur, a rovněž saldo vyrovnání, které má být uhrazeno po předání závěrečné zprávy o plnění služeb, pokud toto saldo již bylo vyplaceno;

měsíční zálohy za rok 2013 za doplňkovou službu vyplacené do dne tohoto rozhodnutí, jejichž celková výše je v současné době odhadována na 9,5 milionu eur, přičemž se připomíná, že Francie je povinna po tomto dnu zrušit veškeré platby.“

264 Tímto žalobním důvodem, který se skládá ze tří částí, společnost SNCM tvrdí, že i kdyby bylo možné doplňkovou službu odlišit od základní služby a vyrovnání vyplacená za doplňkovou službu by nesplňovala kritéria Altmark, Komise se dopustila zjevně nesprávného posouzení a porušila čl. 106 odst. 2 a článek 107 SFEU, jakož i zásady proporcionality a zákazu bezdůvodného obohacení tím, že stanovila výši podpory, kterou bylo nutno vrátit, na celkovou částku uvedených vyrovnání.

265 Komise a společnost Corsica Ferries mají za to, že tento třetí žalobní důvod musí být zamítnut jako neopodstatněný ve všech jeho částech.

K první části, která vychází z toho, že Komise při určení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, chybně nezohlednila náklady na poskytování doplňkové služby

266 Společnost SNCM vytýká Komisi, že při určení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, nezohlednila náklady, které této společnosti vznikly v souvislosti s poskytováním doplňkové služby, kteréžto byly značné a nebyly pokryty částkou vyrovnání vyplacených za tuto službu, ani obratem dosaženým u cestujících. Komise tím porušila čl. 106 odst. 2 a článek 107 SFEU, jakož i zásady proporcionality a zákazu bezdůvodného obohacení a dopustila se zjevně nesprávného posouzení.

267 Je třeba připomenout, jak již bylo uvedeno v bodě 233 výše a jak správně zdůrazňuje Komise, že projednávaná věc se netýká situace, kdy stát nabývá určité zboží nebo službu za úplatu. V projednávané věci se jedná o smlouvu, kterou veřejný orgán svěřuje provozování veřejné služby hospodářským subjektům za platbu finančního vyrovnání v jejich prospěch. V takovém případě se

použije judikatura vycházející z rozsudku ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Pokud tedy vyrovnání nesplňuje současně všechna čtyři kritéria Altmark, bude považováno za zvýhodnění ve prospěch jeho příjemců, a pokud budou splněny ostatní podmínky vyžadované pro určení existence státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem, bude muset být vráceno uvedenými příjemci v plném rozsahu.

268 Vzhledem k tomu, že v projednávané věci – jak bylo konstatováno v rámci přezkumu prvního a druhého žalobního důvodu výše – nebylo splněno první a čtvrté kritérium Altmark, pokud jde o vyrovnání vyplacená společnosti SNCM za doplňkovou službu, tato vyrovnání představovala jako celek zvýhodnění ve prospěch této společnosti. Vzhledem k tomu, že ostatní podmínky, které umožňují určit, že uvedená vyrovnání musela být považována za státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem, jsou splněny, je třeba konstatovat, že když Komise nařídila navrácení částky vyrovnání v plné výši, neporušila čl. 106 odst. 2 a článek 107 SFEU ani zásady proporcionality a zákazu bezdůvodného obohacení. V tomto ohledu je třeba zejména uvést, že zrušení protiprávní státní podpory prostřednictvím jejího navrácení je logickým důsledkem konstatování její protiprávnosti. V důsledku toho nelze podobné navrácení za účelem obnovení předchozí situace v zásadě považovat za nepřiměřené opatření ve vztahu k cílům ustanovení Smlouvy v oblasti státních podpor (rozsudek ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, EU:C:1990:125, bod 66).

269 Nelze se zejména domnívat, že povinnost navrátit uvedenou částku francouzským orgánům vede k jejich bezdůvodnému obohacení, jelikož se omezují na vymáhání částky, která nemohla být společnosti SNCM vyplacena.

270 Pokud jde o tvrzení uplatněné společností SNCM v replice, podle kterého navrácení částky stanovené Komisí znamená její „odsouzení k smrti“ a její likvidaci, stačí připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že skutečnost, že dotčený podnik je v obtížích nebo v úpadku, nemá vliv na povinnost navrácení podpor (rozsudek ze dne 11. prosince 2012, Komise v. Španělsko, C-610/10, EU:C:2012:781, bod 71).

271 Konečně, pokud jde o tvrzení společnosti SNCM, podle kterého byla doplňková služba předmětem „chronického podhodnoceného vyrovnání“, je třeba konstatovat, že není právně dostačujícím způsobem prokázáno. Naopak vysvětlení poskytnutá Komisí v odpovědi na písemnou otázku Tribunálu, jakož i na jednání směřují k prokázání, že tato služba byla ve skutečnosti předmětem nadhodnoceného vyrovnání.

272 S ohledem na výše uvedené musí být první část třetího žalobního důvodu zamítnuta jako neopodstatněná.

K druhé části, která vychází z toho, že Komise při určení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, chybně nepřihlédla k podhodnocenému vyrovnání za základní službu

273 Společnost SNCM tvrdí, že Komise měla při svém posouzení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, přihlédnout k „chronickému a masivnímu“ podhodnocenému vyrovnání, jehož předmětem byla základní služba, na kterou se vztahovalo stejné PVS jako na doplňkovou službu, v letech 2007–2011. Dopustila se tak nesprávného právního posouzení, jakož i nesprávného posouzení výše zvýhodnění poskytnutého společnosti SNCM a porušila zásady proporcionality a zákazu bezdůvodného obohacení.

274 Tuto výtku nelze přijmout.

275 Nelze totiž připustit – jak správně tvrdí Komise – aby vyrovnání poskytnuté za provádění určité služby, které představuje státní podporu, bylo uměle přiděleno na vyrovnávací platbu za veřejnou službu, pokud jsou obě tyto služby stanoveny v jediné smlouvě. Vyrovnávací platba za veřejnou službu poskytovaná podniku pověřenému prováděním SOHZ musí být totiž stanovena s ohledem na náklady vzniklé při poskytování pouze této jediné SOHZ.

276 Kromě toho je v každém případě chybné tvrdit, že základní služba byla předmětem „chronického a masivního“ podhodnoceného vyrovnání. Z výpočtů provedených Komisí na základě finančního ukazatele „return on assets“ (ROA, návratnost investovaných aktiv), který měří v procentech poměr mezi čistým výsledkem a veškerými aktivy, a z analytického účetnictví společnosti SNCM uvedeného v bodě 155 výše, přičemž tyto výpočty byly podrobně popsány Komisí v její odpovědi na jednu z písemných otázek Tribunálu, jakož i na jednání, totiž vyplývá, že tato služba nebyla předmětem ani nadhodnoceného, ani podhodnoceného vyrovnání (viz rovněž tabulka obsažená v bodě 207 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

K třetí části, která vychází z toho, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení při určení části ročního vyrovnání přičitatelné doplňkové službě

277 Společnost SNCM tvrdí, že i kdyby výše zvýhodnění, která musela být vrácena, odpovídala celkovému vyrovnání vyplacenému za doplňkovou službu, *quod non*, Komise se dopustila zjevně nesprávného posouzení při určení této částky. Domnívá se, že Komise provedla svévolnou a chybnou volbu tím, že vyšla z jejích analytických výsledkových účtů, a konkrétně z rozdělení výkazu zisků a ztrát provedeného podle druhu plavidla (kumulovaný výkaz zisků a ztrát pro smíšená nákladní plavidla je postaven naroveň výkazu vztahujícímu se k základní službě a výkaz zisků a ztrát pro trajekty je postaven na roveň výkazu vztahujícímu se k doplňkové službě) za účelem určení části ročního vyrovnání přičitatelné doplňkové službě. Navrhuje dvě jiné metody, které mohly být za tímto účelem Komisí použity.

278 Je třeba uvést, že projednávaná část plně spočívá na předpokladu, že Komise nemohla postavit základní službu naroveň službám poskytovaným smíšenými nákladními plavidly a doplňkovou službu službám poskytovaným trajekty. Jak již přitom bylo prokázáno v bodech 158 až 162 výše, tento předpoklad je chybný. Je tedy třeba se domnívat, že metoda zvolená Komisí ke stanovení výše zvýhodnění spojeného s vyrovnáním za doplňkovou službu, která vychází z vlastních analytických výsledkových účtů společnosti SNCM (které jasně odlišují lodě pro osobní dopravu/trajekty na jedné straně a nákladní lodě na straně druhé), byla obzvláště vhodná, a to na rozdíl od obou alternativních metod navržených společností SNCM, které nelze přijmout, jelikož vedou k záměně základní a doplňkové služby, jakož i prostředků použitých pro poskytování těchto služeb.

279 Z výše uvedeného vyplývá, že třetí část třetího žalobního důvodu a tento žalobní důvod v plném rozsahu je třeba zamítnout jako neopodstatněné.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady ochrany legitimního očekávání

280 V rámci čtvrtého žalobního důvodu se společnost SNCM dovolává čtyř údajně výjimečných okolností, které u ní mohly vyvolat legitimní očekávání z hlediska legality dotčené podpory, a tedy brání tomu, aby Komise mohla nařídit její vrácení.

281 Komise a společnost Corsica Ferries argumenty společnosti SNCM zpochybňují.

282 Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že právo dovolávat se zásady ochrany legitimního očekávání se vztahuje na každého jednotlivce, u něhož unijní orgán vyvolal podložené naděje [rozsudek ze dne 11. března 1987, Van den Bergh en Jurgens a Van Dijk Food Products (Lopik) v. EHS, 265/85, EU:C:1987:121, bod 44]. Předpokládá splnění tří kumulativních podmínek. Zaprvé dotyčné osobě musela být administrativou Unie poskytnuta přesná, nepodmíněná a shodující se ujištění z oprávněných a spolehlivých zdrojů. Zadruhé tato ujištění musí být takové povahy, že z nich u toho, komu jsou určena, vznikne legitimní očekávání. Zatřetí musí být poskytnutá ujištění v souladu s platnými právními normami (viz rozsudek ze dne 30. června 2005, Branco v. Komise,

T-347/03, EU:T:2005:265, bod 102 a citovaná judikatura; rozsudky ze dne 23. února 2006, Cementbouw Handel & Industrie v. Komise, T-282/02, EU:T:2006:64, bod 77, a ze dne 30. června 2009, CPEM v. Komise, T-444/07, EU:T:2009:227, bod 126).

283 Z ustálené judikatury rovněž vyplývá, že podniky, které jsou příjemci podpory, mohou v zásadě mít legitimní očekávání, že byla dodržena pravidla při poskytování podpory, pouze v případě, že tato podpora byla poskytnuta při dodržení postupu stanoveného Smlouvou o FEU. S řádnou péčí postupující hospodářský subjekt totiž musí být běžně schopen ujistit se o tom, že byl tento postup dodržen (viz rozsudek ze dne 20. března 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, bod 25 a citovaná judikatura). Konkrétně, pokud je podpora poskytnuta bez předchozího oznámení Komisi, takže je podle čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávní, příjemce podpory nemůže mít v tomto okamžiku legitimní očekávání v dodržení pravidel při poskytování podpory (viz rozsudek ze dne 27. září 2012, Fedecom v. Komise, T-243/09, nezveřejněný, EU:T:2012:497, bod 93 a citovaná judikatura).

284 Je třeba konstatovat, že žádná ze čtyř údajně výjimečných okolností dovolávaných společností SNCM u ní nemohla vyvolat legitimní očekávání ohledně legality dotčené podpory.

285 Zaprvé se v tomto ohledu společnost SNCM marně snaží argumentovat tím, že Komise ve svých starších rozhodnutích týkajících se předchozích PVS na námořní dopravní obslužnost Korsiky, a sice rozhodnutí 2002/149 a rozhodnutí 2009/611/ES ze dne 8. července 2008 o opatřeních C 58/02 (ex N 118/02), která provedla Francie ve prospěch společnosti Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (Úř. věst. 2009, L 225, s. 180), nedospěla k závěru o nutnosti provést samostatnou analýzu základní služby a doplňkové služby.

286 Skutečnost, že se Komise mohla domnívat, že SOHZ na námořní dopravní obslužnost Korsiky odpovídala skutečné potřebě veřejné služby během předchozího období, totiž nijak neznamená a *a fortiori* neposkytuje žádné ujištění ohledně skutečnosti, že taková potřeba stále existovala pro období 2007–2013. Jak již bylo uvedeno v bodě 99 výše, posouzení existence takové potřeby se může během času vyvinout v závislosti na rozvoji působení tržních sil. Rozhodnutí uvedená v bodě 285 výše byla přitom přijata Komisí v roce 2001 a v roce 2008 s přihlédnutím ke skutkovému kontextu odlišnému od toho, který předcházel přijetí napadeného rozhodnutí, zejména z hlediska vývoje tržních podílů. Toto stanovisko je ostatně potvrzeno částmi bodů 78 a 80 odůvodnění rozhodnutí 2002/149 citovanými v bodě 99 výše, jakož i bodem 70 rozsudku ze dne 11. září 2012, Corsica Ferries France v. Komise (T-565/08, EU:T:2012:415), kterého se přesto společnost SNCM dovolává na podporu tohoto tvrzení, ze kterého vyplývá, že vzhledem k obzvláště rychlému rozvoji hospodářské soutěže na dotčeném trhu nemohou analýzy týkající se existence skutečné potřeby veřejné služby během určitého období představovat jakýkoliv důkaz, který by mohl zpochybnit posouzení, které činí Komise ohledně téže potřeby během jiného období.

287 Zadruhé společnost SNCM nemůže vytýkat Komisi, že použila bod 48 sdělení SOHZ, z důvodu, že ke dni podpisu SPVS nebylo toto sdělení dosud přijato.

288 Bod 48 sdělení SOHZ, který je obsažen v hlavě 3.2 „Existence [SOHZ]“, zní následovně:

„Komise […] soudí, že by nebylo vhodné připojit zvláštní [ZVS] ke službám, které již poskytují nebo mohou poskytovat uspokojivým způsobem a za podmínek (ceny, objektivní charakteristiky kvality, nepřerušovanost a přístup ke službě) slučitelných s obecným zájmem v podobě určené státem podniky, které provozují své činnosti za běžných komerčních podmínek […].“

289 V bodě 166 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise poté, co převzala část uvedenou v bodě 288 výše, uvádí, že „[v] těchto souvislostech Komise soudí, že výše uvedené prvky prokazují, že vyrovnání nákladů společnosti SNCM za poskytování doplňkové služby je rovněž v rozporu s praxí Komise v této oblasti“.

290 Výtku, kterou společnost SNCM uplatňuje vůči Komisi, nelze přijmout. Jak totiž vyplývá z bodu 3 sdělení SOHZ, cílem tohoto sdělení je pouze vysvětlit hlavní pojmy při používání pravidel státní podpory na vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby. Za účelem posouzení, zda první z kritérií Altmark bylo v projednávané věci splněno, tak Komise pouze použila objektivní pravidla Smlouvy a pouze přihlédla k relevantním ustanovením nařízení o námořní kabotáži, ve světle výkladu Soudního dvora v jeho rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), a sice k zásadám, které z hlediska své podstaty existovaly již při uzavření PVS.

291 Zatřetí je třeba mít za to, že se společnost SNCM nemůže dovolávat neúměrně dlouhé délky správního řízení, které vedlo k přijetí napadeného rozhodnutí, s cílem odůvodnit své legitimní očekávání ohledně legality dotčené podpory.

292 Nejprve je totiž třeba zdůraznit, že z ustálené judikatury vyplývá, že pokud jako v projednávané věci nebyla podpora oznámena Komisi, nečinnost Komise vůči tomuto opatření postrádá význam (rozsudky ze dne 11. listopadu 2004, Demesa a Territorio Histórico de Álava v. Komise, C-183/02 P a C-187/02 P, EU:C:2004:701, bod 52, a ze dne 27. září 2012, Fedecom v. Komise, T-243/09, nezveřejněný, EU:T:2012:497, bod 93). Ostatně, jak vyplývá ze zjištění uvedených v bodech 294 až 296 dále, Komise nezůstala nečinná poté, co obdržela stížnost podanou v projednávané věci společností Corsica Ferries.

293 Dále je třeba připomenout, že dne 27. června 2012 informovala Komise Francouzskou republiku o svém rozhodnutí zahájit formální vyšetřovací řízení na základě čl. 108 odst. 2 SFEU o potenciálních podporách ve prospěch společností SNCM a CMN obsažených ve SPVS a že toto rozhodnutí bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 5. října 2012. I kdyby mohl hospodářský subjekt postupující s řádnou péčí poukazovat na legitimní očekávání stran poskytnutí dotčené podpory před uvedeným zveřejněním, od tohoto zveřejnění takové očekávání mít nemohl. Zahájení formálního vyšetřovacího řízení totiž znamená, že Komise vážně pochybuje o slučitelnosti dotčené podpory s unijním právem. Hospodářský subjekt postupující s řádnou péčí se tedy od toho okamžiku nemůže spoléhat na trvání této podpory (rozsudek ze dne 21. března 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, bod 47).

294 Konečně v každém případě je třeba konstatovat, že délka správního řízení byla sice poměrně dlouhá, avšak nemůže být kvalifikována jako nepřiměřená. Je sice pravda, že zásady a kontext, o které se opírá napadené rozhodnutí, nejsou zásadně odlišné od těch, o které se opírala předchozí rozhodnutí Komise týkající se námořní dopravní obslužnosti Korsiky, nic to však nemění na tom, že projednávaná věc vykazovala určitou komplexnost a vyžadovala prokázání řady skutkových okolností, což bylo obtížnější vzhledem k neexistenci předchozího oznámení ze strany francouzských orgánů.

295 V tomto kontextu je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost SNCM, Komise nečekala více než šest měsíců, než přijala jakékoliv opatření v návaznosti na podání stížnosti společností Corsica Ferries dne 27. září 2007. Společnost SNCM totiž nezmiňuje, že tato stížnost byla společností Corsica Ferries doplněna dne 30. listopadu a 20. prosince 2007, takže je třeba mít za to, že Komise přijala první konkrétní opatření v projednávané věci ve lhůtě kratší než tři měsíce, a sice dne 13. března 2008, když zaslala francouzským orgánům žádost o informace, na kterou tyto orgány odpověděly dne 3. června 2008. Druhá žádost o informace byla zaslána Komisí francouzským orgánům dne 12. listopadu 2008, na kterou tyto orgány odpověděly dne 14. ledna 2009.

296 Tvrzení společnosti SNCM, podle kterého Komise posléze zůstala nečinná po dobu téměř tří let, a sice až do 13. října 2011, kdy zaslala francouzským orgánům třetí žádost o informace, je mylné. Ve dnech 20. května a 16. července 2010, 22. března a 22. června 2011 totiž Komise obdržela doplňující informace od společnosti Corsica Ferries na podporu její stížnosti, které musela přezkoumat a zabývat se jimi. Francouzské orgány odpověděly na tuto třetí žádost o informace dne 7. prosince 2011. Dne

15. prosince 2011 a dne 10. ledna 2012 společnost Corsica Ferries sdělila Komisi doplňující informace. Dne 20. ledna 2012 francouzské orgány odpověděly na čtvrtou žádost o informace, kterou jim Komise zaslala dne 14. prosince 2011.

297 Lhůta v délce přibližně pěti měsíců, která následně plynula až do 27. června 2012, tj. data oznámení rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komisí Francouzské republice, nemůže být kvalifikována jako nepřiměřeně dlouhá. To samé platí pro lhůtu o něco delší než deset měsíců, která uplynula mezi tímto posledně uvedeným datem a datem přijetí napadeného rozhodnutí dne 2. května 2013. V tomto ohledu je třeba připomenout, že francouzské orgány předložily své vyjádření k rozhodnutí o zahájení dne 13. července a 7. září 2012, že společnosti Corsica Ferries, SNCM a CMN rovněž předložily vyjádření k uvedenému rozhodnutí, která byla předána francouzským orgánům a byla z jejich strany připomínkována dopisy ze dne 14. listopadu 2012 a 3. ledna, 16. ledna a 12. února 2013.

298 Začtvrté se rovněž marně společnost SNCM dovolává rozhodnutí Conseil d'État ze dne 13. července 2012 a konkrétně skutečnosti, že v něm byla potvrzena nutnost celkové analýzy základní služby a doplňkové služby.

299 Nejprve je třeba zdůraznit, že jak vyplývá z judikatury citované v bodě 282 výše, pouze unijní orgány, a nikoliv soud členského státu totiž mohou založit legitimní očekávání. V tomto kontextu je třeba připomenout, že jak již bylo uvedeno v bodě 176 výše, Komise ostatně nemohla být vázána výkladem ustanovení nařízení o námořní kabotáži provedeným Conseil d'État.

300 Dále je třeba uvést, že když Conseil d'État vydala své rozhodnutí dne 13. července 2012, Komise již rozhodla o zahájení formálního vyšetřovacího řízení na základě čl. 108 odst. 2 SFEU proti potenciálním podporám ve prospěch společností SNCM a CMN obsaženým ve SPVS. S ohledem na to, co bylo uvedeno v bodě 293 výše, je proto třeba mít za to, že dokud Komise nevydala své konečné rozhodnutí, jakékoliv legitimní očekávání ohledně legality dotčené podpory bylo vyloučeno bez ohledu na rozhodnutí Conseil d'État.

301 Konečně je třeba poznamenat, že jak relevantně uvádí Komise, od konce roku 2006 byla otázka PVS námořní dopravní obslužnosti Korsiky předmětem několika žalob před francouzskými soudy, které vedly k několika obratům v judikatuře a které ukončil rozsudek cour administrative d'appel de Marseille ze dne 6. dubna 2016, kterým byl zrušen rozsudek tribunal administratif de Bastia ze dne 24. ledna 2008, jakož i usnesení Korsického regionálního shromáždění ze dne 7. června 2007 a rozhodnutí předsedy Korsické výkonné rady z téhož dne (viz body 17, 20 a 27 výše).

302 S ohledem na výše uvedené je třeba čtvrtý žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady rovného zacházení

303 V rámci pátého žalobního důvodu společnost SNCM tvrdí, že napadené rozhodnutí zavádí tím, že nařizuje Francouzské republice vymoci zpět částky, které byly společnosti SNCM poskytnuty na základě SPVS za doplňkovou službu, aniž by stanovila jinou možnost vyrovnání za tuto službu, neodůvodněné rozdílné zacházení mezi ní a ostatními provozovateli námořních linek mezi Korsikou a kontinentální Francií, ať již se jedná o společnost CMN nebo konkurenty, kteří provozují své činnosti mimo rámec PVS.

304 Komise a společnost Corsica Ferries navrhují, aby byl tento pátý žalobní důvod zamítnut jako neopodstatněný.

305 Je třeba připomenout, že dodržování zásady rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li taková odlišnost objektivně odůvodněna (rozsudky ze dne 17. října 1995, Fishermen's Organisations a další, C-44/94, EU:C:1995:325, bod 46, a ze dne 30. března 2006, Španělsko v. Rada, C-87/03 a C-100/03, EU:C:2006:207, bod 48).

306 V projednávané věci je třeba konstatovat, že ani jedna z obou situací dovolávaných společností SNCM nemůže představovat porušení zásady rovného zacházení.

307 Zaprvé společnost SNCM v tomto ohledu chybně kritizuje skutečnost, že Komise v napadeném rozhodnutí kvalifikovala vyrovnání, která společnost SNCM obdržela za poskytování doplňkové služby na lince Marseille-Propriano, jako státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem [viz bod I písm. d) odst. 1.4 zadávací dokumentace na SPVS], avšak stejným způsobem nekvalifikovala vyrovnání, která byla poskytnuta společnosti CMN za „dodatečné kapacity, které tato společnost [zavedla] na stejné lince mezi květnem a zářím".

308 Na „dodatečné kapacity" uvedené společností SNCM se totiž vztahuje bod I písm. d) odst. 1.3 písm. i) zadávací dokumentace na SPVS, a jsou tedy nedílnou součástí základní služby, a nikoliv služby doplňkové, jak tvrdí společnost SNCM. To je potvrzeno zejména jednou z tabulek obsažených v bodě B „Prezentace typových let" přílohy 2 SPVS, ze které vyplývá, že posílení základní služby takto stanovené tímto ustanovením zadávací dokumentace bylo v praxi prováděno přidáním jednoho spojení týdně smíšených nákladních lodí společnosti CMN, *Kalliste* nebo *Girolata*, ke spojům její smíšené nákladní lodě *Scandola*. Jak bylo přitom již uvedeno v bodech 160 a 161 výše, základní služba byla prováděna za použití smíšených nákladních plavidel, zatímco doplňková služba byla prováděna za pomoci trajektů.

309 Vzhledem k tomu, že doplňková služba byla poskytována pouze společností SNCM a pouze vyrovnání vyplacená za tuto službu byla Komisí považována za státní podpory neslučitelné s vnitřním trhem, Komise neporušila zásadu rovného zacházení tím, že nařídila navrácení pouze těchto vyrovnání, a nikoliv vyrovnání vyplacených společnosti CMN za plnění, která spadala do základní služby.

310 Zadruhé společnost SNCM se nesprávně dovolává údajného rozdílného zacházení mezi ní a provozovateli, kteří poskytují služby námořní přepravy na spojeních Toulon-Korsika a Nice-Korsika. Nebyla totiž v situaci srovnatelné se situací těchto provozovatelů, neboť pouze ona sama poskytovala doplňkovou službu v rámci SPVS a měla z tohoto titulu nárok na vyrovnání, kdežto na uvedené provozovatele se vztahoval režim podpor sociální povahy uvedený v bodě 14 výše. Je třeba dodat, že na rozdíl od uvedeného vyrovnání byl tento režim podpor Komisí prohlášen za slučitelný s vnitřním trhem (viz bod 14 výše).

311 V tomto kontextu společnost SNCM rovněž chybně tvrdí, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že byla nucena poskytnout určité přepravní kapacity na spojení Marseille-Korsika, aniž si mohla nárokovat jakékoliv vyrovnání, ať již z titulu SPVS nebo z titulu režimu podpor sociální povahy, kdežto námořní společnosti, které provozovaly činnosti z měst Toulon nebo Nice, si mohly nárokovat vyrovnání z titulu posledně uvedeného režimu. Tato situace je totiž přičitatelná nikoliv Komisi, ale francouzským orgánům, které od 1. ledna 2002 organizovaly veřejnou službu námořní přepravy mezi Korsikou a kontinentální Francií podle dvou souběžných způsobů správy, a sice jednak smlouvou o PVS pro linky s vyplutím z Marseille, která zakládala finanční vyrovnání pro pověřené společnosti, a jednak systémem sociální podpory pro cestující přepravované na linkách s vyplutím z měst Nice a Toulon.

312 Z toho vyplývá, že pátý žalobní důvod musí být zamítnut jako neopodstatněný.

313 Žaloba tedy musí být zamítnuta v plném rozsahu jako neopodstatněná.

K nákladům řízení

314 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise a společnost Corsica Ferries požadovaly náhradu nákladů a společnost SNCM neměla ve věci úspěch, je důvodné rozhodnout, že posledně uvedená ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí a společností Corsica Ferries.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (šestý senát)

rozhodl takto:

1) **Žaloba se zamítá.**

2) **Společnost Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí a společností Corsica Ferries France SAS.**

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 1. března 2017.

Podpisy.

Skutečnosti předcházející sporu

Hlavní hráči 2

Služba námořní přepravy mezi kontinentální Francií a Korsikou a smlouvy o pověření veřejnou službou. 3

Řízení před Komisí a napadené rozhodnutí 6

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení 10

Právní otázky 11

Úvodní poznámky 11

K prvnímu žalobnímu důvodu, který vychází z toho, že se Komise chybně domnívala, že doplňková služba nepředstavovala SOHZ 13

K první části, která vychází z toho, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, když provedla podrobný přezkum nezbytnosti služby s ohledem na skutečnou potřebu veřejné služby 13

– K první podčásti, která vychází z toho, že Komise porušila svou starší rozhodovací praxi a judikaturu 13

– K druhé a čtvrté podčásti, které vycházejí z toho, že Komise porušila široký prostor pro volné uvážení členských států, jakož i dosah rozsudku ze dne 20. února 2001, Analir a další (C-205/99, EU:C:2001:107), a nařízení o námořní kabotáži 15

– K třetí podčásti, která vychází z toho, že Komise porušila pravidla o důkazním břemenu 19

K druhé části, která vychází z toho, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení, nesprávného posouzení skutkového stavu a zjevně nesprávného posouzení, když dodatečné kapacity poskytované během období špiček postavila naroveň doplňkové službě a posoudila tuto službu odděleně od základní služby na základě prvního z kritérií Altmark 21

– K první podčásti, která vychází z toho, že SPVS nerozlišuje mezi základní službou a doplňkovou službou 21

– K druhé podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně postavila základní službu naroveň službám poskytovaným nákladními plavidly a doplňkovou službu naroveň službám poskytovaným trajekty 23

– K třetí podčásti, uplatněné podpůrně, která vychází z toho, že doplňková služba je odůvodněna skutečnou potřebou veřejné služby, kterou uspokojuje základní služba 24

K třetí části, dovolávané podpůrně, která vychází z toho, že doplňková služba, posuzovaná odděleně, splňuje první z kritérií Altmark 27

– K první podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně posoudila vzájemnou zaměnitelnost služeb přepravy cestujících s vyplutím z Marseille za služby s vyplutím z města Toulon 27

– K druhé podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně posoudila nedostatek soukromých podnikatelských podnětů 30

– K třetí podčásti, která vychází z toho, že Komise chybně nezanalyzovala dopad, který by mělo zrušení doplňkové služby na skutečně zjištěnou nabídku 32

– Ke čtvrté podčásti, která vychází z toho, že konkurenty společnosti SNCM, kteří provozují osobní přepravu s vyplutím z města Toulonu, nelze považovat za konkurenty, kteří provozují své činnosti za obvyklých tržních podmínek 33

Ke čtvrté části, dovolávané podpůrněji, která vychází z toho, že Komise neprokázala, že služby poskytované v rámci doplňkové služby nepředstavovaly obvyklou obchodní transakci 33

K druhému žalobnímu důvodu, který vychází z toho, že Komise měla chybně za to, že SPVS nesplňovala čtvrté z kritérií Altmark 34

K třetímu žalobnímu důvodu, dovolávanému podpůrně, který vychází z toho, že Komise chybně vypočetla výši podpory, kterou bylo nutno vrátit 38

K první části, která vychází z toho, že Komise při určení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, chybně nezohlednila náklady na poskytování doplňkové služby 38

K druhé části, která vychází z toho, že Komise při určení výše podpory, kterou bylo nutno vrátit, chybně nepřihlédla k podhodnocenému vyrovnání za základní službu 39

K třetí části, která vychází z toho, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení při určení části ročního vyrovnání přičitatelné doplňkové službě 40

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady ochrany legitimního očekávání 40

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásady rovného zacházení 43

K nákladům řízení 45