Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 1ης Μαρτίου 2017 *

«Κρατικές ενισχύσεις — Θαλάσσια ενδομεταφορά — Ενισχύσεις τις οποίες χορήγησε η Γαλλία στη Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) και στην Compagnie méridionale de navigation — Υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος — Αντισταθμίσεις για υπηρεσία συμπληρωματική της βασικής προοριζόμενη να καλύψει τις περιόδους αιχμής κατά την τουριστική περίοδο — Απόφαση κηρύσσουσα τις ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά — Έννοια της κρατικής ενισχύσεως — Πλεονέκτημα — Απόφαση Altmark — Καθορισμός του ύψους της ενισχύσεως»

Στην υπόθεση T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), με έδρα τη Μασσαλία (Γαλλία), εκπροσωπούμενη αρχικώς από τους A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard και S. Mabile, στη συνέχεια από τους A. Winckler και F.-C. Laprévote και, τέλος, από τους F.-C. Laprévote και C. Froitzheim, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους M. Afonso και B. Stromsky,

καθής,

υποστηριζόμενης από την

Corsica Ferries France SAS, με έδρα την Bastia (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τους S. Rodrigues και C. Bernard-Glanz, δικηγόρους,

παρεμβαίνουσα,

με αντικείμενο προσφυγή βάσει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως 2013/435/ΕΕ της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2013, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22843 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στη Société nationale Corse Méditerranée και την Compagnie méridionale de navigation (ΕΕ 2013, L 220, σ. 20),

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους S. Frimodt Nielsen, πρόεδρο, A. M. Collins (εισηγητή) και V. Valančius, δικαστές,

γραμματέας: G. Predonzani, διοικητική υπάλληλος,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 14ης Ιουνίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

Κύριοι εμπλεκόμενοι στη διαφορά

1 Η προσφεύγουσα, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), είναι γαλλική ναυτιλιακή εταιρία η οποία πραγματοποιεί τακτικές συνδέσεις, μεταξύ άλλων, προς την Κορσική (Γαλλία) με αναχώρηση από τους λιμένες της Μασσαλίας (Γαλλία) και της Νίκαιας (Γαλλία), συνδέοντάς τους με τους λιμένες Ajaccio, Bastia, Calvi, Île-Rousse, Porto-Vecchio και Propriano.

2 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η SNCM εκμεταλλευόταν στόλο δέκα πλοίων, εκ των οποίων έξι είναι οχηματαγωγά πλοία, ήτοι τα Danielle Casanova, Napoléon Bonaparte, Corse, Méditerranée, Île de Beauté και Excelsior, και τέσσερα επιβατηγοφορτηγά, τα οποία εξασφαλίζουν τη μεταφορά τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, ήτοι το Jean Nicoli (το οποίο αντικατέστησε το Monte Cinto το 2009 για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών), το Pascal Paoli, το Paglia Orba και το Monte d'Oro.

3 Με απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2014, το tribunal de commerce de Marseille (δικαστήριο εμπορικών διαφορών της Μασσαλίας, Γαλλία) κίνησε διαδικασία δικαστικής εξυγιάνσεως της SNCM. Με απόφαση της 20ής Νοεμβρίου 2015, το δικαστήριο δέχθηκε μία από τις προσφορές που του είχαν υποβληθεί για την αγορά της SNCM. Ως εκ τούτου, αποφάσισε τη μετατροπή της διαδικασίας δικαστικής εξυγιάνσεως σε δικαστική εκκαθάριση της SNCM και όρισε ότι τα έννομα αποτελέσματα για τον επιλεγέντα αγοραστή επρόκειτο να επέλθουν 45 ημέρες από τη δημοσίευση της αποφάσεως.

4 Η Compagnie méridionale de navigation (στο εξής: CMN) είναι γαλλική ναυτιλιακή εταιρία η οποία εξυπηρετεί τους λιμένες Bastia, Ajaccio και Propriano με αναχώρηση από τη Μασσαλία.

5 Για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών, η CMN χρησιμοποιούσε τρία επιβατηγοφορτηγά πλοία, ήτοι τα Kalliste, Girolata και Scandola (το οποίο στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από το Piana).

6 Η Corsica Ferries France SAS (στο εξής: Corsica Ferries) είναι γαλλική ναυτιλιακή εταιρία η οποία διασφαλίζει τακτικές θαλάσσιες συνδέσεις ανάμεσα, μεταξύ άλλων, στην ηπειρωτική Γαλλία και την Κορσική, ήτοι τις γραμμές Νίκαια-Ajaccio, Νίκαια-Île-Rousse, Νίκαια-Bastia, Νίκαια-Calvi, Τουλόν-Ajaccio, Τουλόν-Bastia και Τουλόν-Île-Rousse.

7 Η collectivité territoriale de Corse (περιφερειακή διοίκηση της Κορσικής, Γαλλία) (στο εξής: CTC) είναι γαλλικό νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου το οποίο περιλαμβάνει τρεις οντότητες, ήτοι την assemblée de Corse (Εθνοσυνέλευση της Κορσικής), το conseil exécutif de Corse (εκτελεστικό συμβούλιο της Κορσικής) και το conseil économique, social et culturel de Corse (οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό συμβούλιο της Κορσικής).

8 Η office des transports de la Corse (υπηρεσία μεταφορών της Κορσικής, Γαλλία) (στο εξής: OTC) είναι γαλλική δημόσια επιχείρηση βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα, συσταθείσα από τη CTC, στην οποία έχει ανατεθεί η εφαρμογή της πολιτικής των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών της νήσου. Αποστολή της OTC είναι η διαχείριση των κονδυλίων του προϋπολογισμού τα οποία διαθέτει η CTC για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας και η κατανομή των πιστώσεων μεταξύ των

αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό συνάπτει με μεταφορικές εταιρίες, αναδόχους δημόσιας υπηρεσίας, συμβάσεις με τις οποίες ορίζονται μεταξύ άλλων οι ναύλοι, οι όροι εκτελέσεως και η ποιότητα της υπηρεσίας. Η αρχή της εδαφικής συνέχειας αποσκοπεί στην αντιστάθμιση του νησιωτικού χαρακτήρα και στη διασφάλιση της συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της νήσου υπό συνθήκες κατά το δυνατόν πλησιέστερες εκείνων των αμιγώς ηπειρωτικών συνδέσεων και στην εξασφάλιση για τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής ναύλου παρόμοιου με τα κόμιστρα για τις χερσαίες μεταφορές.

Υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής και συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας

9 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής διασφαλιζόταν από τρεις ναυτιλιακές εταιρίες, ήτοι τις SNCM, CMN και Corsica Ferries. Μια τέταρτη ναυτιλιακή εταιρία, και συγκεκριμένα η Moby Lines, πραγματοποιούσε συνδέσεις μεταξύ Τουλόν και Κορσικής από τον Απρίλιο του 2010 έως τον Φεβρουάριο του 2011.

10 Η επιβατική κίνηση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής χαρακτηρίζεται από πολύ έντονη εποχικότητα, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της κινήσεως αυτής σημειώνεται κατά τους θερινούς μήνες. Κατά τη δεκαετία του 2000, κύρια τάση των αγορών μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής ήταν η ανάπτυξη της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών με αναχώρηση από την Τουλόν, η οποία κατέστη ο κυριότερος λιμένας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της Κορσικής από πλευράς επιβατικής κινήσεως. Η τάση αυτή για αύξηση της κινήσεως με αναχώρηση από την Τουλόν συμβάδιζε με την αύξηση του μεριδίου αγοράς της Corsica Ferries.

11 Στις 31 Μαρτίου 1976, η SNCM και η CMN, αφενός, και η Γαλλική Δημοκρατία, αφετέρου, υπέγραψαν σύμβαση-πλαίσιο, διάρκειας 25 ετών, για την εκμετάλλευση της δημόσιας υπηρεσίας της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας.

12 Κατά τη λήξη της εν λόγω παραχωρήσεως δημόσιας υπηρεσίας, στις 31 Δεκεμβρίου 2001, οι αρχές της Κορσικής επανεξέτασαν τον μηχανισμό της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της νήσου.

13 Συγκεκριμένα, από 1ης Ιανουαρίου 2002, εξυπηρετούνταν μόνον τα δρομολόγια από Μασσαλία στο πλαίσιο της συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, με την παροχή χρηματικής αντισταθμίσεως στους αναδόχους. Η σύμβαση αυτή συνάφθηκε μεταξύ της SNCM και της CMN, αφενός, και της CTC και της OTC, αφετέρου, με πενταετή διάρκεια.

14 Για τα λοιπά δρομολόγια, ήτοι από τη Νίκαια και την Τουλόν, οι αρχές της Κορσικής έθεσαν σε εφαρμογή, παράλληλα με την αναφερόμενη στη σκέψη 13 ανωτέρω σύμβαση, καθεστώς ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα υπέρ των κατοίκων της νήσου καθώς και υπέρ ορισμένων κοινωνικών ομάδων. Συγκεκριμένα, η σύμβαση κοινωνικής ενισχύσεως προβλέπει την καταβολή, σε κάθε επιβάτη ο οποίος δικαιούται προτιμησιακό ναύλο, προχρηματοδοτημένης ενισχύσεως από τις μεταφορικές εταιρίες που αποδέχονται την τήρηση των υποχρεώσεων της δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΔΥ), αυτή δε η μοναδιαία ενίσχυση στη συνέχεια τους επιστρέφεται. Οι σχετικές ομάδες αντιπροσώπευαν σχεδόν τα δύο τρίτα της συνολικής επιβατικής κινήσεως (κάτοικοι της Κορσικής, άτομα ηλικίας κάτω των 25 ετών ή άνω των 60 ετών, φοιτητές ηλικίας κάτω των 27 ετών, οικογένειες και άτομα με ειδικές ανάγκες ή αναπηρία). Αυτό το καθεστώς ενισχύσεων εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με απόφαση της 2ας Ιουλίου 2002 (κρατική ενίσχυση N 781/2001 – Καθεστώς μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής). Με απόφαση της 23ης Απριλίου 2007 (κρατική ενίσχυση N 13/2007 – Παράταση του καθεστώτος μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής N

781/2001), η Επιτροπή ενέκρινε την ανανέωση της ισχύος του εν λόγω καθεστώτος ενισχύσεων έως την 31η Δεκεμβρίου 2013. Οι θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ, αφενός, των λιμένων της Νίκαιας και της Τουλόν και, αφετέρου, των λιμένων της Κορσικής πραγματοποιούνται κυρίως από την Corsica Ferries.

15 Με απόφαση της 24ης Μαρτίου 2006, η Εθνοσυνέλευση της Κορσικής ενέκρινε κατ' αρχήν την ανανέωση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΠΔΥ) θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως των λιμένων Ajaccio, Bastia, Calvi, Île-Rousse, Porto-Vecchio και Propriano από τον λιμένα της Μασσαλίας από 1ης Ιανουαρίου 2007. Με την ίδια απόφαση, ανέθεσε στον πρόεδρο της OTC να κινήσει, στο όνομα της CTC, τη διαδικασία υποβολής προσφορών, να προβεί στη σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών και να συνδράμει τη CTC κατά την ανάθεση της δημόσιας υπηρεσίας.

16 Πρόσκληση για την υποβολή προσφορών δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 27 Μαΐου 2006 καθώς και στην εφημερίδα *Les Échos* στις 9 Ιουνίου 2006. Κατά την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή των προσφορών, στις 4 Αυγούστου 2006, υποβλήθηκαν τέσσερις προσφορές, ήτοι μία προσφορά από την SNCM, μία προσφορά από την Corsica Ferries, μία προσφορά από τη CMN και μία προσφορά από προσωρινή κοινοπραξία που συστάθηκε από τις Corsica Ferries και CMN.

17 Με απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2006, το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας, Γαλλία) ακύρωσε τη διαδικασία αναθέσεως της ΠΔΥ.

18 Με απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2006, η Εθνοσυνέλευση της Κορσικής αποφάσισε να επαναλάβει εξ ολοκλήρου τη διαδικασία αναθέσεως της ΠΔΥ, να παρατείνει την τρέχουσα ΠΔΥ έως την 30ή Απριλίου 2007 και να ορίσει την 1η Μαΐου 2007 ως ημερομηνία για την έναρξη εφαρμογής της νέας ΠΔΥ.

19 Νέα πρόσκληση για την υποβολή προσφορών δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 30 Δεκεμβρίου 2006, στην ημερήσια εφημερίδα *Les Échos* στις 4 Ιανουαρίου 2007 και στην εβδομαδιαία εφημερίδα *Le Journal de la Marine Marchande* στις 5 Ιανουαρίου 2007. Στις 9 Φεβρουαρίου 2007, υποβλήθηκαν δύο προσφορές, ήτοι, αφενός, μια κοινή προσφορά της SNCM και της CMN οι οποίες συνέστησαν προσωρινή κοινοπραξία (στο εξής: κοινοπραξία SNCM-CMN) η οποία αφορούσε το σύνολο των γραμμών, υπό τη μορφή ταυτοχρόνως συνολικής προσφοράς και προσφοράς ανά γραμμή, και, αφετέρου, μία προσφορά της Corsica Ferries η οποία αφορούσε τις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Porto-Vecchio και Μασσαλία-Propriano, υπό τη μορφή ταυτοχρόνως συνολικής προσφοράς για τις τρεις αυτές γραμμές και προσφοράς ανά γραμμή.

20 Με διάταξη της 27ης Απριλίου 2007, ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia, Γαλλία), κατόπιν αιτήσεως της Corsica Ferries, ακύρωσε το στάδιο των διαπραγματεύσεων της διαδικασίας αναθέσεως της ΠΔΥ καθώς και την απόφαση του προέδρου του εκτελεστικού συμβουλίου της Κορσικής και του προέδρου της OTC με την οποία έγινε δεκτή η προσφορά της κοινοπραξίας SNCM-CMN και προτάθηκε στην Εθνοσυνέλευση της Κορσικής η ανάθεση της ΠΔΥ στην κοινοπραξία αυτή. Έκρινε ότι εναπέκειτο στη CTC και την OTC να επαναλάβουν τη διαδικασία διαβουλεύσεως με τις επιχειρήσεις οι οποίες είχαν υποβάλει προσφορά.

21 Με απόφαση της 27ης Απριλίου 2007, η Εθνοσυνέλευση της Κορσικής παρέτεινε κατά δύο μήνες τη διάρκεια της τρέχουσας αναθέσεως και όρισε την 1η Ιουλίου 2007 ως ημερομηνία για την έναρξη εφαρμογής της νέας ΠΔΥ.

22 Κατόπιν του νέου σταδίου διαπραγματεύσεων με την κοινοπραξία SNCM-CMN και με την Corsica Ferries, η OTC πρότεινε την απόρριψη της προσφοράς της δεύτερης με το σκεπτικό ότι δεν ήταν σε θέση να καθορίσει σταθερά και οριστικά την ημερομηνία ενάρξεως της εκμεταλλεύσεως της ΠΔΥ και ότι δεν πληρούσε τον όρο της ανώτατης ηλικίας των πλοίων σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών.

23 Με απόφαση της 7ης Ιουνίου 2007, η Εθνοσυνέλευση της Κορσικής ανέθεσε στην κοινοπραξία SNCM-CMN την ΠΔΥ της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής για το διάστημα από 1ης Ιουλίου 2007 έως 31η Δεκεμβρίου 2013.

24 Το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής έχει ως εξής:

«Εγκρίνεται η έκθεση του προέδρου του εκτελεστικού συμβουλίου [της Κορσικής] όπου αναφέρεται, αφενός, ότι η προσφορά της κοινοπραξίας SNCM-CMN ανταποκρίνεται στους όρους και τα κριτήρια του ειδικού κανονισμού της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών και στη συγγραφή υποχρεώσεων για έκαστη των πέντε γραμμών και, αφετέρου, ότι η εταιρία Corsica Ferries δεν είναι σε θέση να καθορίσει, σταθερά και οριστικά, την ημερομηνία κατά την οποία θα είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί την επόμενη [ΠΔΥ] και ότι οι προϋποθέσεις τις οποίες τάσσει σχετικώς, οι οποίες αφορούν στοιχεία τα οποία δεν άπτονται της [ΠΔΥ], δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη.»

25 Με απόφαση της ίδιας ημέρας, ο πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου της Κορσικής ενέκρινε την υπογραφή της συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας για την εν λόγω θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση (στο εξής: ΣΠΔΥ).

26 Η ΣΠΔΥ συνάφθηκε στις 7 Ιουνίου 2007 με διάρκεια από 1ης Ιουλίου 2007 έως 31 Δεκεμβρίου 2013.

27 Με απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2008, το tribunal administratif de Bastia (διοικητικό πρωτοδικείο της Bastia) απέρριψε την προσφυγή της Corsica Ferries για την ακύρωση των αναφερόμενων στις σκέψεις 23 και 25 ανωτέρω αποφάσεων της Εθνοσυνελεύσεως και του προέδρου. Με απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2011, το cour administrative d'appel de Marseille (διοικητικό εφετείο Μασσαλίας, Γαλλία) εξαφάνισε την απόφαση αυτή και ακύρωσε τις αποφάσεις της Εθνοσυνελεύσεως και του προέδρου. Με απόφαση της 13ης Ιουλίου 2012, το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας), κατόπιν αναιρέσεως των SNCM και CMN, αναίρεσε την απόφαση του cour administrative d'appel de Marseille (διοικητικού εφετείου Μασσαλίας) και ανέπεμψε την υπόθεση σε αυτό. Με απόφαση της 6ης Απριλίου 2016, το cour administrative d'appel de Marseille (διοικητικό εφετείο Μασσαλίας) εξαφάνισε την απόφαση του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia) της 24ης Ιανουαρίου 2008 καθώς και τις εν λόγω αποφάσεις της Εθνοσυνελεύσεως και του προέδρου.

28 Το άρθρο 1 της ΣΠΔΥ ορίζει ότι αντικείμενό της είναι η παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε όλες τις γραμμές της ΠΔΥ μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano και Balagne (Calvi και Île-Rousse).

29 Η συγγραφή υποχρεώσεων, η οποία περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 της ΣΠΔΥ, ορίζει τη φύση των εν λόγω υπηρεσιών. Ειδικότερα, προβλέπει:

— μόνιμη υπηρεσία «μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων» η οποία πρέπει να παρέχεται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε όλες τις οικείες γραμμές (στο εξής: βασική υπηρεσία) και

— συμπληρωματική υπηρεσία «μεταφοράς επιβατών» η οποία πρέπει να παρέχεται στις περιόδους αιχμής στις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Propriano (στο εξής: συμπληρωματική υπηρεσία).

30 Το άρθρο 2 της ΣΠΔΥ ορίζει, μεταξύ άλλων, τα ποσά των χρηματικών αντισταθμίσεων αναφοράς βάσει των οποίων οι ανάδοχοι δεσμεύονται για τη διάρκεια της ΠΔΥ.

31 Το άρθρο 3 της ΣΠΔΥ προβλέπει ότι η ΠΔΥ δεν παρέχει αποκλειστικότητα στις επίμαχες θαλάσσιες γραμμές, αλλά επιτρέπει, υπό προϋποθέσεις, την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από άλλες εταιρίες χωρίς χρηματική αντιστάθμιση. Το άρθρο αυτό διευκρινίζει επίσης ότι οι αιτήσεις των αναδόχων για τη χορήγηση χρηματικής αντισταθμίσεως έχουν καθοριστεί σε συνάρτηση με τον μηχανισμό ενισχύσεως κοινωνικού χαρακτήρα.

32 Το άρθρο 5 της ΣΠΔΥ, με τίτλο «όροι καταβολής των χρηματικών αντισταθμίσεων», προβλέπει, στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου 2, ότι η τελική ετήσια χρηματική αντιστάθμιση κάθε αναδόχου περιορίζεται στο ύψος του λειτουργικού ελλείμματος όπως αυτό διαμορφώνεται από τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τη συγγραφή υποχρεώσεων, λαμβανομένης υπόψη της εύλογης αποδόσεως του επενδεδυμένου ναυτιλιακού κεφαλαίου σε συνάρτηση με τις ημέρες πραγματικής χρήσεώς του για τα δρομολόγια που αντιστοιχούν στις υποχρεώσεις αυτές. Ως εύλογη απόδοση του επενδεδυμένου ναυτιλιακού κεφαλαίου θεωρείται ποσοστό 15 % της συμβατικής αξίας. Αυτή η συμβατική αξία ορίζεται στο παράρτημα 3 της ΣΠΔΥ.

33 Το άρθρο 7 της ΣΠΔΥ, με τίτλο «ρήτρα διασφαλίσεως», προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι, σε περίπτωση σημαντικής μεταβολής των τεχνικών, κανονιστικών ή οικονομικών όρων της εκμεταλλεύσεως των ανατιθέμενων υπηρεσιών ή προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξωτερικοί παράγοντες με σημαντικό αντίκτυπο στις οικονομικές δεσμεύσεις του ή των αναδόχων, τα μέρη, με πρωτοβουλία του πλέον επιμελούς, λαμβάνουν μέτρα για την αποκατάσταση της αρχικής χρηματοοικονομικής ισορροπίας της ΣΠΔΥ, «κατά προτεραιότητα ως προς τις ανώτατες τιμές και την προσαρμογή των υπηρεσιών».

34 Το άρθρο 7, παράγραφος 2, της ΣΠΔΥ υπενθυμίζει ότι τα ποσά των ετήσιων χρηματικών αντισταθμίσεων αναφοράς έχουν καθοριστεί με βάση τις προβλέψεις ακαθάριστων εσόδων για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων όπως προκύπτουν από την προσφορά κάθε αναδόχου. Η ίδια διάταξη προβλέπει τη δυνατότητα προσαρμογής, προς τα πάνω ή προς τα κάτω, ετησίως και σε ορισμένες περιπτώσεις, της χρηματικής αντισταθμίσεως για κάθε κατηγορία εσόδων και για κάθε ανάδοχο. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει επίσης ότι ο μηχανισμός προσαρμογής ισχύει μόνον έως την ημερομηνία εφαρμογής της ρήτρας διασφαλίσεως κατά το άρθρο 8 της ΣΠΔΥ.

35 Το άρθρο 8 της ΣΠΔΥ, με τίτλο «ρήτρα προσαρμογής», έχει ως εξής:

«Δεδομένης της διάρκειας της [ΣΠΔΥ], προβλέπεται σημείο ελέγχου της προόδου κατά το τρίτο έτος προκειμένου να αναλυθεί, βάσει κατ' αντιμωλία διαδικασίας και αντιπραγματογνωμοσύνης, η χρηματοοικονομική ισορροπία της [ΣΠΔΥ] και να αποφασιστούν, κατόπιν διαβουλεύσεως μεταξύ των μερών, τα ενδεχόμενα μέτρα διορθώσεως των υπηρεσιών και προσαρμογής των τιμών ώστε να διασφαλιστεί ο έλεγχος από τη [CTC] της χρηματοοικονομικής της παρεμβάσεως, ιδίως η μείωση της αντισταθμίσεως, και να διατηρηθεί η γενική οικονομία της [ΣΠΔΥ].»

36 Κατ' εφαρμογήν της ρήτρας προσαρμογής, η ΣΠΔΥ τροποποιήθηκε με πρόσθετη πράξη στα τέλη του 2009.

Διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής και προσβαλλόμενη απόφαση

37 Με επιστολές της 27ης Σεπτεμβρίου, της 30ής Νοεμβρίου και της 20ής Δεκεμβρίου 2007, η Corsica Ferries υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή σχετικά με παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά κρατικές ενισχύσεις υπέρ των SNCM και CMN μέσω της ΣΠΔΥ.

38 Με επιστολές της 20ής Μαΐου 2010, της 16ης Ιουλίου 2010, της 22ας Μαρτίου 2011, της 22ας Ιουνίου 2011, της 15ης Δεκεμβρίου 2011 και της 10ης Ιανουαρίου 2012, η Corsica Ferries απέστειλε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή προς στήριξη της καταγγελίας της.

39 Με επιστολές της 13ης Μαρτίου 2008, της 12ης Νοεμβρίου 2008, της 13ης Οκτωβρίου 2011 και της 14ης Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις γαλλικές αρχές. Οι αρχές αυτές απάντησαν με επιστολές, αντιστοίχως, της 3ης Ιουνίου 2008, της 14ης Ιανουαρίου 2009, της 7ης Δεκεμβρίου 2011 και της 20ής Ιανουαρίου 2012.

40 Με έγγραφο της 27ης Ιουνίου 2012, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλική Δημοκρατία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας, δυνάμει του άρθρου 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, σχετικά με το ενδεχόμενο να ενέχει η ΣΠΔΥ στοιχεία ενισχύσεως υπέρ της SNCM και της CMN (ΕΕ 2012, C 301, σ. 1).

41 Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της αποφάσεως αυτής και απάντησαν στις περιεχόμενες σε αυτήν ερωτήσεις με επιστολές της 13ης Ιουλίου και της 7ης Σεπτεμβρίου 2012. Η Corsica Ferries, η SNCM και η CMN επίσης υπέβαλαν παρατηρήσεις επί της εν λόγω αποφάσεως, οι οποίες κοινοποιήθηκαν στις γαλλικές αρχές και σχολιάστηκαν από τις αρχές αυτές με τις επιστολές της 14ης Νοεμβρίου 2012 και της 3ης Ιανουαρίου, της 16ης Ιανουαρίου και της 12ης Φεβρουαρίου 2013.

42 Κατόπιν της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 2 Μαΐου 2013, την απόφαση 2013/435/ΕΕ σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22843 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στην SNCM και τη CMN (ΕΕ 2013, L 220, σ. 20, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

43 Η προσβαλλόμενη απόφαση κοινοποιήθηκε στη Γαλλική Δημοκρατία στις 3 Μαΐου 2013 και ανακοινώθηκε στην SNCM με επιστολή της Επιτροπής της 14ης Ιουνίου 2013.

44 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, προκειμένου να διαπιστώσει αν οι χορηγηθείσες στο πλαίσιο της ΣΠΔΥ στις SNCM και τη CMN αντισταθμίσεις συνιστούσαν κρατική ενίσχυση και, ειδικότερα, επιλεκτικό πλεονέκτημα, η Επιτροπή εξέτασε αν πληρούνταν στη συγκεκριμένη περίπτωση τα σωρευτικά κριτήρια τα οποία έθεσε το Δικαστήριο με την απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) (στο εξής: κριτήρια Altmark). Ειδικότερα, προέβη σε ανάλυση του πρώτου και του τετάρτου από αυτά τα κριτήρια (βλ. σκέψεις 87 και 90 κατωτέρω).

45 Όσον αφορά το πρώτο των κριτηρίων Altmark, πρώτον, η Επιτροπή όρισε το «πλαίσιο της αναλύσεως» που έπρεπε να χρησιμοποιηθεί προς αξιολόγησή του (αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εκτίμησε μεταξύ άλλων ότι, για να είναι σύμφωνο προς τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να συνάδει με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ 1992, L 364, σ. 7, στο εξής: κανονισμός θαλάσσιας ενδομεταφοράς), όπως έχει ερμηνευτεί από τη νομολογία και, ειδικότερα, από το Δικαστήριο με την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107). Συνήγαγε εξ αυτών ότι «το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζεται στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, [έπρεπε] να είναι αναγκαίο και αναλογικό σε σχέση με μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, που αποδεικνύεται από την ανεπάρκεια των τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε κανονικές συνθήκες της αγοράς» (αιτιολογική σκέψη 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

46 Δεύτερον, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η βασική και η συμπληρωματική υπηρεσία έπρεπε να αναλυθούν χωριστά (αιτιολογικές σκέψεις 137 έως 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ανέφερε ότι η προσαρτημένη στη ΣΠΔΥ συγγραφή υποχρεώσεων προέβλεπε σαφή διάκριση μεταξύ δύο ειδών υπηρεσίας. Εκτιμούσε περαιτέρω ότι θα ήταν θεμιτό να θεωρηθεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία μπορούσε να αιτιολογηθεί από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία μόνον εάν η εκμετάλλευσή της ήταν απολύτως αναγκαία για την παροχή της βασικής υπηρεσίας «βάσει ενός συνόλου τεχνικών και οικονομικών παραμέτρων» (αιτιολογική σκέψη 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εν προκειμένω, όμως, κατά την Επιτροπή, δεν

αποδεικνυόταν καμία τεχνική συμπληρωματικότητα μεταξύ αυτών των δύο ειδών υπηρεσιών, καθόσον υπόκεινται σε διαφορετικές υποχρεώσεις, ιδίως ως προς τα ωράρια και τη συχνότητα, η δε βασική υπηρεσία εκτελούνταν με επιβατηγοφορτηγά πλοία, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία με οχηματαγωγά πλοία. Επιπλέον, η αναλυτική λογιστική της SNCM εμφάνιζε διαρκώς λειτουργικό έλλειμμα, όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία, οπότε δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι δικαιολογητικός λόγος της ενσωματώσεώς της στο πεδίο της ΠΔΥ ήταν η χρηματοοικονομική εξισορρόπηση με τη βασική υπηρεσία.

47 Τρίτον, η Επιτροπή ανέλυσε τη βασική υπηρεσία με γνώμονα το πρώτο των κριτηρίων Altmark (αιτιολογικές σκέψεις 145 έως 150 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Καταρχάς, διαπίστωσε συναφώς ότι η παροχή μιας ελάχιστης υπηρεσίας εδαφικής συνοχής μεταξύ της Μασσαλίας και των πέντε λιμένων της Κορσικής ανταποκρινόταν στην ανάγκη μιας σαφώς προσδιορισμένης δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ακολούθως, σχετικά με την έλλειψη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ανέφερε ότι οι άλλοι συντελεστές της αγοράς αναγνώριζαν και οι ίδιοι ότι δεν θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσουν την παροχή της βασικής υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 146 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εξάλλου, έκρινε ότι η ομαδοποίηση των γραμμών στο πλαίσιο μίας μόνο υπηρεσίας δεν ήταν αυτή καθαυτήν αντίθετη με τον κανονισμό θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Αντιθέτως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ομαδοποίηση των πέντε γραμμών παρείχε τη δυνατότητα συγκεντρώσεως των ναυτικών μέσων που θα μπορούσε να βελτιώσει την ποιότητα της εν λόγω υπηρεσίας και να μειώσει το κόστος της (αιτιολογική σκέψη 148 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Τέλος, υπενθύμισε ότι η ΣΠΔΥ και τα παραρτήματά της καθόριζαν ακριβή πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρετήσεως, μεταφορικής ικανότητας και τιμολογήσεως τα οποία όφειλαν να τηρούν οι ανάδοχοι για την εξασφάλιση της παροχής της βασικής υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 149 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εκ των ανωτέρω συνήγαγε το συμπέρασμα ότι η ενσωμάτωση της βασικής υπηρεσίας στο πεδίο της ΣΠΔΥ ήταν αναγκαία και αναλογική σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 150 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

48 Τέταρτον, η Επιτροπή ανέλυσε τη συμπληρωματική υπηρεσία, την οποία παρείχε μόνον η SNCM, χρησιμοποιώντας δύο οχηματαγωγά πλοία, με γνώμονα το πρώτο των κριτηρίων Altmark (αιτιολογικές σκέψεις 151 έως 167 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Έκρινε ότι η ενσωμάτωσή της στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας δεν ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Γαλλική Δημοκρατία είχε, επομένως, υποπέσει σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως χαρακτηρίζοντάς την ως υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) (αιτιολογική σκέψη 167 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

49 Στο πλαίσιο αυτό, αφενός, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η συμπληρωματική υπηρεσία, η οποία παρέχεται με αναχώρηση από τη Μασσαλία, μπορούσε να υποκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό, κατά τον χρόνο συνάψεως της ΣΠΔΥ, από απόψεως ζητήσεως του επιβατικού κοινού, από τις υπηρεσίες μεταφοράς με αναχώρηση από την Τουλόν προς Bastia και Ajaccio (αιτιολογικές σκέψεις 154 έως 160 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Συναφώς, παρατήρησε, μεταξύ άλλων, ότι η εξέλιξη της κινήσεως στα δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής, κατά το διάστημα 2002-2009, αποδείκνυε την ταχεία ανάπτυξη προσφοράς ανταγωνιστικής προς την προσφορά των δύο συναναδόχων. Η κατανομή της κινήσεως μεταξύ των εξυπηρετούμενων λιμένων καταδείκνυε πολύ μεγάλη αύξηση της κινήσεως με αναχώρηση από την Τουλόν και ταυτόχρονη μείωση της κινήσεως με αναχώρηση από τη Μασσαλία. Η συνολική αύξηση της κινήσεως απορροφήθηκε, επομένως, σε μεγάλο βαθμό από τους παρέχοντες τις υπηρεσίες που λειτουργούν με αναχώρηση από τους λιμένες της Τουλόν, σε βάρος της προσφοράς από τους αναδόχους οι οποίοι λειτουργούν με αναχώρηση από τη Μασσαλία. Επισήμανε, περαιτέρω, τη μικρή απόσταση μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν, το γεγονός ότι ο χρόνος της οδικής διαδρομής μεταξύ των δύο αυτών πόλεων ήταν κατά πολύ μικρότερος από τον χρόνο της θαλάσσιας διαδρομής και το γεγονός ότι τα πλοία τα οποία αναχωρούν από την Τουλόν μπορούν να φθάσουν στην Κορσική σε λιγότερο χρόνο από εκείνα τα οποία αναχωρούν από τη Μασσαλία.

50 Αφετέρου, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι γαλλικές αρχές δεν προσκόμισαν οποιοδήποτε στοιχείο που να αποδεικνύει έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τη συμπληρωματική υπηρεσία (αιτιολογική σκέψη 161 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Διαπίστωσε, μεταξύ άλλων, ότι, ως προς τους λιμένες Bastia και Ajaccio, που αντιπροσώπευαν το 90 % της μεταφορικής ικανότητας που απαιτεί η συμπληρωματική υπηρεσία, ο συνδυασμός των μεταφορικών ικανοτήτων που παρέχουν η βασική υπηρεσία της ΠΔΥ, με αναχώρηση από τη Μασσαλία, και της υπηρεσίας ιδιωτικής πρωτοβουλίας που παρείχε η Corsica Ferries με αναχώρηση από την Τουλόν αρκούσε για την κάλυψη της διαπιστωθείσας πραγματικής ζητήσεως, τόσο κατά την εαρινή και φθινοπωρινή περίοδο όσο και κατά τη θερινή περίοδο, για τον καθένα από τους δύο λιμένες και για κάθε έτος μεταξύ του 2004 και του 2006 (αιτιολογική σκέψη 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Στο πλαίσιο αυτό, εκτίμησε ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της ΠΔΥ δεν ήταν ούτε αναγκαία ούτε αναλογική για την κάλυψη της διαπιστωμένης ζητήσεως για μεταφορικές υπηρεσίες στις γραμμές Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Ajaccio. Ως προς τη γραμμή Μασσαλία-Propriano, επισήμανε ότι από το χαμηλό ποσοστό κινήσεως στην εν λόγω γραμμή δεν μπορούσε να συναχθεί ότι η έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας μόνον σε αυτή τη γραμμή μπορούσε να κλονίσει το συμπέρασμα σχετικά με τη συμπληρωματική υπηρεσία στο σύνολό της (αιτιολογική σκέψη 164 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ανέφερε επίσης ότι η υπηρεσία την οποία παρείχε η Corsica Ferries ήταν σύμφωνη με τα πρότυπα των ΥΔΥ που ισχύουν για κάθε σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής και δεν διέφεραν ποιοτικά από την παρεχόμενη συμπληρωματική υπηρεσία (αιτιολογική σκέψη 165 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

51 Η Επιτροπή συνήγαγε εκ των ανωτέρω ότι το πρώτο των κριτηρίων Altmark δεν πληρούνταν όσον αφορά τις χορηγηθείσες αντισταθμίσεις για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 167 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

52 Ως προς το τέταρτο των κριτηρίων Altmark, η Επιτροπή έκρινε ότι το κριτήριο αυτό δεν πληρούνταν όσον αφορούσε τα δύο επίμαχα είδη υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 183 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

53 Συναφώς, πρώτον, η Επιτροπή συνήγαγε, βάσει του συνόλου των στοιχείων, ότι οι όροι της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών δεν καθιστούσαν δυνατή την επιλογή υποψηφίου ικανού για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο (αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 178 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

54 Προκειμένου να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, η Επιτροπή στηρίχθηκε κατ' ουσίαν στα εξής στοιχεία:

— η ανάθεση της ΠΔΥ έγινε με διαδικασία με διαπραγμάτευση μετά από δημοσίευση προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, ήτοι με διαδικασία η οποία παρέχει ευρεία διακριτική ευχέρεια στην αναθέτουσα αρχή και μπορεί να περιορίσει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων φορέων·

— η μόνη ανταγωνιστική προσφορά σε σχέση προς την προσφορά των δύο αναδόχων, ήτοι της Corsica Ferries, δεν αξιολογήθηκε με βάση τα δικά της στοιχεία (κριτήρια αναθέσεως) αλλά βάσει κριτηρίου επιλογής, και δη της ικανότητας του υποψηφίου να εκτελέσει την υπηρεσία από 1ης Ιουλίου 2007·

— η διαδικασία δεν επέτρεψε, επομένως, στην OTC να συγκρίνει περισσότερες προσφορές ώστε να επιλέξει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά·

— το γεγονός ότι υποβλήθηκαν πράγματι δύο προσφορές δεν είναι αρκετό για να υπάρξει αποτελεσματικός ανταγωνισμός, καθώς η ανταγωνιστική προσφορά της Corsica Ferries, η οποία προσδιόριζε ως ημερομηνία ενάρξεως της παροχής υπηρεσιών την 12η Νοεμβρίου 2007, δεν μπορούσε, για τον λόγο αυτό, να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση·

— ο μεγάλος αριθμός των προσφυγών που ασκήθηκαν εν προκειμένω δεν αποτελεί στοιχείο ικανό να αποδείξει την αποτελεσματικότητα του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της διαδικασίας αναθέσεως της ΣΠΔΥ·

— η κοινοπραξία SNCM-CMN είχε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως εγκατεστημένος φορέας που διέθετε ήδη στόλο πλοίων προσαρμοσμένο στις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ·

— η πολύ μικρή προθεσμία που ορίστηκε μεταξύ της προβλεφθείσας ημερομηνίας για την ανάθεση της ΠΔΥ (τελικά ανατέθηκε στις 7 Ιουνίου 2007) και της ημερομηνίας ενάρξεως της παροχής των υπηρεσιών (1η Ιουλίου 2007) ήταν δυνατό να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο εισόδου για νεοεισερχόμενους·

— αυτή η πολύ μικρή προθεσμία, σε συνδυασμό με τις τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με τις ιδιαιτερότητες των επίμαχων λιμένων, τον όρο σχετικά με την ηλικία του στόλου και τη μεταφορική ικανότητα ανά μονάδα που απαιτεί η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ, μπορούσε να περιορίσει τη συμμετοχή στην πρόσκληση για την υποβολή προσφορών·

— η ύπαρξη πολλών ρητρών απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών, σε συνδυασμό με την ελευθερία που παρέχεται στην OTC να αποφασίζει εξαιρέσεις από τους εφαρμοστέους κανόνες θα μπορούσε επίσης να αποθαρρύνει τη συμμετοχή στον διαγωνισμό, συντηρώντας τις αμφιβολίες σχετικά με ορισμένες τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους που είναι κρίσιμες για την επεξεργασία μιας προσφοράς.

55 Δεύτερον, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι γαλλικές αρχές δεν της είχαν παράσχει πληροφορίες προς απόδειξη του ότι οι αντισταθμίσεις είχαν υπολογιστεί βάσει του μοντέλου της μέσης επιχειρήσεως, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη (αιτιολογικές σκέψεις 179 και 180 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Πρόσθεσε ότι η αντιστάθμιση δεν είχε οριστεί με αναφορά σε μια εκ των προτέρων καθορισμένη βάση κόστους ή σε σύγκριση με τη δομή κόστους άλλων παρόμοιων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά με βάση τις προβλέψεις εσόδων και κόστους των καυσίμων που περιλάμβαναν μέρος μόνον των εσόδων και εξόδων της υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 180 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Περαιτέρω, οι προβλεπόμενες αντισταθμίσεις της ΠΔΥ ήταν σημαντικά μεγαλύτερες από τις προβλεφθείσες για παρόμοιες υποχρεώσεις την περίοδο 2002-2006, ακόμη και ελαφρά χαμηλότερες όσον αφορά την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα (αιτιολογική σκέψη 181 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Τέλος, εκτίμησε ότι η σύγκριση με το κόστος επιχειρήσεως με χρηστή διαχείριση ήταν κατά μείζονα λόγο αναγκαία, διότι ορισμένα στοιχεία υποδήλωναν ότι η SNCM, η οποία εξερχόταν από μια περίοδο σημαντικής αναδιαρθρώσεως, δεν αποτελούσε τέτοια επιχείρηση (αιτιολογική σκέψη 182 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

56 Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή διαπίστωσε την παροχή επιλεκτικού οικονομικού πλεονεκτήματος στους αναδόχους (αιτιολογική σκέψη 184 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

57 Αφού διαπίστωσε ότι υπήρχε κίνδυνος οι επίμαχες αντισταθμίσεις να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αντισταθμίσεις συνιστούσαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση (αιτιολογικές σκέψεις 185 έως 187 και άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

58 Στις αιτιολογικές σκέψεις 188 έως 212 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε το συμβατό αυτών των κρατικών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά.

59 Συναφώς, πρώτον, η Επιτροπή επισήμανε ότι, σύμφωνα με το σημείο 11 της ανακοινώσεώς της σχετικά με το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (ΕΕ 2012, C 8, σ. 15, στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ), οι κρατικές ενισχύσεις οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της αποφάσεώς της 2012/21/ΕΕ, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση [ΥΓΟΣ] (ΕΕ 2012, L 7, σ. 3), μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές με το άρθρο 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ εφόσον ήταν αναγκαίες για τη διαχείριση των οικείων ΥΓΟΣ και δεν επηρέαζαν την ανάπτυξη των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς η επίτευξη τέτοιας ισορροπίας ήταν δυνατή μόνο σε περίπτωση πληρώσεως των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα τμήματα 2.2 έως 2.10 του πλαισίου ΥΓΟΣ (αιτιολογική σκέψη 190 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

60 Δεύτερον, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η βασική υπηρεσία συνιστούσε ΥΓΟΣ, πλην όμως δεν ίσχυε το ίδιο για τη συμπληρωματική υπηρεσία, οπότε οι χορηγηθείσες αντισταθμίσεις για την εν λόγω υπηρεσία δεν μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές με το άρθρο 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (αιτιολογικές σκέψεις 192 και 193 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

61 Τρίτον, η Επιτροπή έκρινε ότι πληρούνταν οι λοιπές προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ ως προς τη βασική υπηρεσία (αιτιολογικές σκέψεις 194 έως 212 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

62 Η Επιτροπή συνήγαγε εκ των προαναφερθέντων στοιχείων ότι οι καταβληθείσες στις SNCM και CMN αντισταθμίσεις για τη βασική υπηρεσία συνιστούσαν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, πλην όμως ήταν συμβατές με την εσωτερική αγορά (αιτιολογική σκέψη 213, άρθρο 1 και άρθρο 2, παράγραφος 2, της προσβαλλομένης αποφάσεως), ενώ οι καταβληθείσες μόνον στην SNCM για τη συμπληρωματική υπηρεσία ήταν κρατικές ενισχύσεις παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά (αιτιολογική σκέψη 214, άρθρο 1 και άρθρο 2, παράγραφος 1, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

63 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διέταξε την άμεση παύση της καταβολής των αντισταθμίσεων για τη συμπληρωματική υπηρεσία και την ανάκτηση των ήδη καταβληθεισών στον δικαιούχο ενισχύσεων προς τον σκοπό αυτό, εξυπακουομένου ότι τα προς ανάκτηση ποσά θα βαρύνονταν με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους (αιτιολογικές σκέψεις 215 έως 218 και 220 και άρθρο 3 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η ανάκτηση αυτή έπρεπε να είναι άμεση και αποτελεσματική και ότι οι γαλλικές αρχές όφειλαν να εξασφαλίσουν την εφαρμογή της προσβαλλομένης αποφάσεως εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποιήσεώς της (αιτιολογική σκέψη 219 και άρθρο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως), ήτοι έως την 3η Σεπτεμβρίου 2013. Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές όφειλαν να γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της προσβαλλομένης αποφάσεως, μεταξύ άλλων, το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους) που επρόκειτο να ανακτηθεί από τον δικαιούχο και να υποβάλουν αναλυτική περιγραφή των ήδη ληφθέντων μέτρων και εκείνων που επρόκειτο να λάβουν σε συμμόρφωση με την προσβαλλόμενη απόφαση καθώς και τα έγγραφα που αποδείκνυαν ότι είχε δοθεί στον δικαιούχο εντολή να επιστρέψει την ενίσχυση (άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

64 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 26 Αυγούστου 2013, η SNCM άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

65 Η προσβαλλόμενη απόφαση αποτέλεσε επίσης αντικείμενο προσφυγής ακυρώσεως ασκηθείσας από τη Γαλλική Δημοκρατία, με δικόγραφο που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 12 Ιουλίου 2013 και πρωτοκολλήθηκε με αριθμό υποθέσεως T-366/13.

66 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 11 Δεκεμβρίου 2013, η Corsica Ferries ζήτησε να παρέμβει στην παρούσα δίκη υπέρ της Επιτροπής.

67 Με δικόγραφα που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 9 Ιανουαρίου και στις 10 Φεβρουαρίου 2014, η SNCM ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της Corsica Ferries, εφόσον γινόταν δεκτή η παρέμβασή της, ορισμένων στοιχείων περιεχόμενων, αντιστοίχως, στο δικόγραφο της προσφυγής και στο υπόμνημα απαντήσεως. Επισύναψε στις αιτήσεις αυτές μη εμπιστευτική μορφή των εν λόγω δικογράφων.

68 Με διάταξη της 21ης Φεβρουαρίου 2014, ο πρόεδρος του έκτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου επέτρεψε την παρέμβαση της Corsica Ferries. Το Γενικό Δικαστήριο επιφυλάχθηκε ως προς το βάσιμο των αιτήσεων εμπιστευτικής μεταχειρίσεως.

69 Με δικόγραφο που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 6 Μαρτίου 2014, η Corsica Ferries προέβαλε αντιρρήσεις κατά των αιτήσεων εμπιστευτικής μεταχειρίσεως ως προς μεγάλο μέρος των στοιχείων που αυτές αφορούσαν.

70 Με διάταξη της 3ης Οκτωβρίου 2014, SNCM κατά Επιτροπής (T-454/13, EU:T:2014:898), ο πρόεδρος του έκτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου δέχθηκε εν μέρει τις αιτήσεις εμπιστευτικής μεταχειρίσεως.

71 Η Corsica Ferries κατέθεσε υπόμνημα παρεμβάσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 9 Ιανουαρίου 2015. Η SNCM υπέβαλε τις παρατηρήσεις της επί του υπομνήματος αυτού με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 9 Μαρτίου 2015. Με επιστολή φέρουσα την ίδια ημερομηνία, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν είχε παρατηρήσεις επί του εν λόγω υπομνήματος.

72 Κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο (έκτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία.

73 Στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε την Επιτροπή να απαντήσει γραπτώς σε ορισμένες ερωτήσεις. Η Επιτροπή συμμορφώθηκε προς το αίτημα αυτό εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

74 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 6 Ιουνίου 2016, η SNCM ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της Corsica Ferries, ορισμένων χωρίων της απαντήσεως της Επιτροπής στις εν λόγω ερωτήσεις. Η Corsica Ferries παρέλαβε μόνον τη μη εμπιστευτική μορφή της απαντήσεως αυτής και δεν προέβαλε αντιρρήσεις όσον αφορά την έναντί της υποβληθείσα αίτηση εμπιστευτικής μεταχειρίσεως.

75 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 14ης Ιουνίου 2016.

76 Η SNCM ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

— κυρίως, να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει εν μέρει την προσβαλλόμενη απόφαση κατά το μέρος που προβλέπει ότι το ποσό της ενισχύσεως περιλαμβάνει τα αναφερόμενα στην αιτιολογική σκέψη 218 στοιχεία·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

77 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη·

— να καταδικάσει την SNCM στα δικαστικά έξοδα.

78 Η Corsica Ferries ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει την SNCM στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

79 Προς στήριξη της προσφυγής η SNCM προβάλλει μια σειρά επιχειρημάτων τα οποία μπορούν να ομαδοποιηθούν σε πέντε λόγους ακυρώσεως ως εξής:

— ο πρώτος λόγος ακυρώσεως αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον έκρινε ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν συνιστούσε ΥΓΟΣ·

— ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον εκτίμησε ότι η ΣΠΔΥ δεν πληρούσε το τέταρτο των κριτηρίων Altmark·

— ο τρίτος λόγος ακυρώσεως αφορά εσφαλμένο υπολογισμό, εκ μέρους της Επιτροπής, του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως·

— ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως αφορά παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης·

— ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως αφορά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως.

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

80 Επιβάλλεται, προκαταρκτικώς, να εκτεθούν ορισμένες νομολογιακές αρχές, οι οποίες αφορούν ειδικότερα τον χαρακτηρισμό αντισταθμίσεως δημόσιας υπηρεσίας ως κρατικής ενισχύσεως, υπό το πρίσμα των οποίων πρέπει να εξεταστεί η υπό κρίση προσφυγή.

81 Κατά το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως.

82 Κατά πάγια νομολογία, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως ενισχύσεως, κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, απαιτεί τη συνδρομή όλων των προβλεπόμενων στη διάταξη αυτή προϋποθέσεων. Συγκεκριμένα, πρώτον, πρέπει να πρόκειται για κρατική παρέμβαση ή για παρέμβαση μέσω κρατικών πόρων, δεύτερον, η παρέμβαση αυτή πρέπει να μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, τρίτον, πρέπει να παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο του και, τέταρτον, πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό (βλ. απόφαση της 8ης Μαΐου 2013, Libert κ.λπ., C-197/11 και C-203/11, EU:C:2013:288, σκέψη 74 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

83 Οι δύο πρώτοι λόγοι ακυρώσεως της υπό κρίση προσφυγής αφορούν ειδικότερα την τρίτη προϋπόθεση, ήτοι εκείνη σύμφωνα με την οποία το επίμαχο μέτρο πρέπει να θεωρηθεί παροχή πλεονεκτήματος στον δικαιούχο του.

84 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις οι παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, υπό οποιαδήποτε μορφή, ενδέχεται να ευνοήσουν επιχειρήσεις, άμεσα ή έμμεσα, ή οι οποίες πρέπει να θεωρηθούν ως οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει η δικαιούχος επιχείρηση υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς (βλ. απόφαση της 2ας Σεπτεμβρίου 2010, Επιτροπή κατά Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, σκέψη 40 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

85 Πάντως, δεν εμπίπτει στο άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ κρατική παρέμβαση η οποία θεωρείται αντιστάθμιση συνιστώσα αντιπαροχή για υπηρεσίες παρεχόμενες από τις επωφελούμενες επιχειρήσεις για την εκπλήρωση ΥΔΥ, με συνέπεια οι εν λόγω επιχειρήσεις να μην αποκομίζουν, στην πράξη, κανένα οικονομικό πλεονέκτημα και η παρέμβαση αυτή να μην περιάγει συνεπώς τις οικείες επιχειρήσεις σε ευνοϊκότερη θέση από άποψη ανταγωνισμού έναντι των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων (αποφάσεις της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 87, και της 8ης Μαΐου 2013, Libert κ.λπ., C-197/11 και C-203/11, EU:C:2013:288, σκέψη 84).

86 Εντούτοις, για να μη χαρακτηριστεί μια τέτοια αντιστάθμιση ως κρατική ενίσχυση σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς τέσσερα κριτήρια (απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψεις 87 και 88).

87 Πρώτον, στη δικαιούχο της ενισχύσεως επιχείρηση πρέπει να έχει πράγματι ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η δε υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 89). Η έννοια της ΥΔΥ σύμφωνα με αυτό το πρώτο κριτήριο αντιστοιχεί σε εκείνη των ΥΓΟΣ κατά το άρθρο 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, EU:T:2008:29, σκέψη 162).

88 Δεύτερον, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 90).

89 Τρίτον, η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη όλων ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των ΥΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων καθώς και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων (απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 92).

90 Τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση ΥΔΥ σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της αναγκαίας αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εξόδων και ενός ευλόγου κέρδους από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 93).

91 Με την προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή εκτίμησε ότι το πρώτο των κριτηρίων Altmark δεν πληρούνταν για τη συμπληρωματική υπηρεσία και ότι το τέταρτο των κριτηρίων αυτών δεν πληρούνταν για κανένα από τα δύο είδη των επίμαχων υπηρεσιών.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον έκρινε ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν συνιστούσε ΥΓΟΣ

92 Με τον πρώτο λόγο ακυρώσεως, ο οποίος υποδιαιρείται σε τέσσερα σκέλη, η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εκτίμησε ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν συνιστούσε ΥΓΟΣ.

93 Πρέπει προκαταρκτικώς να διευκρινιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, υπό το πρίσμα, αφενός, της ευρείας εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτουν τα κράτη μέλη κατά τον ορισμό μιας αποστολής υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ και των προϋποθέσεων εφαρμογής της και, αφετέρου, του περιοριζόμενου στην πρόδηλη πλάνη ελέγχου που η Επιτροπή νομιμοποιείται να ασκήσει συναφώς (βλ. σκέψη 111 κατωτέρω), ο έλεγχος του Γενικού Δικαστηρίου επί της σχετικής εκτιμήσεως της Επιτροπής δεν μπορεί να υπερβεί το ίδιο αυτό όριο και ότι, επομένως, ο έλεγχος αυτός πρέπει να περιορίζεται στην εξέταση του αν η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε ή απέκλεισε την ύπαρξη πρόδηλης πλάνης διαπραχθείσας από ένα κράτος μέλος (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Iliad κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-325/10, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:472, σκέψη 121 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

Επί του πρώτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο ασκώντας λεπτομερή έλεγχο ως προς την αναγκαιότητα της υπηρεσίας σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας

94 Στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως, η SNCM αμφισβητεί την ορθότητα της δοκιμαστικής εξετάσεως την οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση προς εξακρίβωση της πληρώσεως του πρώτου των κριτηρίων Altmark (βλ. σκέψη 45 ανωτέρω). Υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο ασκώντας, εν προκειμένω, λεπτομερή έλεγχο του χαρακτηρισμού της συμπληρωματικής υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ και της αναγκαιότητάς της σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

95 Το πρώτο αυτό σκέλος υποδιαιρείται σε τέσσερα επιμέρους σκέλη. Πρέπει να εξεταστεί καταρχάς το πρώτο επιμέρους σκέλος, στη συνέχεια, το δεύτερο και το τέταρτο επιμέρους σκέλος και, τέλος, το τρίτο επιμέρους σκέλος.

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή απέστη από την προγενέστερη πρακτική κατά τη λήψη αποφάσεων καθώς και από τη νομολογία

96 Η SNCM υποστηρίζει ότι η ΣΠΔΥ, της οποίας πρωταρχικός σκοπός ήταν η θέση σε εφαρμογή της αρχής της εδαφικής συνέχειας, ανταποκρινόταν στο σύνολό της σε σαφή ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Εκτιμώντας το αντίθετο στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή παρεξέκλινε από την προγενέστερη πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις προηγούμενες ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, και από τις αποφάσεις της 19ης Μαΐου 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), και της 11ης Σεπτεμβρίου 2012, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής (T-565/08, EU:T:2012:415). Με το υπόμνημα απαντήσεως, η SNCM προσθέτει ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να υιοθετήσει επί του ίδιου ζητήματος θέση εκ διαμέτρου αντίθετη εκείνης που είχε μέχρι τότε υιοθετήσει, χωρίς προσήκουσα αιτιολογία.

97 Η Επιτροπή αμφισβητεί τα επιχειρήματα της SNCM.

98 Καταρχάς, διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα της SNCM ότι η Επιτροπή ενήργησε κατά τρόπο «προδήλως αντιφατικό» καθόσον είχε ήδη κρίνει σε προγενέστερες αποφάσεις σχετικές με προγενέστερες ΠΔΥ ότι η διάθεση πρόσθετης μεταφορικής ικανότητας επιβατών κατά τις περιόδους αιχμής ανταποκρινόταν σε ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, η έννοια της κρατικής ενισχύσεως είναι αντικειμενική έννοια η οποία εξαρτάται μόνον από το εάν ένα κρατικό μέτρο απονέμει πλεονέκτημα σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις. Επομένως, η πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής στον τομέα αυτό δεν μπορεί να έχει καθοριστική σημασία (βλ. απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009, Associazione italiana del risparmio gestito και Fineco Asset Management κατά Επιτροπής, T-445/05, EU:T:2009:50, σκέψη 145 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Η ίδια λύση επιβάλλεται και όσον αφορά το ζήτημα της εκτιμήσεως του συμβατού ενισχύσεως με την εσωτερική αγορά (αποφάσεις της 20ής Μαΐου 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, σκέψη 21, και της 15ης Ιουνίου 2005, Regione autonoma della Sardegna κατά Επιτροπής, T-171/02, EU:T:2005:219, σκέψη 177).

99 Εν πάση περιπτώσει, από μόνο το γεγονός ότι η προσβαλλόμενη απόφαση διαφοροποιείται από προγενέστερες σχετικές αποφάσεις της Επιτροπής δεν απορρέει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ασυνεπής προς αυτές. Πράγματι, όπως πολύ ορθά επισημαίνει η Επιτροπή, η εκτίμηση της υπάρξεως πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί κάλλιστα να εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου, ανάλογα με την ανάπτυξη των δυνάμεων της αγοράς. Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή, ήδη στην απόφασή της 2002/149/ΕΚ, της 30ής Οκτωβρίου 2001, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες καταβλήθηκαν από τη Γαλλία στην SNCM (ΕΕ 2002, L 50, σ. 66), την οποία επικαλείται επανειλημμένως η SNCM στα δικόγραφά της, είχε υπογραμμίσει ότι, «[ό]σον αφορά την εξυπηρέτηση γραμμών με αφετηρία γαλλικούς λιμένες της ηπειρωτικής χώρας, η κατάσταση που επικρατούσε στην αγορά [είχε εξελιχθεί] σημαντικά τα τελευταία χρόνια, σε σημείο ώστε να τεθεί εκ νέου υπό αμφισβήτηση η αναγκαιότητα διαιώνισης των [ΥΔΥ] για όλες τις γραμμές, κατά τη διάρκεια όλου του έτους» (αιτιολογική σκέψη 78) και ότι «το συμπέρασμα της Επιτροπής για τις πραγματικές ανάγκες εξυπηρέτησης δημόσιας υπηρεσίας που απορρέουν από το σύστημα εξυπηρέτησης δρομολογίων, που είχε θεσπιστεί από τη σύμβαση-πλαίσιο μεταξύ του κράτους και της SNCM, το 1976 και, στο πλαίσιο της προαναφερόμενης σύμβασης, από τις πενταετείς συμβάσεις που είχαν συνάψει η OTC και η SNCM, το 1991 και το 1996, δεν [επιδεχόταν] καμία παράταση πέρα από το καθοριζόμενο χρονικό όριο […] της 31ης Δεκεμβρίου 2001, […] ημερομηνίας λήξης της σύμβασης-πλαισίου» (αιτιολογική σκέψη 80).

100 Ακολούθως, για λόγους ίδιους με τους εκτεθέντες στη σκέψη 99 ανωτέρω, πρέπει να θεωρηθεί ότι η SNCM δεν μπορεί να επικαλεστεί λυσιτελώς την απόφαση της 11ης Σεπτεμβρίου 2012, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής (T-565/08, EU:T:2012:415), προς στήριξη του επιχειρήματός της. Τα δύο μνημονευόμενα από την SNCM χωρία της αποφάσεως αυτής αφορούν στην πραγματικότητα την ΠΔΥ για το χρονικό διάστημα 1996-2001.

101 Περαιτέρω, η SNCM δεν μπορεί να επικαλεστεί την απόφαση της 19ης Μαΐου 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), και, ως εκ τούτου, την απαίτηση για αποφυγή μιας πρακτικής «επιλεκτικής παροχής υπηρεσιών», δηλαδή μιας πρακτικής κατά την οποία οι ανταγωνιστές του αναδόχου δημόσιας υπηρεσίας επικεντρώνονται σε κερδοφόρες δραστηριότητες της ΠΔΥ και αφήνουν σε αυτόν τις μη κερδοφόρες δραστηριότητες, μην επιτρέποντάς του επομένως να αντισταθμίσει τις απώλειες που πραγματοποιούνται στους μη κερδοφόρους τομείς με τα κέρδη που πραγματοποιούνται στους περισσότερο κερδοφόρους τομείς. Πράγματι, όπως πρόκειται να εκτεθεί λεπτομερώς στη σκέψη 155 κατωτέρω, από τα στοιχεία της δικογραφίας προκύπτει ότι τόσο η βασική υπηρεσία όσο και η συμπληρωματική υπηρεσία εμφάνιζαν σημαντικό λειτουργικό έλλειμμα, γεγονός που απέκλειε κάθε δυνατότητα χρηματοοικονομικής εξισορροπήσεως μεταξύ τους (βλ., μεταξύ άλλων, αιτιολογικές σκέψεις 47 και 143 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

102 Τέλος, πρέπει να απορριφθεί ως όλως αβάσιμη η αιτίαση ότι η Επιτροπή παρέβη την υποχρέωση αιτιολογήσεως την οποία υπέχει. Πέραν του ότι δεν μπορεί να της προσαφθεί ότι υιοθέτησε στη συγκεκριμένη περίπτωση προσέγγιση «εκ διαμέτρου αντίθετη» εκείνης που ακολούθησε σε

προγενέστερες σχετικές αποφάσεις της (βλ. σκέψη 99 ανωτέρω), επιβάλλεται η διαπίστωση ότι επισημαίνει με σαφήνεια και ακρίβεια, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους εκτιμά ότι δεν αποδείχθηκε η ύπαρξη πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία. Στο πλαίσιο αυτό, αφού προσδιόρισε το «πλαίσιο της αναλύσεως» το οποίο επρόκειτο να χρησιμοποιήσει ώστε να εκτιμήσει αν πληρούνταν εν προκειμένω το πρώτο των κριτηρίων Altmark (αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως), η Επιτροπή εξέθεσε, απορρίπτοντας ειδικότερα τα επιχειρήματα της Γαλλικής Δημοκρατίας, της SNCM και της CMN, τους λόγους για τους οποίους εκτιμούσε ότι η βασική και η συμπληρωματική υπηρεσία συνιστούσαν δύο διακριτά είδη υπηρεσιών και έπρεπε να εξεταστούν χωριστά (αιτιολογικές σκέψεις 137 έως 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως), πριν να αναλύσει τη συμπληρωματική υπηρεσία με γνώμονα το κριτήριο αυτό (αιτιολογικές σκέψεις 151 έως 167 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, η Επιτροπή συνήγαγε το συμπέρασμα ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας δεν ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας αφού διαπίστωσε, κατ' ουσίαν, βάσει πλειόνων στοιχείων, αφενός, ότι η υπηρεσία αυτή, η οποία παρεχόταν με αναχώρηση από τη Μασσαλία, μπορούσε να υποκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό, από απόψεως ζητήσεως του επιβατικού κοινού, από τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με αναχώρηση από την Τουλόν και με προορισμό τους λιμένες Bastia και Ajaccio κατά τον χρόνο συνάψεως της ΣΠΔΥ (αιτιολογικές σκέψεις 154 έως 160 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και, αφετέρου, ότι δεν είχε προσκομιστεί οποιαδήποτε απόδειξη της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας αναφορικά με την εν λόγω συμπληρωματική υπηρεσία (αιτιολογικές σκέψεις 161 έως 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

103 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το πρώτο επιμέρους σκέλος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

– Επί του δευτέρου και του τετάρτου επιμέρους σκέλους, με τα οποία υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ευρεία διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών καθώς και το περιεχόμενο της αποφάσεως της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), και του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς

104 Πρώτον, η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπερέβη, εν προκειμένω, τα όρια της ευρείας διακριτικής ευχέρειας την οποία έχουν τα κράτη μέλη κατά τον καθορισμό των ΥΓΟΣ. Συγκεκριμένα, αντί να περιοριστεί σε απλό έλεγχο της πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως, προέβη σε λεπτομερή έλεγχο του καθορισμού της επίμαχης ΥΓΟΣ και της αναγκαιότητας της υπηρεσίας. Περαιτέρω, η SNCM φρονεί ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να αντλεί επιχειρήματα από την απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Colt Télécommunications France κατά Επιτροπής (T-79/10, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:463), καθόσον, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, ίσχυαν κατευθυντήριες οδηγίες οι οποίες προέβλεπαν ρητώς την αναγκαιότητα αποδείξεως δυσλειτουργίας της αγοράς, ήτοι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά την ταχεία ανάπτυξη ευρυζωνικών δικτύων (ΕΕ 2009, C 235, σ. 7).

105 Δεύτερον, η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το περιεχόμενο της αποφάσεως της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), και του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Κατά την άποψή της, ούτε η απόφαση ούτε ο κανονισμός αφορούν τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων και, στην πραγματικότητα, επιβεβαιώνουν το κύρος της ΣΠΔΥ. Προσθέτει ότι η εν λόγω απόφαση και ο εν λόγω κανονισμός αφορούν τις δυνάμενες να επιβληθούν υποχρεώσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών οι οποίες είναι ικανές να δικαιολογήσουν ένα καθεστώς προηγούμενης άδειας ή μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και δεν αφορούν το πεδίο των υπηρεσιών οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο αντισταθμίσεως κατά την έννοια της νομολογίας Altmark ή το ύψος της αντισταθμίσεως αυτής. Υπογραμμίζει ειδικότερα ότι, αντίθετα προς την κατάσταση στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής δεν υπόκειται στην υποχρέωση λήψεως προηγούμενης άδειας. Περαιτέρω, αμφισβητεί ότι το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, όπως καθορίζεται στη σύμβαση

παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να είναι αναγκαίο και ανάλογο σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, η οποία αποδεικνύεται από την ανεπάρκεια τακτικών δρομολογίων υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Τέλος, αμφισβητεί τη διαπίστωση της Επιτροπής, στην αιτιολογική σκέψη 135 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία «η αντιστάθμιση συγκεκριμένων υποχρεώσεων στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μέσω της επιδότησης προσφοράς υπηρεσιών, συνιστά σαφώς εμπόδιο για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών». Εν προκειμένω, η αντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας δεν έχει ούτε ως αντικείμενο ούτε ως αποτέλεσμα την παρενόχληση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ενώ από καμία από τις αποφάσεις που παραθέτει η Επιτροπή στην υποσημείωση 63 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει το αντίθετο.

106 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ως απάντηση σε ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου προκειμένου να διευκρινίσει ποια ήταν, κατά την άποψή της, τα κριτήρια βάσει των οποίων έπρεπε να διαπιστωθεί η δυνατότητα δικαιολογήσεως της ΥΓΟΣ και του πεδίου της, η SNCM ανέφερε ότι αρκούσε το κράτος μέλος να «καθορίσει ένα ευρύτερο γενικό συμφέρον το οποίο [μπορούσε] να αφορά ό,τι [ενέπιπτε] εν γένει στο πεδίο του δημόσιου συμφέροντος». Πρόσθεσε ότι, κατά την εκτίμησή της, τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, τουλάχιστον όπως απορρέουν από τον κανονισμό θαλάσσιας ενδομεταφοράς και από την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), δεν ήταν αναγκαίο να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο αυτό διότι απέρρεαν από έννοιες συνδεδεμένες με την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών.

107 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Corsica Ferries, απορρίπτει τα επιχειρήματα της SNCM.

108 Πρώτον, παραπέμποντας στη σκέψη 154 της αποφάσεως της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Colt Télécommunications France κατά Επιτροπής (T-79/10, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:463), η Επιτροπή και η Corsica Ferries υποστηρίζουν ότι, ανεξαρτήτως του τομέα, η εκτίμηση της υπάρξεως δυσλειτουργίας στην αγορά συνιστά προαπαιτούμενο του χαρακτηρισμού μιας δραστηριότητας ως ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, ότι η προϋπόθεση περί της ανεπάρκειας ή της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας είναι εγγενής στο πρώτο των κριτηρίων Altmark και απαιτεί προσεκτική εξέταση.

109 Περαιτέρω, η Επιτροπή και η Corsica Ferries υποστηρίζουν ότι η διακριτική ευχέρεια η οποία παρέχεται στα κράτη μέλη κατά τον καθορισμό των ΥΓΟΣ περιορίζεται από τον κανονισμό θαλάσσιας ενδομεταφοράς, όπως ειδικότερα ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στην απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107). Τούτο συνεπάγεται ότι η επίμαχη υπηρεσία πρέπει να ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, λόγω της ανεπάρκειας τακτικών δρομολογίων υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, καθώς το πεδίο της ΥΓΟΣ πρέπει να είναι αναγκαίο και ανάλογο προς την ανάγκη αυτή. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, κατά την εκτίμησή της, η απόδειξη της υπάρξεως πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας συνιστούσε απαιτητικότερη υποχρέωση απ' ό,τι η απόδειξη της υπάρξεως δυσλειτουργίας στην αγορά, σύμφωνα με την απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Colt Télécommunications France κατά Επιτροπής (T-79/10, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:463).

110 Δεύτερον, η Επιτροπή και η Corsica Ferries εκτιμούν ότι κακώς η SNCM αμφισβητεί την ύπαρξη συνδέσμου μεταξύ του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς και του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Είναι επίσης προδήλως ανακριβές το επιχείρημα ότι ο κανονισμός αυτός αφορά μόνον καταστάσεις στις οποίες η παροχή των υπηρεσιών υπόκειται σε προηγούμενη άδεια. Η δε απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), δεν εξέταζε μόνο το ζήτημα της δυνατότητας υπαγωγής μιας δραστηριότητας θαλάσσιας μεταφοράς σε προηγούμενη άδεια, αλλά αντιθέτως περιλάμβανε πολύ σαφές σκεπτικό ως προς τον τρόπο ερμηνείας των διατάξεων του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του, ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς και στην αποδοχή περιορισμών στην ελευθερία αυτή μόνον εφόσον δικαιολογούνται από πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και είναι αναγκαίοι και ανάλογοι προς την ανάγκη αυτή. Επιπλέον, είναι προφανές ότι η

επιχορήγηση προσφοράς υπηρεσιών με τη σύναψη συμβάσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας με δεδομένη επιχείρηση κατά τον ως άνω κανονισμό ενδέχεται να συνιστά παρεμπόδιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

111 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, τα κράτη μέλη έχουν ευρεία εξουσία εκτιμήσεως όσον αφορά τον καθορισμό των υπηρεσιών που θεωρούν ΥΓΟΣ και ότι, κατά συνέπεια, ο καθορισμός των υπηρεσιών αυτών από το κράτος μέλος μπορεί να αμφισβητηθεί από την Επιτροπή μόνο σε περίπτωση πρόδηλης πλάνης (βλ. αποφάσεις της 15ης Ιουνίου 2005, Olsen κατά Επιτροπής, T-17/02, EU:T:2005:218, σκέψη 216 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και της 22ας Οκτωβρίου 2008, TV2/Danmark κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-309/04, T-317/04, T-329/04 και T-336/04, EU:T:2008:457, σκέψη 101 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

112 Ωστόσο, η εξουσία του κράτους μέλους να καθορίζει τις ΥΓΟΣ δεν είναι απεριόριστη και δεν μπορεί να ασκείται αυθαίρετα με αποκλειστικό σκοπό να αποφευχθεί η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού σε συγκεκριμένο τομέα (απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, EU:T:2008:29, σκέψη 168).

113 Ειδικότερα, όταν υπάρχουν ειδικοί κανόνες του δικαίου της Ένωσης οι οποίοι ρυθμίζουν τον καθορισμό του περιεχομένου και του πεδίου της ΥΓΟΣ, δεσμεύουν την εκτίμηση των κρατών μελών, σύμφωνα με το σημείο 46 της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ 2012, C 8, σ. 4, στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ). Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, οι κανόνες αυτοί αποσκοπούν εν γένει στην εναρμόνιση των νομοθεσιών για την κατάργηση των εμποδίων στις ελευθερίες κυκλοφορίας και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ενώ το γεγονός ότι εκδίδονται βάσει διατάξεων της Συνθήκης διαφορετικών από τις αφορώσες τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, οι οποίες έχουν ως πρωταρχικό σκοπό την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς, ουδόλως περιορίζει την κρισιμότητά τους όσον αφορά το πρώτο των κριτηρίων Altmark.

114 Εν προκειμένω, όπως ορθώς υποστηρίζουν η Επιτροπή και η Corsica Ferries, ίσχυαν τέτοιοι κανόνες και συγκεκριμένα οι διατάξεις του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Πρέπει να υπομνησθεί συναφώς ότι το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς εντός της Ένωσης. Υπό την αυτή έννοια, η τρίτη αιτιολογική σκέψη διευκρινίζει ότι αποβλέπει στην κατάργηση των περιορισμών αυτής της ελεύθερης παροχής.

115 Στο άρθρο 4, ο κανονισμός θαλάσσιας ενδομεταφοράς προβλέπει δυνατές εξαιρέσεις στην κατευθυντήρια αρχή, ήτοι τη δυνατότητα των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές προς και από νησιά καθώς και μεταξύ των νησιών ή να τους επιβάλλουν ΥΔΥ ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι, όπως εξάλλου αναγνωρίζει η SNCM, η ΣΠΔΥ αποτελεί αναμφισβήτητα τέτοια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού αυτού ως σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Ένωσης με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Επιβάλλεται να προστεθεί ότι το άρθρο 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν ΥΔΥ, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τις επιβαλλόμενες τιμές και την επάνδρωση του σκάφους. Κατά την ίδια διάταξη, όλοι οι πλοιοκτήτες της Ένωσης πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη ΥΔΥ.

116 Πρέπει, επομένως, να γίνει δεκτή η εκτίμηση της Επιτροπής κατά την οποία, στην υπό κρίση υπόθεση, η εξουσία εκτιμήσεως των γαλλικών αρχών περιοριζόταν από τις διατάξεις του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς.

117 Εξάλλου, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, επίσης ορθώς, η Επιτροπή έλαβε υπόψη στην προσβαλλόμενη απόφαση την ερμηνεία που απέδωσε στις εν λόγω διατάξεις το Δικαστήριο με την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107). Στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, το Δικαστήριο κλήθηκε, μεταξύ άλλων, να ερμηνεύσει τα άρθρα 1 και 4 του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς και να αποσαφηνίσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς μπορούσε να υπαχθεί σε σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας.

118 Ερμηνεύοντας τις επίμαχες διατάξεις του κανονισμού θαλάσσιας μεταφοράς, το Δικαστήριο ανέπτυξε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«34. [Η] εφαρμογή ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών ως μέσου για την επιβολή [ΥΔΥ] προϋποθέτει ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές είχαν καταρχάς τη δυνατότητα να διαπιστώσουν, για συγκεκριμένες διαδρομές, την ανεπάρκεια των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών στην περίπτωση κατά την οποία η παροχή αυτών των υπηρεσιών αφεθεί αποκλειστικά στις δυνάμεις της αγοράς. Με άλλα λόγια, πρέπει να μπορεί να αποδεικνύεται ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

35. Αφετέρου, για να μπορεί να δικαιολογηθεί ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών, πρέπει ακόμη να αποδειχθεί ότι ένα τέτοιο σύστημα είναι αναγκαίο για να υπάρχει δυνατότητα επιβολής [ΥΔΥ] και ότι είναι ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, κατά τρόπο τέτοιο που ο ίδιος σκοπός δεν μπορεί να επιτευχθεί με μέτρα λιγότερο περιοριστικά της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών, μεταξύ άλλων, με σύστημα εκ των υστέρων δηλώσεων […]

36. Συναφώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η προηγούμενη άδεια είναι αφεαυτής ένα πρόσφορο μέσο το οποίο επιτρέπει την υλοποίηση του περιεχομένου των [ΥΔΥ] που πρέπει να επιβληθούν σε συγκεκριμένο πλοιοκτήτη λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση αυτού ή τον προηγούμενο έλεγχο της ικανότητας του πλοιοκτήτη να εκπληρώνει τέτοιες υποχρεώσεις.

37. Πάντως, ένα τέτοιο σύστημα δεν μπορεί να νομιμοποιεί την κατά διακριτική ευχέρεια συμπεριφορά των εθνικών αρχών, ικανή να στερήσει τις κοινοτικές διατάξεις, ειδικότερα εκείνες που αφορούν θεμελιώδη ελευθερία όπως είναι η επίδικη στην κύρια δίκη, από την πρακτική τους αποτελεσματικότητα […]».

119 Βεβαίως, επίμαχο στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), ήταν σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών και όχι, όπως στην υπό κρίση υπόθεση, μια ΠΔΥ συνοδευόμενη από τη χορήγηση αντισταθμίσεων. Ωστόσο, ο συλλογισμός τον οποίο ανέπτυξε το Δικαστήριο στην απόφαση εκείνη, ο οποίος στηρίζεται στον κανονισμό θαλάσσιας μεταφοράς σε συνάρτηση με τον θεμελιώδη σκοπό του, ήτοι τη διασφάλιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς και, ως εκ τούτου, την αποδοχή περιορισμών στην ελευθερία αυτή μόνον υπό πολύ αυστηρές προϋποθέσεις, μπορεί κάλλιστα να τύχει εφαρμογής και στην προκειμένη περίπτωση.

120 Υπενθυμίζεται, συναφώς, ότι από πάγια νομολογία απορρέει ότι το άρθρο 56 ΣΛΕΕ επιτάσσει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε δυσμενούς διακρίσεως που υφίσταται παρέχων υπηρεσίες είτε λόγω της ιθαγένειάς του είτε λόγω του ότι είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος εντός του οποίου πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, ακόμα και αν εφαρμόζεται αδιακρίτως τόσο στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες όσο και σε αυτούς των άλλων κρατών μελών, εφόσον μπορεί να αποκλείσει, να παρακωλύσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστικές τις υπηρεσίες του παρέχοντος υπηρεσίες ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες (πέραν των αποφάσεων που παρατίθενται στην υποσημείωση 63 της προσβαλλομένης αποφάσεως, βλ. απόφαση της 7ης Οκτωβρίου 2010, dos Santos Palhota κ.λπ., C-515/08, EU:C:2010:589, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-577/10, EU:C:2012:814, σκέψη 38· βλ., επίσης,

απόφαση της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, σκέψη 44 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Δεν μπορεί, όμως, να αμφισβητηθεί ότι η χορήγηση χρηματικής αντισταθμίσεως σε έναν παρέχοντα υπηρεσίες ειδικώς, ήτοι στον ανάδοχο δημόσιας υπηρεσίας, ενδέχεται να παρακωλύσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή των ίδιων υπηρεσιών από άλλους επιχειρηματίες οι οποίοι δεν λαμβάνουν την ίδια αντιστάθμιση. Πράγματι, το ύψος της αντισταθμίσεως παρέχει στον δικαιούχο σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του και, ως εκ τούτου, μπορεί να τους αποτρέψει από την παροχή των σχετικών υπηρεσιών.

121 Εν προκειμένω, η ΠΔΥ ήταν κατά μείζονα λόγο σε θέση να θίξει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς καθώς, όπως προκύπτει από τις διαπιστώσεις της Επιτροπής στο σημείο 44 της αποφάσεώς της για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η ΣΠΔΥ, στο άρθρο 3, δεύτερο εδάφιο, επέβαλλε στους τυχόν νεοεισερχόμενους στις γραμμές με αναχώρηση από τη Μασσαλία προς την Κορσική όρους ιδιαιτέρως περιοριστικούς. Συγκεκριμένα, η διάταξη αυτή έχει ως εξής:

«[Δ]ύναται να υφίσταται ανταγωνισμός σύμφωνα με το ακόλουθο πλαίσιο: σε κάθε μία από τις γραμμές αυτές, οποιαδήποτε εταιρία μπορεί να παρέχει, χωρίς χρηματική αντιστάθμιση, τακτική υπηρεσία συνιστάμενη, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, σε τουλάχιστον δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής ανά εβδομάδα, υπό προϋποθέσεις μη επιβαρύνουσες τους οικονομικούς όρους του φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, οπότε η επιλογή της ημέρας αναχωρήσεως και αφίξεως θα ορίζεται από την [OTC] κατόπιν εγκρίσεως από την Εθνοσυνέλευση της Κορσικής. Η προϋπόθεση αυτή θα αποτελέσει αντικείμενο οριστικής δεσμεύσεως. Σε περίπτωση αθετήσεως, εν όλω ή εν μέρει, της δεσμεύσεως αυτής, επιβάλλεται πρόστιμο δύο εκατομμυρίων ευρώ στην εταιρία, η καταβολή του οποίου εξασφαλίζεται με ισόποση τραπεζική εγγύηση. Η τραπεζική εγγύηση παρέχεται από τράπεζα εγκατεστημένη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με μακροπρόθεσμη αξιολόγηση "Standard and Poors A+" (ή αντίστοιχη).»

122 Στο πλαίσιο αυτό, η παρατήρηση της SNCM ότι η ύπαρξη της ΠΔΥ δεν εμπόδιζε την είσοδο της Corsica Ferries στην αγορά και την απόκτηση σε σύντομο χρονικό διάστημα «δεσπόζουσας θέσεως» πρέπει να απορριφθεί. Πράγματι, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι, ελλείψει της ΠΔΥ, η είσοδος της Corsica Ferries στην αγορά και η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της σε αυτήν θα επιτυγχάνονταν συντομότερα ή ότι άλλοι φορείς θα μπορούσαν επίσης να εισέλθουν σε αυτήν.

123 Εξάλλου, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η SNCM, από το γεγονός ότι η ανάθεση της ΠΔΥ πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, στην οποία συμμετείχε η Corsica Ferries, δεν δύναται να συναχθεί ότι εξαλείφθηκε ο περιορισμός της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που απορρέει από την καταβολή χρηματικής αντισταθμίσεως μόνον στον ανάδοχο της δημόσιας υπηρεσίας. Βεβαίως, όταν η ΠΔΥ συνιστά πράγματι αποτέλεσμα ανοικτής, διαφανούς και μη εισάγουσας δυσμενείς διακρίσεις διαδικασίας προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, τούτο μπορεί να μειώσει τη σοβαρότητα του περιορισμού αυτού. Γεγονός παραμένει, πάντως, ότι ο περιορισμός συνεχίζει καθ' όλη τη διάρκεια της παροχής της επίμαχης δημόσιας υπηρεσίας.

124 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω και, ειδικότερα, της ερμηνείας του κανονισμού θαλάσσιας μεταφοράς από το Δικαστήριο με την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107) (βλ. σκέψη 118 ανωτέρω), επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορθώς, στην προσβαλλόμενη απόφαση, προκειμένου να εξακριβώσει την τήρηση του πρώτου των κριτηρίων Altmark, η Επιτροπή έκρινε ότι «το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζεται στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, [έπρεπε] να είναι αναγκαίο και αναλογικό σε σχέση με μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, που αποδεικνύεται από την ανεπάρκεια των τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε κανονικές συνθήκες της αγοράς» (αιτιολογική σκέψη 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

125 Υπό τις περιστάσεις αυτές, παρέλκει πλέον να αποφανθεί το Γενικό Δικαστήριο επί των εκτιμήσεων των διαδίκων σε σχέση με τη συνάφεια της αποφάσεως της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Colt Télécommunications France κατά Επιτροπής (T-79/10, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:463), με την υπό κρίση υπόθεση. Επιβάλλεται, πάντως, να υπογραμμιστεί ότι, σε περίπτωση όπως η εν προκειμένω, οι

εθνικές αρχές δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση να αποδείξουν την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Πράγματι, από τη σκέψη 34 της αποφάσεως της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), προκύπτει σαφώς ότι η απόδειξη της υπάρξεως πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας συνδέεται με την απόδειξη της υπάρξεως τέτοιας ελλείψεως. Τούτο σημαίνει ότι η πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας καθορίζεται με βάση τη διαπίστωση της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

126 Κατόπιν των προεκτεθέντων, το δεύτερο και το τέταρτο επιμέρους σκέλος του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

– Επί του τρίτου επιμέρους σκέλους, το οποίο αφορά παραβίαση εκ μέρους της Επιτροπής των κανόνων περί του βάρους αποδείξεως

127 Η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παραβίασε τους κανόνες περί του βάρους αποδείξεως κατά την ανάλυση του πρώτου των κριτηρίων Altmark. Συναφώς, αφενός, υποστηρίζει ότι η Επιτροπή επέρριπτε συστηματικώς στη Γαλλική Δημοκρατία το βάρος αποδείξεως της αναγκαιότητας της δημόσιας υπηρεσίας καθώς και της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Αφετέρου, παραπέμποντας σε δύο εκτιμήσεις της Επιτροπής στις αιτιολογικές σκέψεις 165 και 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, υποστηρίζει ότι, αντιθέτως, η Επιτροπή δεν ανέλαβε κανένα βάρος αποδείξεως όσον αφορά πολλές βασικές πτυχές της αναλύσεως του εν λόγω κριτηρίου στην οποία προέβη.

128 Στο υπόμνημα απαντήσεως, η SNCM προσθέτει ότι η «δοκιμαστική εξέταση […] σε τρία στάδια» την οποία επικαλείται η Επιτροπή (βλ. σκέψη 130 κατωτέρω) δεν έχει προηγούμενο, δεν μνημονεύεται ούτε στην απόφαση περί κινήσεως της επίσημης διαδικασίας έρευνας ούτε στην προσβαλλόμενη απόφαση και δεν στηρίζεται σε οποιαδήποτε εκ των προτέρων καθορισθείσα νομική βάση. Περαιτέρω, η εν λόγω δοκιμαστική εξέταση είναι ιδιαίτερα δύσκολο, ή και αδύνατο, να επαληθευτεί.

129 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Corsica Ferries, αμφισβητεί ότι παρέβη τους κανόνες περί του βάρους αποδείξεως.

130 Αφενός, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι εναπόκειται στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να δικαιολογήσει την παρεμπόδιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και να αποδείξει την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα. Πιο συγκεκριμένα, εν προκειμένω, για την απόδειξη της υπάρξεως πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας δικαιολογούσας την ανάθεση της ΠΔΥ, οι γαλλικές αρχές όφειλαν να αποδείξουν, πρώτον, ότι υπήρχε ζήτηση από πλευράς χρηστών, δεύτερον, ότι η ζήτηση δεν ήταν δυνατό να ικανοποιηθεί από τους παράγοντες της αγοράς ελλείψει συναφούς υποχρεώσεως οριζόμενης από τις δημόσιες αρχές και, τρίτον, ότι η προσφυγή σε απλές ΥΔΥ ήταν ανεπαρκής για την αντιμετώπιση της ελλείψεως αυτής. Διευκρινίζει ότι δεν χρησιμοποίησε μια όλως νέα δοκιμαστική εξέταση αλλά ότι υπενθύμισε απλώς με συστηματικό τρόπο τις ελλείψεις των γαλλικών αρχών και της SNCM όσον αφορά την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας. Προσθέτει ότι η απόδειξη αυτή δεν είναι χωρίς προηγούμενο ούτε ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί.

131 Αφετέρου, η Επιτροπή απορρίπτει το επιχείρημα της SNCM ότι ορισμένες από τις εκτιμήσεις της στις αιτιολογικές σκέψεις 165 και 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν στηρίζονται σε κανένα αποδεικτικό στοιχείο.

132 Πρέπει να γίνει δεκτό ότι δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι παρέβη τους κανόνες περί του βάρους αποδείξεως κατά την ανάλυση του πρώτου των κριτηρίων Altmark.

133 Πράγματι, αφενός, από τις εκτιμήσεις οι οποίες εκτίθενται στο πλαίσιο της εξετάσεως του δεύτερου και του τετάρτου επιμέρους σκέλους του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως (βλ. σκέψεις 111 έως 126 ανωτέρω) προκύπτει ότι, για τον χαρακτηρισμό μιας υπηρεσίας θαλάσσιας ενδομεταφοράς ως ΥΓΟΣ, πρέπει αυτή να ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη δημόσιας

υπηρεσίας, αποδεικνυόμενη από την ανεπάρκεια της τακτικής συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, και ότι το πεδίο της ΥΓΟΣ πρέπει να είναι αναγκαίο και ανάλογο προς την ανάγκη αυτή. Είναι αναμφισβήτητο ότι εναπόκειται στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, και όχι στην Επιτροπή, να προβεί στην εν λόγω απόδειξη, προσκομίζοντας αρκούντως πειστικά στοιχεία. Επισημαίνεται συναφώς ότι, αντιθέτως προς τα όσα υποστήριξε η SNCM κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση (βλ. σκέψη 106 ανωτέρω), το κράτος μέλος δεν δύναται απλώς να επικαλεστεί την ύπαρξη «ευρύτερου γενικού συμφέροντος». Η αδυναμία αποδείξεως από το κράτος μέλος της πληρώσεως ή μη των προαναφερθέντων κριτηρίων δύναται να συνιστά πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως την οποία η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη.

134 Όσον αφορά την απόδειξη σε τρία στάδια όπως όρισε η Επιτροπή προκειμένου να καταδειχθεί η ύπαρξη πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας (βλ. σκέψη 130 ανωτέρω), επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η SNCM, η απόδειξη αυτή ουδόλως συνιστά συμπληρωματική απαίτηση αποδείξεως μη προβλεπόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση. Η απόδειξη αυτή συνιστά απλώς εναλλακτική παρουσίαση της δοκιμαστικής εξετάσεως την οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση προς εξακρίβωση της τηρήσεως του πρώτου των κριτηρίων Altmark (βλ. σκέψη 45 ανωτέρω), της οποίας το βάσιμο διαπιστώθηκε κατά την εξέταση του δεύτερου και του τετάρτου επιμέρους σκέλους του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως (βλ. σκέψεις 111 έως 126 ανωτέρω). Στο πλαίσιο αυτό, καταρχάς, εφόσον δεν υφίσταται ζήτηση εκ μέρους των χρηστών για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζεται από τις εθνικές αρχές, η δημόσια αυτή υπηρεσία ή το πεδίο της δεν μπορούν με βεβαιότητα να θεωρηθούν αναγκαίες ή ανάλογες προς πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Ακολούθως, δεν μπορεί να υπάρχει τέτοια ανάγκη όταν η ζήτηση εκ μέρους των χρηστών είναι ήδη δυνατό να ικανοποιηθεί από παράγοντες της αγοράς εν απουσία συναφούς υποχρεώσεως οριζόμενης από τις δημόσιες αρχές. Τούτο σημαίνει ότι, όπως ήδη εκτέθηκε στη σκέψη 125 ανωτέρω, όταν δεν υπάρχει έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας, δεν είναι δυνατό να υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Τέλος, εφόσον υπάρχει ζήτηση εκ μέρους των χρηστών η οποία δεν μπορεί να ικανοποιηθεί από τις δυνάμεις της αγοράς, πρέπει περαιτέρω οι εθνικές αρχές να προκρίνουν την προσέγγιση εκείνη η οποία θίγει κατά το δυνατόν λιγότερο τις βασικές ελευθερίες της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Όπως, όμως, ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή με την απάντησή της σε μία από τις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, όσον αφορά τον τομέα της θαλάσσιας ενδομεταφοράς, η επιβολή ΥΔΥ σε όλους τους μεταφορείς που επιθυμούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε δεδομένη σύνδεση χωρίς να γεννάται κατ' ανάγκην δικαίωμα σε χρηματική αντιστάθμιση (βλ. άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς) συνεπάγεται ηπιότερους περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών απ' ό,τι η χορήγηση χρηματικής αντισταθμίσεως σε συγκεκριμένο μεταφορέα ή σε περιορισμένο αριθμό μεταφορέων στο πλαίσιο ΠΔΥ.

135 Πρέπει να προστεθεί ότι η απόδειξη την οποία επικρίνει η SNCM δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί, καθώς οι ανάγκες της δημόσιας υπηρεσίας μπορούν, στην πραγματικότητα, να εκτιμηθούν εύκολα ιδίως με μελέτες της αγοράς, δημόσιες διαβουλεύσεις ή προσκλήσεις για υποβολή σχεδίων έργων, δυνατότητες τις οποίες δεν εκμεταλλεύθηκαν εν προκειμένω οι γαλλικές αρχές πριν από την έγκριση της καταρχήν ανανεώσεως της ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής.

136 Αφετέρου, εσφαλμένως η SNCM υποστηρίζει ότι οι δύο εκτιμήσεις της Επιτροπής, στις σκέψεις 165 και 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν στηρίζονται σε κανένα αποδεικτικό στοιχείο. Οι εκτιμήσεις αυτές απορρέουν στην πραγματικότητα από την εκ μέρους της Επιτροπής εξέταση των περιλαμβανόμενων στον φάκελο της υποθέσεως στοιχείων.

137 Συγκεκριμένα, όσον αφορά την πρώτη επικρινόμενη εκτίμηση, στην αιτιολογική σκέψη 165 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επισημαίνεται ότι η φράση στην οποία περιλαμβάνεται αρχίζει με τη διαπίστωση ότι «η παρεχόμενη από την Corsica Ferries υπηρεσία είναι σύμφωνη με τα πρότυπα της [ΥΔΥ] που ισχύουν για κάθε σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής» και ότι η

διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε. Έτσι, οι εταιρίες οι οποίες, όπως η Corsica Ferries, προσέφεραν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, μεταξύ άλλων, στη γραμμή Τουλόν-Κορσική υπέκειντο σε ΥΔΥ από απόψεως τακτικής εξυπηρετήσεως, συνέχειας, συχνότητας των δρομολογίων, ικανότητας παροχής υπηρεσιών, τιμών και επανδρώσεως των σκαφών, στο πλαίσιο του καθεστώτος ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα το οποίο περιγράφεται στη σκέψη 14 ανωτέρω. Οι εταιρίες αυτές όφειλαν να παρέχουν στοιχεία ως προς την ικανότητά τους για παροχή της υπηρεσίας, να είναι ενήμερες ως προς τις φορολογικές και ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις, να ανακοινώνουν εκ προοιμίου στην OTC το πρόγραμμά τους για την εκμετάλλευση και να διασφαλίζουν τουλάχιστον δύο δρομολόγια μετ' επιστροφής ανά εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μεταξύ Τουλόν και Κορσικής. Τα πληρώματα των σκαφών τους υπάγονταν στους κανόνες του γαλλικού δικαίου. Εξάλλου, είχαν οριστεί ανώτατες τιμές κοινωνικού χαρακτήρα για κάθε μία από τις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες.

138 Η Επιτροπή μπορούσε θεμιτώς να αντλήσει από τη σύγκριση των συνδεόμενων με αυτές τις ΥΔΥ απαιτήσεων και των υποχρεώσεων στη συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ για τη συμπληρωματική υπηρεσία, οι οποίες ήταν λιγότερο δεσμευτικές σε σχέση με τις ισχύουσες για τη βασική υπηρεσία (βλ. αιτιολογική σκέψη 141 της προσβαλλομένης αποφάσεως και σκέψη 151 κατωτέρω), την επικρινόμενη από την SNCM εκτίμηση ότι η παρεχόμενη από την Corsica Ferries υπηρεσία «δεν διαφέρει ποιοτικά από την παρεχόμενη συμπληρωματική υπηρεσία».

139 Όσον αφορά τη δεύτερη επικρινόμενη εκτίμηση, στην αιτιολογική σκέψη 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από την ανάγνωση ολόκληρης της αιτιολογικής σκέψεως προκύπτει ότι πρόθεση της Επιτροπής είναι να καταδείξει κατ' ουσίαν με αυτήν ότι οι παρεχόμενες από την Corsica Ferries υπηρεσίες με αναχώρηση από την Τουλόν παρέχονται κατά τρόπο ικανοποιητικό και υπό συνθήκες (τιμή, αντικειμενικά ποιοτικά χαρακτηριστικά, συνέχεια και πρόσβαση στην υπηρεσία) σύμφωνες με το γενικό συμφέρον. Η εκτίμηση αυτή φαίνεται ότι είναι βάσιμη όχι μόνο λαμβανομένων υπόψη των αναπτύξεων στη σκέψη 137 ανωτέρω, αλλά και γενικότερα δεδομένου ότι, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, οι συνδεόμενες με την ΥΔΥ συνθήκες οι οποίες ισχύουν για τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής έχουν οριστεί από την OTC κατ' εφαρμογήν του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς. Αυτές οι ΥΔΥ πρέπει επομένως να θεωρηθούν υποχρεώσεις οι οποίες αποβλέπουν στην παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς υπό συνθήκες σύμφωνες με το γενικό συμφέρον, τις οποίες ένας πλοιοκτήτης της Ένωσης δεν θα αναλάμβανε ή δεν θα αναλάμβανε στην ίδια έκταση εάν λάμβανε αποκλειστικά υπόψη το ίδιον εμπορικό συμφέρον (βλ., επ' αυτού, άρθρο 2, σημείο 4, του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς και σημεία 47 και 48 της ανακοινώσεως ΥΓΟΣ). Ως εκ τούτου, μπορούσε θεμιτώς να θεωρηθεί ότι κάθε παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς εμπίπτουσα στο πλαίσιο αυτών των ΥΔΥ ήταν σύμφωνη με το γενικό συμφέρον όσον αφορά τις ποιοτικές παραμέτρους που διέπουν τις ΥΔΥ και απαριθμούνται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς, δύο εκ των οποίων αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

140 Κατόπιν των ανωτέρω επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το τρίτο επιμέρους σκέλος του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως και, ως εκ τούτου, το πρώτο σκέλος στο σύνολό του πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

Επί του δευτέρου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο, σε πλάνη περί τα πράγματα και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως εξομοιώνοντας την απαιτούμενη πρόσθετη μεταφορική ικανότητα κατά τις περιόδους αιχμής με συμπληρωματική υπηρεσία και αξιολογώντας την υπηρεσία αυτή χωριστά από τη βασική υπηρεσία σε συνάρτηση με το πρώτο των κριτηρίων Altmark

141 Στο πλαίσιο του δευτέρου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως, η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο, σε πλάνη περί τα πράγματα και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως εξομοιώνοντας την απαιτούμενη πρόσθετη μεταφορική ικανότητα κατά τις περιόδους αιχμής με συμπληρωματική υπηρεσία και αξιολογώντας την υπηρεσία αυτή χωριστά από τη βασική υπηρεσία σε συνάρτηση με το πρώτο των κριτηρίων Altmark.

142 Το δεύτερο σκέλος υποδιαιρείται σε τρία επιμέρους σκέλη, εκ των οποίων το τελευταίο προβάλλεται επικουρικώς.

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η ΣΠΔΥ δεν διακρίνει μεταξύ της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας

143 Η SNCM υποστηρίζει ότι η ΣΠΔΥ δεν διακρίνει μεταξύ της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας, αντιθέτως προς τα εκτιθέμενα στην αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επί των οποίων στηρίζεται όλος ο συλλογισμός της Επιτροπής. Το περιεχόμενο της φερόμενης συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν καθορίζεται σε ειδικές και απολύτως διακρινόμενες διατάξεις της συγγραφής υποχρεώσεων. Με την πρόβλεψη πρόσθετης ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας για ορισμένα χρονικά διαστήματα του έτους, τα συμβαλλόμενα μέρη της ΣΠΔΥ ουδόλως προετίθεντο να διαμορφώσουν δύο υπηρεσίες οι οποίες μπορούσαν να παρασχεθούν κατά τρόπο ανεξάρτητο μεταξύ τους. Το δε γεγονός ότι η νέα ΠΔΥ για το διάστημα 2014-2023 δεν κάλυπτε πλέον τη συμπληρωματική υπηρεσία, αλλά μόνον τη βασική, δεν είναι κρίσιμο, καθώς ο αποκλεισμός αυτός οφειλόταν σε δημοσιονομικούς λόγους. Εξάλλου, η ενσωμάτωση στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας υπηρεσιών οι οποίες αφορούσαν τις περιόδους αιχμής προς αποτροπή κάθε κινδύνου επιλεκτικής παροχής υπηρεσιών ήταν η μόνη επιλογή η οποία ήταν σύμφωνη με τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση της 19ης Μαΐου1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Τέλος, η προβλεπόμενη στη ΣΠΔΥ αντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας καταβαλλόταν κατ' έτος και υπολογιζόταν κατ' αποκοπήν για το σύνολο των υπηρεσιών που παρείχαν οι ανάδοχοι.

144 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Corsica Ferries, αμφισβητεί τα προβαλλόμενα από την SNCM επιχειρήματα.

145 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορθώς η Επιτροπή ανέφερε, στην αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η διάκριση ανάμεσα στις υπηρεσίες μεταφοράς που πρέπει να παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας και στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα που πρέπει να παρέχεται κατά την περίοδο αιχμής, ήτοι τη συμπληρωματική υπηρεσία, προέκυπτε σαφώς από τη συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ.

146 Συναφώς, πρώτον, επισημαίνεται ότι η συμπληρωματική υπηρεσία, η οποία αφορά μόνον τρεις από τις πέντε γραμμές που καλύπτει η ΠΔΥ, ρυθμίζεται από ειδικές διατάξεις της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ, ήτοι από το σημείο I, στοιχείο a, παράγραφος 2 (γραμμή Μασσαλία-Bastia), από το σημείο I, στοιχείο b, παράγραφος 2 (γραμμή Μασσαλία-Ajaccio), και από το σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.4 (γραμμή Μασσαλία-Propriano).

147 Στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός το οποίο επικαλείται η SNCM ότι η ΣΠΔΥ «δεν αναφέρεται σε κανένα σημείο της» σ' αυτή καθαυτήν την έκφραση «συμπληρωματική υπηρεσία» δεν είναι επομένως κρίσιμο. Εν πάση περιπτώσει, το επιχείρημα αυτό είναι αβάσιμο, καθόσον, στη σελίδα 1 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτάται στη ΣΠΔΥ, διευκρινίζεται ότι οι οικείες υπηρεσίες «περιλαμβάνουν,

σε όλες τις γραμμές, μόνιμη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και, σε ορισμένες γραμμές, συμπληρωματική υπηρεσία μεταφοράς επιβατών για τις περιόδους αιχμής». Πρέπει να παρατηρηθεί, περαιτέρω, ότι, όπως ορθώς αναφέρει η Corsica Ferries, η ίδια η SNCM, σε ορισμένες εκθέσεις εκτελέσεως της ΠΔΥ τις οποίες οφείλει να συντάσσει ανά έτος, διακρίνει ρητώς ανάμεσα στη μόνιμη και στη συμπληρωματική υπηρεσία.

148 Δεύτερον, υπογραμμίζεται ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η SNCM, το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η βασική και η συμπληρωματική υπηρεσία συνιστούν δύο διακριτά είδη υπηρεσιών δεν στηρίζεται «εξ ολοκλήρου» στην επικρινόμενη διαπίστωση της αιτιολογικής σκέψης 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία, με την υποσημείωση 64, παραπέμπει στις ειδικές διατάξεις που αναφέρονται στη σκέψη 146 ανωτέρω. Πράγματι, το συμπέρασμα αυτό στηρίζεται επίσης σε πλήθος άλλων στοιχείων τα οποία εκτίθενται κατωτέρω.

149 Πρώτον, υπενθυμίζεται ότι η βασική υπηρεσία αφορά τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία αφορά αποκλειστικώς τη μεταφορά επιβατών.

150 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι, όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ ορίζει, για κάθε γραμμή και ανά δρομολόγιο, την ημερήσια ελάχιστη μεταφορική ικανότητα, ενώ, όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία, ορίζει αποκλειστικώς, επίσης για κάθε οικεία γραμμή και ανά δρομολόγιο, τη συνολική ελάχιστη μεταφορική ικανότητα ανά περιόδους.

151 Τρίτον, διαπιστώνεται ότι τα δύο είδη υπηρεσίας υπόκεινται σε ορισμένες διακριτές υποχρεώσεις, ιδίως από απόψεως ωραρίων και συχνότητας των δρομολογίων, και ότι οι υποχρεώσεις που ίσχυαν για τη βασική υπηρεσία ήταν περισσότερο δεσμευτικές από τις ισχύουσες για τη συμπληρωματική υπηρεσία. Στο πλαίσιο αυτό, ενώ η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ προβλέπει αυστηρά ωράρια αναχωρήσεως και αφίξεως για τη βασική υπηρεσία, δεν επιβάλλει κανένα ειδικό ωράριο για τη συμπληρωματική υπηρεσία. Ομοίως, μολονότι η συγγραφή υποχρεώσεων ορίζει, όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, ότι η μεταφορά των επιβατών πρέπει να διασφαλίζεται σε κάθε διαδρομή, καθημερινά (αλλά τρεις μόνο φορές την εβδομάδα για τη γραμμή Μασσαλία-Propriano) και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία, δεν προβλέπει καμία υποχρέωση από απόψεως συχνότητας των δρομολογίων. Βεβαίως, από την ίδια συγγραφή υποχρεώσεων προκύπτει ότι, στην περίπτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας, οι ημέρες και τα ωράρια των ταξιδίων πρέπει να ρυθμίζονται από «ρητό και προηγούμενο» πρωτόκολλο συμφωνίας με την OTC. Πάντως, τούτο οφείλεται πρωτίστως στον συμβατικό χαρακτήρα της ΣΠΔΥ και γεγονός παραμένει ότι η SNCM έχει στην περίπτωση αυτή μεγαλύτερη ευελιξία απ' ό,τι στην περίπτωση της βασικής υπηρεσίας. Πρέπει να προστεθεί ότι, όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, τα δρομολόγια πρέπει να πραγματοποιούνται χωρίς ενδιάμεσο σταθμό ενώ, όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία, δεν προβλέπεται τέτοια απαίτηση.

152 Τέταρτον, όπως προκύπτει από το παράρτημα 2 της ΣΠΔΥ και όπως θα εκτεθεί λεπτομερέστερα στις σκέψεις 160 και 161 κατωτέρω, η βασική υπηρεσία εκτελείται με επιβατηγοφορτηγά πλοία, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα μεταφοράς τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία εκτελείται με οχηματαγωγά πλοία, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα μεταφοράς μόνον επιβατών (και των οχημάτων τους).

153 Πέμπτον, προκύπτει επίσης από το παράρτημα 2 της ΣΠΔΥ ότι η εκμετάλλευση της συμπληρωματικής υπηρεσίας διασφαλιζόταν μόνον από την SNCM. Προβλέπεται, πράγματι, ότι τα πλοία *Danielle Casanova* και *Napoléon Bonaparte* είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται για να «διασφαλίσουν την πρόσθετη μεταφορική ικανότητα επιβατών στις γραμμές Ajaccio, Bastia και Propriano». Αυτά τα δύο πλοία ανήκουν, όμως, στον στόλο της SNCM και όχι της CMN. Επομένως, στην πράξη, μόνον η SNCM διασφάλιζε την εκμετάλλευση της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

154 Τρίτον, πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές το επιχείρημα της SNCM ότι δεν μπορούσε να αντληθεί επιχείρημα από το ότι η νέα ΠΔΥ για το διάστημα 2014-2023 δεν καλύπτει πλέον τη συμπληρωματική υπηρεσία, αλλά μόνον τη βασική υπηρεσία, καθόσον ο αποκλεισμός αυτός οφείλεται κατ' ουσίαν σε

δημοσιονομικούς λόγους. Ειδικότερα, το στηριζόμενο στη νέα ΠΔΥ επιχείρημα είχε προβληθεί από την Corsica Ferries στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, αλλά δεν επαναλήφθηκε αυτούσιο από την Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση προς στήριξη του συλλογισμού της. Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι αυτή η νέα ΠΔΥ δεν καλύπτει πλέον τη συμπληρωματική υπηρεσία καταδεικνύει πράγματι ότι η υπηρεσία αυτή δεν είναι απαραίτητη για την καλή εκτέλεση της βασικής υπηρεσίας, είτε για τεχνικούς είτε για οικονομικούς λόγους, και ότι αυτά τα δύο είδη υπηρεσίας μπορούν να διαχωριστούν.

155 Τέταρτον, εσφαλμένως επικαλείται η SNCM τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση της 19ης Μαΐου 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Πράγματι, όπως προαναφέρθηκε στη σκέψη 101 ανωτέρω, από τη δικογραφία προκύπτει ότι τόσο η βασική όσο και η συμπληρωματική υπηρεσία εμφάνιζαν σημαντικό λειτουργικό έλλειμμα, γεγονός που απέκλειε κάθε δυνατότητα δημοσιονομικής εξισορροπήσεως μεταξύ τους. Τούτο καταδεικνύεται ειδικότερα από τους λογαριασμούς αναλυτικών αποτελεσμάτων της SNCM, οι οποίοι έχουν προσαρτηθεί στις παρατηρήσεις της 5ης Νοεμβρίου 2012 τις οποίες είχε υποβάλει στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, από όπου προκύπτει ότι, για κάθε έτος του διαστήματος 2007-2011 και τόσο για τα οχηματαγωγά όσο και για τα επιβατηγοφορτηγά πλοία, το άμεσο κόστος (ήτοι, μεταξύ άλλων, οι ναυτιλιακές δαπάνες, το κόστος για το πλήρωμα και τις προμήθειες) ήταν μεγαλύτερο από τα καθαρά έσοδα.

156 Πέμπτον, μολονότι είναι αληθές ότι, όπως υποστηρίζει η SNCM και όπως επίσης διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 47 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι οφειλόμενες αντισταθμίσεις προς την εταιρία αυτή ορίζονταν συνολικώς στο άρθρο 2 της ΣΠΔΥ, γεγονός παραμένει ότι από τους αναφερθέντες στη σκέψη 155 ανωτέρω λογαριασμούς αναλυτικών αποτελεσμάτων προκύπτει ότι, στην πράξη, οι αντισταθμίσεις κατανέμονταν μεταξύ της βασικής υπηρεσίας, με επιβατηγοφορτηγά πλοία, και της συμπληρωματικής υπηρεσίας, με οχηματαγωγά πλοία. Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι το άρθρο αυτό προβλέπει συνολική αντιστάθμιση για τα δύο είδη υπηρεσίας δεν είναι καθοριστικό για το αν τα είδη αυτά μπορούν ή όχι να διαχωριστούν.

157 Επομένως, το πρώτο επιμέρους σκέλος του δευτέρου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

– Επί του δευτέρου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εξομοίωσε τη βασική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία και τη συμπληρωματική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα οχηματαγωγά πλοία

158 Η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εξομοίωσε τη βασική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία και τη συμπληρωματική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα οχηματαγωγά πλοία. Κατά την άποψή της, η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ ουδόλως απαιτεί τη χρησιμοποίηση διαφορετικών πλοίων για έκαστο είδος υπηρεσίας. Αντιθέτως, στην πράξη, μέρος της παροχής της συμπληρωματικής υπηρεσίας διασφαλίζεται με επιβατηγοφορτηγά πλοία, ενώ τα οχηματαγωγά πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, ιδίως σε περιόδους με χαμηλή επιβατική κίνηση κατά τις τεχνικές διακοπές της λειτουργίας των επιβατηγοφορτηγών πλοίων. Προς επικύρωση των επιχειρημάτων της η SNCM παραπέμπει σε πίνακες προσαρτημένους στο δικόγραφο της προσφυγής.

159 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries απορρίπτουν τα επιχειρήματα της SNCM.

160 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως ήδη αναφέρθηκε στη σκέψη 152 ανωτέρω, από το παράρτημα 2 της ΣΠΔΥ προκύπτει ότι η βασική υπηρεσία εκτελείται με επιβατηγοφορτηγά πλοία, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία εκτελείται με οχηματαγωγά πλοία. Όπως ορθώς υποστηρίζει η Corsica Ferries, η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τις εκθέσεις εκτελέσεως της ΠΔΥ τις οποίες έχει συντάξει η SNCM. Στο πλαίσιο αυτό, για παράδειγμα, η έκθεση εκτελέσεως για το έτος

2010 αναφέρει ότι η βασική υπηρεσία παρέχεται με «πλοία μικτής χρήσεως» και ότι τα «οχηματαγωγά *Napoléon Bonaparte* και *Danielle Casanova* διασφάλισαν τις συμπληρωματικές ικανότητες μεταφοράς επιβατών κατά τις περιόδους αιχμής στους λιμένες Bastia, Ajaccio και Propriano», για συνολικά 251 932 μεταφερθέντες επιβάτες, «ήτοι για το 47 % της κινήσεως της ΠΔΥ από την SNCM».

161 Το επιχείρημα της SNCM κατά το οποίο, στην πραγματικότητα, επιβατηγοφορτηγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν για τη συμπληρωματική υπηρεσία και, αντιστρόφως, οχηματαγωγά πλοία χρησιμοποιήθηκαν για τη βασική υπηρεσία δεν αποδείχθηκε επαρκώς κατά νόμον. Ειδικότερα, οι πίνακες τους οποίους προσκόμισε η SNCM προς επικύρωση του επιχειρήματος αυτού δεν είναι πειστικοί. Πράγματι, καταρχάς, ένας από τους πίνακες αυτούς, και συγκεκριμένα ο πίνακας με τίτλο «συμπληρωματική υπηρεσία παρασχεθείσα από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία», περιέχει υπολογιστικά σφάλματα. Ακολούθως και κατά κύριο λόγο, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, οι εν λόγω πίνακες περιέχουν τεχνητή κατανομή της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας (ως προς τον αριθμό θέσεων) των διαφόρων πλοίων η οποία δεν σχετίζεται με τον τρόπο της στην πράξη υλοποιήσεως των δύο ειδών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, ο πίνακας με τίτλο «συμπληρωματική υπηρεσία παρασχεθείσα από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία» παρουσιάζει, όσον αφορά τις γραμμές Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Ajaccio και για το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2007 καθώς και για έκαστο των ετών του διαστήματος 2008-2013, τη διαφορά μεταξύ της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρουν τα επιβατηγοφορτηγά πλοία των αναδόχων για τις γραμμές αυτές στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας (πίνακας με τίτλο «μόνιμη υπηρεσία παρεχόμενη από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία») και τη μεταφορική ικανότητα που απαιτεί η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ για τις ίδιες υπηρεσίες και γραμμές (πίνακας με τίτλο «συγγραφή υποχρεώσεων για τη μόνιμη υπηρεσία»). Τούτο σημαίνει ότι ο εν λόγω πίνακας απλώς καταγράφει την πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα των πλοίων που διασφαλίζουν τη βασική υπηρεσία σε σχέση με τις απαιτήσεις της συγγραφής υποχρεώσεων, πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα την οποία η SNCM αποδίδει αυθαίρετα στη φερόμενη παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας με επιβατηγοφορτηγά πλοία. Υπό την αυτή έννοια, ο πίνακας με τίτλο «συμπληρωματική υπηρεσία παρεχόμενη από τα οχηματαγωγά πλοία» ορίζει αυθαίρετα τη μεταφορική ικανότητα που προσφέρουν τα οχηματαγωγά πλοία της SNCM στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας ως προκύπτουσα από τη διαφορά μεταξύ της μεταφορικής ικανότητας την οποία απαιτεί η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ για την υπηρεσία αυτή (πίνακας με τίτλο «συγγραφή υποχρεώσεων για τη συμπληρωματική υπηρεσία») και της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που αναφέρεται στον πίνακα με τίτλο «συμπληρωματική υπηρεσία παρεχόμενη από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία». Προκύπτει, ωστόσο, από τη δικογραφία ότι η μεταφορική ικανότητα των εν λόγω οχηματαγωγών πλοίων ήταν σαφώς μεγαλύτερη της αναφερόμενης στον πίνακα με τίτλο «συμπληρωματική υπηρεσία παρεχόμενη από τα οχηματαγωγά πλοία», οπότε, πλην εξαιρετικών περιστάσεων, δεν ήταν αναγκαία η χρησιμοποίηση επιβατηγοφορτηγών πλοίων προς διασφάλιση της παροχής της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Ο δε πίνακας με τίτλο «μόνιμη υπηρεσία παρεχόμενη από τα οχηματαγωγά πλοία» αναφέρει απλώς, χωρίς την ελάχιστη δικαιολόγηση, ότι τα οχηματαγωγά πλοία συνέβαλαν κάθε έτος στην παροχή της βασικής υπηρεσίας για ορισμένο αριθμό θέσεων στις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio και Μασσαλία-Bastia (συγκεκριμένα 13 000 θέσεις για το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2007 και 26 000 θέσεις για το 2008). Τέλος, επισημαίνεται ότι η τυχόν χρησιμοποίηση σε μεμονωμένες περιπτώσεις, στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας, πλοίου το οποίο κανονικά προορίζεται για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, και αντιστρόφως, δεν αρκεί από μόνη της ώστε να ανατρέψει την καταρχήν διαπίστωση ότι τα επιβατηγοφορτηγά πλοία προορίζονταν για τη βασική υπηρεσία και τα οχηματαγωγά πλοία για τη συμπληρωματική υπηρεσία.

162 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το δεύτερο επιμέρους σκέλος του δεύτερου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

– Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δικαιολογείται από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία

163 Επικουρικώς, η SNCM υποστηρίζει ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δικαιολογείται από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία. Υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι υπήρχε συμπληρωματική υπηρεσία η οποία έπρεπε να διακριθεί από τη βασική υπηρεσία, όπερ δεν ισχύει εν προκειμένω κατά την άποψή της, αυτά τα δύο είδη υπηρεσίας δεν μπορούσαν να εκτιμηθούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο προκειμένου να αναλυθεί το πρώτο των κριτηρίων Altmark.

164 Προς στήριξη αυτού του τρίτου επιμέρους σκέλους, η SNCM προβάλλει δύο σειρές επιχειρημάτων. Με την πρώτη, επιδιώκει κατ' ουσίαν να αποδείξει ότι ήταν επιβεβλημένη η συνολική ανάλυση της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας βάσει παραμέτρων περάν των τεχνικών και οικονομικών. Με τη δεύτερη, επιδιώκει να αποδείξει ότι υπάρχει τεχνική και οικονομική συμπληρωματικότητα ανάμεσα σε αυτά τα δύο είδη υπηρεσίας.

165 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Corsica Ferries, ζητεί την απόρριψη του τρίτου επιμέρους σκέλους.

166 Όσον αφορά την πρώτη σειρά επιχειρημάτων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν είναι δυνατό να συναχθεί από κανένα από τα επιχειρήματα ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο μην προβαίνοντας εν προκειμένω σε συνολική ανάλυση της συμπληρωματικής και της βασικής υπηρεσίας.

167 Πρώτον, επισημαίνεται συναφώς ότι εσφαλμένως η SNCM επιδιώκει να αμφισβητήσει την εκτίμηση της Επιτροπής, στην αιτιολογική σκέψη 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία «θα ήταν θεμιτό να θεωρηθεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία μπορεί να αιτιολογηθεί από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία μόνον αν διαπιστωθεί ότι η εκμετάλλευσή της είναι […] απολύτως αναγκαία για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, βάσει ενός συνόλου τεχνικών και οικονομικών παραμέτρων […]». Πράγματι, καίτοι η συμπληρωματική υπηρεσία, η οποία είναι σαφώς διακρινόμενη από τη βασική υπηρεσία (βλ. σκέψεις 145 έως 154 ανωτέρω), είχε ενσωματωθεί στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας χωρίς τούτο να δικαιολογείται από την ύπαρξη τεχνικής συμπληρωματικότητας ανάμεσα στα δύο είδη υπηρεσίας ή από παραμέτρους οικονομικής αποδοτικότητας, εντούτοις προδήλως δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας (ως προς τις απαιτήσεις αυτές, βλ. σκέψη 124 ανωτέρω).

168 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι επίσης εσφαλμένως η SNCM υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει καμία εκ φύσεως διαφορά ανάμεσα στη βασική και τη συμπληρωματική υπηρεσία. Πράγματι, από τα στοιχεία τα οποία εκτίθενται στις σκέψεις 145 έως 154 ανωτέρω προκύπτει ότι αυτά τα δύο είδη υπηρεσίας εμφανίζουν στην πραγματικότητα σημαντικές διαφορές.

169 Τρίτον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το επιχείρημα της SNCM το οποίο αναφέρεται στη σκέψη 168 ανωτέρω πρέπει επίσης να νοηθεί ως αντλούμενο από το ότι τα δύο είδη υπηρεσίας έχουν κοινό σκοπό, ήτοι τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ούτε το επιχείρημα αυτό μπορεί να ευδοκιμήσει.

170 Πράγματι, αφενός, πρέπει να επισημανθεί ότι, σε γενικές γραμμές, δεν πρέπει αυτομάτως να θεωρούνται δύο είδη υπηρεσίας ως αποτελούντα στην πραγματικότητα ένα και μόνο είδος υπηρεσίας απλώς επειδή έχουν τον ίδιο σκοπό.

171 Αφετέρου, το γεγονός ότι η βασική και η συμπληρωματική υπηρεσία φέρεται να αποβλέπουν αμφότερες στη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην, όσον αφορά ειδικότερα το ζήτημα της υπάρξεως πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας, ότι πρέπει να εξετάζονται από κοινού, ως αποτελούντα αδιαίρετο σύνολο.

172 Πράγματι, όπως πολύ ορθώς αναφέρει η Επιτροπή, ο σκοπός της εδαφικής συνέχειας μπορεί κάλλιστα να επιτευχθεί ταυτοχρόνως από τις δυνάμεις της αγοράς και από τη δημόσια υπηρεσία. Συναφώς υπενθυμίζεται, αφενός, ότι, ακόμη και όταν το κράτος μέλος έχει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως επί του θέματος, μπορεί να θεσπίσει ΥΓΟΣ μόνον στον βαθμό που αυτή ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, ότι, εφόσον η ζήτηση ικανοποιείται ήδη από τις δυνάμεις της αγοράς, δεν μπορεί να υπάρχει τέτοια ανάγκη (βλ. σκέψεις 111 έως 124 ανωτέρω). Στο πλαίσιο αυτό, προκειμένου να θεσπίσει ΥΓΟΣ στον τομέα της θαλάσσιας ενδομεταφοράς, δεν αρκεί το κράτος μέλος να επικαλεστεί την επιδίωξη του σκοπού της εδαφικής συνέχειας. Απαιτείται, επιπλέον, η επίτευξη του σκοπού αυτού να μη διασφαλίζεται ήδη μέσω του ανταγωνισμού των δυνάμεων της αγοράς. Εφόσον ο ανταγωνισμός αυτός καθιστά δυνατή την εν μέρει επίτευξη του εν λόγω σκοπού, η δημιουργία τέτοιας ΥΓΟΣ δικαιολογείται μόνον στον βαθμό που ανταποκρίνεται στην αντίστοιχη έλλειψη της αγοράς.

173 Εν προκειμένω, η Επιτροπή διαπίστωσε, ορθώς, όπως θα εκτεθεί στη συνέχεια κατά την εξέταση του τρίτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ότι η εδαφική συνέχεια μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας διασφαλιζόταν ήδη από τη βασική υπηρεσία η οποία συμπληρωνόταν από τις υποκείμενες σε ΥΔΥ δυνάμεις της αγοράς. Επομένως, πέραν του γεγονότος ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν ανταποκρινόταν σαφώς σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, περαιτέρω δεν ήταν και αναγκαία για την επίτευξη του θεωρητικού σκοπού της εδαφικής συνέχειας που της είχε ανατεθεί από τις γαλλικές αρχές.

174 Τέταρτον, πρέπει να θεωρηθεί ότι ματαίως η SNCM υποστηρίζει ότι η προσέγγιση την οποία υιοθέτησε η Επιτροπή καθιστά αδύνατη στην πράξη την καλή λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας καθόσον επιφυλάσσει για αυτήν μόνον μη αποδοτικές δραστηριότητες, αποκλείοντας με τον τρόπο αυτό κάθε μηχανισμό εξισορροπήσεως και αποτρέποντας κάθε προνοητικό και ενημερωμένο επιχειρηματία από την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, όπως ήδη τονίστηκε στις σκέψεις 101 και 155 ανωτέρω, τόσο η βασική όσο και η συμπληρωματική υπηρεσία εμφάνιζαν σημαντικό και επαναλαμβανόμενο λειτουργικό έλλειμμα, γεγονός που απέκλειε κάθε δυνατότητα οικονομικής εξισορροπήσεως μεταξύ τους.

175 Πέμπτον, η SNCM υποστηρίζει ότι η ανάγκη για συνολική ανάλυση της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας συνάγεται επίσης από τη σκέψη 6 της αποφάσεως του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 13ης Ιουλίου 2012 και από την προγενέστερη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τις προηγούμενες ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής.

176 Αφενός, όμως, η SNCM δεν μπορεί να επικαλεστεί το χωρίο της σκέψεως 6 της αποφάσεως του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 13ης Ιουλίου 2012 το οποίο παραθέτει. Συγκεκριμένα, ούτε η Επιτροπή ούτε ο δικαστής της Ένωσης δεσμεύονται από την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς από το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας). Εν προκειμένω, η SNCM δεν μπορεί κατά μείζονα λόγο να επικαλεστεί το εν λόγω χωρίο καθόσον, κατά την ημερομηνία κατά την οποία το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας) εξέδωσε την απόφασή του, η επίσημη διαδικασία έρευνας κατόπιν της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση είχε ήδη κινηθεί από την Επιτροπή.

177 Αφετέρου, η SNCM δεν μπορεί περαιτέρω να επικαλεστεί την προγενέστερη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τις προηγούμενες ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 98 και 99 ανωτέρω.

178 Όσον αφορά τη δεύτερη σειρά επιχειρημάτων, πρώτον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορθώς η Επιτροπή ανέφερε, στην αιτιολογική σκέψη 141 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι δεν είχε αποδειχθεί τεχνική συμπληρωματικότητα ανάμεσα στη βασική και στη συμπληρωματική υπηρεσία.

179 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, πέραν του γεγονότος ότι οι υπηρεσίες αυτές υπόκεινται σε διακριτές υποχρεώσεις, ιδίως από απόψεως ωραρίων και συχνότητας των δρομολογίων (βλ. σκέψη 151 ανωτέρω), εκτελούνται επίσης με τη χρησιμοποίηση πλοίων διαφορετικού τύπου και έχουν διακριτούς σκοπούς (βλ. σκέψεις 152, 160 και 161 ανωτέρω). Πράγματι, η βασική υπηρεσία παρέχεται από επιβατηγοφορτηγά πλοία, τα οποία καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία παρέχεται από οχηματαγωγά πλοία, τα οποία επιτρέπουν μόνο τη μεταφορά επιβατών και των οχημάτων τους. Οι τεχνικές διαφορές μεταξύ των δύο τύπων πλοίων αποκλείουν όχι μόνον, μεταξύ άλλων, τη χρησιμοποίηση των προοριζομένων για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας πλοίων για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, αλλά και την πραγματοποίηση οικονομιών κλίμακας, ιδίως από απόψεως συντηρήσεως και επισκευής των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων. Επιπλέον, τα πληρώματα υπόκεινται σε διαφορετικούς κανόνες πιστοποιήσεως αναλόγως του τύπου του πλοίου, οπότε δεν είναι μεταξύ τους εναλλάξιμα.

180 Οι διαπιστώσεις αυτές δεν δύναται να ανατραπούν από το επιχείρημα της SNCM ότι τα δύο είδη υπηρεσίας εμφανίζουν «πλήθος κοινών τεχνικών χαρακτηριστικών, ιδίως από απόψεως ποιότητας της υπηρεσίας» και ότι υπάρχουν σημαντικές συνέργειες μεταξύ τους διότι χρησιμοποιούν τις ίδιες λιμενικές υποδομές, το ίδιο δίκτυο πρακτόρων και τα ίδια μέσα τηλεφωνίας και τηλεματικής για την κράτηση εισιτηρίων καθώς και το ίδιο προσωπικό αποβάθρας και δύναται να υπόκεινται στις ίδιες διαδικασίες πιστοποιήσεως και ελέγχου υγιεινής και ασφάλειας των τροφίμων. Πράγματι, όπως πολύ ορθά υποστηρίζει η Επιτροπή, αφενός, οι προβαλλόμενες στο πλαίσιο αυτό συνέργειες έχουν χαρακτήρα σχεδόν περιθωριακό, καθώς κύριες πηγές του κόστους των οικείων υπηρεσιών είναι τα ναυτιλιακά μεταφορικά μέσα και τα πληρώματα και, αφετέρου, η κατανομή των κοινών διοικητικών και εμπορικών δομών δεν μπορεί να αποτελεί συμπληρωματικότητα ισχύουσα για τους σκοπούς της εξεταζόμενης προβληματικής καθώς, σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε όλες τις δραστηριότητες της SNCM.

181 Δεν μπορεί περαιτέρω να γίνει δεκτό το επιχείρημα της SNCM ότι τα οχηματαγωγά πλοία μπορούν να αντικαθιστούν τα επιβατηγοφορτηγά κατά τις τεχνικές διακοπές τους. Πράγματι, πέραν του ότι τα οχηματαγωγά πλοία δεν επιτρέπουν την εμπορευματική μεταφορά, προκύπτει σαφώς από τους πίνακες που περιέχονται στο σημείο Β «Παρουσίαση των ετών ανά είδος» του παραρτήματος 2 της ΣΠΔΥ ότι, κατά τις τεχνικές διακοπές των επιβατηγοφορτηγών, τα δρομολόγια έπρεπε πάντοτε να διασφαλίζονται από άλλα επιβατηγοφορτηγά πλοία, τα οποία κατονομάζονται στους πίνακες αυτούς, και όχι από οχηματαγωγά πλοία.

182 Δεύτερον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από κανένα επιχείρημα της SNCM δεν δύναται να συναχθεί ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας ήταν δικαιολογημένη με βάση παραμέτρους οικονομικής αποδοτικότητας.

183 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι ήδη διαπιστώθηκε στις σκέψεις 101, 155 και 174 ανωτέρω ότι η συμπληρωματική υπηρεσία εμφάνιζε λειτουργικό έλλειμμα.

184 Η επιχειρηματολογία της SNCM κατά την οποία η συμπληρωματική υπηρεσία συνέβαλλε ουσιαστικά, μέσω των εσόδων από την εκμετάλλευση της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της Κορσικής κατά τις πλέον αποδοτικές περιόδους, στη συνολική οικονομική ισορροπία της βασικής υπηρεσίας και της ΠΔΥ καθώς και στη χρηματοδότηση της εδαφικής συνέχειας δεν δύναται να ευδοκιμήσει.

185 Συναφώς, πρέπει καταρχάς να θεωρηθεί ότι εσφαλμένως η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν εξέτασε αν «[η συμπληρωματική υπηρεσία], καλύπτοντας τουλάχιστον τις ειδικές μεταβλητές δαπάνες της, μπορούσε να συμβάλει στην κάλυψη μέρους των κοινών σταθερών δαπανών μαζί με τη [βασική] υπηρεσία». Συγκεκριμένα, από τους λογαριασμούς αναλυτικών αποτελεσμάτων της SNCM, τους

οποίους προσκόμισε η ίδια κατά τη διοικητική διαδικασία, προκύπτει ότι, για έκαστο των ετών του διαστήματος 2007-2011, τα καθαρά έσοδα από τα οχηματαγωγά πλοία ήταν λιγότερα από το άμεσο κόστος της υπηρεσίας αυτής (ήτοι, μεταξύ άλλων, τις ναυτιλιακές δαπάνες, το κόστος για τα πληρώματα και για τις προμήθειες) (βλ. σκέψη 155 ανωτέρω).

186 Ακολούθως, η SNCM, προς στήριξη της εν λόγω επιχειρηματολογίας, ανεπιτυχώς επαναλαμβάνει το επιχείρημά της ότι τα οχηματαγωγά πλοία μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και για την παροχή της βασικής υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί για τους λόγους που εκτέθηκαν ήδη στις σκέψεις 152, 160, 161 και 181 ανωτέρω.

187 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα της SNCM ότι η συμβολή των εσόδων που προέρχονται από τη συμπληρωματική υπηρεσία στη συνολική απόδοση της εταιρίας αυτής είναι πολύ μεγάλη, καθόσον οι περίοδοι που αντιστοιχούν στην υπηρεσία αυτή είναι οι πλέον αποδοτικές οικονομικά, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές. Συγκεκριμένα, ακόμη και αν υποτεθεί ότι είναι αληθές, γεγονός παραμένει ότι τα εν λόγω έσοδα δεν επαρκούσαν για την αντιστάθμιση του άμεσου κόστους που συνδέεται με την παροχή της υπηρεσίας αυτής (βλ. σκέψεις 101, 155, 174 και 185 ανωτέρω).

188 Από το σύνολο των προεκτεθέντων συνάγεται ότι το τρίτο επιμέρους σκέλος του δευτέρου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως και, ως εκ τούτου, το δεύτερο αυτό σκέλος στο σύνολό του πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η συμπληρωματική υπηρεσία, εξεταζόμενη χωριστά, πληροί το πρώτο των κριτηρίων Altmark

189 Στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του πρώτου λόγου ακυρώσεως, το οποίο προβάλλεται επικουρικώς, η SNCM υποστηρίζει ότι η συμπληρωματική υπηρεσία, εξεταζόμενη χωριστά, πληροί το πρώτο των κριτηρίων Altmark και ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας ότι η ενσωμάτωση της υπηρεσίας αυτής στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας δεν ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

190 Το εν λόγω τρίτο σκέλος υποδιαιρείται σε τέσσερα επιμέρους σκέλη.

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εκτίμησε τη δυνατότητα υποκαταστάσεως των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αναχώρηση από τη Μασσαλία από εκείνες με αναχώρηση από την Τουλόν

191 Η SNCM υποστηρίζει ότι η διαπίστωση της Επιτροπής, στη σκέψη 160 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία «η συμπληρωματική υπηρεσία μπορούσε να υποκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό, κατά τον χρόνο ανάθεσης της ΣΠΔΥ, από την πλευρά της ζήτησης των επιβατών από τις υπηρεσίες με αναχώρηση από την Τουλόν προς Bastia και Ajaccio» στηρίζεται σε προδήλως εσφαλμένο συλλογισμό.

192 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την Corsica Ferries, αμφισβητεί τα προβαλλόμενα από την SNCM επιχειρήματα.

193 Προς στήριξη της θέσεώς της, η SNCM υποστηρίζει, πρώτον, ότι ο συλλογισμός της Επιτροπής στηρίζεται σε προκατειλημμένη και αντιφατική ανάλυση των στατιστικών στοιχείων για την κίνηση του επιβατικού κοινού.

194 Διαπιστώνεται ότι καμία από τις επικρίσεις τις οποίες προβάλλει η SNCM προς στήριξη του επιχειρήματος αυτού δεν είναι βάσιμη.

195 Συγκεκριμένα, πρώτον, ματαίως η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι ανέλυσε, στις αιτιολογικές σκέψεις 154 και 155 της προσβαλλομένης αποφάσεως, την εξέλιξη της κινήσεως του επιβατικού κοινού μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής κατά το διάστημα 2002 έως 2009, ήτοι διάστημα στο οποίο εντάσσονται τα δύο έτη που έπονται της αναθέσεως της ΠΔΥ. Συγκεκριμένα, ο συνυπολογισμός των δύο αυτών ετών, πέραν των ετών 2002 έως 2007, επιτρέπει την παρατήρηση των μεγάλων τάσεων στην εξέλιξη της κινήσεως του επιβατικού κοινού σε παρατεταμένο χρονικό διάστημα και τη διαπίστωση ότι η εξέλιξη αυτή δεν επηρεάστηκε μετά την ανάθεση της ΠΔΥ. Περαιτέρω, παρατηρείται ότι η SNCM δεν υποστηρίζει καν ότι η εξέλιξη της κινήσεως του επιβατικού κοινού μετά το έτος 2007 εμφάνιζε σημαντικές διαφορές σε σχέση με των προηγούμενων ετών.

196 Δεύτερον, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η παρατήρηση της SNCM ότι, κατά το χρονικό διάστημα 2002-2009, η κίνηση του επιβατικού κοινού με αναχώρηση από τη Μασσαλία παρέμεινε σχεδόν σταθερή, ενώ εκείνη με αναχώρηση από την Τουλόν αυξήθηκε πολύ ουδόλως αναιρεί το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη δυνατότητας υποκαταστάσεως, από απόψεως ζητήσεως, των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών οι οποίες προσφέρονται στη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική από τις προσφερόμενες στη σύνδεση Τουλόν-Κορσική.

197 Πράγματι, από τη δικογραφία προκύπτει ότι, όπως διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 154 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η συνολική κίνηση για τη θαλάσσια μεταφορά του επιβατικού κοινού μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής αυξήθηκε αισθητά κατά το χρονικό διάστημα 2002-2009 (+ 31,6 %) και ότι η αύξηση αυτή απορροφήθηκε, σε μεγάλο βαθμό, από τις επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν με αφετηρία την Τουλόν (+ 150 %), και όχι από τις λειτουργούσες με αφετηρία τη Μασσαλία (- 1,7 %). Η παρατήρηση της SNCM ότι η αύξηση της κινήσεως με αφετηρία την Τουλόν συνοδεύτηκε από σχεδόν σταθερή κίνηση με αφετηρία τη Μασσαλία δεν λαμβάνει υπόψη τη συνολική αύξηση της κινήσεως και την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των επιχειρήσεων. Ωστόσο, είναι αδιαμφισβήτητο ότι, στο πλαίσιο της εν γένει αυξήσεως της κινήσεως μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας, το μερίδιο αγοράς των επιχειρήσεων που λειτουργούν με αφετηρία την Τουλόν αυξήθηκε σημαντικά, ενώ το μερίδιο των επιχειρήσεων που λειτουργούν με αφετηρία τη Μασσαλία μειώθηκε. Δεν είναι καθοριστικό συναφώς ότι, με βάση τους απόλυτους αριθμούς επιβατών, η σύνδεση Μασσαλία-Κορσική ήταν σχεδόν στάσιμη, ενώ με βάση την αναλογία των μεριδίων αγοράς σημείωσε δραστική μείωση. Μπορούσε σαφώς να συναχθεί εξ αυτών η ύπαρξη στροφής της κινήσεως της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών από τη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική προς τη σύνδεση Τουλόν-Κορσική και, ως εκ τούτου, δυνατότητα υποκαταστάσεως, από απόψεως ζητήσεως, των προσφερομένων υπηρεσιών στην πρώτη σύνδεση από τις προσφερόμενες υπηρεσίες στη δεύτερη σύνδεση.

198 Πρέπει να προστεθεί ότι η SNCM δεν αμφισβητεί τις αναπτύξεις στην αιτιολογική σκέψη 157 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία έχει ως εξής:

«Πράγματι, η αύξηση της κίνησης μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής με αναχώρηση από την Τουλόν είναι ακόμη εντονότερη στη συμπληρωματική υπηρεσία. Από το 2002 έως το 2005, η διαπιστωθείσα πραγματική κυκλοφορία στη συμπληρωματική υπηρεσία μειώθηκε κατά 208 213 επιβάτες στη γραμμή Μασσαλίας-Κορσικής, ενώ κατά την ίδια περίοδο η κίνηση αυξήθηκε κατά 324 466 επιβάτες στη γραμμή Τουλόν-Κορσικής. Η μείωση του μεριδίου της κυκλοφορίας που εξυπηρετείται από τη συμπληρωματική υπηρεσία προς όφελος άλλων φορέων της αγοράς, σε συνθήκες συνολικής αύξησης της κυκλοφορίας από το 2002, αποτελεί ένδειξη μεγάλης δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ αυτών των δύο υπηρεσιών.»

199 Τρίτον, εσφαλμένως υποστηρίζει η SNCM ότι η ανάλυση της Επιτροπής στην αιτιολογική σκέψη 154 της προσβαλλομένης αποφάσεως έρχεται σε αντίθεση με την αιτιολογική σκέψη 155 της ίδιας αποφάσεως, στην οποία αναφέρεται ότι η διαπιστωθείσα εξέλιξη δεν φαίνεται να αποδίδεται στο φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων με την Ιταλία καθώς η θαλάσσια κίνηση των επιβατών μεταξύ της Κορσικής και της Ιταλίας παρέμεινε σταθερή κατά το οικείο χρονικό διάστημα. Πράγματι, στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη 155, η Επιτροπή ουδόλως αναφέρθηκε σε τέτοια σταθερότητα της

κινήσεως μεταξύ της Κορσικής και της Ιταλίας. Αντικρούει στο σημείο αυτό το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι οι συνδέσεις μεταξύ της Κορσικής και της Ιταλίας απορρόφησαν μέρος της κινήσεως των γραμμών Μασσαλία-Κορσική στηριζόμενη, αντιθέτως, στο γεγονός ότι το τμήμα της θαλάσσιας κινήσεως των επιβατών από ή προς το σύνολο των λιμένων της Κορσικής το οποίο καλύπτεται από τις συνδέσεις προς την Ιταλία είχε συνολικώς μειωθεί κατά το οικείο χρονικό διάστημα. Επισημαίνεται συναφώς ότι, από τα στοιχεία τα οποία δημοσίευσε το περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής, προκύπτει ειδικότερα ότι, μεταξύ 2002 και 2009, καίτοι η κίνηση ανάμεσα στην Κορσική και την Ιταλία αυξήθηκε κατά 4,6 %, εντούτοις, η συνολική κίνηση ανάμεσα στην Κορσική και τους διάφορους ηπειρωτικούς λιμένες αυξήθηκε σε ποσοστό μεγαλύτερο του 21 %. Έτσι, το τμήμα της κινήσεως της Κορσικής το οποίο καλύπτεται από τις συνδέσεις προς την Ιταλία μειώθηκε από 39,1 % το 2002 σε 33,8 % το 2009.

200 Τέταρτον, εσφαλμένως η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι έλαβε υπόψη, κατά την ανάλυση της δυνατότητας υποκαταστάσεως των υπηρεσιών, τη μετατόπιση της κινήσεως της συνδέσεως Μασσαλία-Κορσική προς τη σύνδεση Τουλόν-Κορσική κατά τα έτη 2004 και 2005, διότι κατά τα έτη αυτά πραγματοποιήθηκαν μεγάλες απεργίες οι οποίες είχαν προκαλέσει σοβαρή διαταραχή στην κίνηση με αφετηρία τη Μασσαλία.

201 Πράγματι, πρέπει να υπομνησθεί καταρχάς ότι η εκ μέρους της Επιτροπής ανάλυση στις αιτιολογικές σκέψεις 154 έως 160 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν περιορίζεται στα έτη 2004 και 2005, αλλά καλύπτει χρονικό διάστημα εκτεινόμενο από το 2002 έως το 2009. Περαιτέρω, οι κοινωνικές συγκρούσεις στις οποίες αναφέρεται η SNCM έλαβαν χώρα μόνον κατά τον Σεπτέμβριο του 2004, τον Σεπτέμβριο του 2005 και τον Οκτώβριο του 2005, και όχι καθ' όλη τη διάρκεια των ετών 2004 και 2005, όπως φαίνεται να υποστηρίζει. Τέλος, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή παραπέμποντας στο σημείο 38 της ανακοινώσεώς της όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ 1997, C 372, σ. 5), στο δίκαιο του ανταγωνισμού, τυχόν απεργία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την οριοθέτηση της αγοράς.

202 Δεύτερον, πρέπει να θεωρηθεί ότι εσφαλμένως η SNCM χαρακτηρίζει την εκ μέρους της Επιτροπής ανάλυση της δυνατότητας υποκαταστάσεως των υπηρεσιών ως «ιδιαιτέρως χονδροειδή» καθόσον λάμβανε υπόψη μόνον την ποσοτική εξέλιξη, χωρίς να εξακριβώσει αν οι υπηρεσίες τις οποίες παρείχε η Corsica Ferries μπορούσαν να υποκατασταθούν από τις δικές της υπηρεσίες, από απόψεως τηρήσεως των ωραρίων, ανώτατων τιμών, ποιότητας υπηρεσίας και εξυπηρετούμενων προορισμών.

203 Η ανάλυση της Επιτροπής στηρίζεται, ειδικότερα, σε προσεκτική εξέταση της συμπεριφοράς των καταναλωτών καθώς και των ενδεδειγμένων στοιχείων και των πραγματικών διαπιστώσεων που απορρέουν, μεταξύ άλλων, από δημόσια στοιχεία σχετικά με την προσφορά και τη ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, όταν ένας χρήστης επιλέγει να μεταβεί στην Κορσική αναχωρώντας από την Τουλόν αντί από τη Μασσαλία, λαμβάνει κατ' ανάγκην υπόψη το σύνολο των παραμέτρων τις οποίες επικαλείται η SNCM. Μπορεί θεμιτώς να υποτεθεί ότι, εάν υπήρχε πραγματική ποιοτική διαφορά ανάμεσα στις υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η εταιρία αυτή με αφετηρία από τη Μασσαλία και τις παρεχόμενες από την Corsica Ferries με αφετηρία από την Τουλόν, τούτο θα εμπόδιζε τη μεγάλη μετατόπιση της κινήσεως που διαπιστώθηκε στις σκέψεις 197 και 198 ανωτέρω. Εξάλλου, όπως ήδη εκτέθηκε στις σκέψεις 137 και 139 ανωτέρω, οι παρεχόμενες από την Corsica Ferries υπηρεσίες έπρεπε να ικανοποιούν σειρά απαιτήσεων από απόψεως τακτικής εξυπηρετήσεως, συνέχειας, συχνότητας των δρομολογίων, ικανότητας παροχής υπηρεσιών, τιμών και επανδρώσεως των σκαφών και να παρέχονται υπό όρους συνάδοντες προς το γενικό συμφέρον.

204 Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να προστεθεί ότι, στην αιτιολογική σκέψη 158 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη, προκειμένου να αναλύσει τη δυνατότητα υποκαταστάσεως των υπηρεσιών, «[α]πό μια περισσότερο ποιοτική άποψη», τη μικρή απόσταση μεταξύ της Μασσαλίας και της Τουλόν. Επιβάλλεται συναφώς η διαπίστωση ότι ορθώς θεώρησε ότι αυτή η μικρή απόσταση, ήτοι περίπου 50 χλμ. σε ευθεία γραμμή και 65 χλμ. οδικώς, και το γεγονός

ότι ο χρόνος οδικής συνδέσεως των δύο πόλεων είναι μόλις 45 λεπτά, διάρκεια κατά πολύ μικρότερη από τη διάρκεια του δρομολογίου προς Κορσική από την ηπειρωτική Γαλλία, συνιστούσαν κρίσιμες ενδείξεις για τη δυνατότητα υποκαταστάσεως, από απόψεως ζητήσεως, των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών με αναχώρηση από τη Μασσαλία από εκείνες με αναχώρηση από την Τουλόν. Επιπλέον, το ότι ο λιμένας της Τουλόν είναι πιο κοντά στην Κορσική απ' ό,τι ο λιμένας της Μασσαλίας επιτρέπει στα πλοία που λειτουργούν αναχωρώντας από τον πρώτο λιμένα να πραγματοποιήσουν το δρομολόγιο σε συντομότερο χρόνο σε σχέση με εκείνα που αναχωρούν από τον δεύτερο λιμένα. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, δεν είναι πιθανό αυτά τα 45 επιπλέον λεπτά για την οδική διαδρομή να αποθαρρύνουν τους διαμένοντες ή τους εργαζόμενους στη Μασσαλία να χρησιμοποιήσουν τη σύνδεση Τουλόν-Κορσική. Άλλωστε, η σημασία των εν λόγω διαπιστώσεων δεν αμφισβητείται από την SNCM.

205 Βεβαίως, όπως ορθώς επισημαίνει η SNCM, ο λιμένας Propriano, ένας από τους τρεις καλυπτόμενους από τη συμπληρωματική υπηρεσία λιμένες της Κορσικής, δεν εξυπηρετείτο από τα πλοία με αφετηρία την Τουλόν. Εξυπηρετείτο, πάντως, από πλοία της κοινοπραξίας SNCM-CMN με αφετηρία τη Μασσαλία στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας (βλ. σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.3, της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ). Προβλεπόταν ακόμη, για τη γραμμή Μασσαλία-Propriano και για την υπηρεσία αυτή, αύξηση της ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας κατά το διάστημα από 1ης Μαΐου έως 30 Σεπτεμβρίου (βλ. σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.3, στοιχείο i, της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ). Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, δεν υφίσταται η παραμικρή ένδειξη ότι η βασική υπηρεσία, ενισχυόμενη με τον τρόπο αυτό κατά τη διάρκεια πέντε μηνών της εαρινής και θερινής περιόδου, δεν επαρκούσε από μόνη της για να ανταποκριθεί στη ζήτηση των χρηστών στη γραμμή αυτή, ακόμη και σε περίοδο αιχμής. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες στην εν λόγω γραμμή στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν ανταποκρίνονταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και ότι, επομένως, δεν ετίθετο καν ζήτημα δυνατότητας υποκαταστάσεως των λιμένων της Μασσαλίας από τους λιμένες της Τουλόν για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του Propriano.

206 Επιπλέον, επιβάλλεται εν πάση περιπτώσει η διαπίστωση ότι, όπως αναφέρει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 164 και στην υποσημείωση 98 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η κίνηση στη γραμμή Μασσαλία-Propriano αντιστοιχούσε μόνο σε χαμηλό ποσοστό (περίπου 10 %) της συνολικής δραστηριότητας την οποία καλύπτει η συμπληρωματική υπηρεσία. Ένα τόσο χαμηλό ποσοστό δεν ήταν ικανό να δικαιολογήσει την ύπαρξη δημόσιας υπηρεσίας της εμβέλειας της συμπληρωματικής υπηρεσίας, η οποία δεν περιοριζόταν στη γραμμή αυτή. Όπως επισημαίνεται στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, «το χαμηλό ποσοστό κυκλοφορίας που αντιπροσωπεύει [η εν λόγω] γραμμή δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας μόνον σε αυτή τη γραμμή θα μπορούσε να ακυρώσει το συμπέρασμα σχετικά με τη συμπληρωματική υπηρεσία στο σύνολό της».

207 Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, προς διαπίστωση εν προκειμένω της υπάρξεως δυνατότητας υποκαταστάσεως, δεν ήταν απαραίτητο οι απαιτήσεις που ίσχυαν για τις υπηρεσίες με αφετηρία τη Μασσαλία να είναι ακριβώς οι ίδιες με εκείνες με αφετηρία την Τουλόν.

208 Από το σύνολο των ανωτέρω συνάγεται ότι ορθώς έκρινε η Επιτροπή ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς στη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας και οι παρεχόμενες στη σύνδεση Τουλόν-Κορσική, από απόψεως ζητήσεως των επιβατών, μπορούσαν να υποκατασταθούν μεταξύ τους.

– Επί του δευτέρου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας

209 Στο πλαίσιο αυτού του δευτέρου επιμέρους σκέλους η SNCM υποστηρίζει ότι η ανάλυση της ελλείψεως της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην οποία προέβη η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 161 έως 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη και προδήλως εσφαλμένη.

210 Η ανάλυση αυτή συνοψίζεται στην αιτιολογική σκέψη 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως ως εξής:

«[…] η Επιτροπή συνέκρινε την πραγματική κυκλοφορία επιβατών με προορισμό κάθε έναν από τους λιμένες που καλύπτει η συμπληρωματική υπηρεσία με την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς που παρέχει η Corsica Ferries από την Τουλόν και τη βασική υπηρεσία της ΠΔΥ. Από την εν λόγω σύγκριση προκύπτει ότι, όσον αφορά τους λιμένες Bastia και Ajaccio, που αντιπροσωπεύουν το 90 % της μεταφορικής ικανότητας που απαιτεί η συμπληρωματική υπηρεσία, ο συνδυασμός των μεταφορικών ικανοτήτων που παρέχουν η βασική υπηρεσία της ΠΔΥ, με αφετηρία τη Μασσαλία, και η υπηρεσία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας που υπήρχε το διάστημα 2004 έως 2006 από την Τουλόν, αρκούσε για να εξασφαλιστεί η διαπιστωθείσα πραγματική ζήτηση, τόσο κατά την εαρινή και φθινοπωρινή περίοδο όσο και κατά τη θερινή περίοδο, για τον καθένα από τους δύο λιμένες και για κάθε έτος μεταξύ του 2004 και του 2006.»

211 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries αμφισβητούν την επιχειρηματολογία της SNCM.

212 Προς στήριξη της θέσεώς της, η SNCM προσάπτει, πρώτον, στην Επιτροπή ότι δεν εξέθεσε με λεπτομερή ή με αριθμητικά στοιχεία τον συγκριτικό υπολογισμό της προσφοράς και της ζητήσεως τον οποίο περιγράφει στην αιτιολογική σκέψη 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

213 Η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη. Πράγματι, όπως επιβεβαίωσε η Επιτροπή απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου, τα στοιχεία τα οποία χρησιμοποίησε για την επικρινόμενη ανάλυση είναι δημόσια στοιχεία προερχόμενα από το περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής, τα οποία της είχαν γνωστοποιηθεί από την Corsica Ferries στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας και δεν αμφισβητήθηκαν από τις γαλλικές αρχές κατά τη διαδικασία αυτή. Η SNCM, η οποία είναι σε θέση να γνωρίζει πολύ καλύτερα την κατάσταση της προσφοράς και της ζητήσεως της θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής καθώς και τα στοιχεία σχετικά με τις προβλεπόμενες από τη ΣΠΔΥ μεταφορικές ικανότητες, δεν μπορεί σοβαρά να υποστηρίζει, όπως το πράττει στα δικόγραφά της, ότι αδυνατεί να κατανοήσει τον συλλογισμό της Επιτροπής και να επαληθεύσει αν τα αριθμητικά στοιχεία τα οποία χρησιμοποίησε είναι ακριβή ή όχι. Ως προς τη χρησιμοποιηθείσα από την Επιτροπή μεθοδολογία για τους σκοπούς της αναλύσεώς της, από την αιτιολογική σκέψη 162 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει σαφώς ότι η μεθοδολογία συνίσταται απλώς σε σύγκριση, για κάθε έτος από το 2004 έως το 2006, διακρίνοντας την καλούμενη «εαρινή-φθινοπωρινή» περίοδο από τη «θερινή», και για κάθε έναν από τους τρεις λιμένες της Κορσικής τους οποίους καλύπτει η συμπληρωματική υπηρεσία, των μεταφορικών ικανοτήτων που προσφέρει η Corsica Ferries με αφετηρία την Τουλόν και των προσφερομένων από τους συναναδόχους στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας με αφετηρία τη Μασσαλία με τη διαπιστωθείσα πραγματική ζήτηση (ήτοι την πραγματική κίνηση επιβατών). Εστιάζοντας στους λιμένες Bastia και Ajaccio, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 90 % των μεταφορικών ικανοτήτων που απαιτεί η συμπληρωματική υπηρεσία, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο συνδυασμός αυτός ήταν αρκετός για να εξυπηρετήσει τη διαπιστωθείσα πραγματική ζήτηση, στηριζόμενη στο γεγονός ότι η διαφορά ανάμεσά τους ήταν συστηματικά θετική. Επομένως, η Επιτροπή αιτιολόγησε επαρκώς κατά νόμον την ανάλυση της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

214 Δεύτερον, η SNCM υποστηρίζει ότι η συγκριτική ανάλυση της πραγματικής κινήσεως επιβατών με τον συνδυασμό της προσφοράς μεταφοράς από την Corsica Ferries και της προσφοράς στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας είναι προδήλως εσφαλμένη στον βαθμό που δεν λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά της αγοράς και, ειδικότερα, τη μεγάλη ανισορροπία της ζητήσεως ακόμη και εντός της περιόδου αιχμής. Συγκεκριμένα, ακόμη και στα μέσα του θέρους, υπήρχαν περίοδοι αιχμής, ιδίως στα τέλη της εβδομάδας, τις οποίες ο εν λόγω συνδυασμός δεν μπορούσε να καλύψει πλήρως.

215 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η SNCM δεν αποδεικνύει επαρκώς κατά νόμον τη φερόμενη μεγάλη ανισορροπία της ζητήσεως την οποία επικαλείται. Απλώς παραπέμπει συναφώς σε χωρίο της αποφάσεως 2004/166/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την προβλεπόμενη να υλοποιηθεί από τη Γαλλία αναδιαρθρωτική ενίσχυση υπέρ της Société Nationale Maritime

Corse-Méditerranée (SNCM) Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (ΕΕ 2004, L 61, σ. 13), το οποίο αναφέρεται σε μελέτη της αγοράς την οποία, κατά την άποψή της, πραγματοποίησε η Επιτροπή. Στην πραγματικότητα, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 50 της αποφάσεως αυτής, αυτή η μελέτη της αγοράς ουδόλως προερχόταν από την Επιτροπή, αλλά είχε υποβληθεί από τις γαλλικές αρχές. Επιπλέον, η εν λόγω μελέτη της αγοράς στηριζόταν στα στοιχεία τα οποία ήταν διαθέσιμα έως το 2001. Ωστόσο, οι συνθήκες της αγοράς εξελίχθηκαν αισθητά μεταξύ 2001 και 2007. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι η απόφαση 2004/166 ακυρώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο με την απόφαση της 15ης Ιουνίου 2005, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Τρίτον, η SNCM υποστηρίζει ότι, για την εξέταση του ζητήματος της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας, η Επιτροπή δεν μπορούσε να περιοριστεί σε ποσοτική ανάλυση της υπηρεσίας που παρείχε η Corsica Ferries. Συγκεκριμένα, έπρεπε να αιτιολογήσει, όχι μόνον από απόψεως μεταφορικής ικανότητας, αλλά και τιμών, συνέχειας και τακτικής εξυπηρετήσεως, και να αποδείξει ότι η Corsica Ferries προσέφερε τις υπηρεσίες της υπό συνθήκες ανάλογες με τις προσφερόμενες από την SNCM στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Η SNCM αναφέρει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η Επιτροπή δεν αποδεικνύει σε κανένα σημείο ότι οι παρεχόμενες από την Corsica Ferries υπηρεσίες ανταποκρίνονταν στις ποιοτικές απαιτήσεις που προέβλεπε η συγγραφή υποχρεώσεων.

217 Οι εν λόγω αιτιάσεις κατά της Επιτροπής δεν μπορούν να γίνουν δεκτές.

218 Βεβαίως, όπως προκύπτει από τη δικογραφία και όπως εξάλλου αναγνωρίζουν οι διάδικοι, οι υποχρεώσεις της ΣΠΔΥ που έχουν εφαρμογή στη συμπληρωματική υπηρεσία και οι ΥΔΥ στις οποίες υπόκεινται οι μεταφορικές υπηρεσίες με αφετηρία την Τουλόν δεν είναι ακριβώς ίδιες. Ωστόσο, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 165 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν αποδείχθηκε περαιτέρω η ύπαρξη σημαντικής ποιοτικής διαφοράς μεταξύ των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχονται από τη Μασσαλία στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας και των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχονται από την Τουλόν, ικανής να αποτρέψει τους χρήστες των πρώτων υπηρεσιών να στραφούν στις δεύτερες.

219 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί, καταρχάς, ότι οι προβλεπόμενες στη συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ υποχρεώσεις είναι λιγότερο δεσμευτικές από τις ισχύουσες για τη βασική υπηρεσία (βλ. σκέψη 151 ανωτέρω). Ακολούθως, πρέπει να γίνει παραπομπή στις εκτιμήσεις που αναπτύσσονται στις σκέψεις 202 έως 204 ανωτέρω, από τις οποίες προκύπτει ότι, πέραν του ότι οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η Corsica Ferries έπρεπε να ικανοποιούν σειρά απαιτήσεων από απόψεως τακτικής εξυπηρετήσεως, συνέχειας, συχνότητας των δρομολογίων, ικανότητας παροχής υπηρεσιών, τιμών και επανδρώσεως των σκαφών και να παρέχονται υπό όρους συνάδοντες προς το γενικό συμφέρον, δεν αποδείχθηκε ότι υπήρχε πραγματική ποιοτική διαφορά μεταξύ των εν λόγω υπηρεσιών και εκείνων που παρείχε η SNCM με αφετηρία τη Μασσαλία. Τέλος, όσον αφορά ειδικότερα τις σχετικές με την ποιότητα της προσφερομένης υπηρεσίας υποχρεώσεις τις οποίες προβλέπει η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ για τη συμπληρωματική υπηρεσία, και τις οποίες επικαλείται η SNCM, αρκεί η διαπίστωση ότι η SNCM δεν προσκόμισε στοιχεία ικανά να αποδείξουν ότι υπήρχε οποιαδήποτε ιδιαίτερη ανάγκη των ταξιδιωτών η οποία δεν ικανοποιήθηκε στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς από τις εταιρίες που λειτουργούν από την Τουλόν. Εξάλλου, η συμπληρωματική υπηρεσία συνοδευόταν από λίγες μόνον υποχρεώσεις από απόψεως ποιότητας της προσφερομένης υπηρεσίας, οι οποίες δεν διέφεραν ουσιωδώς από εκείνες οι οποίες ίσχυαν για τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρείχαν οι ανταγωνίστριες εταιρίες, ιδίως η Corsica Ferries.

220 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ορθώς έκρινε η Επιτροπή ότι δεν είχε προσκομιστεί εν προκειμένω καμία απόδειξη της ελλείψεως ιδιωτικής πρωτοβουλίας σχετικά με τη συμπληρωματική υπηρεσία.

– Επί του τρίτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να αναλύσει τον αντίκτυπο τον οποίο θα είχε η κατάργηση της συμπληρωματικής υπηρεσίας επί της πράγματι διαπιστωθείσας προσφοράς

221 Η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν ανέλυσε τον αντίκτυπο τον οποίο θα είχε η κατάργηση της συμπληρωματικής υπηρεσίας επί της πράγματι διαπιστωθείσας προσφοράς, όπερ είχε ως αποτέλεσμα να υπερεκτιμήσει η Επιτροπή την ιδιωτική πρωτοβουλία που ήταν ικανή να υποκαταστήσει την εν λόγω υπηρεσία. Συγκεκριμένα, καταρχάς, από κανένα σημείο της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει ότι οι υπηρεσίες της Corsica Ferries με αναχώρηση από την Τουλόν και οι υπηρεσίες της SNCM με αναχώρηση από τη Μασσαλία μπορούσαν να υποκατασταθούν εξ ολοκλήρου. Ακολούθως, ουδόλως αποδεικνυόταν ότι, εκτός της οποιασδήποτε συμβάσεως δημοσίας υπηρεσίας, η προσφορά της Corsica Ferries θα μπορούσε να διασφαλίσει συνεχή και τακτική παροχή υπηρεσίας αντίστοιχη με τη συμπληρωματική υπηρεσία. Τέλος, σε περίπτωση καταργήσεως των καταβαλλομένων αντισταθμίσεων, η ίδια η παρουσία της SNCM στην αγορά ήταν δυνατό να τεθεί εν αμφιβόλω, γεγονός που θα τοποθετούσε την Corsica Ferries σε κατάσταση οιονεί μονοπωλίου και θα την ωθούσε να αυξήσει σημαντικά τις τιμές της και να μειώσει την ποιότητα της υπηρεσίας της.

222 Η Επιτροπή αντικρούει τα επιχειρήματα της SNCM.

223 Αυτό το τρίτο επιμέρους σκέλος δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, οι τρεις παραδοχές επί των οποίων στηρίζεται η αιτίαση της SNCM κατά της Επιτροπής είναι εσφαλμένες.

224 Συγκεκριμένα, πρώτον, δεν μπορεί ευλόγως να απαιτηθεί από την Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη δυνατότητας πλήρους υποκαταστάσεως μεταξύ των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς με αφετηρία την Τουλόν και των παρεχόμενων με αφετηρία τη Μασσαλία. Ορθώς έλαβε υπόψη, στην αιτιολογική σκέψη 160 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι αυτές οι υπηρεσίες μπορούσαν «να υποκατασταθούν σε μεγάλο βαθμό».

225 Δεύτερον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από την ανάλυση στην οποία προέβη η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση μπορεί να αποδειχθεί επαρκώς κατά νόμον ότι, ελλείψει της ΠΔΥ για τη συμπληρωματική υπηρεσία, η προσφορά υπηρεσιών από την Corsica Ferries με αφετηρία την Τουλόν, συνδυαζόμενη με εκείνη από την κοινοπραξία SNCM-CMN στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας, καθιστούσε δυνατή τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων αιχμής, ή, με άλλα λόγια, ότι η ζήτηση των επιβατών θα ικανοποιούνταν πάντοτε (βλ. ανωτέρω την εξέταση του πρώτου και του δεύτερου επιμέρους σκέλους του υπό κρίση τρίτου σκέλους).

226 Το επιχείρημα της SNCM στο πλαίσιο αυτό, κατά το οποίο, ελλείψει ΠΔΥ για τη συμπληρωματική υπηρεσία, η Corsica Ferries θα μπορούσε, προοδευτικά ή αιφνίδια, να αναδιαθέσει τον στόλο της προς προορισμούς άλλους από την Κορσική, συνιστά αμιγώς υπόθεση και δεν μπορεί, επομένως, να γίνει δεκτό.

227 Τρίτον, πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστούν αμιγώς υποθέσεις και ως εκ τούτου πρέπει να απορριφθούν και τα επιχειρήματα της SNCM σχετικά με τις συνέπειες της τυχόν καταργήσεως των αντισταθμίσεων που καταβάλλονται για τη συμπληρωματική υπηρεσία επί της καταστάσεως της ίδιας και της Corsica Ferries.

– Επί του τετάρτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι οι ανταγωνιστές της SNCM οι οποίοι λειτουργούν με αφετηρία την Τουλόν δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ασκούντες τις δραστηριότητές τους υπό κανονικές συνθήκες αγοράς

228 Η SNCM υποστηρίζει ότι, αντιθέτως προς τα εκτιθέμενα στην αιτιολογική σκέψη 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι ανταγωνιστές της οι οποίοι λειτουργούν με αφετηρία την Τουλόν δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ασκούντες τις δραστηριότητές τους υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Συγκεκριμένα, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με αφετηρία την Τουλόν επιχορηγείται με κρατική ενίσχυση, ήτοι από το σύστημα κοινωνικής πρόνοιας, και υπόκειται σε ΥΔΥ βάσει του συστήματος αυτού.

229 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries ζητούν την απόρριψη αυτού του επιμέρους σκέλους.

230 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή, εκθέτοντας στην τελευταία περίοδο της αιτιολογικής σκέψεως 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι ανταγωνιστές της SNCM στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με αφετηρία την Τουλόν ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες σε κανονικές συνθήκες της αγοράς», δεν αναφερόταν σε κατάσταση χαρακτηριζόμενη από ανυπαρξία δημόσιας παρεμβάσεως στην αγορά. Όπως προκύπτει από το πρώτο μέρος της εν λόγω περιόδου –«δεδομένης της ύπαρξης των ΥΔΥ και του συστήματος κοινωνικής πρόνοιας στο σύνολο των γραμμών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής»–, σκοπός της Επιτροπής ήταν απλώς να επισημάνει ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες που παρείχαν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ ιδίως του λιμένα της Τουλόν και των λιμένων της Κορσικής καλύπτονταν από το καθεστώς ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα που περιγράφεται στη σκέψη 14 ανωτέρω και, για τον λόγο αυτό, υπέκειντο στις απαιτήσεις που θέτουν οι ΥΔΥ στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού, οπότε έπρεπε να θεωρηθεί ότι ασκούσαν τις δραστηριότητές τους στην αγορά υπό αντίστοιχες συνθήκες. Τούτο σημαίνει ότι οι «κανονικές συνθήκες αγοράς» ενσωμάτωναν το εν λόγω καθεστώς και τις συνδεόμενες με αυτό ΥΔΥ.

231 Ως εκ τούτου, το τέταρτο επιμέρους σκέλος του τρίτου σκέλους και το σκέλος αυτό στο σύνολό του πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμα.

Επί του όλως επικουρικώς προβαλλομένου τετάρτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν συνιστούσαν συνήθη εμπορική συναλλαγή

232 Όλως επικουρικώς, ήτοι σε περίπτωση που κριθεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν συνιστά ΥΓΟΣ, η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν απέδειξε ότι οι γαλλικές αρχές, συνάπτοντας σύμβαση με την SNCM για την εν λόγω υπηρεσία, δεν ενήργησαν όπως θα ενεργούσε ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία αγοράς και ότι η απόκτηση των παρεχομένων υπηρεσιών στο πλαίσιο της εν λόγω υπηρεσίας δεν μπορούσε, επομένως, να χαρακτηριστεί ως συνήθης εμπορική συναλλαγή.

233 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως ορθώς υποστηρίζουν η Επιτροπή και η Corsica Ferries, το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς δεν έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις όπως της συγκεκριμένης υποθέσεως. Πράγματι, αφενός, όταν μια δημόσια αρχή εμφανίζεται ως αρχή η οποία οργανώνει και αναθέτει δημόσια υπηρεσία, αποκλείει με τον τρόπο αυτό τη δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κριτηρίου καθόσον ενεργεί εξ ορισμού ως δημόσια αρχή. Αφετέρου, αντιθέτως προς τη θέση την οποία υποστηρίζει η SNCM, η συμπεριφορά των γαλλικών αρχών στην υπό κρίση υπόθεση δεν μπορεί να εξομοιωθεί προς απόκτηση, από αυτές, έναντι καταβολής τιμήματος, υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Στην πραγματικότητα, κρίσιμη στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι η σύμβαση με την οποία η δημόσια αρχή αναθέτει τη διαχείριση δημόσιας υπηρεσίας σε οικονομικούς φορείς, μέσω της καταβολής σε αυτούς χρηματικής αντισταθμίσεως. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται τα τέσσερα κριτήρια Altmark προκειμένου να προσδιοριστεί αν αυτή η αντιστάθμιση συνιστά κρατική ενίσχυση και, ειδικότερα, επιλεκτικό πλεονέκτημα.

234 Ως εκ τούτου, το τέταρτο σκέλος του πρώτου λόγου ακυρώσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

235 Επομένως, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος στο σύνολό του. Πρέπει, επομένως, να θεωρηθεί ότι ορθώς η Επιτροπή έκρινε ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας δεν ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Γαλλική Δημοκρατία είχε, ως εκ τούτου, υποπέσει σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως χαρακτηρίζοντας τη συμπληρωματική υπηρεσία ως ΥΓΟΣ.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον έκρινε ότι η ΣΠΔΥ δεν πληρούσε το τέταρτο των κριτηρίων Altmark

236 Με τον δεύτερο λόγο ακυρώσεως, η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εσφαλμένως θεώρησε ότι δεν πληρούνταν το τέταρτο των κριτηρίων Altmark όσον αφορά τόσο τη βασική όσο και τη συμπληρωματική υπηρεσία. Υποστηρίζει ότι με τη διαδικασία αναθέσεως του αντικειμένου της ΣΠΔΥ διασφαλίστηκε ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και, ως εκ τούτου, η επιλογή της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη για το κοινωνικό σύνολο προσφοράς.

237 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries αντικρούουν τα επιχειρήματα της SNCM.

238 Πρέπει να υπομνηστεί ότι το τέταρτο των κριτηρίων Altmark πληρούται σε δύο εναλλακτικές περιπτώσεις. Κατά την πρώτη, η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία θα ανατεθεί η εκτέλεση της ΥΔΥ πρέπει να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο διαδικασίας αναθέσεως δημόσιας συμβάσεως επιτρέπουσας την επιλογή του υποψηφίου που μπορεί να παρέχει τις επίμαχες υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Κατά τη δεύτερη, το ύψος της αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα αναγκαία μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις αυτές, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των ως άνω υποχρεώσεων.

239 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι καμία από τις δύο αυτές περιπτώσεις δεν συνέτρεχε εν προκειμένω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 169 έως 178 και 179 έως 183 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, η SNCM αμφισβητεί μόνον τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με την πρώτη από τις εν λόγω περιπτώσεις.

240 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από ένα σύνολο συγκλινουσών ενδείξεων προκύπτει ότι η διαδικασία προσκλήσεως υποβολής προσφορών η οποία εφαρμόστηκε εν προκειμένω είναι προφανές ότι δεν οδήγησε σε γνήσιο και επαρκώς ανοικτό διαγωνισμό από τον οποίο ήταν δυνατό να προκύψει υποψήφιος ικανός να παρέχει τις επίμαχες υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

241 Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, επισημαίνεται ότι το αντικείμενο της ΣΠΔΥ ανατέθηκε στην κοινοπραξία SNCM-CMN κατόπιν διαδικασίας με διαπραγμάτευση με δημοσίευση προκηρύξεως διαγωνισμού, μετά την ακύρωση από το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας), στις 15 Δεκεμβρίου 2006, της πρώτης διαδικασίας αναθέσεως της ΠΔΥ στο σύνολό της. Όπως, όμως, προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 170 της προσβαλλομένης αποφάσεως και από το σημείο 66 της ανακοινώσεως ΥΓΟΣ, η διαδικασία με διαπραγμάτευση με προκήρυξη διαγωνισμού παρέχει ευρεία διακριτική ευχέρεια στην αναθέτουσα αρχή και μπορεί να περιορίσει τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων. Μια τέτοια διαδικασία δεν μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ότι επαρκεί για την πλήρωση του τετάρτου των κριτηρίων Altmark παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Πρέπει να προστεθεί ότι το σημείο 68 της ίδιας ανακοινώσεως υπενθυμίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών ενδέχεται να μην μπορεί να εξασφαλίσει το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, λόγω του ότι δεν συνεπάγεται έναν επαρκώς ανοικτό και γνήσιο διαγωνισμό.

242 Δεύτερον, πρέπει να επισημανθεί ότι κατόπιν της δημοσιεύσεως της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών υποβλήθηκαν μόνον δύο προσφορές, ήτοι, αφενός, η κοινή προσφορά της SNCM και της CMN και, αφετέρου, η προσφορά της Corsica Ferries. Θεωρητικώς, όμως, θα μπορούσαν να υποβάλουν προσφορά στον διαγωνισμό αυτό περισσότερες εταιρίες, εκ των οποίων τουλάχιστον τρεις παρείχαν τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Κορσικής [Saremar (Ιταλία-Κορσική), Lauro (Ιταλία-Κορσική) και Moby (Ιταλία-Κορσική καθώς και, για ορισμένο διάστημα, ηπειρωτική Γαλλία-Κορσική)].

243 Τρίτον, στη συνέχεια των εκτιθέμενων στη σκέψη 242 ανωτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 174 έως 177 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μία σειρά παραγόντων αναμφισβήτητα απέτρεψαν, ή και εμπόδισαν, στην πράξη, τη συμμετοχή δυνητικών υποψηφίων στον διαγωνισμό.

244 Πρώτον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 175 της προσβαλλομένης αποφάσεως και όπως προκύπτει από τα σημεία 60 και 106 της αποφάσεως 06-MC-03 του Conseil de la concurrence (Επιτροπής Ανταγωνισμού, Γαλλία), της 11ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις αιτήσεις για ασφαλιστικά μέτρα στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας, η κοινοπραξία SNCM-CMN είχε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως εγκατεστημένος φορέας στη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική ο οποίος διέθετε ήδη στόλο πλοίων προσαρμοσμένο στις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ.

245 Δεύτερον, προκλήθηκε κατ' ανάγκην φαινόμενο παραγκωνισμού οφειλόμενο στις σύντομες προθεσμίες οι οποίες προβλέπονταν στο πλαίσιο της διαδικασίας αναθέσεως του αντικειμένου της ΣΠΔΥ. Υπενθυμίζεται συναφώς ότι η νέα πρόσκληση για την υποβολή προσφορών και η τελική συγγραφή υποχρεώσεων δημοσιεύθηκαν στις 30 Δεκεμβρίου 2006, προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η ΠΔΥ από 1ης Μαΐου 2007, ήτοι μόνο τέσσερις μήνες αργότερα, ενώ με απόφαση της Εθνοσυνελεύσεως της Κορσικής της 27ης Απριλίου 2007 ως ημερομηνία εφαρμογής της ΠΔΥ ορίστηκε η 1η Ιουλίου 2007. Ως εκ τούτου, η προθεσμία μεταξύ της ημερομηνίας αναθέσεως της ΠΔΥ, η οποία τελικώς πραγματοποιήθηκε στις 7 Ιουνίου 2007, και της ημερομηνίας θέσεως σε εφαρμογή της ΠΔΥ ήταν εξαιρετικά σύντομη. Συγκεκριμένα, η εν λόγω προθεσμία είχε διάρκεια μόλος 23 ημερών. Είναι, όμως, προφανές ότι τέτοιες σύντομες προθεσμίες δεν παρείχαν τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις οι οποίες δεν είχαν ήδη παρουσία στη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική να αναδιατάξουν τα πλοία τους από άλλες συνδέσεις ή να αποκτήσουν άλλα πλοία τα οποία να πληρούν τις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν ανέλαβαν τον πολύ υψηλό οικονομικό κίνδυνο να προσαρμόσουν προκαταβολικά τον στόλο τους χωρίς οποιαδήποτε θετική ένδειξη ως προς τη δυνατότητα επιτυχίας στον διαγωνισμό.

246 Βεβαίως, παρά τα εμπόδια που συνιστούν αυτές οι τρεις πολύ σύντομες προθεσμίες, η Corsica Ferries μπόρεσε να υποβάλει προσφορά στον επίμαχο διαγωνισμό. Πάντως, επισημαίνεται ότι η εταιρία αυτή δεν ήταν σε θέση να προτείνει ημερομηνία προγενέστερη της 12ης Νοεμβρίου 2007 για την έναρξη της εκμεταλλεύσεως της ΠΔΥ λόγω ακριβώς του γεγονότος ότι ο στόλος της έπρεπε να παραμείνει ενεργός στη Νίκαια και την Τουλόν έως την ημερομηνία αυτή, καθώς τα εισιτήρια μεταφοράς για την τουριστική περίοδο είχαν τεθεί προς πώληση ήδη από τον μήνα Ιανουάριο.

247 Τρίτον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορισμένοι περιορισμοί τεχνικής φύσεως επίσης μείωσαν τον αριθμό των υποψηφίων που θα μπορούσαν να υποβάλουν προσφορά στον διαγωνισμό. Συγκεκριμένα, τα πλοία έπρεπε να πληρούν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές ώστε να μπορούν να ελιχθούν εντός ορισμένων λιμένων της Κορσικής. Για παράδειγμα, όπως αναφέρεται στην υποσημείωση 107 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το 2007, ο λιμένας της Bastia δεν επέτρεπε τον ελιγμό πλοίων μήκους άνω των 180 μέτρων. Ο περιορισμός αυτός, σε συνδυασμό με την απαίτηση για μεγάλο ελάχιστο αριθμό γραμμικών μέτρων η οποία προβλέπεται στη συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ για την εμπορευματική μεταφορά, απαιτούσε τη σχεδόν κατά παραγγελία ναυπήγηση πλοίων ανάλογων με ορισμένα πλοία της SNCM, όπως το *Paglia Orba* και το *Pascal Paoli*. Όπως, όμως, αναφέρεται στην υποσημείωση 109 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το κόστος για πλοία ικανά να ανταποκριθούν

στις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων ήταν ιδιαιτέρως υψηλό. Στα στοιχεία αυτά προστίθεται το γεγονός ότι η εν λόγω συγγραφή υποχρεώσεων προέβλεπε ότι τα πλοία τα οποία προορίζονταν για τη διασφάλιση της δημόσιας υπηρεσίας δεν έπρεπε να είναι άνω των 20 ετών, με δυνατότητα παρεκκλίσεως για τα έτη 2007 και 2008, όπερ ήταν άμεσα επωφελές για την SNCM, ενώ στην πράξη απέκλειε πέντε πλοία του στόλου της Corsica Ferries που ήταν διαθέσιμος για την εκμετάλλευση της ΠΔΥ, όπως πολύ πειστικά εξηγεί η Επιτροπή με την απάντησή της σε μία από τις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου.

248 Πρέπει να προστεθεί ότι, στο σημείο 56 της αποφάσεως 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006 (βλ. σκέψη 244 ανωτέρω), η οποία παρατίθεται στην υποσημείωση 106 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή Ανταγωνισμού διαπίστωσε ότι, «[μ]ολονότι, θεωρητικώς, πλήθος εταιριών είχαν τα απαιτούμενα πλοία και μπορούσαν να ανταποκριθούν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, ορισμένες ιδιαιτερότητες του κανονισμού διαβουλεύσεως, οι προς τήρηση προβλεπόμενες προθεσμίες καθώς και πολλοί περιορισμοί τεχνικής ή εμπορικής φύσεως μείωσαν στην πράξη τον αριθμό τους σε τρεις εταιρίες ήδη ενεργές στην εξυπηρέτηση της Κορσικής από τους λιμένες της Μασσαλίας, της Τουλόν και της Νίκαιας» (βλ. επίσης σημεία 120 έως 133 της αποφάσεως 09-D-10 της Επιτροπής Ανταγωνισμού, της 27ης Φεβρουαρίου 2009, σχετικά με τις πρακτικές που εφαρμόζονται στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας).

249 Τέταρτον, όπως ορθώς διαπιστώνεται στην αιτιολογική σκέψη 172 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η προσφορά της Corsica Ferries, η οποία ήταν επομένως η μόνη ανταγωνιστική προσφορά έναντι της προσφοράς της κοινοπραξίας SNCM-CMN, απορρίφθηκε βάσει κριτηρίων επιλογής, και όχι βάσει κριτηρίων αναθέσεως, ήτοι χωρίς καν να υπάρξει σύγκριση των πλεονεκτημάτων κάθε προσφοράς ώστε να επιλεγεί η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά. Στο πλαίσιο αυτό, από την απόφαση της Εθνοσυνελεύσεως της Κορσικής της 7ης Ιουνίου 2007 προκύπτει ότι η προσφορά της Corsica Ferries απορρίφθηκε διότι δεν ήταν σε θέση «να καθορίσει, σταθερά και οριστικά, την ημερομηνία κατά την οποία θα ήταν ικανή να εκμεταλλευτεί την [ΠΔΥ]». Πιο συγκεκριμένα, όπως ήδη αναφέρθηκε στη σκέψη 246 ανωτέρω, η Corsica Ferries δεν ήταν σε θέση να προτείνει ημερομηνία προγενέστερη της 12ης Νοεμβρίου 2007 για τη θέση σε εφαρμογή της ΠΔΥ, ενώ ως ημερομηνία ενάρξεώς της είχε οριστεί η 1η Ιουλίου 2007. Εξάλλου, από την έκθεση του προέδρου του εκτελεστικού συμβουλίου της Κορσικής σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής, με βάση την οποία εκδόθηκε η ως άνω απόφαση της συνελεύσεως, προκύπτει ότι ορισμένα πλοία της Corsica Ferries δεν πληρούσαν τον όρο της ανώτατης ηλικίας κατά τον ειδικό κανονισμό της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, καθώς είχαν τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1987 (βλ. επίσης υποσημείωση 20 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

250 Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί, όπως υποστηρίζει η SNCM, ότι η προσφορά της Corsica Ferries απορρίφθηκε διότι δεν ήταν η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη. Πρέπει να προστεθεί ότι οι δικαιολογητικοί λόγοι της απορρίψεως αυτής δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των κριτηρίων αναθέσεως του ειδικού κανονισμού της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, ο οποίος, υπό τον τίτλο «κριτήρια επιλογής», προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Για την ανάθεση του αντικειμένου των συμβάσεων, η [CTC] αποφασίζει βάσει της συνολικής χρηματοοικονομικής δεσμεύσεως και των ποιοτικών στοιχείων της υπηρεσίας και της οικονομικής αναπτύξεως της νήσου που παρέχουν οι υποβάλλουσες προσφορά επιχειρήσεις, ιδίως ως προς τις υπηρεσίες και δραστηριότητες που αναμένονται στη νησιωτική αγορά, εντός των ορίων των ικανοτήτων και των τύπων παραγωγής.»

251 Πέμπτον, επιβεβαιώνεται η διαπίστωση της Επιτροπής, στην αιτιολογική σκέψη 177 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία «η ύπαρξη πολλών ρητρών απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών, σε συνδυασμό με την ελευθερία που παρέχεται στην OTC να αποφασίζει εξαιρέσεις

από τους εφαρμοστέους κανόνες, θα μπορούσε επίσης να αποθαρρύνει τη συμμετοχή στον διαγωνισμό, συντηρώντας τις αμφιβολίες σχετικά με ορισμένες τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους που είναι κρίσιμες για την επεξεργασία μιας προσφοράς».

252 Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, το άρθρο 2 της ΣΠΔΥ προβλέπει ότι οι υποχρεώσεις της συγγραφής υποχρεώσεων μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσαρμογών κατά το μεταβατικό διάστημα το οποίο λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2008. Οι προβλεπόμενες υποχρεώσεις, οι οποίες μπορούν να καταστούν ηπιότερες κατά τη διακριτική ευχέρεια της OTC, αφορούν κύρια σημεία της ΠΔΥ, καθώς αφορούν τις ελάχιστες μεταφορικές ικανότητες (βλ. σημείο I, στοιχείο a, παράγραφος 1.3, σημείο I, στοιχείο b, παράγραφος 1.3, σημείο I, στοιχείο c, παράγραφος 1.3, σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.3, και σημείο I, στοιχείο e, παράγραφος 1.3, της συγγραφής υποχρεώσεων), την ποιότητα της υπηρεσίας και την ημερομηνία θέσεως των πλοίων σε λειτουργία (βλ. εισαγωγή του σημείου III της συγγραφής υποχρεώσεων). Βεβαίως, παρεκκλίσεις προβλέπονταν μόνο για διάστημα 18 μηνών, πλην όμως δεν ήταν λιγότερο σημαντικές, καθώς το διάστημα αυτό ήταν επαρκές για την αναδιοργάνωση, ενδεχομένως, του στόλου των πλοίων.

253 Δεύτερον, η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ προβλέπει ότι «μπορεί να γίνει δεκτό, κατόπιν εγκρίσεως της OTC, ιδίως προς ικανοποίηση των κανονιστικών υποχρεώσεων συντηρήσεως/επισκευής/εκ νέου ταξινομήσεως των πλοίων, ακόμη πιο μειωμένο επίπεδο υπηρεσίας, για τις τεχνικές μεταφορικές ικανότητες που προβλέπονται ανωτέρω, ιδίως για τους επιβάτες (εντός ορίου μειώσεως 30 %), ήτοι για το διάστημα από 1ης Οκτωβρίου έως 31 Μαρτίου, πλην του διαστήματος των σχολικών διακοπών και οποιουδήποτε διαστήματος του έτους σε περίπτωση απρόβλεπτου γεγονότος» (βλ. σημείο I, στοιχείο a, παράγραφος 1.4, σημείο I, στοιχείο b, παράγραφος 1.4, σημείο I, στοιχείο c, παράγραφος 1.4, σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.4, και σημείο I, στοιχείο e, παράγραφος 1.4, της συγγραφής υποχρεώσεων). Πρέπει να αναφερθεί ότι μείωση του επιπέδου υπηρεσίας ήταν δυνατή «μεταξύ άλλων» για την πλήρωση των κανονιστικών υποχρεώσεων συντηρήσεως, επισκευής και εκ νέου ταξινομήσεως των πλοίων, και όχι «αποκλειστικά» για τον λόγο αυτό, όπως φαίνεται ότι υποστηρίζει η SNCM. Εξάλλου, όπως πολύ ορθά τονίζει η Επιτροπή, η διακριτική ευχέρεια την οποία απονέμει η διάταξη αυτή στην OTC ήταν ιδιαίτερα ευρεία, καθώς δεν υπήρχαν προβλέψεις τόσο ως προς τον λόγο για τον οποίο μπορούσαν να πραγματοποιηθούν μειώσεις όσο και ως προς το πεδίο τους («ιδίως για τους επιβάτες») και την έκτασή τους (κατ' ανώτατο όριο 30 %), για το σύνολο των περιόδων υφέσεως, ήτοι κατά τη διάρκεια των οποίων η εκμετάλλευση των διαφόρων θαλάσσιων γραμμών ήταν εξ ορισμού η πλέον ελλειμματική και, ως εκ τούτου, κατά τη διάρκεια των οποίων η μείωση των υπηρεσιών ήταν η πλέον αποδοτική για τους αναδόχους.

254 Τρίτον, δεδομένου του περιεχομένου τους, η ρήτρα διασφαλίσεως και η ρήτρα προσαρμογής που προβλέπονται, αντιστοίχως, στο άρθρο 7 και το άρθρο 8 της ΣΠΔΥ ήταν δυνατό να δημιουργήσουν αμφιβολίες ως προς ορισμένες τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους (βλ. σκέψεις 33 έως 35 ανωτέρω).

255 Εξάλλου, κανένα από τα λοιπά επιχειρήματα της SNCM δεν καθιστά δυνατή την ανατροπή των προεκτεθεισών εκτιμήσεων.

256 Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, εσφαλμένως η SNCM υποστηρίζει ότι, στη σκέψη 59 της αποφάσεως της 11ης Σεπτεμβρίου 2012, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής (T-565/08, EU:T:2012:415), το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η ΠΔΥ για το διάστημα 2007-2013 είχε ανατεθεί στην κοινοπραξία SNCM-CMN «σύμφωνα με τους νέους κοινοτικούς κανόνες και κατόπιν ευρωπαϊκής προκηρύξεως υποβολής προσφορών». Πράγματι, αφενός, η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή δεν αφορούσε την ΠΔΥ για το διάστημα 2007-2013, αλλά ΥΤΟΣ για το διάστημα 1991-2001. Αφετέρου, στη σκέψη 59 της εν λόγω αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι ανατέθηκαν από κοινού στις SNCM και CMN οι ΠΔΥ μετά το 2001 κατ' εφαρμογήν των νέων κανόνων της Ένωσης, κατόπιν

ευρωπαϊκής προκηρύξεως για την υποβολή προσφορών, χωρίς να εξετάσει το νομότυπο των προκηρύξεων αυτών, το οποίο δεν αποτελούσε εξάλλου αντικείμενο της διαφοράς, ούτε, a fortiori, την ικανότητα πληρώσεως του τετάρτου των κριτηρίων Altmark.

257 Δεύτερον, η SNCM δεν μπορεί λυσιτελώς να επικαλεστεί το γεγονός ότι ουδέποτε υποβλήθηκε στη CTC αίτημα δυνητικών υποψηφίων οι οποίοι αρνήθηκαν να συμμετάσχουν στις διαβουλεύσεις λόγω των περιορισμών που επέβαλε η συγγραφή υποχρεώσεων ή το χρονοδιάγραμμα αναθέσεως της ΠΔΥ. Το γεγονός αυτό, εάν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, δεν είναι αυτό καθαυτό ικανό να επηρεάσει τον συλλογισμό και τα συμπεράσματα της Επιτροπής που διατυπώνονται στην προσβαλλόμενη απόφαση σχετικά με τη μη πλήρωση του τετάρτου των κριτηρίων Altmark.

258 Τρίτον, η SNCM δεν μπορεί περαιτέρω να αντλήσει επιχείρημα από το ότι τόσο το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας), στην απόφαση της 5ης Ιουνίου 2007 καθώς και στην απόφαση της 13ης Ιουλίου 2012 η οποία μνημονεύεται στη σκέψη 27 ανωτέρω, όσο και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην απόφαση 07-D-13, της 6ης Απριλίου 2007, σχετικά με τις νέες αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής χώρας, έκριναν μάλλον ότι η διαδικασία την οποία ακολούθησε η CTC για την ανάθεση της ΣΠΔΥ ήταν καθόλα νόμιμη.

259 Πράγματι, καταρχάς, όσον αφορά την απόφαση του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 5ης Ιουνίου 2007, πρέπει να παρατηρηθεί ότι πρόκειται για απόφαση εκδοθείσα κατόπιν αναιρέσεως υποβληθείσας από την Corsica Ferries κατά της διατάξεως του δικαστή ασφαλιστικών μέτρων του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia) της 27ης Απριλίου 2007 η οποία μνημονεύεται στη σκέψη 20 ανωτέρω, η οποία δέχθηκε μόνον εν μέρει το αίτημά της περί ακυρώσεως του συνόλου της διαδικασίας που διοργάνωσε η CTC και η OTC για την ανανέωση της ΠΔΥ της θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρετήσεως της Κορσικής από τον λιμένα της Μασσαλίας. Πέραν του ότι, εκ της φύσεώς της, η αρμοδιότητα του δικαστή των ασφαλιστικών μέτρων είναι περιορισμένη, επισημαίνεται ότι, στην απόφασή του, το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας) περιορίστηκε κατ' ουσίαν, όσον αφορά την ορθότητα της αναιρεσιβληθείσας διατάξεως, στη διαπίστωση ότι ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia) δεν είχε παραμορφώσει τα πραγματικά περιστατικά ή τα στοιχεία της δικογραφίας. Πρέπει να προστεθεί ότι η εν λόγω απόφαση αφορά μόνον το μέρος των αιτημάτων της Corsica Ferries το οποίο είχε απορριφθεί από τον δικαστή των ασφαλιστικών μέτρων, ο οποίος εξάλλου ακύρωσε, λόγω παραβιάσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως μεταξύ των υποψηφίων, το στάδιο διαπραγματεύσεως της διαδικασίας και, κατά συνέπεια, την απόφαση περί αποδοχής της προσφοράς της κοινοπραξίας SNCM-CMN και της προτάσεως στην Εθνοσυνέλευση της Κορσικής περί αναθέσεως της ΠΔΥ στην κοινοπραξία αυτή.

260 Ακολούθως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η SNCM, δεν μπορεί να συναχθεί από την απόφαση του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 13ης Ιουλίου 2012 ότι με την απόφαση αυτή επικυρώθηκε η νομιμότητα της διαδικασίας την οποία ακολούθησε η CTC για την ανάθεση της ΣΠΔΥ. Στο δεύτερο μέρος της αποφάσεώς του, το οποίο αφορά το δίκαιο των κρατικών ενισχύσεων και, ειδικότερα, την τήρηση της υποχρεώσεως προηγούμενης κοινοποιήσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας) περιορίστηκε στην εξέταση του αν η ρήτρα διασφαλίσεως του άρθρου 7, παράγραφος 1, της ΣΠΔΥ, εξεταζόμενη χωριστά, ήταν δυνατό να συνιστά κρατική ενίσχυση. Πρέπει να προστεθεί ότι, κατόπιν της αναιρέσεως, με αυτήν την απόφαση του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 13ης Ιουλίου 2012, της αποφάσεως του cour administrative d'appel de Marseille (διοικητικού εφετείου Μασσαλίας) της 7ης Νοεμβρίου 2011 και της αναπομπής της υποθέσεως σε αυτό, το εν λόγω δικαστήριο, με απόφαση της 6ης Απριλίου 2016, εξαφάνισε την απόφαση του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia) της 24ης Ιανουαρίου 2008 και ακύρωσε τις αποφάσεις που μνημονεύονται στις σκέψεις 23 και 25 ανωτέρω αφού διαπίστωσε ειδικότερα τη μη πλήρωση του τετάρτου των κριτηρίων Altmark.

261 Τέλος, όσον αφορά την απόφαση τηςΕπιτροπής Ανταγωνισμού της 6ης Απριλίου 2007, επισημαίνεται ότι αυτή αφορούσε αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων οπότε δεν μπορούσε να προδικάσει την επί της ουσίας επίλυση της επίμαχης διαφοράς. Εξάλλου, δεν μπορεί να αντληθεί οποιοδήποτε συμπέρασμα από την απόφαση αυτή όσον αφορά την πλήρωση του τετάρτου των κριτηρίων Altmark. Πράγματι, τα ζητήματα επί των οποίων κλήθηκε να αποφανθεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού αφορούσαν στην πραγματικότητα τον ενδεχομένως αντίθετο προς τον ανταγωνισμό χαρακτήρα της συστάσεως προσωρινής κοινοπραξίας μεταξύ των SNCM και CMN καθώς και το φερόμενο ως εξαιρετικό ύψος της επιχορηγήσεως την οποία ζήτησε η κοινοπραξία αυτή με την προσφορά της κατόπιν της δημοσιεύσεως της νέας προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι, στο σημείο 46 της αποφάσεώς του, η ίδια η Επιτροπή Ανταγωνισμού υπογραμμίζει ότι η απόφαση να επιλεγεί η 1η Μαΐου 2007 ως ημερομηνία θέσεως σε εφαρμογή της ΠΔΥ (η οποία αναβλήθηκε στη συνέχεια για την 1η Ιουλίου 2007) συνεπαγόταν παραγκωνισμό.

262 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο εκτιμώντας ότι το τέταρτο των κριτηρίων Altmark δεν πληρούνταν ως προς τη βασική και τη συμπληρωματική υπηρεσία. Συνεπώς, ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον προέβη σε εσφαλμένο υπολογισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως

263 Ο τρίτος λόγος ακυρώσεως τον οποίο προβάλλει η SNCM βάλλει εναντίον της αιτιολογικής σκέψεως 218 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία έχει ως εξής:

«Για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί, εκτός τόκων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναλυτική λογιστική της SNCM αποτελεί κατάλληλη βάση για την κατανομή των αντισταθμίσεων μεταξύ της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Στη βάση αυτή, το προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

το ποσό των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν πράγματι από το 2007 έως το 2011 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, που ανέρχεται σε 172,744 εκατομμύρια ευρώ […]·

το ποσό των προκαταβολών που καταβλήθηκαν μηνιαίως για το έτος 2012 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, που εκτιμάται σήμερα σε 38 εκατομμύρια ευρώ και το υπόλοιπο της αντιστάθμισης, το οποίο πρέπει να καταβληθεί μετά την υποβολή της τελικής έκθεσης εκτέλεσης των υπηρεσιών, εάν έχει ήδη καταβληθεί·

τις προκαταβολές που καταβάλλονται μηνιαίως για το έτος 2013 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας έως την ημερομηνία της παρούσας απόφασης, που εκτιμάται σήμερα σε 9,5 εκατομμύρια ευρώ, ενώ υπενθυμίζεται ότι η Γαλλία οφείλει να ακυρώσει όλες τις πληρωμές μετά την εν λόγω ημερομηνία.»

264 Με τον λόγο αυτό, ο οποίος υποδιαιρείται σε τρία σκέλη, η SNCM υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία μπορεί να διακριθεί από τη βασική υπηρεσία και ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν πληρούν τα κριτήρια Altmark, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, παρέβη το άρθρο 106, παράγραφος 2, και το άρθρο 107 ΣΛΕΕ και παραβίασε τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού ορίζοντας το ύψος της προς ανάκτηση ενισχύσεως στο συνολικό ποσό των εν λόγω αντισταθμίσεων.

265 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries φρονούν ότι ο τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ως προς όλα τα σκέλη του.

Επί του πρώτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να λάβει υπόψη το κόστος για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας κατά τον καθορισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως

266 Η SNCM προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη, κατά τον καθορισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως, τις δαπάνες που πραγματοποίησε για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, οι οποίες ήταν σημαντικές και δεν καλύπτονταν από το ποσό των καταβληθεισών αντισταθμίσεων για την παροχή της υπηρεσίας αυτής ούτε από τον πραγματοποιηθέντα κύκλο εργασιών από τους επιβάτες. Με τον τρόπο αυτό η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 106, παράγραφος 2, και το άρθρο 107 ΣΛΕΕ και παραβίασε τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού, υπέπεσε δε και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως.

267 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως αναφέρθηκε στη σκέψη 233 ανωτέρω, και όπως πολύ ορθά υπογραμμίζει η Επιτροπή, η υπό κρίση διαφορά δεν αφορά κατάσταση κατά την οποία το κράτος αποκτά, έναντι καταβολής τιμής, συγκεκριμένο αγαθό ή υπηρεσία. Κρίσιμη εν προκειμένω είναι η σύμβαση με την οποία μια δημόσια αρχή αναθέτει τη διαχείριση δημόσιας υπηρεσίας σε επιχειρήσεις διά της καταβολής σε αυτές χρηματικής αντισταθμίσεως. Στην περίπτωση αυτή, έχει εφαρμογή η νομολογία η οποία απορρέει από την απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Συγκεκριμένα, εφόσον η αντιστάθμιση δεν πληροί σωρευτικώς τα τέσσερα κριτήρια Altmark, θεωρείται ότι απονέμει πλεονέκτημα στους δικαιούχους της και, στον βαθμό που πληρούνται οι λοιπές απαιτούμενες προϋποθέσεις για τη διαπίστωση της υπάρξεως κρατικής ενισχύσεως ασυμβίβαστης με την εσωτερική αγορά, πρέπει να επιστραφεί στο σύνολό της από τους εν λόγω δικαιούχους.

268 Εν προκειμένω, εφόσον, όπως ήδη διαπιστώθηκε στο πλαίσιο της προηγηθείσας αναλύσεως του πρώτου και του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, το πρώτο και το τέταρτο των κριτηρίων Altmark δεν πληρούνταν ως προς τις καταβληθείσες στην SNCM αντισταθμίσεις για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, οι αντισταθμίσεις αυτές συνιστούσαν στο σύνολό τους πλεονέκτημα υπέρ της εταιρίας αυτής. Δεδομένου ότι συνέτρεχαν οι λοιπές προϋποθέσεις βάσει των οποίων δύναται να αποδειχθεί ότι οι εν λόγω αντισταθμίσεις έπρεπε να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή, χωρίς να παραβεί το άρθρο 106, παράγραφος 2, και το άρθρο 107 ΣΛΕΕ ή να παραβιάσει τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού, διέταξε την ανάκτηση του συνολικού ποσού τους. Συναφώς, πρέπει ιδίως να επισημανθεί ότι η κατάργηση παράνομης κρατικής ενισχύσεως διά της ανακτήσεώς της αποτελεί λογική συνέπεια της διαπιστώσεως του παράνομου χαρακτήρα της. Επομένως, η ανάκτηση αυτή, για την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση, δεν μπορεί κατ' αρχήν να θεωρηθεί μέτρο δυσανάλογο σε σχέση με τους σκοπούς των περί κρατικών ενισχύσεων διατάξεων της Συνθήκης (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, EU:C:1990:125, σκέψη 66).

269 Ειδικότερα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η υποχρέωση επιστροφής του εν λόγω ποσού στις γαλλικές αρχές τους αποφέρει αδικαιολόγητο πλουτισμό καθόσον ανακτάται μόνον ποσό το οποίο δεν μπορούσε να καταβληθεί στην SNCM.

270 Ως προς το επιχείρημα το οποίο προβάλλει η SNCM με το υπόμνημα απαντήσεως και κατά το οποίο η ανάκτηση του καθορισθέντος από την Επιτροπή ποσού σημαίνει την «εις θάνατον καταδίκη της» και την εκκαθάρισή της, αρκεί να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το γεγονός ότι η οικεία επιχείρηση αντιμετωπίζει δυσκολίες ή έχει κηρυχθεί σε πτώχευση δεν ασκεί επιρροή επί της υποχρεώσεως ανακτήσεως (απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-610/10, EU:C:2012:781, σκέψη 71).

271 Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα της SNCM ότι η συμπληρωματική υπηρεσία σημείωνε «χρόνια υπο-αντιστάθμιση», επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το επιχείρημα αυτό δεν αποδείχθηκε επαρκώς κατά νόμον. Αντιθέτως, οι εξηγήσεις τις οποίες έδωσε η Επιτροπή απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου καθώς και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση τείνουν να αποδείξουν ότι η υπηρεσία αυτή, στην πραγματικότητα, επωφελήθηκε από υπεραντιστάθμιση.

272 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμο.

Επί του δευτέρου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να λάβει υπόψη την υπο-αντιστάθμιση για την παροχή της βασικής υπηρεσίας κατά τον καθορισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως

273 Η SNCM υποστηρίζει ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη, κατά την εκτίμηση του προς επιστροφή ποσού της ενισχύσεως, τη «χρόνια και καθολική» υπο-αντιστάθμιση για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, η οποία ενέπιπτε στην ίδια ΠΔΥ με τη συμπληρωματική υπηρεσία, μεταξύ των ετών 2007 και 2011. Για τον λόγο αυτό υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθώς και σε πλάνη εκτιμήσεως του παρασχεθέντος στην SNCM ύψους του πλεονεκτήματος και παραβίασε τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως του αδικαιολόγητου πλουτισμού.

274 Η αιτίαση αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

275 Πράγματι, αφενός, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι αντιστάθμιση που χορηγείται έναντι της παροχής συγκεκριμένης υπηρεσίας και η οποία συνιστά κρατική ενίσχυση έχει τεχνητώς τη μορφή αντισταθμίσεως δημόσιας υπηρεσίας, ενώ αμφότερες οι υπηρεσίες προβλέπονται σε μία και μόνη σύμβαση. Η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείται σε επιχείρηση επιφορτισμένη με την εκμετάλλευση ΥΓΟΣ πρέπει, ειδικότερα, να καθορίζεται με βάση τις δαπάνες που συνεπάγεται η παροχή αυτής της συγκεκριμένης ΥΓΟΣ.

276 Αφετέρου, και εν πάση περιπτώσει, εσφαλμένως υποστηρίζεται ότι η βασική υπηρεσία σημείωσε «χρόνια και καθολική» υπο-αντιστάθμιση. Πράγματι, από τους υπολογισμούς τους οποίους πραγματοποίησε η Επιτροπή βάσει του χρηματοοικονομικού δείκτη «return on assets» (ROA, αποδόσεως στοιχείων ενεργητικού), ο οποίος υπολογίζει σε ποσοστιαίες μονάδες τη σχέση μεταξύ του καθαρού κέρδους και των συνολικών στοιχείων ενεργητικού, και από τους λογαριασμούς αναλυτικών αποτελεσμάτων της SNCM που μνημονεύονται στη σκέψη 155 ανωτέρω, οι οποίοι υπολογισμοί εξηγήθηκαν από την Επιτροπή με απάντησή της σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, προκύπτει ότι η υπηρεσία αυτή δεν εμφάνισε υπεραντιστάθμιση ούτε υπο-αντιστάθμιση (βλ. επίσης τον πίνακα στην αιτιολογική σκέψη 207 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

Επί του τρίτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό του μέρους της ετήσιας αντισταθμίσεως που αποδίδεται στη συμπληρωματική υπηρεσία

277 Η SNCM υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το ύψος του πλεονεκτήματος το οποίο πρέπει να επιστραφεί αντιστοιχεί στο σύνολο της χορηγηθείσας αντισταθμίσεως για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, όπερ δεν συμβαίνει εν προκειμένω κατά την άποψή της, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό του ποσού αυτού. Εκτιμά ότι η Επιτροπή προέβη σε αυθαίρετη και εσφαλμένη επιλογή στηριζόμενη στην αναλυτική λογιστική της και, ακριβέστερα, στην κατανομή των αποτελεσμάτων χρήσεως ανά τύπο σκάφους (καθώς τα συνολικά αποτελέσματα χρήσεως των επιβατηγοφορτηγών πλοίων εξομοιώθηκαν προς τα αποτελέσματα χρήσεως της βασικής υπηρεσίας και εκείνα των οχηματαγωγών πλοίων με τα αποτελέσματα της

συμπληρωματικής υπηρεσίας) για τον καθορισμό του μέρους της ετήσιας αντισταθμίσεως που έπρεπε να αποδοθεί στη συμπληρωματική υπηρεσία. Προτείνει δύο άλλες μεθόδους οι οποίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από την Επιτροπή για τον σκοπό αυτό.

278 Πρέπει να επισημανθεί ότι το υπό κρίση σκέλος στηρίζεται εξ ολοκλήρου στην παραδοχή ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να εξομοιώσει τη βασική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν τα επιβατηγοφορτηγά πλοία και τη συμπληρωματική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν τα οχηματαγωγά πλοία. Όπως, όμως, ήδη καταδείχθηκε στις σκέψεις 158 έως 162 ανωτέρω, η παραδοχή αυτή είναι εσφαλμένη. Πρέπει επομένως να θεωρηθεί ότι η μέθοδος την οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή προκειμένου να υπολογίσει το ύψος του πλεονεκτήματος που συνδέεται με την αντιστάθμιση της συμπληρωματικής υπηρεσίας, η οποία στηρίζεται στους ίδιους λογαριασμούς αναλυτικών αποτελεσμάτων της SNCM (οι οποίοι διακρίνουν σαφώς μεταξύ, αφενός, των επιβατικών/οχηματαγωγών πλοίων και, αφετέρου, των επιβατηγοφορτηγών πλοίων), ήταν ιδιαιτέρως επαρκής, σε αντίθεση με τις δύο εναλλακτικές μεθόδους τις οποίες προτείνει η SNCM και οι οποίες δεν μπορούν να γίνουν δεκτές, καθόσον συγχέουν τη βασική με τη συμπληρωματική υπηρεσία καθώς και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

279 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι επιβάλλεται η απόρριψη του τρίτου σκέλους του τρίτου λόγου ακυρώσεως και αυτού του τρίτου λόγου ακυρώσεως στο σύνολό του ως αβάσιμων.

Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης

280 Στο πλαίσιο του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, η SNCM επικαλείται τέσσερις, κατά την άποψή της, εξαιρετικές περιστάσεις επί των οποίων ήταν δυνατό να στηριχθεί η δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της στη νομιμότητα της επίμαχης ενισχύσεως και οι οποίες, ως εκ τούτου, δεν συνάδουν με την εντολή της Επιτροπής για επιστροφή της.

281 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries αμφισβητούν τα επιχειρήματα της SNCM.

282 Υπενθυμίζεται προκαταρκτικώς ότι, κατά πάγια νομολογία, κάθε ιδιώτης στον οποίο θεσμικό όργανο της Ένωσης δημιούργησε βάσιμες προσδοκίες έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί την αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης [απόφαση της 11ης Μαρτίου 1987, Van den Bergh en Jurgens και Van Dijk Food Products (Lopik) κατά ΕΟΚ, 265/85, EU:C:1987:121, σκέψη 44]. Αυτό προϋποθέτει ότι συντρέχουν σωρευτικώς τρεις προϋποθέσεις. Πρώτον, πρέπει να έχουν δοθεί από τη διοίκηση της Ένωσης στον ενδιαφερόμενο συγκεκριμένες, ανεπιφύλακτες και συγκλίνουσες διαβεβαιώσεις, προερχόμενες από αρμόδιες και αξιόπιστες πηγές. Δεύτερον, οι διαβεβαιώσεις αυτές πρέπει να μπορούν να δημιουργήσουν θεμιτή προσδοκία σ' αυτόν προς τον οποίο απευθύνονται. Τρίτον, οι παρασχεθείσες διαβεβαιώσεις πρέπει να είναι σύμφωνες προς τους ισχύοντες κανόνες (βλ. απόφαση της 30ής Ιουνίου 2005, Branco κατά Επιτροπής, T-347/03, EU:T:2005:265, σκέψη 102 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία· αποφάσεις της 23ης Φεβρουαρίου 2006, Cementbouw Handel & Industrie κατά Επιτροπής, T-282/02, EU:T:2006:64, σκέψη 77, και της 30ής Ιουνίου 2009, CPEM κατά Επιτροπής, T-444/07, EU:T:2009:227, σκέψη 126).

283 Επίσης κατά πάγια νομολογία, οι αποδέκτριες μιας ενισχύσεως επιχειρήσεις μπορούν, καταρχήν, να έχουν δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στη νομιμότητα της ενισχύσεως μόνον εφόσον η ενίσχυση χορηγήθηκε με τήρηση της διαδικασίας που προβλέπει η Συνθήκη ΛΕΕ. Συγκεκριμένα, ένας επιμελής οικονομικός φορέας πρέπει κανονικά να είναι σε θέση να βεβαιωθεί ότι τηρήθηκε η διαδικασία αυτή (βλ. απόφαση της 20ής Μαρτίου 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, σκέψη 25 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Ειδικότερα, σε περίπτωση κατά την οποία η ενίσχυση χορηγείται χωρίς προηγουμένη κοινοποίηση στην Επιτροπή, οπότε είναι παράνομη κατά το άρθρο 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, ο αποδέκτης της ενισχύσεως δεν μπορεί να έχει, κατά το χρονικό σημείο αυτό,

δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ως προς το νομότυπο της χορηγήσεως της ενισχύσεως αυτής (βλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2012, Fedecom κατά Επιτροπής, T-243/09, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2012:497, σκέψη 93 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

284 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι καμία από τις φερόμενες ως εξαιρετικές περιστάσεις τις οποίες επικαλείται η SNCM δεν μπορεί να στηρίξει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της στη νομιμότητα της επίμαχης ενισχύσεως.

285 Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, ματαίως η SNCM επιχειρεί να αντλήσει επιχείρημα από το ότι η Επιτροπή, στις προγενέστερες αποφάσεις της σχετικά με προηγούμενες ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, ήτοι στην απόφαση 2002/149 και στην απόφαση 2009/611/ΕΚ, της 8ης Ιουλίου 2008, σχετικά με τα μέτρα C 58/02 (πρώην N 118/02) που προτίθεται να εφαρμόσει η Γαλλία προς όφελος της Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (ΕΕ 2009, L 225, σ. 180), δεν διαπίστωσε την αναγκαιότητα διεξαγωγής χωριστής αναλύσεως της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

286 Πράγματι, το γεγονός ότι η Επιτροπή έκρινε ότι μια ΥΓΟΣ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια προηγούμενου διαστήματος δεν είναι ενδεικτική και a fortiori δεν παρέχει καμία διαβεβαίωση ως προς το ότι μια τέτοια ανάγκη υπήρχε ακόμη κατά το διάστημα 2007-2013. Όπως ήδη αναφέρθηκε στη σκέψη 99 ανωτέρω, η εκτίμηση της υπάρξεως τέτοιας ανάγκης μπορεί κάλλιστα να εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου, σε συνάρτηση με την ανάπτυξη των δυνάμεων της αγοράς. Η Επιτροπή εξέδωσε τις μνημονευόμενες στη σκέψη 285 ανωτέρω αποφάσεις το 2001 και το 2008 λαμβάνοντας υπόψη διαφορετικό πραγματικό πλαίσιο από εκείνο το οποίο ίσχυε κατά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, ιδίως από απόψεως εξελίξεως των μεριδίων της αγοράς. Αυτή η άποψη επιβεβαιώνεται εξάλλου από τα χωρία των αιτιολογικών σκέψεων 78 και 80 της αποφάσεως 2002/149 τα οποία παρατίθενται στη σκέψη 99 ανωτέρω καθώς και από τη σκέψη 70 της αποφάσεως της 11ης Σεπτεμβρίου 2012, Corsica Ferries France κατά Επιτροπής (T-565/08, EU:T:2012:415), απόφαση την οποία ωστόσο επικαλείται η SNCM προς στήριξη του υπό κρίση επιχειρήματος, από όπου προκύπτει ότι, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαίτερα ταχείας εξελίξεως του ανταγωνισμού στην οικεία αγορά, οι αναλύσεις για την ύπαρξη ανάγκης παροχής πραγματικής δημόσιας υπηρεσίας για συγκεκριμένη περίοδο δεν μπορούν να αποτελέσουν αποδεικτικό στοιχείο δυνάμενο να κλονίσει την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με την ίδια ανάγκη για άλλη περίοδο.

287 Δεύτερον, η SNCM δεν μπορεί να προσάψει στην Επιτροπή ότι εφάρμοσε το σημείο 48 της ανακοινώσεως ΥΓΟΣ, για τον λόγο ότι, κατά την ημερομηνία υπογραφής της ΣΠΔΥ, η ανακοίνωση αυτή δεν είχε ακόμη εκδοθεί.

288 Το σημείο 48 της ανακοινώσεως ΥΓΟΣ, το οποίο υπάγεται στον τίτλο 3.2 «Ύπαρξη [ΥΓΟΣ]», έχει ως εξής:

«Η Επιτροπή εκτιμά [...] ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να συνδέσει συγκεκριμένες [ΥΔΥ] με μια δραστηριότητα που ήδη παρέχεται ή μπορεί να παρασχεθεί ικανοποιητικά και υπό όρους, π.χ. τιμής, αντικειμενικών χαρακτηριστικών ποιότητας, συνέχειας και πρόσβασης στην υπηρεσία, που συνάδουν με το δημόσιο συμφέρον όπως το καθορίζει το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς [...]».

289 Στην αιτιολογική σκέψη 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αφού επαναλαμβάνεται το χωρίο το οποίο παρατίθεται στη σκέψη 288 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, «[ω]ς προς αυτό, [...] θεωρεί ότι τα ανωτέρω στοιχεία αποδεικνύουν ότι η αντιστάθμιση του κόστους με το οποίο επιβαρύνθηκε η SNCM για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας είναι σε αντίθεση με την πρακτική της [...] σε αυτόν τον τομέα».

290 Τα όσα προσάπτει η SNCM στην Επιτροπή δεν μπορούν να γίνουν δεκτά. Πράγματι, όπως προκύπτει από το σημείο 3 της ανακοινώσεως ΥΓΟΣ, σκοπός της δεν είναι η διευκρίνιση των βασικών εννοιών επί των οποίων στηρίζεται η εφαρμογή των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις αντισταθμίσεις της δημόσιας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, προκειμένου να εκτιμηθεί αν το πρώτο των κριτηρίων Altmark πληρούνταν ή όχι εν προκειμένω, η Επιτροπή απλώς εφάρμοσε τους αντικειμενικούς κανόνες της Συνθήκης και έλαβε υπόψη τις κρίσιμες διατάξεις του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο με την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), ήτοι τις αρχές οι οποίες, επί της ουσίας, ίσχυαν κατά τη σύναψη της ΠΔΥ.

291 Τρίτον, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η SNCM δεν μπορεί να επικαλεστεί την καθ' υπόθεση υπερβολική διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας που οδήγησε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως προκειμένου να στηρίξει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της στη νομιμότητα της επίμαχης ενισχύσεως.

292 Συγκεκριμένα, πρέπει καταρχάς να υπογραμμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, όταν, όπως εν προκειμένω, κρατική ενίσχυση δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, η αδράνειά της ως προς το μέτρο αυτό ουδεμία επιρροή ασκεί (αποφάσεις της 11ης Νοεμβρίου 2004, Demesa και Territorio Histórico de Álava κατά Επιτροπής, C-183/02 P και C-187/02 P, EU:C:2004:701, σκέψη 52, και της 27ης Σεπτεμβρίου 2012, Fedecom κατά Επιτροπής, T-243/09, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2012:497, σκέψη 93). Άλλωστε, όπως προκύπτει από τις εκτεθείσες στις σκέψεις 294 έως 296 ανωτέρω διαπιστώσεις, η Επιτροπή ουδόλως παρέμεινε αδρανής μετά την καταγγελία την οποία υπέβαλε στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως η Corsica Ferries.

293 Ακολούθως, υπενθυμίζεται ότι, στις 27 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλική Δημοκρατία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας, σύμφωνα με το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ως προς τις ενδεχόμενες ενισχύσεις υπέρ της SNCM και της CMN που περιέχονται στη ΣΠΔΥ και ότι η απόφαση αυτή δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 5 Οκτωβρίου 2012. Ακόμη και αν γινόταν δεκτό ότι, πριν από τη δημοσίευση αυτή, ένας επιμελής οικονομικός φορέας θα μπορούσε να επικαλεστεί δικαιολογημένη εμπιστοσύνη όσον αφορά τη χορήγηση της επίμαχης ενισχύσεως, δεν θα μπορούσε πλέον να επικαλεστεί τέτοιου είδους εμπιστοσύνη μετά την εν λόγω δημοσίευση. Πράγματι, η κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας υποδηλώνει ότι η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα της επίμαχης ενισχύσεως με το δίκαιο της Ένωσης. Επομένως, από τη στιγμή αυτή κανένας επιμελής οικονομικός φορέας δεν θα μπορούσε να αναμένει πλέον ότι η ενίσχυση θα εξακολουθούσε να του χορηγείται (απόφαση της 21ης Μαρτίου 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, σκέψη 47).

294 Τέλος, και εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, καίτοι, βεβαίως, η διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας ήταν σχετικά μακρά, εντούτοις, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως μη εύλογη. Μολονότι οι αρχές και το πλαίσιο που στηρίζουν την προσβαλλόμενη απόφαση κατά βάση δεν διαφέρουν από τα ερείσματα των προγενέστερων αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, γεγονός παραμένει ότι, παρά ταύτα, η υπό κρίση υπόθεση εμφάνιζε ορισμένη περιπλοκότητα και απαιτούσε την απόδειξη πλήθους πραγματικών περιστατικών, η οποία ήταν δυσχερέστερη λόγω της μη προηγούμενης κοινοποιήσεως εκ μέρους των γαλλικών αρχών.

295 Πρέπει να επισημανθεί στο πλαίσιο αυτό ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η SNCM, η Επιτροπή δεν καθυστέρησε περισσότερο από έξι μήνες για τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου κατόπιν της υποβολής, στις 27 Σεπτεμβρίου 2007, της καταγγελίας της Corsica Ferries. Η SNCM παραλείπει, ειδικότερα, να αναφέρει ότι η καταγγελία αυτή συμπληρώθηκε από την Corsica Ferries στις 30 Νοεμβρίου και στις 20 Δεκεμβρίου 2007, οπότε πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή έλαβε εν προκειμένω ένα πρώτο συγκεκριμένο μέτρο εντός τριών μηνών, ήτοι στις 13 Μαρτίου 2008, απευθύνοντας στις γαλλικές αρχές αίτηση παροχής πληροφοριών, στην οποία οι γαλλικές αρχές

απάντησαν στις 3 Ιουνίου 2008. Δεύτερη αίτηση παροχής πληροφοριών απευθύνθηκε από την Επιτροπή στις γαλλικές αρχές στις 12 Νοεμβρίου 2008, στην οποία οι εν λόγω αρχές απάντησαν στις 14 Ιανουαρίου 2009.

296 Το επιχείρημα της SNCM ότι η Επιτροπή παρέμεινε στη συνέχεια αδρανής για διάστημα σχεδόν τριών ετών, ήτοι έως την 13η Οκτωβρίου 2011, ημερομηνία κατά την οποία απηύθυνε τρίτη αίτηση παροχής πληροφοριών στις γαλλικές αρχές, είναι παραπλανητικό. Συγκεκριμένα, στις 20 Μαΐου και στις 16 Ιουλίου 2010, στις 22 Μαρτίου και στις 22 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή έλαβε συμπληρωματικές πληροφορίες από την Corsica Ferries προς στήριξη της καταγγελίας της, τις οποίες όφειλε να εξετάσει και να επεξεργαστεί. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στην τρίτη αίτηση παροχής πληροφοριών στις 7 Δεκεμβρίου 2011. Στις 15 Δεκεμβρίου 2011 και στις 10 Ιανουαρίου 2012, η Corsica Ferries κοινοποίησε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή. Στις 20 Ιανουαρίου 2012, οι γαλλικές αρχές απάντησαν σε τέταρτη αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, η οποία τους είχε απευθυνθεί στις 14 Δεκεμβρίου 2011.

297 Το χρονικό διάστημα των περίπου πέντε μηνών που μεσολάβησε μέχρι την 27η Ιουνίου 2012, ημερομηνία κοινοποιήσεως, από την Επιτροπή, στη Γαλλική Δημοκρατία της αποφάσεως κινήσεως της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υπερβολικό. Το ίδιο ισχύει και για το χρονικό διάστημα των περίπου δέκα μηνών που μεσολάβησε μεταξύ της ανωτέρω ημερομηνίας και της ημερομηνίας εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις 2 Μαΐου 2013. Υπενθυμίζεται συναφώς ότι οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί της αποφάσεως κινήσεως της επίσημης διαδικασίας έρευνας στις 13 Ιουλίου και στις 7 Σεπτεμβρίου 2012, ότι η Corsica Ferries, η SNCM και η CMN επίσης υπέβαλαν παρατηρήσεις επί της εν λόγω αποφάσεως, οι οποίες κοινοποιήθηκαν στις γαλλικές αρχές και αποτέλεσαν αντικείμενο σχολιασμού από αυτές με επιστολές της 14ης Νοεμβρίου 2012 και της 3ης Ιανουαρίου, της 16ης Ιανουαρίου και της 12ης Φεβρουαρίου 2013.

298 Τέταρτον, επίσης ματαίως επικαλείται η SNCM την απόφαση του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας) της 13ης Ιουλίου 2012 και, ειδικότερα, το γεγονός ότι το εν λόγω δικαιοδοτικό όργανο επιβεβαίωσε την αναγκαιότητα της συνολικής αναλύσεως της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

299 Συγκεκριμένα, πρέπει καταρχάς να τονιστεί ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 282 ανωτέρω, μόνον από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, και όχι από δικαιοδοτικό όργανο κράτους μέλους, μπορεί να απορρεύσει δικαιολογημένη εμπιστοσύνη. Στο πλαίσιο αυτό, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 176 ανωτέρω, η Επιτροπή δεν δεσμευόταν από την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς στην οποία προέβη το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας).

300 Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι, όταν το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας) εξέδωσε την απόφαση της 13ης Ιουλίου 2012, η Επιτροπή είχε ήδη αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία επίσημης έρευνας, σύμφωνα με το άρθρο 108, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, ως προς τις ενδεχόμενες ενισχύσεις υπέρ της SNCM και της CMN που περιέχονται στη ΣΠΔΥ. Ως εκ τούτου, και λαμβανομένων υπόψη των εκτιθέμενων στη σκέψη 293 ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, καθόσον η Επιτροπή δεν είχε εκδώσει την τελική της απόφαση, αποκλειόταν κάθε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στη νομιμότητα της επίμαχης ενισχύσεως, ανεξαρτήτως της αποφάσεως του Conseil d'État (Συμβουλίου της Επικρατείας).

301 Τέλος, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, όπως επισημαίνει συναφώς η Επιτροπή, από τα τέλη του έτους 2006, το ζήτημα της ΠΔΥ για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής αποτέλεσε αντικείμενο διαφόρων προσφυγών ενώπιον των γαλλικών δικαστηρίων, κατόπιν των οποίων υπήρξαν πολλές μεταστροφές της νομολογίας, ο δε επίλογος δόθηκε με την απόφαση της 6ης Απριλίου 2016 του cour administrative d'appel de Marseille (διοικητικού εφετείου Μασσαλίας) με την οποία εξαφανίστηκε η απόφαση του tribunal administratif de Bastia (διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia)

της 24ης Ιανουαρίου 2008 και ακυρώθηκαν η απόφαση της Εθνοσυνελεύσεως της Κορσικής της 7ης Ιουνίου 2007 και η απόφαση του προέδρου του εκτελεστικού συμβουλίου της Κορσικής της ίδιας ημέρας (βλ. σκέψεις 17, 20 και 27 ανωτέρω).

302 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης

303 Στο πλαίσιο του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, η SNCM υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση, διατάσσοντας τη Γαλλική Δημοκρατία να ανακτήσει τα ποσά τα οποία της καταβλήθηκαν κατ' εφαρμογήν της ΣΠΔΥ για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας χωρίς να προβλεφθεί οποιαδήποτε δυνατότητα αντισταθμίσεως για την υπηρεσία αυτή, συνεπάγεται αδικαιολόγητη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ της ιδίας και των λοιπών φορέων στις θαλάσσιες γραμμές μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας, είτε πρόκειται για τη CMN είτε για τους ανταγωνιστές οι οποίοι λειτουργούν εκτός του πλαισίου της ΠΔΥ.

304 Η Επιτροπή και η Corsica Ferries ζητούν την απόρριψη του πέμπτου λόγου ακυρώσεως ως αβάσιμου.

305 Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι η τήρηση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται κατά διαφορετικό τρόπο παρόμοιες καταστάσεις ούτε καθ' όμοιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός και αν μια τέτοιου είδους αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς (αποφάσεις της 17ης Οκτωβρίου 1995, Fishermen's Organisations κ.λπ., C-44/94, EU:C:1995:325, σκέψη 46, και της 30ής Μαρτίου 2006, Ισπανία κατά Συμβουλίου, C-87/03 και C-100/03, EU:C:2006:207, σκέψη 48).

306 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι καμία από τις δύο καταστάσεις τις οποίες επικαλείται η SNCM δεν δύναται να συνιστά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως.

307 Στο πλαίσιο αυτό, πρώτον, εσφαλμένως η SNCM επικρίνει το γεγονός ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή χαρακτήρισε ως κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά τις αντισταθμίσεις τις οποίες εισέπραξε για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας στη γραμμή Μασσαλία-Propriano (βλ. σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.4, της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ) ενώ δεν χαρακτήρισε κατά τον ίδιο τρόπο τις αντισταθμίσεις τις οποίες εισέπραξε η CMN για την «πρόσθετη μεταφορική ικανότητα την οποία αυτή [έθεσε] σε λειτουργία στην ίδια γραμμή μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου».

308 Πράγματι, η «πρόσθετη μεταφορική ικανότητα» στην οποία αναφέρεται η SNCM εμπίπτει στο σημείο I, στοιχείο d, παράγραφος 1.3, στοιχείο i, της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΠΔΥ και, ως εκ τούτου, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της βασικής υπηρεσίας, και όχι της συμπληρωματικής υπηρεσίας όπως υποστηρίζει η SNCM. Τούτο επιβεβαιώνεται, μεταξύ άλλων, από πίνακα περιλαμβανόμενο στο σημείο Β «Παρουσίαση των ετών ανά είδος» του παραρτήματος 2 της ΣΠΔΥ, απ' όπου προκύπτει ότι η ενίσχυση της βασικής υπηρεσίας όπως προβλέπεται από τη διάταξη αυτή της συγγραφής υποχρεώσεων πραγματοποιήθηκε στην πράξη με την προσθήκη εβδομαδιαίων δρομολογίων μετ' επιστροφής των επιβατηγοφορτηγών πλοίων της CMN, των *Kalliste* και *Girolata*, στα δρομολόγια μετ' επιστροφής του επιβατηγοφορτηγού πλοίου της *Scandola*. Όπως, όμως, εκτέθηκε στις σκέψεις 160 και 161 ανωτέρω, η βασική υπηρεσία εκτελούνταν με επιβατηγοφορτηγά πλοία, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία με οχηματαγωγά πλοία.

309 Καθόσον η συμπληρωματική υπηρεσία παρεχόταν αποκλειστικώς από την SNCM και μόνον οι αντισταθμίσεις οι οποίες καταβλήθηκαν για την παροχή της υπηρεσίας αυτής θεωρήθηκαν από την Επιτροπή κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή χωρίς να παραβιάσει την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως διέταξε την ανάκτηση μόνον αυτών των αντισταθμίσεων και όχι των καταβληθεισών στη CMN για την παροχή της βασικής υπηρεσίας.

310 Δεύτερον, η SNCM εσφαλμένως επικαλείται την υποστηριζόμενη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ της ίδιας και των φορέων που προσφέρουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς στις συνδέσεις Τουλόν-Κορσική και Νίκαια-Κορσική. Συγκεκριμένα, δεν τελούσε σε κατάσταση συγκρίσιμη με εκείνη των εν λόγω φορέων, καθώς μόνον αυτήν παρείχε τη συμπληρωματική υπηρεσία στο πλαίσιο της ΣΠΔΥ και λάμβανε αντιστάθμιση για τον λόγο αυτό, ενώ οι λοιποί φορείς καλύπτονταν από το καθεστώς ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα το οποίο μνημονεύεται στη σκέψη 14 ανωτέρω. Πρέπει να προστεθεί ότι, σε αντίθεση με την εν λόγω αντιστάθμιση, αυτό το καθεστώς ενισχύσεων κηρύχθηκε συμβατό με την εσωτερική αγορά από την Επιτροπή (βλ. σκέψη 14 ανωτέρω).

311 Στο πλαίσιο αυτό, επίσης εσφαλμένως υποστηρίζει η SNCM ότι από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι απαιτήθηκε να προσφέρει ορισμένη μεταφορική ικανότητα στη σύνδεση Μασσαλία-Κορσική χωρίς να μπορεί να αξιώσει οποιαδήποτε αντιστάθμιση, είτε στο πλαίσιο της ΣΠΔΥ είτε στο πλαίσιο του καθεστώτος ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες λειτουργούσαν με αφετηρία την Τουλόν ή τη Νίκαια μπορούσαν να λάβουν αντιστάθμιση στο πλαίσιο του δεύτερου καθεστώτος. Η κατάσταση αυτή μπορεί κατ' ουσίαν να προσαφθεί όχι στην Επιτροπή αλλά στις γαλλικές αρχές οι οποίες, από την 1η Ιανουαρίου 2002, οργάνωσαν τη δημόσια υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας προβλέποντας δύο παράλληλους τρόπους διαχειρίσεως, ήτοι, αφενός, τη σύμβαση ΠΔΥ για τις γραμμές με αναχώρηση από τη Μασσαλία, για τις οποίες προβλέπεται χρηματική αντιστάθμιση για τους αναδόχους, και, αφετέρου, το σύστημα κοινωνικής ενισχύσεως των επιβατών που μετακινούνται στις γραμμές με αναχώρηση από τη Νίκαια και την Τουλόν.

312 Επομένως, ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

313 Κατόπιν των ανωτέρω, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

314 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η SNCM ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί να φέρει, πέρα των δικαστικών εξόδων της, και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Επιτροπή και η Corsica Ferries, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά τους.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Η Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) φέρει, πέραν των δικαστικών εξόδων της, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο την 1η Μαρτίου 2017.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

Ιστορικό της διαφοράς 2

Κύριοι εμπλεκόμενοι στη διαφορά 2

Υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής και συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας 3

Διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής και προσβαλλόμενη απόφαση 6

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων 11

Σκεπτικό 13

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις 13

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον έκρινε ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δεν συνιστούσε ΥΓΟΣ 15

Επί του πρώτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο ασκώντας λεπτομερή έλεγχο ως προς την αναγκαιότητα της υπηρεσίας σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας 15

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή απέστη από την προγενέστερη πρακτική κατά τη λήψη αποφάσεων καθώς και από τη νομολογία 15

– Επί του δευτέρου και του τετάρτου επιμέρους σκέλους, με τα οποία υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ευρεία διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών καθώς και το περιεχόμενο της αποφάσεως της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Analir κ.λπ. (C-205/99, EU:C:2001:107), και του κανονισμού θαλάσσιας ενδομεταφοράς 17

– Επί του τρίτου επιμέρους σκέλους, το οποίο αφορά παραβίαση εκ μέρους της Επιτροπής των κανόνων περί του βάρους αποδείξεως 22

Επί του δευτέρου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο, σε πλάνη περί τα πράγματα και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως εξομοιώνοντας την απαιτούμενη πρόσθετη μεταφορική ικανότητα κατά τις περιόδους αιχμής με συμπληρωματική υπηρεσία και αξιολογώντας την υπηρεσία αυτή χωριστά από τη βασική υπηρεσία σε συνάρτηση με το πρώτο των κριτηρίων Altmark 25

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η ΣΠΔΥ δεν διακρίνει μεταξύ της βασικής και της συμπληρωματικής υπηρεσίας 25

– Επί του δευτέρου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εξομοίωσε τη βασική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα επιβατηγοφορτηγά πλοία και τη συμπληρωματική υπηρεσία προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα οχηματαγωγά πλοία 27

– Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η συμπληρωματική υπηρεσία δικαιολογείται από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία 29

Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η συμπληρωματική υπηρεσία, εξεταζόμενη χωριστά, πληροί το πρώτο των κριτηρίων Altmark 32

– Επί του πρώτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως εκτίμησε τη δυνατότητα υποκαταστάσεως των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αναχώρηση από τη Μασσαλία από εκείνες με αναχώρηση από την Τουλόν 32

– Επί του δευτέρου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένως την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας 35

– Επί του τρίτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να αναλύσει τον αντίκτυπο τον οποίο θα είχε η κατάργηση της συμπληρωματικής υπηρεσίας επί της πράγματι διαπιστωθείσας προσφοράς 38

– Επί του τετάρτου επιμέρους σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι οι ανταγωνιστές της SNCM οι οποίοι λειτουργούν με αφετηρία την Τουλόν δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ασκούντες τις δραστηριότητές τους υπό κανονικές συνθήκες αγοράς 39

Επί του όλως επικουρικώς προβαλλομένου τετάρτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο πλαίσιο της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν συνιστούσαν συνήθη εμπορική συναλλαγή 39

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον έκρινε ότι η ΣΠΔΥ δεν πληρούσε το τέταρτο των κριτηρίων Altmark 40

Επί του επικουρικώς προβαλλομένου τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση της Επιτροπής καθόσον προέβη σε εσφαλμένο υπολογισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως . 45

Επί του πρώτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να λάβει υπόψη το κόστος για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας κατά τον καθορισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως 46

Επί του δευτέρου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή εσφαλμένως παρέλειψε να λάβει υπόψη την υπο-αντιστάθμιση για την παροχή της βασικής υπηρεσίας κατά τον καθορισμό του ύψους της προς ανάκτηση ενισχύσεως 47

Επί του τρίτου σκέλους, με το οποίο υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό του μέρους της ετήσιας αντισταθμίσεως που αποδίδεται στη συμπληρωματική υπηρεσία 47

Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης 48

Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης 52

Επί των δικαστικών εξόδων 53