Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (kuues koda)

1. märts 2017 *

Riigiabi — Merekabotaaž — Abi, mida Prantsusmaa andis ettevõtjatele Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) ja Compagnie méridionale de navigation — Üldist majandushuvi pakkuv teenus — Hüvitised põhiteenuse lisateenuse eest, mille eesmärk on katta tippkoormusega aeg turismihooaja vältel — Otsus, millega abi tunnistati siseturuga kokkusobimatuks — Mõiste „riigiabi“ — Eelis — Kohtuotsus Altmark — Abisumma kindlaksmääramine

Kohtuasjas T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), asukoht Marseille (Prantsusmaa), esindajad: advokaadid A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard ja S. Mabile, hiljem A. Winckler ja F.-C. Laprévote ning lõpuks F.-C. Laprévote ja C. Froitzheim,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: M. Afonso ja B. Stromsky,

kostja,

keda toetab

Corsica Ferries France SAS, asukoht Bastia (Prantsusmaa), esindajad: advokaadid S. Rodrigues ja C. Bernard-Glanz,

menetlusse astuja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue tühistada komisjoni 2. mai 2013. aasta otsus 2013/435/EL riigiabi SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis ettevõtjatele Société nationale Corse Méditerranée ja Compagnie méridionale de navigation (ELT 2013, L 220, lk 20),

ÜLDKOHUS (kuues koda),

koosseisus: president S. Frimodt Nielsen, kohtunikud A. M. Collins (ettekandja) ja V. Valančius,

kohtusekretär: ametnik G. Predonzani,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 14. juunil 2016 toimunud kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

* * Kohtumenetluse keel: prantsuse.

otsuse

Vaidluse taust

Peamised osalised

1 Hageja Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) on Prantsuse laevandusettevõtja, kes tagab regulaarsed ühendused eeskätt Korsikaga (Prantsusmaa) ühelt poolt Marseille (Prantsusmaa) ja Nizza (Prantsusmaa) sadamate ning teiselt poolt Ajaccio, Bastia, Calvi, Île-Rousse'i, Porto-Vecchio ja Propriano sadamate vahel.

2 Asjaolude ilmnemise ajal kuulus SNCMi laevastikku kümme laeva, millest kuus olid parvlaevad – *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* ja *Excelsior* – ning neli reisi- ja kaubalaeva, mis vedasid nii reisijaid kui ka kaupu – *Jean Nicoli* (millega asendati 2009. aastal kõnealuste teenuste osutamiseks *Monte Cinto*), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* ja *Monte d'Oro*.

3 28. novembri 2014. aasta otsusega algatas Tribunal de commerce de Marseille (Marseille kaubanduskohus) SNCMi suhtes saneerimismenetluse. 20. novembri 2015. aasta otsusega võttis see kohus vastu ühe nendest pakkumustest, mis oli talle SNCMi ülevõtmiseks esitatud. Sellest tulenevalt tegi ta otsuse saneerimismenetluse muutmise kohta SNCMi pankrotimenetluseks ning nägi ette, et ülevõtja õigused jõustuvad 45 päeva pärast kohtuotsuse kuulutamist.

4 Compagnie méridionale de navigation (edaspidi „CMN") on Prantsuse laevandusettevõtja, kes teenindab Marseille'st lähtuvalt eeskätt Bastia, Ajaccio ja Propriano sadamaid.

5 Kõnealuste teenuste osutamiseks kasutas CMN kolme reisi- ja kaubalaeva – *Kalliste*, *Girolata* ja *Scandola* (viimase asendas hiljem *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (edaspidi „Corsica Ferries") on Prantsuse laevandusettevõtja, kes tagab regulaarsed mereühendused eeskätt Prantsuse mandriosa ja Korsika vahel, see tähendab järgmistel liinidel: Nizza–Ajaccio, Nizza–Île-Rousse, Nizza–Bastia, Nizza–Calvi, Toulon–Ajaccio, Toulon–Bastia ja Toulon–Île-Rousse.

7 Korsika territoriaalühendus (Collectivité territoriale de Corse, edaspidi „CTC") on Prantsuse õiguse kohane juriidiline isik, mis koosneb kolmest üksusest, milleks on Korsika parlament (Assemblée de Corse), Korsika valitsus (Conseil exécutif de Corse) ja Korsika majandus-, sotsiaal- ja kultuurinõukogu (Conseil économique, social et culturel de Corse).

8 Korsika transpordiamet (Office des transports de la Corse, edaspidi „OTC") on CTC asutatud Prantsuse avalik-õiguslik tööstus- ja kaubandusasutus, kelle ülesanne on saare õhu- ja meretranspordipoliitika elluviimine. OTC ülesanne on eeskätt hallata CTC eraldatud eelarveümbrikku, et tagada territoriaalne ühendatus ning jaotada vahendid õhu- ja meretranspordi vahel. Selleks sõlmib ta avaliku teenuse kontsessionääridest transpordiettevõtjatega kokkuleppeid, milles on kindlaks määratud eeskätt hinnad, osutamise tingimused ja teenuse kvaliteet. Territoriaalse ühendatuse põhimõtte eesmärk on kompenseerida saareks olemist ning tagada saare teenindamine viisil, mis on võimalikult lähedane puhtalt mandriosal toimuvate ühenduste teenindamisega, ning tagada, et Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelised mereühendused toimuvad maismaatranspordiga võrreldavate hindadega.

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelise mereveo teenus ja avaliku teenuse kontsessioonilepingud

9 Asjaolude toimumise ajal tagasid Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelise mereveo teenuse kolm laevandusettevõtjat: SNCM, CMN ja Corsica Ferries. Neljas laevandusettevõtja Moby Lines teenindas 2010. aasta aprillist 2011. aasta veebruarini Touloni ja Korsika vahelisi ühendusi.

10 Mandri ja Korsika vahelist reisijate liiklust iseloomustab väga suur hooajalisus – enamus sellest toimub suvekuudel. 2000. aastatel oli Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheliste vedude turgude põhitendents Toulonist lähtuvate vedude pakkumuse areng; Toulon on liikluse poolest muutunud kõige enam Korsikat teenindavaks sadamaks. Selle tendentsiga, et Toulonist lähtuv liiklus suureneb, kaasnes Corsica Ferriese turuosa suurenemine.

11 31. märtsil 1976 sõlmisid ühelt poolt SNCM ja CMN ning teiselt poolt Prantsuse Vabariik 25 aastaks raamlepingu Prantsusmaa mandriosalt lähtuvalt Korsika mereveo avaliku teenuse osutamiseks.

12 Selle avaliku teenuse kontsessiooni lõppemisel 31. detsembril 2001 muutsid Korsika ametivõimud saare mereveoliinide korraldust.

13 Nii teenindati alates 1. jaanuarist 2002 ainult Marseille'st lähtuvaid liine sellise avaliku teenuse kontsessioonilepingu raames, mille alusel maksti kontsessionääridele rahalist hüvitist. Selle lepingu sõlmisid viieks aastaks ühelt poolt SNCM ja CMN ning teiselt poolt CTC ja OTC.

14 Ülejäänud liinide, see tähendab Nizzast ja Toulonist lähtuvate liinide puhul kehtestasid Korsika ametivõimud paralleelselt käesoleva kohtuotsuse punktis 13 nimetatud lepinguga sotsiaalabi skeemi saareelanikele ning teatavatele sotsiaalselt määratletud kategooriatele. Sotsiaalabileping võimaldab nii maksta iga soodushinna kohaldamise tingimustele vastava reisija eest abi, mille maksumuse kannavad esialgu need veoettevõtjad, kes nõustuvad avaliku teenuse kohustusi täitma, kuid kellele see ühekordne abi hiljem hüvitatakse. Abi saavad kategooriad moodustasid ligi kaks kolmandikku kogu liiklusest (Korsika elanikud, alla 25 või üle 60 aastased isikud, alla 27 aastased üliõpilased, perekonnad ja puudega isikud või invaliidid). Euroopa Komisjon kiitis selle abiskeemi heaks 2. juuli 2002. aasta otsusega (Riigiabi N 781/2001 – Individuaalse sotsiaalabi skeem Korsika mereveoliinidele). 23. aprilli 2007. aasta otsusega (Riigiabi N 13/2007– Individuaalse sotsiaalabi skeemi Korsika mereveoliinidele N 781/2001 pikendamine) kiitis komisjon heaks selle abiskeemi pikendamise kuni 31. detsembrini 2013. Kõnealuseid mereühendusi ühelt poolt Nizza ja Touloni ning teiselt poolt Korsika sadamate vahel teenindab peamiselt Corsica Ferries.

15 24. märtsi 2006. aasta otsusega kiitis Korsika parlament heaks Ajaccio, Bastia, Calvi, Île-Rousse'i, Porto-Vecchio ja Propriano sadamate Marseille sadamast lähtuva mereveo avaliku teenuse kontsessiooni alates 1. jaanuarist 2007 uuendamise põhimõtte. Samas otsuses volitas ta OTC presidenti algatama CTC nimel hankemenetluse, hindama pakkumuste toimikuid tehnilisest küljest ja abistama CTCd avaliku teenuse kontsessiooni andmisel.

16 Euroopa Liidu Teatajas avaldati 27. mail 2006 hanketeade; see avaldati ka päevalehes *Les Échos* 9. juunil 2006. Pakkumuste esitamise tähtpäevaks 4. augustiks 2006 esitati neli pakkumust, see tähendab SNCMi, Corsica Ferriese ja CMNi pakkumused ning Corsica Ferriese ja CMNi moodustatud ajutise ühenduse pakkumus.

17 Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) tühistas 15. detsembri 2006. aasta otsusega avaliku teenuse kontsessiooni andmise menetluse.

18 Korsika parlament otsustas 22. detsembri 2006. aasta otsusega avaliku teenuse kontsessiooni andmise menetluse algusest peale uuesti läbi viia, pikendada kehtivat avaliku teenuse kontsessiooni 30. aprillini 2007 ning määrata uue avaliku teenuse kontsessiooni täitma hakkamise kuupäevaks 1. mai 2007.

19 Euroopa Liidu Teatajas avaldati 30. detsembril 2006 uus hanketeade; see avaldati ka päevalehes *Les Échos* 4. jaanuaril 2007 ning nädalalehes *Le Journal de la Marine Marchande* 5. jaanuaril 2007. 9. veebruariks 2007 esitati kaks pakkumust; ühelt poolt esitasid ühise pakkumuse SNCM ja CMN, kes olid moodustanud ajutise ühenduse (edaspidi „ühendus SNCM-CMN“), kusjuures nende pakkumus käis kõigi liinide kohta ühteaegu nii ühe üldise pakkumuse kui ka eraldiseisvate liinipõhiste pakkumuste näol, ja teiselt poolt esitas pakkumuse Corsica Ferries liinide Marseille-Ajaccio, Marseille-Porto-Vecchio ja Marseille-Propiano kohta ühteaegu nii ühe neid kolme liini hõlmava üldise pakkumuse kui ka eraldiseisvate liinipõhiste pakkumuste näol.

20 Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) ajutisi meetmeid kohaldav kohtunik tühistas 27. aprilli 2007. aasta kohtumäärusega Corsica Ferriese esitatud kaebuse alusel avaliku teenuse kontsessiooni andmise menetluse läbirääkimiste faasi ning Korsika valitsuse esimehe ning OTC presidendi otsuse tunnistada edukaks ühenduse SNCM-CMN pakkumus ning teha Korsika parlamendile ettepanek anda avaliku teenuse kontsessioon sellele ühendusele. Otsustati, et CTC ja OTC pidid pakkumuse esitanud ettevõtjatega viima uuesti läbi läbirääkimiste faasi.

21 Korsika parlament otsustas 27. aprilli 2007. aasta otsusega pikendada kehtivat kontsessiooni kahe kuu võrra ning määrata uue avaliku teenuse kontsessiooni täitma hakkamise kuupäevaks 1. juuli 2007.

22 Ühendusega SNCM-CMN ja Corsica Ferriesega läbiviidud uue läbirääkimiste faasi tulemusel tegi OTC ettepaneku lükata viimase pakkumus tagasi põhjendusel, et Corsica Ferries ei olnud võimeline määrama kindlalt ja lõplikult kindlaks kuupäeva, millest alates ta on võimeline hakkama avaliku teenuse kontsessiooni täitma, ning et ei olnud täidetud hanketeate eritingimustes ette nähtud laevade maksimaalse vanuse tingimus.

23 Korsika parlament tunnistas 7. juuni 2007. aasta otsusega edukaks ühenduse SNCM-CMN pakkumuse seoses Marseille sadama ja Korsika sadamate vahelise mereveo avaliku teenuse kontsessiooniga ajavahemikuks 1. juulist 2007 kuni 31. detsembrini 2013.

24 Selle otsuse artikkel 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Kiidab heaks [Korsika] valitsuse esimehe aruande, milles on märgitud ühelt poolt, et ühenduse SNCM-CMN pakkumus vastab hanketeate eritingimuste ning tehnilise kirjelduse nõuetele ja kriteeriumidele kõigi viie liini osas ning teiselt poolt, et äriühing Corsica Ferries ei ole võimeline määrama kindlalt ja lõplikult kindlaks kuupäeva, millest alates ta on võimeline hakkama järgmist avaliku teenuse kontsessiooni täitma, ilma et sellega seoses saaks arvesse võtta avaliku teenuse kontsessiooni sisuga mitteseotud asjaoludega seonduvaid tingimusi, mis ta seab.“

25 Sama kuupäeva otsusega anti Korsika valitsuse esimehele luba kirjutada alla kõnealuse mereveo avaliku teenuse kontsessiooni lepingule (edaspidi „kontsessioonileping“).

26 Kontsessioonileping sõlmiti 7. juunil 2007 ajavahemikuks 1. juulist 2007 31. detsembrini 2013.

27 Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) jättis 24. jaanuari 2008. aasta otsusega rahuldamata kaebuse, mille esitas Corsica Ferries nõudega tühistada käesoleva kohtuotsuse punktides 23 ja 25 nimetatud otsused. Cour administrative d'appel de Marseille (Marseille apellatsiooniastme halduskohus) tühistas 7. novembri 2011. aasta otsusega esimese astme kohtu otsuse ning ka kõnealused kaks otsust. Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) tühistas SNCMi esitatud kassatsioonkaebuse alusel 13. juuli 2012. aasta otsusega Cour administrative d'appel de Marseille (Marseille apellatsiooniastme halduskohus) otsuse ning suunas asja talle tagasi. Cour administrative d'appel de Marseille (Marseille apellatsiooniastme halduskohus) tühistas 6. aprilli 2016. aasta otsusega Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) 24. jaanuari 2008. aasta otsuse ning ka kõnealused kaks otsust.

28 Kontsessioonilepingu punktis 1 on kontsessioonilepingu esemeks seatud regulaarsete mereveo teenuste osutamine kõikidel avaliku teenuse kontsessiooni liinidel Marseille sadama ning Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano ja Balagne'i (Calvi ja Île-Rousse) sadamate vahel.

29 Kontsessioonilepingu 1. lisas sisalduvas tehnilises kirjelduses on määratletud osutatavate teenuste laad. Eeskätt on ette nähtud:

— alaline „reisijate- ja kaubaveo" teenus, mida tuleb osutada kogu aasta vältel kõigil liinidel (edaspidi „põhiteenus") ja

— „reisijateveo" lisateenus, mida tuleb osutada tippkoormusega ajal liinidel Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia ning Marseille–Propriano (edaspidi „lisateenus").

30 Kontsessioonilepingu punktis 2 on täpsustatud eeskätt rahaliste hüvitiste viitemäärad, mida kontsessiooni andjad kohustuvad avaliku teenuse kontsessiooni kestel maksma.

31 Kontsessioonilepingu punktis 3 on ette nähtud, et avaliku teenuse kontsessioon ei anna asjaomaste liinide teenindamise ainuõigust, vaid ka teistel ettevõtjatel on võimalik osutada regulaarset teenust ilma rahalise hüvitiseta; viimased peavad seejuures küll täitma teatavaid kohustusi. Lisaks sellele on selles punktis täpsustatud, et kontsessionääride rahalise hüvitise taotlused määrati kindlaks sõltuvalt sotsiaalabi meetmest.

32 Kontsessioonilepingu punkti 5 „Rahaliste hüvitiste maksmise tingimused" näeb lõike 2 kolmandas lõigus ette, et igal aastal mõlemale kontsessionäärile makstav lõplik rahaline hüvitis on piiratud tegevuskahjumi summaga, mis tuleneb tehnilises kirjelduses sätestatud kohustustest, võttes arvesse kasutatud laevastiku mõistlikku kasumlikkust proportsionaalselt nende päevade arvuga, mil seda laevastikku tegelikult kasutati kõnealuste kohustuste täitmiseks vajalike ülevedude teostamiseks. Kasutatud laevastiku mõistlikuks kasumlikkuseks peetakse 15% selle tavapärasest väärtusest. Viimane on määratletud kontsessioonilepingu 3. lisas.

33 Kontsessioonilepingu punkt 7 „Kaitseklausel" näeb lõikes 1 ette, et kontsessiooni esemeks olevate teenuste osutamise tehniliste, regulatiivsete või majanduslike tingimuste olulise muutumise korral või kontsessionääri või kontsessionääride kohustusi märkimisväärselt mõjutavate väliste sündmuste arvessevõtmiseks tulevad lepingupooled kõige hoolsama initsiatiivil kokku, et võtta kontsessioonilepingu algse finantstasakaalu taastamiseks meetmed seoses „eelkõige maksimumhindade ja teenuste kohandamisega".

34 Kontsessioonilepingu punkti 7 lõikes 2 on meenutatud, et iga-aastaste rahaliste hüvitiste viitesummad määrati kindlaks iga kontsessionääri pakkumuses sisalduva reisijate- ja kaubaveo prognoositava brutotulu alusel. Sama säte näeb ette võimaluse kohandada – nii vähendada kui ka suurendada – igal aastal ja teatavates olukordades iga üksiku tulukategooria ja kontsessionääri rahalist hüvitist. Selles sättes on lisaks ette nähtud, et see kohandamismehhanism on kohaldatav üksnes kontsessioonilepingu punktis 8 ette nähtud kohandamisklausli kohaldamise kuupäevani.

35 Kontsessioonilepingu punkt 8 „Kohandamisklausel" on sõnastatud järgmiselt:

„Kontsessioonilepingu kestust arvesse võttes nähakse ette vahekokkuvõtte tegemine kolmanda aasta vältel, et analüüsida võistleva menetluse ja ekspertiisi alusel kontsessioonilepingu finantstasakaalu ning otsustada lepingupoolte kokkuleppel selliste võimalike teenuste korrektsioonimeetmete ja hindade kohandamismeetmete kohaldamine, mis tagavad, et [CTC] säilitab kontrolli oma finantssekkumise üle, eeskätt hüvitise vähendamise kaudu, ning mis peavad säilitama kontsessioonilepingu üldise ülesehituse."

36 Kohandamisklausli alusel muudeti kontsessioonilepingut lisa abil 2009. aasta lõpus.

Menetlus komisjonis ja vaidlustatud otsus

37 Corsica Ferries esitas 27. septembri, 30. novembri ja 20. detsembri 2007. aasta kirjades komisjonile kaebuse seoses ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabiga, mida SNCM ja CMN said tänu kontsessioonilepingule.

38 Corsica Ferries edastas 20. mai 2010. aasta, 16. juuli 2010. aasta, 22. märtsi 2011. aasta, 22. juuni 2011. aasta, 15. detsembri 2011. aasta ja 10. jaanuari 2012. aasta kirjadega komisjonile oma kaebuse põhistamiseks täiendavat teavet.

39 Komisjon taotles Prantsuse ametiasutustelt teavet 13. märtsi 2008. aasta, 12. novembri 2008. aasta, 13. oktoobri 2011. aasta ja 14. detsembri 2011. aasta kirjadega. Prantsuse ametiasutused vastasid nendele teabenõuetele vastavalt 3. juuni 2008. aasta, 14. jaanuari 2009. aasta, 7. detsembri 2011. aasta ja 20. jaanuari 2012. aasta kirjades.

40 Komisjon teavitas Prantsuse Vabariiki 27. juuni 2012. aasta kirjaga oma otsusest algatada ELTL artikli 108 lõike 2 alusel ametlik uurimismenetlus SNCMile ja CMNile kontsessioonilepingu raames antud võimaliku abi kohta (ELT 2012, C 301, lk 1).

41 Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused selle otsuse kohta ning vastasid otsuses esitatud küsimustele 13. juuli ja 7. septembri 2012. aasta kirjades. Ka Corsica Ferries, SNCM ja CMN esitasid oma märkused selle otsuse kohta, mis edastati Prantsuse ametiasutustele; viimane kommenteeris neid vastuseid 14. novembri 2012. aasta, 3. jaanuari, 16. jaanuari ning 12. veebruari 2013. aasta kirjades.

42 Kõnealuse menetluse tulemusel võttis komisjon 2. mail 2013 vastu otsuse 2013/435/EL riigiabi SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) kohta, mida Prantsusmaa andis ettevõtjatele SNCM ja CMN (ELT 2013, L 220, lk 20; edaspidi „vaidlustatud otsus“).

43 Vaidlustatud otsus tehti Prantsuse Vabariigile teatavaks 3. mail 2013 ning see edastati SNCMile komisjoni 14. juuni 2013. aasta elektronkirjaga.

44 Määramaks kindlaks, kas SNCMile ja CMNile kontsessioonilepingu raames makstud hüvitised kujutasid endast riigiabi ja eeskätt valikulist eelist, analüüsis komisjon vaidlustatud otsuses, kas Euroopa Kohtu poolt 24. juuli 2003. aasta otsuses Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) kehtestatud kumulatiivsed kriteeriumid (edaspidi „Altmarki kriteeriumid“) olid käesolevas kohtuasjas täidetud. Täpsemalt analüüsis ta kõnealustest kriteeriumidest esimest ja neljandat (vt käesoleva kohtuotsuse punktid 87 ja 90).

45 Seoses esimese Altmarki kriteeriumiga määratles komisjon esiteks selle hindamiseks kasutatava „analüüsi raamistiku“ (vaidlustatud otsuse punktid 132–136). Ta asus eeskätt seisukohale, et selleks, et avaliku teenuse ulatus oleks riigiabi eeskirjade seisukohast aktsepteeritav, peab see vastama nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT 1992, L 364, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 10; edaspidi „merekabotaaži määrus“) sätetele, nagu neid on tõlgendatud kohtupraktikas ja eeskätt Euroopa Kohtu 20. veebruari 2001. aasta otsuses Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107). Ta järeldas sellest, et „avaliku teenuse osutamise lepinguga kindlaksmääratud avaliku teenuse ulatus peab olema vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast, kusjuures sellisest vajadusest annab tunnistust regulaarsete veoteenuste ebapiisavus tavapäraste turutingimuste korral“ (vaidlustatud otsuse punkt 136).

46 Teiseks leidis komisjon, et põhiteenust ja lisateenust tuleb analüüsida eraldi (vaidlustatud otsuse punktid 137–144). Ta täheldas, et kontsessioonilepingule lisatud tehniline kirjeldus tegi nende kahe teenuseliigi vahel selgelt vahet. Pealegi leidis ta, et seisukohta, mille kohaselt lisateenust võib õigustada see avaliku teenuse tegelik vajadus, mille rahuldab põhiteenus, saab pidada õiguspäraseks üksnes juhul,

kui lisateenuse osutamine on vältimatult vajalik põhiteenuse osutamiseks, „võttes arvesse kõiki asjakohaseid tehnilisi ja majanduslikke kaalutlusi“ (vaidlustatud otsuse punkt 139). Ent ta leidis, et kõnealuse kahe teenuseliigi vahel ei ole tuvastatud mingit vastastikust tehnilist täiendavust, kuivõrd nende suhtes kehtivad erinevad kohustused, eeskätt kellaaegade ja sageduse osas, ning põhiteenust osutatakse reisi- ja kaubalaevadega, samas kui lisateenust osutatakse parvlaevadega. Lisaks sellele nähtuvat SNCMi analüütilisest raamatupidamisest lisateenusega seoses kestev tegevuskahjum, mistõttu ei saa nõustuda Prantsuse ametiasutuste argumendiga, mille kohaselt selle teenuse hõlmamine avaliku teenuse kontsessiooniga on õigustatud sellest saadud kasumi kasutamisega põhiteenuse kahjumi kompenseerimiseks.

47 Kolmandaks analüüsis komisjon põhiteenust esimese Altmarki kriteeriumi alusel (vaidlustatud otsuse punktid 145–150). Ta märkis sellega seoses esmalt, et Marseille ja asjaomase viie Korsika sadama vahelise territoriaalse ühendatuse miinimumteenuse osutamine vastab selgelt määratletud avaliku teenuse vajadusele (vaidlustatud otsuse punkt 145). Erainitsiatiivi puudumise kohta märkis ta järgmiseks, et teised turul tegutsevad ettevõtjad tunnistasid ise, et nad ei oleks olnud võimelised põhiteenust tagama (vaidlustatud otsuse punkt 146). Pealegi leidis ta, et liinide koondamine üheainsa teenuse alla ei ole iseenesest merekabotaaži määrusega vastuolus. Vastupidi, käesoleval juhul võimaldab viie liini koondamine tema arvates laevade ühiskasutust, mis parandab kõnealuse teenuse kvaliteeti ning vähendab sellega seotud kulusid (vaidlustatud otsuse punkt 148). Lõpetuseks meenutas komisjon, et kontsessioonileping ja selle lisad nägid pidevuse, regulaarsuse, mahu ja hindade kohta ette täpsed eeskirjad, millest kontsessionäärid peavad põhiteenuse osutamisel kinni pidama (vaidlustatud otsuse punkt 149). Ta järeldas eelnevast, et põhiteenuse hõlmamine kontsessioonilepinguga oli vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast (vaidlustatud otsuse punkt 150).

48 Neljandaks analüüsis komisjon esimese Altmarki kriteeriumi alusel lisateenust, mida osutas vaid SNCM kahe parvlaeva abil (vaidlustatud otsuse punktid 151–167). Ta asus seisukohale, et lisateenuse hõlmamine avaliku teenusega ei vastanud avaliku teenuse tegelikule vajadusele ning et Prantsuse Vabariik oli seega teinud ilmse hindamisvea määratledes selle üldist majandushuvi pakkuva teenusena (vaidlustatud otsuse punkt 167).

49 Sellega seoses leidis komisjon ühelt poolt, et Marseille’st lähtuvalt osutatava lisateenusega sai kontsessioonilepingu sõlmimise ajal reisijate nõudluse seisukohast selgelt asendada Toulonist lähtuva reisijateveo teenuse, mille sihtkoht on Bastia ja Ajaccio (vaidlustatud otsuse punktid 154–160). Ta märkis selles osas eeskätt, et liikluse muutumine Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelistel ühendustel aastatel 2002–2009 näitas kahe kontsessionääriga konkureerivate pakkumuste kiiret arengut. Liikluse jaotumisest teenindatavate sadamate vahel nähtub Toulonist lähtuva liikluse väga oluline suurenemine ja samaaegne Marseille’st lähtuva liikluse vähenemine. Üldise liikluse suurenemises oli ülekaalukas osa seega Toulonist lähtuvalt teenuseid osutavatel ettevõtjatel Marseille’st lähtuvalt teenuseid osutavate kontsessionääride pakkumuse kahjuks. Komisjon viitas ka väikesele vahemaale Marseille ja Touloni vahel, asjaolule, et nende kahe linna vaheliseks maanteesõiduks kuluv aeg on märkimisväärselt lühem kui laevareisiks kuluv aeg, ning asjaolule, et laevad jõuavad Toulonist Korsikale kiiremini kui Marseille’st.

50 Teiselt poolt märkis komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei ole tõendanud, et lisateenuse osas puudub erainitsiatiiv (vaidlustatud otsuse punkt 161). Ta tuvastas eeskätt, et Bastia ja Ajaccio sadamate puhul, mis vastavad 90%-le lisateenuse nõutavast mahust, on Marseille’st lähtuvalt osutatud avaliku teenuse kontsessiooni põhiteenuse maht kombineerituna Toulonist lähtuvalt Corsica Ferriese poolt erainitsiatiivil osutatud teenuse mahuga piisav tegelikult tuvastatud nõudluse rahuldamiseks ja seda nii kevadsügisesel ajavahemikul kui ka suvel ning mõlema kahe sadama puhul ja igal aastal ajavahemikus 2004–2006 (vaidlustatud otsuse punkt 162). Seetõttu leidis komisjon, et lisateenuse hõlmamine avaliku teenuse kontsessiooniga ei olnud Marseille–Bastia ja Marseille–Ajaccio liinidel tuvastatud veonõudluse rahuldamise seisukohast vajalik ega proportsionaalne. Marseille–Propriano liini kohta märkis komisjon, et sellel liinil toimuva liikluse väikesest osakaalust tulenevalt ei saa asuda seisukohale, et erainitsiatiivi

puudumine sel ainsal liinil lükkab ümber tema järelduse kogu lisateenuse kohta (vaidlustatud otsuse punkt 164). Ta lisas, et Corsica Ferriese osutatav teenus vastas kõikidele Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelistele ühendustele kohaldatavatele avaliku teenuse kohustuste nõuetele ning ei olnud kvalitatiivselt erinev lisateenuse raames osutatavast teenusest (vaidlustatud otsuse punkt 165).

51 Komisjon järeldas eelnevast, et esimene Altmarki kriteerium ei olnud täidetud seoses lisateenuse eest makstavate hüvitistega (vaidlustatud otsuse punkt 167).

52 Seoses neljanda Altmarki kriteeriumiga asus komisjon seisukohale, et see ei olnud täidetud kummagi puhul kõnealusest kahest teenuseliigist (vaidlustatud otsuse punkt 183).

53 Komisjon järeldas sellega seoses esiteks mitme teguri alusel, et hankemenetluse tingimused ei olnud võimaldanud välja valida taotlejat, kes on suuteline osutama kõnealuseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga (vaidlustatud otsuse punktid 169–178).

54 Sellele järeldusele jõudmiseks tugines komisjon sisuliselt järgmistele asjaoludele:

— avaliku teenuse kontsessioon anti pärast hanketeate avaldamist toimunud läbirääkimistega hankemenetluse tulemusel, st menetluse tulemusel, mis annab hankijale ulatusliku kaalutlusruumi ning võib piirata huvitatud ettevõtjate osalemist;

— ainsat kahe kontsessionääri pakkumusega konkureerivat pakkumust, see tähendab Corsica Ferriese pakkumust, ei hinnatud lähtuvalt selle sisulistest parameetritest (kontsessiooni andmise kriteeriumid), vaid hoopis ühe valikukriteeriumi alusel, antud juhul taotleja suutlikkuse alusel hakata teenust osutama alates 1. juulist 2007;

— seega ei võimaldanud hankemenetlus OTC-l võrrelda mitut pakkumust, et valida välja majanduslikult kõige soodsam pakkumus;

— asjaolu, et tegelikult esitati kaks pakkumust, ei ole tegelikuks konkurentsiks piisav, kuivõrd Corsica Ferriese konkureeriv pakkumus, milles teenuste osutama hakkamise kuupäevaks oli määratud 12. november 2007, ei saanud sellest tulenevalt endast kujutada usaldusväärset alternatiivset pakkumust;

— arvukad kohtusse pöördumised käesolevas kohtuasjas ei anna tunnistust konkurentsi tõhususest kontsessioonilepingu hankemenetluse raames;

— ühendusel SNCM-CMN oli oluline konkurentsieelis, kuivõrd pikaajalise ettevõtjana olid tal juba olemas kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse detailsete nõudmistega kokkusobivad laevad;

— avaliku teenuse kontsessiooni andmiseks ette nähtud kuupäeva (lõpuks 7. juuni 2007) ja teenuste osutama hakkamise kuupäeva (1. juuli 2007) vahele jääv väga lühike ajaline vahe kujutas endast olulist tõket uute tulijate jaoks;

— koos kõnealuste sadamate spetsiifikast tulenevate tehniliste nõudmistega, laevastiku vanuse tingimuse ning kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses nõutud laevade mahuga võis kõnealune väga lühike ajaline vahe piirata hankes osalemist;

— arvukate poolte kokkusaamisklauslite olemasolu koos OTC-le jäetud kohaldatavatest eeskirjadest tehtavate erandite üle otsustamise vabadusega võis samuti piirata hankemenetluses osalemist, tekitades kahtlusi pakkumuse ettevalmistamiseks äärmiselt oluliste teatavate tehniliste ja majanduslike parameetrite suhtes.

55 Teiseks märkis komisjon, et Prantsuse ametiasutused ei olnud esitanud talle mingit teavet, mis tõendaks, et hüvitiste määramisel võeti aluseks keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja asjakohaste vahenditega nõuetekohaselt varustatud ettevõtja (vaidlustatud otsuse punktid 179 ja 180). Ta lisas, et hüvitise määramisel ei võetud aluseks mingit varem kindlaksmääratud kulubaasi ega kasutatud võrdlust teiste sarnaste laevandusettevõtjate kulude struktuuriga, vaid seda tehti tulude ja kütusekulude prognoosi alusel, mis hõlmab vaid osa teenuse tuludest ja kuludest (vaidlustatud otsuse punkt 180). Lisaks sellele olid avaliku teenuse kontsessiooni prognoositud hüvitised tema väitel märkimisväärselt suuremad ajavahemiku 2002–2006 omadest, samas kui kohustused jäid samalaadseteks või isegi vähenesid pisut mahtu puudutavas osas (vaidlustatud otsuse punkt 181). Lõpetuseks leidis komisjon, et võrdlus hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kantavate kuludega oli seda vajalikum, et teatud asjaolud andsid alust arvata, et aktiivsest restruktureerimise etapist väljuva SNCMi näol ei olnud tegemist sellise ettevõtjaga (vaidlustatud otsuse punkt 182).

56 Kõigi eespool toodud kaalutluste alusel jõudis komisjon järeldusele, et saab tuvastada kontsessionääridele antud valikulise eelise olemasolu (vaidlustatud otsuse punkt 184).

57 Olles tuvastanud, et kõnealused hüvitised võivad moonutada konkurentsi ja kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust, tegi komisjon järelduse, et tegemist oli riigiabiga, mis oli ebaseaduslik, sest seda oli antud talle eelnevalt teatamata (vaidlustatud otsuse punktid 185–187 ja artikkel 1).

58 Vaidlustatud otsuse punktides 188–212 hindas komisjon selle riigiabi kokkusobivust siseturuga.

59 Sellega seoses märkis komisjon esiteks, et tema teatises – Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena (2011) (ELT 2012, C 8, lk 15; edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistik“) punkti 11 kohaselt võib tunnistada komisjoni 20. detsembri 2011. aasta otsuse 2012/21/EL Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes (ELT 2012, L 7, lk 3) kohaldamisalast väljajääva abi ELTL artikli 106 lõikega 2 kokkusobivaks, kui abi on vajalik asjaomase üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamiseks ega mõjuta kaubanduse arengut liidu huvide vastasel määral, kusjuures sellise tasakaalu saavutamiseks peavad olema täidetud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistiku jaotistes 2.2–2.10 esitatud tingimused (vaidlustatud otsuse punkt 190).

60 Teiseks meenutas komisjon, et põhiteenuse näol on tegemist üldist majandushuvi pakkuva teenusega, kuid nii ei ole see lisateenuse puhul, mistõttu viimase eest makstud hüvitisi ei saa tunnistada ELTL artikli 106 lõikega 2 kokkusobivaks (vaidlustatud otsuse punktid 192 ja 193).

61 Kolmandaks leidis komisjon seoses põhiteenusega, et üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikus ette nähtud muud tingimused olid täidetud (vaidlustatud otsuse punktid 194–212).

62 Komisjon järeldas eespool toodu alusel, et SNCMile ja CMNile põhiteenuse eest makstud hüvitised kujutasid endast ebaseaduslikku, kuid siseturuga kokkusobivat riigiabi (vaidlustatud otsuse punkt 213, artikkel 1 ja artikli 2 lõige 2), samas kui ainult SNCMile lisateenuse eest makstud hüvitised kujutasid endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut riigiabi (vaidlustatud otsuse punkt 214, artikkel 1 ja artikli 2 lõige 1).

63 Seetõttu kohustas komisjon lõpetama viivitamatult lisateenuse eest hüvitiste maksmise ja nõudma abisaajalt tagasi selle teenuse eest juba makstud abi, kusjuures tagasinõutavatelt summadelt tuleb arvestada viivist alates kuupäevast, mil need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagastamiseni (vaidlustatud otsuse punktid 215–218 ja punkt 220 ning artikkel 3). Komisjon täpsustas, et tagasinõudmine peab toimuma viivitamatult ja tõhusalt ning et Prantsuse ametiasutused tagavad, et vaidlustatud otsus täidetakse nelja kuu jooksul alates selle teatavaks tegemisest (vaidlustatud otsuse punkt 219 ja artikkel 4), see tähendab hiljemalt 3. septembriks 2013. Lisaks sellele pidid Prantsuse

ametiasutused edastama komisjonile kahe kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse teatavaks tegemisest eeskätt järgmise teabe: abisaajalt tagasinõutav kogusumma (põhisumma ja viivis), vaidlustatud otsuse täitmiseks juba võetud meetmete ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus ning dokumendid, mis tõendavad, et abisaajat on abi tagastamise kohustusest teavitatud (vaidlustatud otsuse artikkel 5).

Menetlus ja poolte nõuded

64 SNCM palus Üldkohtu kantseleisse 26. augustil 2013 esitatud hagiavaldusega algatada käesoleva kohtuasja.

65 Vaidlustatud otsuse peale esitas tühistamishagi ka Prantsuse Vabariik, kelle hagiavaldus jõudis Üldkohtu kantseleisse 12. juulil 2013 ning registreeriti kohtuasjana T-366/13.

66 Corsica Ferries esitas 11. detsembril 2013 Üldkohtu kantseleisse käesolevas kohtuasjas komisjoni nõuete toetuseks menetlusse astumise avalduse.

67 SNCM esitas Üldkohtu kantseleisse 9. jaanuaril ja 10. veebruaril 2014 vastavalt hagiavalduses ja repliigis sisalduva teatava teabe Corsica Ferriese suhtes konfidentsiaalsena käsitlemise taotlused juhuks, kui viimasel lubatakse menetlusse astuda. Ta lisas nendele taotlustele kõnealuste dokumentide mittekonfidentsiaalse versiooni.

68 Üldkohtu kuuenda koja president rahuldas 21. veebruari 2014. aasta määrusega Corsica Ferriese menetlusse astumise avalduse. Konfidentsiaalsena käsitlemise taotluste põhjendatuse küsimus otsustati lahendada edaspidi.

69 Corsica Ferries esitas 6. märtsil 2014 Üldkohtu kantseleisse dokumendi, milles esitas oma vastuväited konfidentsiaalsena käsitlemise taotlustele seoses suure hulgaga nimetatud taotlustes silmas peetud andmetest.

70 Üldkohtu kuuenda koja president rahuldas 3. oktoobri 2014. aasta kohtumäärusega SNCM *vs*. komisjon (T-454/13, EU:T:2014:898) konfidentsiaalsena käsitlemise taotlused osaliselt.

71 Corsica Ferries esitas oma menetlusse astuja seisukohad Üldkohtu kantseleisse 9. jaanuaril 2015. SNCM esitas oma seisukohad menetlusse astuja seisukohtade kohta 9. märtsil 2015 Üldkohtu kantseleisse esitatud dokumendiga. Sama kuupäeva kirjas märkis komisjon, et tal ei ole nende samade seisukohtade kohta seisukohti.

72 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Üldkohus (kuues koda) avada menetluse suulise osa.

73 Üldkohtu kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames palus Üldkohus komisjonil vastata kirjalikult teatavatele küsimustele; komisjon täitis selle nõude ettenähtud tähtaja jooksul.

74 SNCM esitas 6. juunil 2016 Üldkohtu kantseleisse komisjoni poolt nendele küsimustele antud vastuse teatavate osade Corsica Ferries suhtes konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse. Corsica Ferriesele edastati vaid kõnealuse vastuse mittekonfidentsiaalne versioon ning ta ei esitanud ühtegi vastuväidet tema suhtes konfidentsiaalsena käsitlemise taotlusele.

75 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu küsimustele kuulati ära 14. juuni 2016. aasta kohtuistungil.

76 SNCM palub Üldkohtul:

— esimese võimalusena tühistada vaidlustatud otsus;

— teise võimalusena tühistada vaidlustatud otsus osaliselt niivõrd, kuivõrd sellega nähakse ette, et abisumma hõlmab vaidlustatud otsuse punktis 218 nimetatud summasid, ja

— mõista kohtukulud välja komisjonilt.

77 Komisjon palub Üldkohtul:

— jätta hagi põhjendamatuna rahuldamata, ja

— mõista kohtukulud välja SNCMilt.

78 Corsica Ferries palub Üldkohtul:

— jätta hagi rahuldamata, ja

— mõista kohtukulud välja SNCMilt.

Õiguslik käsitlus

79 SNCM esitab oma hagi põhistamiseks rea argumente, mida on võimalik grupeerida viie väite alla, mis on järgmised:

— esimene väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et lisateenus ei kujuta endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust;

— teine väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et kontsessioonilepingu puhul ei ole täidetud neljas Altmarki kriteerium;

— kolmas väide, et komisjon arvutas vääralt tagasinõutava abi summa;

— neljas väide, et on rikutud õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet, ja

— viies väide, et on rikutud võrdse kohtlemise põhimõtet.

Sissejuhatavad märkused

80 Sissejuhatuseks tuleb anda ülevaade teatavatest kohtupraktikast tulenevatest põhimõtetest, mis seonduvad eeskätt avaliku teenuse osutamise eest makstava hüvitise kvalifitseerimisega riigiabiks ja millega arvestades tuleb käesolevat hagi analüüsida.

81 Vastavalt ELTL artikli 107 lõikele 1 on juhul, kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, igasugune liikmesriigipoolne või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

82 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses riigiabiks kvalifitseerimiseks nõutav, et kõik selles sättes esitatud tingimused on täidetud. Nii peab esiteks olema tegemist riigipoolse sekkumise või riigi ressursside abil toimuva sekkumisega, teiseks peab sekkumine kahjustama liikmesriikidevahelist kaubandust, kolmandaks peab see andma abisaajale valikulise eelise ning neljandaks peab see kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi (vt kohtuotsus, 8.5.2013, Libert jt, C-197/11 ja C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 74 ja seal viidatud kohtupraktika).

83 Käesoleva hagi kaks esimest väidet seonduvad konkreetsemalt neist tingimustest kolmandaga, st sellega, mille kohaselt asjaomane meede peab andma abisaajale eelise.

84 Selles osas olgu meenutatud, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale loetakse riigiabiks sellised sekkumised, mis oma vormist sõltumata võivad otseselt või kaudselt soodustada ettevõtjaid või mida tuleb pidada majanduslikuks eeliseks, mida seda saav ettevõtja tavalistes turutingimustes ei oleks saanud (vt kohtuotsus, 2.9.2010, komisjon *vs*. Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).

85 Kuid riigi sekkumine, mida peetakse hüvitiseks teenuste eest, mida osutavad seda saavad ettevõtjad avaliku teenuse kohustuste täitmiseks, nii et need ettevõtjad ei saa tegelikkuses rahalist eelist ja nimetatud sekkumise tulemusel ei asetata neid ettevõtjaid soodsamasse konkurentsiseisundisse võrreldes nendega konkureerivate ettevõtjatega, ei ole riigiabi ELTL artikli 107 lõike 1 tähenduses (vt kohtuotsused, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 87, ja 8.5.2013, Libert jt, C-197/11 ja C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 84).

86 Samas peavad selleks, et niisugust hüvitist ei saaks konkreetsel juhul kvalifitseerida riigiabiks, olema kumulatiivselt täidetud neli kriteeriumi (kohtuotsus, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punktid 87 ja 88).

87 Esiteks peab hüvitist saaval ettevõtjal tegelikult lasuma avaliku teenuse kohustuste täitmise ülesanne ning need kohustused peavad olema täpselt määratletud (kohtuotsus, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 89). Mõiste „avaliku teenuse kohustused“ selle esimese kriteeriumi tähenduses vastab mõistele „üldist majandushuvi esindav teenus“ ELTL artikli 106 lõike 2 tähenduses (vt selle kohta kohtuotsus, 12.2.2008, BUPA jt *vs*. komisjon, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 162).

88 Teiseks peavad parameetrid, mille alusel hüvitis arvutatakse, olema eelnevalt kehtestatud objektiivsel ja läbipaistval moel (kohtuotsus, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 90).

89 Kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik kõigi või osade avaliku teenuse kohustuste täitmisega kaasnevate kulude katmiseks, võttes arvesse nii sellest saadavat tulu kui ka mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmisese eest (kohtuotsus, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 92).

90 Neljandaks tuleb juhul, kui seda ettevõtjat, kellele usaldatakse avaliku teenuse kohustuste täitmise ülesanne, ei valita hankemenetluses, mis võimaldab välja valida taotleja, kes on suuteline osutama kõnealuseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga, vajaliku hüvitise tase kindlaks määrata selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja ettenähtud avaliku teenuse nõuete rahuldamiseks asjakohaste vahenditega nõuetekohaselt varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, võttes arvesse nii sellest saadavat tulu kui ka mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest (kohtuotsus, 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 93).

91 Komisjon asus vaidlustatud otsuses seisukohale, et esimene Altmarki kriteerium ei olnud lisateenuse puhul täidetud ning et neljas Altmarki kriteerium ei olnud täidetud kummagi puhul kahest kõnealusest teenuseliigist.

Esimene väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et lisateenus ei kujuta endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust

92 Oma esimese väitega, millel on neli osa, väljendab SNCM seisukohta, et komisjon leidis vääralt, et lisateenus ei kujuta endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust.

93 Sissejuhatuseks tuleb täpsustada, et väljakujunenud kohtupraktikas on sedastatud, et arvestades ühelt poolt liikmesriigi ulatuslikku kaalutlusõigust üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesande ja selle täitmise tingimuste määratlemisel ja teiselt poolt asjaolu, et komisjoni kontroll on selles osas piiratud ilmse vea olemasolu küsimusega, ei saa kontroll, mida Üldkohus peab teostama komisjoni vastavasisulise hinnangu üle, samuti ületada seda sama piiri ja peab seega piirduma uurimisega, kas komisjon on õigustatult tuvastanud liikmesriigi tehtud ilmse vea olemasolu või selle puudumise (vt selle kohta kohtuotsus, 16.9.2013, Iliad jt *vs.* komisjon, T-325/10, ei avaldata, EU:T:2013:472, punkt 121 ja seal viidatud kohtupraktika).

Esimene osa, mille kohaselt komisjon rikkus õigusnorme, sest ta kontrollis üksikasjalikult, kas teenus oli vajalik avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast

94 Esimese väite esimese osa raames vaidlustab SNCM selle testi põhjendatuse, mida komisjon kasutas vaidlustatud otsuses selgitamaks välja, kas on täidetud esimene Altmarki kriteerium (vt eespool punkt 45). Ta väidab, et komisjon rikkus õigusnorme, sest ta kontrollis käesoleval juhul üksikasjalikult, kas tegemist on üldist majandushuvi pakkuva teenusega ja kas lisateenus oli vajalik avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast.

95 Selle esimese osa võib jagada neljaks allosaks. Esiteks tuleb analüüsida esimest allosa, seejärel teist ja neljandat allosa ning lõpetuseks kolmandat allosa.

– Esimene allosa, mille kohaselt komisjon eiras oma varasemat otsustuspraktikat ning kohtupraktikat

96 SNCM väidab, et kontsessioonileping, mille esmane eesmärk oli viia ellu territoriaalse ühendatuse põhimõte, vastas tervikuna selgele avaliku teenuse vajadusele. Ta väidab, et kuivõrd komisjon asus vaidlustatud otsuses vastupidisele seisukohale, siis kaldus ta kõrvale oma varasemast otsustuspraktikast seoses eelnevate Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessioonidega ning 19. mai 1993. aasta kohtuotsusest Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) ja 11. septembri 2012. aasta kohtuotsusest Corsica Ferries France *vs.* komisjon (T-565/08, EU:T:2012:415). SNCM lisas repliigis, et komisjon ei või nõuetekohaselt põhjendamata võtta ühes ja samas küsimuses täiesti vastupidist seisukohta sellele, mida eelistati varem.

97 Komisjon vaidleb SNCMi esitatud argumentidele vastu.

98 Esiteks tuleb tõdeda, et ei saa nõustuda SNCMi väitega, mille kohaselt komisjon toimis „ilmselgelt vastuolulisel“ moel, sest ta oli SNCMi sõnul avaliku teenuse kontsessioonidega seonduvates varasemates otsustes juba asunud seisukohale, et reisijateveo täiendava mahu võimaldamine tippkoormusega ajal vastab avaliku teenuse vajadusele. Nimelt tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et mõiste „riigiabi“ on objektiivne mõiste, mis sõltub üksnes sellest, kas riiklik meede annab ühele või mitmele konkreetsele ettevõtjale eelise või mitte. Seega ei saa komisjoni otsustuspraktika selles valdkonnas olla otsustava tähtsusega (vt kohtuotsus, 4.3.2009, Associazione italiana del risparmio gestito ja Fineco Asset Management *vs.* komisjon, T-445/05, EU:T:2009:50, punkt 145 ja seal viidatud kohtupraktika). Sama lahendus on kohaldatav seoses abi siseturuga kokkusobivuse hindamisega (kohtuotsused, 20.5.2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, punkt 21, ja 15.6.2005, Regione autonoma della Sardegna *vs.* komisjon, T-171/02, EU:T:2005:219, punkt 177).

99 Igal juhul ei võimalda ainuüksi asjaolu, et vaidlustatud otsus erineb komisjoni sama valdkonna varasematest otsustest, asuda seisukohale, et see on viimaste suhtes ebakõlas. Nagu märkis täiesti õigustatult komisjon, võib avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolule antav hinnang nimelt täiesti vabalt aja vältel muutuda vastavalt turujõudude arengule. Pealegi tuleb märkida, et komisjon rõhutas juba oma 30. oktoobri 2001. aasta otsuses 2002/149/EÜ riigiabi kohta, mida Prantsusmaa annab äriühingule SNCM (EÜT 2002, L 50, lk 66), millele SNCM on korduvalt viidanud oma dokumentides, et „Prantsusmaa mandriosa sadamatest lähtuvat teenindamist puudutavas osas o[li] olukord turul viimastel aastatel oluliselt arenenud; suisa selliselt, et vajadus kehtestada avaliku teenuse kohustused kõigil liinidel ja kogu aasta vältel on muutunud kaheldavaks“ (punkt 78), ja et „1976. aastal riigi ja SNCMi vahelises raamlepingus ning selle lepingu raames OTC ja SNCMi vahel 1991. ja 1996. aastal sõlmitud viieaastastes lepingutes ette nähtud teenindamissüsteemist tuleneva avaliku teenuse tegeliku vajaduse kohta tehtud komisjoni järeldust ei saa[nud] ekstrapoleerida kaugemale 31. detsembrist 2001, mil raamleping lõppes“ (punkt 80).

100 Järgmiseks tuleb samadel põhjustel, mis on toodud käesoleva kohtuotsuse punktis 99, asuda seisukohale, et SNCM ei saa oma väite põhistamiseks tulemuslikult tugineda 11. septembri 2012. aasta kohtuotsusele Corsica Ferries France *vs*. komisjon (T-565/08, EU:T:2012:415). Need kaks osa sellest otsusest, mida SNCM tsiteerib, seonduvad nimelt avaliku teenuse kontsessiooniga ajavahemikul 1996–2001.

101 Lisaks sellele ei saa SNCM tugineda ka 19. mai 1993. aasta kohtuotsusele Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) ning sellest tulenevalt ka nõudele vältida nn koore riisumist, see tähendab avaliku teenuse kontsessionääriga konkureerivate ettevõtjate teguviisi, mis seisneb keskendumises avaliku teenuse kontsessiooniga hõlmatud tulusale tegevusele ning mittetulusa tegevuse jätmises kontsessionäärile, millest tulenevalt viimasel ei ole võimalik kompenseerida mittetulusates sektorites saadud kahjumit tulusamates sektorites saadud kasumiga. Nagu seletatakse üksikasjalikumalt tagapool punktis 155, nähtub nimelt toimikust, et nii põhiteenuse kui ka lisateenuse puhul esines oluline tegevuskahjum, mis välistas mis tahes võimaluse nende kahe teenuse kasum ja kahjum omavahel kompenseerida (vt eelkõige vaidlustatud otsuse punktid 47 ja 143).

102 Lõpetuseks tuleb täiesti põhjendamatuna tagasi lükata etteheide, mille kohaselt komisjon eiras oma põhjendamiskohustust. Lisaks sellele, et talle ei saa ette heita käesolevas asjas sellise lähenemisviisi järgmist, mis on „täiesti vastupidine“ selle valdkonna varasemates otsustes järgitud lähenemisviisile (vt eespool punkt 99), tuleb ka tuvastada, et komisjon on vaidlustatud otsuses toonud selgelt ja täpselt ära põhjused, miks ta leiab, et avaliku teenuse tegelik vajadus ei ole lisateenust puudutavas tuvastatav. Olles määratlenud „analüüsi raamistiku“, mida ta kasutas hindamaks, kas esimene Altmarki kriteerium oli käesolevas asjas täidetud (vaidlustatud otsuse punktid 132–136), esitas komisjon nii eeskätt Prantsuse Vabariigi, SNCMi ja CMNi esitatud argumente ümber lükates põhjused, miks ta arvas, et põhiteenus ja lisateenus kujutasid endast kahte eraldiseisvat teenuseliiki ning neid tuli analüüsida eraldi (vaidlustatud otsuse punktid 137–144); seejärel analüüsis ta neist teenustest teist äsjanimetatud kriteeriumi alusel (vaidlustatud otsuse punktid 151–167). Seda viimast küsimust puudutavas jõudis komisjon järeldusele, et lisateenuse hõlmamine avaliku teenusega ei vastanud avaliku teenuse tegelikule vajadusele, olles eelnevalt rea tõendite alusel sisuliselt tuvastanud, et esiteks sai selle Marseille'st lähtuvalt osutatava teenusega kontsessioonilepingu sõlmimise ajal reisijate nõudluse seisukohast selgelt asendada Toulonist lähtuva reisijateveo teenuse, mille sihtkoht on Bastia ja Ajaccio, (vaidlustatud otsuse punktid 154–160) ning et teiseks ei ole tõendanud, et lisateenuse osas puudub erainitsiatiiv (vaidlustatud otsuse punktid 161–166).

103 Eelnevast järeldub, et esimene allosa tuleb põhjendamatuna tagasi lükata.

– Teine ja neljas alaosa, mille kohaselt komisjon eiras liikmesriikide ulatuslikku kaalutlusruumi ja 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsuse Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) ning merekabotaaži määruse ulatust

104 Esiteks väidab SNCM, et komisjon riivas käesolevas asjas liikmesriikidele üldist majandushuvi pakkuvate teenuste määratlemisel antud ulatuslikku hindamisruumi. Nimelt ei piirdunud ta sugugi mitte ilmse hindamisvea olemasolu lihtsa kontrollimisega, vaid kontrollis SNCMi sõnul äärmiselt üksikasjaliskult asjaomase üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlust ja teenuse vajalikkust. Lisaks leiab SNCM, et komisjon ei saa tugineda 16. septembri 2013. aasta kohtuotsusele Colt Télécommunications France *vs*. komisjon (T-79/10, ei avaldata, EU:T:2013:463), kuivõrd selle otsuse aluseks olnud kohtuasjas olid olemas suunised – see tähendab ühenduse suunised riigiabieeskirjade kohaldamiseks seoses lairibavõrkude kiire kasutuselevõtuga (ELT 2009, C 235, lk 7) –, mis nägid sõnaselgelt ette, et tuleb tõendada turutõrke olemasolu.

105 Teiseks väidab SNCM, et komisjon eiras 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsuse Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) ja merekabotaaži määruse ulatust. Ta väidab, et kohtuotsus ja määrus ei seondu riigiabi kontrolliga ning et need kinnitavad tegelikult kontsessioonilepingu kehtivust. Ta lisab, et nimetatud kohtuotsus ja nimetatud määrus käsitlevad kohustusi, mida võib avalike teenustega seoses seada ning mis õigustavad eelneva loa korda või riigihanget, aga mitte nende teenuste ulatust, mille eest võidakse ette näha hüvitis Altmarki kohtupraktika tähenduses, ega sellise hüvitise suurust. Ta rõhutab eeskätt, et vastupidi olukorrale kohtuasjas, milles tehti 20. veebruari 2001. aasta otsus Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107), ei kehti Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel mereveo teenuste osutamiseks eelneva loa nõuet. Lisaks sellele vaidlustab ta seisukoha, et avaliku teenuse osutamise lepinguga kindlaksmääratud avaliku teenuse ulatus peab olema vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast, kusjuures sellisest vajadusest annab tunnistust regulaarsete veoteenuste ebapiisavus tavapäraste turutingimuste korral. Ta seab lõpuks kahtluse alla komisjoni järelduse, mis on ära toodud vaidlustatud otsuse punktis 135 ning mille kohaselt „[a]valiku teenuse osutamise lepingu raames konkreetsete kohustuste eest hüvitise maksmine teatavat teenuste pakkumist subsideerides kujutab endast ilmselgelt teenuste vaba liikumise takistamist“. Käesolevas kohtuasjas ei ole avaliku teenuse eest makstava hüvitise eesmärk teenuste vaba osutamise häirimine; see ei ole ka selle tagajärg; lisaks sellele ei nähtu vastupidine ühestki komisjoni poolt vaidlustatud otsuse 63. joonealuses märkuses tsiteeritud kohtuotsusest.

106 Vastates Üldkohtu küsimusele, mille eesmärk oli lasta SNCMil selgitada, milliste kriteeriumide alusel tuleb tema arvates tuvastada üldist majandushuvi pakkuva teenuse ja selle ulatuse põhjendatus, väitis SNCM kohtuistungil, et piisab sellest, kui liikmesriik „teeb kindlaks üldise huvi väga laias tähenduses, mis võib seonduda kõige sellega, mis kuulub üldiselt avaliku huvi alla“. Ta lisas, et tema arvates ei tule selle raames arvesse võtta vajalikkuse ja proportsionaalsuse kriteeriume – vähemalt mitte nii, nagu need tulenevad merekabotaaži määrusest ja 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsusest Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) –, sest need tulenevad teenuste vaba osutamisega seonduvatest mõistetest.

107 Komisjon, keda toetab Corsica Ferries, vaidleb SNCMi argumentidele vastu.

108 Esiteks väidavad komisjon ja Corsica Ferries 16. septembri 2013. aasta kohtuotsuse Colt Télécommunications France *vs*. komisjon (T-79/10, ei avaldata, EU:T:2013:463) punktile 154 viidates, et asjaomasest sektorist olenemata kujutab turutõrke olemasolu tuvastamine endast tegevuse üldist majandushuvi pakkuva teenusena kvalifitseerimise eeltingimust ning seega on erainitsiatiivi ebapiisavuse või puudumise tingimus esimesele Altmarki kriteeriumile omane ning vajab tähelepanelikku analüüsi.

109 Lisaks sellele väidavad komisjon ja Corsica Ferries, et liikmesriikidele üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel antud kaalutlusruumi piirab merekabotaaži määrus, nagu seda on tõlgendanud Euroopa Kohus eelkõige 20. veebruari 2001. aasta otsuses Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107). See tähendab nende arvates, et asjaomane teenus peab vastama avaliku teenuse tegelikule vajadusele, mis

esineb vaba konkurentsi tingimustes regulaarse veoteenuse ebapiisavuse tõttu, kusjuures üldist majandushuvi pakkuva teenuse ulatus peab olema vajalik ning proportsionaalne selle vajaduse seisukohast. Kohtuistungil täpsustas komisjon, et tema arvates kujutab avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu tõendamine endast karmimat nõuet kui nõue tõendada turutõrke olemasolu 16. septembri 2013. aasta kohtuotsuse Colt Télécommunications France *vs*. komisjon (T-79/10, ei avaldata, EU:T:2013:463) tähenduses.

110 Teiseks on komisjon ja Corsica Ferries seisukohal, et SNCM vaidlustab ekslikult seose olemasolu merekabotaaži määruse ja riigiabi kontrolli vahel. Samuti on nende arvates ilmselgelt väär väide, et see määrus on kohaldatav vaid nende olukordade suhtes, kus teenuste osutamisele on kehtestatud eelneva loa nõue. Seoses 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsusega Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) märgivad nad, et seal ei käsitleta mitte ainult küsimust, kas merekabotaaži on võimalik allutada eelneva loa nõudele, vaid see sisaldab lisaks äärmiselt selget arutluskäiku selle kohta, kuidas tuleb tõlgendada merekabotaaži määruse sätteid, võttes arvesse määruse eesmärki, mis seisneb merekabotaaži teenuste vaba osutamise tagamises ning selle tagamises, et selle vabaduse riived on lubatud vaid siis, kui neid õigustab avaliku teenuse tegelik vajadus ning need on vajalikud ja proportsionaalsed selle vajaduse seisukohast. Lisaks sellele on nende väitel ilmselge, et teatava teenuste pakkumise subsideerimine seeläbi, et ühe konkreetse ettevõtjaga sõlmitakse selles määruses silmas peetud avaliku teenuse osutamise leping, võib takistada teenuste vaba liikumist.

111 Tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on liikmesriikidel üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel ulatuslik kaalutlusõigus ja seetõttu saab komisjon liikmesriigi poolse sellise teenuse määratlemise kahtluse alla seada vaid juhul, kui tegemist on ilmse veaga (vt kohtuotsused, 15.6.2005, Olsen *vs*. komisjon, T-17/02, EU:T:2005:218, punkt 216 ja seal viidatud kohtupraktika, ja 22.10.2008, TV2/Danmark jt *vs*. komisjon, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, EU:T:2008:457, punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika).

112 Ometi ei ole liikmesriigi pädevus määratleda üldist majandushuvi pakkuvad teenused piiramatu ning seda ei või kasutada meelevaldselt ainult selleks, et vältida konkurentsieeskirjade kohaldamist teatud sektori suhtes (kohtuotsus, 12.2.2008, BUPA jt *vs*. komisjon, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 168).

113 Eelkõige siis, kui on olemas liidu õiguse erinormid, mis seavad raamistiku üldist majandushuvi pakkuva teenuse sisu ja ulatuse määratlemisele, peavad liikmesriigid neist lähtuma vastavalt komisjoni teatise Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT 2012, C 8, lk 4; edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatis“) punktile 46. Nagu märgib õigustatult komisjon, on selliste normide eesmärk tavaliselt liikmesriikide õigusnormide ühtlustamine, et kaotada liikumisvabaduste ja teenuste vaba osutamise takistused, ning asjaolu, et need võetakse vastu muude aluslepingu sätete alusel kui need sätted, mis käsitlevad riigiabi kontrolli ning mille esmane eesmärk on siseturu väljakujundamine, ei vähenda kuidagi nende asjakohasust esimese Altmarki kriteeriumi puhul.

114 Nagu märgivad õigustatult komisjon ja Corsica Ferries, olid käesolevas kohtuasjas aga sellised normid olemas – merekabotaaži määruse sätted. Sellega seoses on põhjust meenutada, et selle määruse artiklis 1 on ette nähtud merekabotaaži teenuste liidus vaba osutamise põhimõte. Samamoodi on selle määruse põhjenduses 3 täpsustatud, et määruse eesmärk on kaotada selle teenuse vaba osutamise piirangud.

115 Merekabotaaži määruse artiklis 4 on ette nähtud võimalikud erandid sellest juhtpõhimõttest, st liikmesriikide õigus sõlmida avaliku teenuse osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avaliku teenuse kohustused kabotaažiteenuste osutamise tingimusena. Selle kohta tuleb täheldada, et nagu möönab muuseas ka SNCM ise, kujutab kontsessioonileping endast kahtlemata sellist avaliku teenuse osutamise lepingut, mis on määratletud selle määruse artikli 2 punktis 3 kui leping, mis sõlmitakse liikmesriigi pädevate ametite ja liidu laevaomaniku vahel selleks, et osutada üldsusele piisavalt

veoteenuseid. Tuleb lisada, et määruse artikli 4 lõikes 2 on sätestatud, et avaliku teenuse kohustuste kehtestamisel võivad liikmesriigid esitada ainult nõudeid, mis käsitlevad teenindatavaid sadamaid, regulaarsust, pidevust, sagedust, võimet teenust osutada, hindu ja laevaperet. Selle sama sätte kohaselt peab hüvitist avaliku teenuse kohustuste eest vajaduse korral maksma kõikidele liidu laevaomanikele.

116 Seega tuleb kinnitada komisjoni seisukohta, et käesolevas kohtuasjas piirasid Prantsuse ametiasutuste kaalutlusõigust merekabotaaži määruse sätted.

117 Lisaks tuleb tõdeda, et komisjon võttis samuti õigustatult vaidlustatud otsuses arvesse tõlgendust, mille andis neile sätetele Euroopa Kohus 20. veebruari 2001. aasta otsuses Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107). Selle otsuse aluseks olnud kohtuasjas pidi Euroopa Kohus eelkõige tõlgendama merekabotaaži määruse artikleid 1 ja 4 ning täpsustama, millistel tingimustel võib merekabotaaži teenuste osutamist allutada eelneva haldusloa korrale.

118 Merekabotaaži määruse kõnesolevaid sätteid tõlgendades töötas Euroopa Kohus eeskätt välja järgmise arutluskäigu:

„34. [E]elneva haldusloa korra kohaldamine avaliku teenuse kohustuste kehtestamiseks eeldab, et pädevad liikmesriigi asutused on esiteks selgelt määratletud ühenduste puhul tuvastanud regulaarsete veoteenuste ebapiisavuse olukorras, kus nende osutamine jäetakse turujõudude kujundada. Teisisõnu peab olema võimalik tõendada avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu.

35. Teiselt poolt peab selleks, et eelneva haldusloa kord oleks õigustatud, olema lisaks tõendatud, et selline kord on vajalik selleks, et oleks võimalik seada avaliku teenuse kohustusi ning see on taotletava eesmärgiga proportsionaalne sellisel moel, et sama eesmärki ei ole võimalik saavutada teenuste vaba liikumist vähem piiravate meetmetega, eeskätt eelnevate deklaratsioonide süsteemi abil […].

36. Sellega seoses ei saa välistada, et just eelnev haldusluba on sobiv vahend, mis võimaldab täpsustada konkreetsele laevaomanikule kehtestatavate avaliku teenuse kohustuste sisu, võttes arvesse viimase konkreetset olukorda, või kontrollida eelnevalt laevaomaniku suutlikkust selliseid kohustusi täita.

37. Selline kord ei saa sellegipoolest muuta õiguspäraseks liikmesriikide asutuste diskretsioonilist käitumist, mis jätab ühenduse õigusnormid – eelkõige sellise põhivabadusega seonduvad õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas – ilma nende kasulikust mõjust […]“.

119 Kohtuasjas, milles tehti 20. veebruari 2001. aasta otsus Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107), oli kõne all küll eelneva haldusloa kord, mitte selline avaliku teenuse kontsessioon, millega kaasnevad hüvitised, nagu käesolevas kohtuasjas. Kuid mõttekäik, mille Euroopa Kohus arendas välja selles kohtuotsuses ning mis tugineb merekabotaaži määruse tõlgendamisele lähtudes selle põhieesmärgist, mis seisneb merekabotaaži teenuste vaba osutamise tagamises ja seega selle vabaduse piirangute lubamises vaid äärmiselt rangetel tingimustel, on siiski käesolevale kohtuasjale täielikult ülekantav.

120 Sellega seoses tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei nõua ELTL artikkel 56 mitte ainult seda, et kaotatakse teenuseosutaja mis tahes diskrimineerimine tema kodakondsuse või selle alusel, et tema asukoht on muus liikmesriigis kui see liikmesriik, kus teenust tuleb osutada, vaid ka kõigi piirangute kaotamist – isegi kui need on eristusteta kohaldatavad nii liikmesriigi enda kui ka teiste liikmesriikide teenuseosutajate suhtes –, kui need võivad keelata sellise teenuseosutaja tegevuse, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis, kus ta osutab seaduslikult analoogseid teenuseid, seda tegevust häirida või muuta selle vähem huvipakkuvaks (vt lisaks vaidlustatud otsuse 63. joonealuses märkuses viidatud otsustele kohtuotsused, 7.10.2010, dos Santos Palhota jt, C-515/08, EU:C:2010:589, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika; 19.12.2012, komisjon *vs.* Belgia, C-577/10, EU:C:2012:814, punkt 38; vt ka kohtuotsus 11.9.2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, punkt 44 ja seal viidatud kohtupraktika). Ei saa aga vaidlustada asjaolu, et rahalise hüvitise maksmine ühele

konkreetsele teenuseosutajale, see tähendab avaliku teenuse kontsessionäärile, võib häirida nende samade teenuste osutamist ettevõtjate poolt, kes sellist hüvitist ei saa, või muuta selle vähem huvipakkuvaks. Nimelt annab hüvitise summa selle saajale otsustava eelise oma konkurentide ees ning kallutab viimaseid asjaomaste teenuste pakkumisest loobuma.

121 Käesolevas kohtuasjas kahjustas avaliku teenuse kontsessioon merekabotaaži teenuste vaba osutamist seda enam, et nagu tuleneb tuvastustest, mis komisjon tegi oma ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse punktis 44, kehtestati kontsessioonilepingu artikli 3 teises lõigus Marseille'st lähtuvate ning Korsikale suunduvate liinide võimalikele uutele teenindajatele äärmiselt piiravad tingimused. See säte on nimelt sõnastatud järgmiselt:

„[K]onkurents on võimalik järgmises raamistikus: iga nimetatud liini puhul võib mis tahes ettevõtja osutada ilma rahalise hüvitiseta regulaarset teenust selliselt, et kogu aasta vältel toimub iga nädal minimaalselt kaks edasi-tagasi sõitu; seda teenust tuleb osutada tingimustel, mis välistavad avaliku teenuse kontsessionääri majanduslike tingimuste kahjustamise; sellest tulenevalt määrab välja- ja sissesõidu päevad kindlaks [OTC] Korsika parlamendi nõusolekul. See on *sine qua non* tingimus. Kui võetud kohustust ei täideta kas täielikult või osaliselt, kohaldatakse ettevõtja suhtes 2 miljoni euro suurust trahvi, mille tasumine tuleb tagada samasummalise pangagarantiiga. Asjaomase pangagarantii peab väljastama Euroopa Liidus asutatud pank, kelle pikaajaliste võlakohustuste reiting on „Standard and Poors A+" (või võrdväärne)."

122 Selles kontekstis tuleb tagasi lükata SNCMi märkus, et avaliku teenuse kontsessiooni olemasolu ei takistanud Corsica Ferriesel turule siseneda ja seal kiiresti „turgu valitsevat seisundit" omandada. Nimelt ei saa välistada, et avaliku teenuse kontsessiooni puudumisel oleks Corsica Ferriese sisenemine turule ja tema tegevuse areng turul olnud veel kiiremad või et sellele turule oleksid sisenenud ka muud ettevõtjad.

123 Pealegi ei saa vastupidi SNCMi väidetele tuletada asjaolust, et avaliku teenuse kontsessioon anti hankemenetluses, milles osales Corsica Ferries, et rahalise hüvitise maksmisest ainult avaliku teenuse kontsessionäärile tulenev teenuste vaba osutamise riive oli kõrvaldatud. Loomulikult, kui avaliku teenuse kontsessioon antakse tõeliselt avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse tulemusel, võib see kõnealuse riive tähtsust vähendada. Kuid riive jääb sellegipoolest alles kogu asjaomase avaliku teenuse osutamise ajal.

124 Arvestades eespool öeldut ning eelkõige tõlgendust, mille Euroopa Kohus andis merekabotaaži määrusele 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsuses Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) (vt eespool punkt 118), tuleb järeldada, et komisjon asus vaidlustatud otsuses esimese Altmakri kriteeriumi täidetuse kontrollimisel õigustatult seisukohale, et „avaliku teenuse osutamise lepinguga kindlaksmääratud avaliku teenuse ulatus peab olema vajalik ja proportsionaalne avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast, kusjuures sellisest vajadusest annab tunnistust regulaarsete veoteenuste ebapiisavus tavapäraste turutingimuste korral" (vaidlustatud otsuse punkt 136).

125 Neil asjaoludel ei ole vaja teha otsust ülejäänud kaalutluste kohta, mis pooled esitasid seoses 16. septembri 2013. aasta kohtuotsuse Colt Télécommunications France *vs*. komisjon (T-79/10, ei avaldata, EU:T:2013:463) asjakohasusega käesoleva kohtuasja lahendamisel. On siiski oluline rõhutada, et sellisel juhul nagu käesolev ei saa liikmesriigi asutused vabastada end erainitsiatiivi puudumise tõendamise kohustusest. Nimelt tuleneb 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsuse Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) punktist 34 selgelt, et avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu tõendamine on seotud nimetatud erainitsiatiivi puudumise tõendamisega. Teisisõnu tehakse avaliku teenuse tegelik vajadus kindlaks tuvastuse alusel, et puudub erainitsiatiiv.

126 Kõigist eelnevatest kaalutlustest lähtuvalt tuleb esimese väite esimese osa teine ja neljas allosa põhjendamatuna tagasi lükata.

– Kolmas allosa, mille kohaselt komisjon eiras tõendamiskoormise eeskirju

127 SNCM väidab, et komisjon eiras esimest Altmarki kriteeriumi analüüsides tõendamiskoormise eeskirju. Ta väidab sellega seoses ühelt poolt, et komisjon asetas avaliku teenuse vajalikkuse ning erainitsiatiivi puudumise tõendamiskoormise kogu aeg Prantsuse Vabariigi õlule. Teiselt poolt väidab ta vaidlustatud otsuse punktides 165 ja 166 esitatud komisjoni kahele hinnangule viidates, et komisjon jälle teisipidi vabastas end kogu tõendamiskoormisest seoses mitme nimetatud kriteeriumi analüüsimisel olulise küsimusega.

128 Repliigis lisab SNCM, et „kolmeetapiline […] test“, millele komisjon viitab (vt tagapool punkt 130), on senikuulmatu, seda ei ole nimetatud ei ametliku uurimismenetluse algatamise otsuses ega vaidlustatud otsuses ning see ei põhine ühelgi eelnevalt kehtinud õiguslikul alusel. Lisaks sellele on selle testi täidetuse tõendamine tema väitel äärmiselt keeruline või suisa võimatu.

129 Komisjon, keda toetab Corsica Ferries, väidab, et ta ei ole tõendamiskoormise eeskirju eiranud.

130 Esiteks väidab komisjon, et asjaomase liikmesriigi ülesanne on põhjendada teenuste vaba osutamise takistamist ning tõendada selle vajalikkust ja proportsionaalsust. Täpsemalt oleksid Prantsuse ametiasutused pidanud käesolevas kohtuasjas avaliku teenuse kontsessiooni andmist õigustava avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu tõendamiseks esiteks tõendama, et oli olemas kasutajate nõudlus, teiseks, et avaliku võimu kehtestatud vastavasisulise kohustuse puudumisel turul tegutsevad ettevõtjad seda nõudlust ei rahulda, ning kolmandaks, et lihtsate avaliku teenuse kohustuste kehtestamine seda puudujääki kõrvaldada ei võimaldanud. Ta täpsustab, et ta ei võta sel moel kasutusele mitte täiesti uut testi, vaid meenutab lihtsalt kokkuvõtlikult Prantsuse ametiasutuste ja SNCMi vajakajäämisi seoses avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasoluga. Ta lisab, et selline tõendamine ei ole senikuulmatu ega ka äärmiselt keeruline.

131 Teiselt poolt vaidleb komisjon vastu SNCMi väitele, et mõned vaidlustatud otsuse punktides 165 ja 166 toodud hinnangutest ei põhine ühelgi tõendil.

132 Tuleb asuda seisukohale, et komisjonile ei saa ette heita tõendamiskoormise eeskirjade eiramist esimese Altmarki kriteeriumi analüüsimisel.

133 Nimelt nähtub esiteks esimese väite esimese osa teise ja neljanda allosa analüüsi raames esitatud kaalutlustest (vt eespool punktid 111–126), et selleks, et merekabotaaži teenust saaks kvalifitseerida üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, peab see esiteks vastama avaliku teenuse tegelikule vajadusele, millest annab tunnistust regulaarsete veoteenuste ebapiisavus vaba konkurentsi tingimustes, ja teiseks peab üldist majandushuvi pakkuva teenuse ulatus olema vajalik ja proportsionaalne selle vajaduse seisukohast. Seda peab aga vaieldamatult tõendama asjaomane liikmesriik mitte komisjon, ning ta peab selleks esitama piisavalt veenvad tõendid. Sellega seoses tuleb märkida, et vastupidi SNCMi väidetele kohtuistungil (vt eespool punkt 106), ei saa liikmesriik piirduda viitega „üldisele huvile väga laias tähenduses“. Asjaolu, et liikmesriik ei ole esitanud tõendeid selle kohta, et eespool nimetatud kriteeriumid on täidetud, või asjaolu, et neid on eiratud, võib kujutada endast ilmset hindamisviga, mida komisjon peab arvesse võtma.

134 Seoses komisjoni kirjeldatud avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu tuvastamiseks kasutatava kolmeetapilise tõendamisega (vt eespool punkt 130) tuleb märkida, et vastupidi SNCMi väidetele ei kujuta see endast kuidagi täiendavat tõendamise nõuet, mida vaidlustatud otsuses ei ole ette nähtud. Selline tõendamine kujutab endast lihtsalt komisjoni poolt vaidlustatud otsuses esimese Altmarki kriteeriumi täidetuse kontrollimiseks kasutatud testi (vt eespool punkt 45) ümbersõnastust ning selle põhjendatust kinnitati esimese väite esimese osa teise ja neljanda allosa analüüsi raames (vt eespool punktid 111–126). Seega tuleb alustuseks märkida, et kui ei ole olemas kasutajate nõudlust avaliku teenuse ulatusega – nagu selle on määratlenud liikmesriigi ametiasutused – hõlmatud kõigi teenuste või osade teenuste järele, ei saa seda avalikku teenust või selle ulatust pidada ilmselgelt vajalikuks ja

proportsionaalseks avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast. Järgmiseks ei saa sellist vajadust olemas olla ka siis, kui kasutajate nõudluse võivad juba rahuldada turul tegutsevad ettevõtjad avaliku võimu kehtestatud vastavasisulise kohustuse puudumisel. Nagu sai juba märgitud eespool punktis 125, ei saa teisisõnu olukorras, kus erainitsiatiiv ei puudu, olla tegemist avaliku teenuse tegeliku vajadusega. Lõpetuseks tuleb lisada, et kui esineb kasutajate nõudlus ja seda nõudlust ei rahuldata turujõudude lihtsa toimimise abil, peavad liikmesriigi ametiasutused lisaks eelistama lähenemisviisi, mis riivab kõige vähem siseturu nõuetekohase toimimise seisukohast olulisi põhivabadusi. Nagu märkis õigustatult komisjon oma vastuses ühele Üldkohtu esitatud kirjalikule küsimusele, toob merekabotaaži sektoris selliste avaliku teenuse kohustuste kehtestamine, mida kohaldatakse kõigi vedajate suhtes, kes soovivad osutada oma teenuseid konkreetsel liinil, ning mille eest ei maksta tingimata rahalist hüvitist (vt merekabotaaži määruse artikli 4 lõige 2), aga kaasa teenuste vaba osutamise vähemtähtsad piirangud, kui rahalise hüvitise maksmine avaliku teenuse kontsessiooni raames ühele konkreetsele vedajale või piiratud arvule vedajatele.

135 Tuleb lisada, et tõendamine, mida SNCM selliselt arvustab, ei ole äärmiselt keeruline, sest avaliku teenuse vajadust saab nimelt hõlpsalt hinnata eeskätt turuanalüüside, rahvaküsitluste ja projektihangete abil; Prantsuse ametiasutused jätsid käesolevas kohtuasjas aga enne Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessiooni uuendamise põhimõtte heakskiitmist selle vajaduse täiesti hindamata.

136 Teiselt poolt väidab SNCM ekslikult, et kaks komisjoni hinnangut, mida ta tsiteerib ning mis sisalduvad vaidlustatud otsuse punktides 165 ja 166, ei põhine ühelgi tõendil. Need hinnangud on nimelt antud komisjoni poolse toimikus sisalduvate tõendite analüüsi alusel.

137 Nii tuleb vaidlustatud otsuse punktis 165 sisalduva esimese arvustatava hinnanguga seoses märkida, et selle lause alguses, milles see sisaldub, on tuvastatud, et „ettevõtja Corsica Ferries osutatav teenus vastas kõikidele Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelistele liinidele kehtestatud avaliku teenuse kohustustega seotud nõuetele“, ning et selle tuvastuse õigsuses ei ole põhjust kahelda. Seega pandi ettevõtjatele, kes sarnaselt Corsica Ferriesele pakkusid mereveo teenuseid eeskätt Touloni ja Korsika vahelistel liinidel, avaliku teenuse kohustused ülesõitude regulaarsuse, pidevuse ja sageduse, teenuse osutamise võime, hindade ja laevapere osas ning seda eespool punktis 14 kirjeldatud sotsiaalabi skeemi raames. Need ettevõtjad pidid esitama kõik tõendid oma teenuse osutamise võime kohta, nad pidid olema täitnud maksu- ja sotsiaalõiguslikud kohustused ja edastama eelnevalt oma tegevuskava OTC-le ning tagama Touloni ja Korsika vahel kaks edasi-tagasi sõitu nädalas kogu aasta vältel. Nende laevade perede suhtes kohaldati Prantsuse õiguses ette nähtud eeskirju. Lisaks sellele määrati iga asjaomase kategooria kohta kindlaks maksimaalsed sotsiaalhinnad.

138 Komisjon võis anda õiguspäraselt nende avaliku teenuse kohustustega seotud nõuete ja kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses lisateenuse puhul ettenähtud kohustuste, mis olid põhiteenuse suhtes kohaldatavatest leebemad (vt vaidlustatud otsuse punkt 141 ja tagapool punkt 151), võrdluse alusel hinnangu, mida SNCM arvustab ning mille kohaselt Corsica Ferriese osutatav teenus „ei olnud kvalitatiivselt erinev lisateenusena osutatavatest teenustest“.

139 Seoses teise arvustatava hinnanguga, mis sisaldub vaidlustatud otsuse punktis 166, tuleb tõdeda, et selle punkti täies ulatuses lugemisel ilmneb, et komisjon soovib sellega sisuliselt väita, et Corsica Ferriese poolt Toulonist lähtuvalt osutatud teenuseid osutatakse rahuldaval moel ning tingimustel (hind, objektiivsed kvaliteedinäitajad, jätkuvus ja kättesaadavus), mis on üldise huviga kooskõlas. See hinnang on aga põhjendatud mitte ainult eespool punktis 137 esitatud arutluskäigu alusel, vaid lisaks ja üldisemalt ka arvestades asjaolu, millele komisjon väga põhjendatult viitas, et Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelistele mereühendustele kehtestatud avaliku teenuse kohustustega seonduvad tingimused oli OTC kindlaks määranud merekabotaaži määruse alusel. Neid avaliku teenuse kohustusi tuleb seega käsitada kohustustena, mille eesmärk on tagada, et merekabotaaži teenuseid osutatakse üldise huviga kooskõlalistel tingimustel, mida liidu laevandusettevõtja ei täidaks või ei täidaks samas ulatuses, kui ta võtaks arvesse vaid oma ärihuve (vt selle kohta merekabotaaži määruse artikli 2 punkt 4 ja üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punktid 47 ja 48). Seega sai õiguspäraselt

asuda seisukohale, et kõiki nende avaliku teenuse kohustustega hõlmatud merekabotaaži teenuseid osutati kooskõlas üldise huviga seoses avaliku teenuse kohustustega reguleeritavate kvalitatiivsete parameetritega, mis on loetletud merekabotaaži määruse artikli 4 lõikes 2, sealhulgas vaidlustatud otsuse punktis 166 nimetatud parameetrid.

140 Kõigest eespool märgitust tuleb järeldada, et esimese väite esimese osa kolmas allosa ja sellest tulenevalt esimene osa tervikuna tuleb põhjendamatuna tagasi lükata.

Teine osa, mille kohaselt komisjon rikkus õigusnorme, tegi faktivea ja ilmse hindamisvea, sest ta samastas täiendava mahu pakkumise tippkoormusega ajal lisateenusega ning hindas seda teenust eraldiseisvalt esimese Altmarki kriteeriumi alusel

141 SNCM väidab esimese väite teises osas, et komisjon rikkus õigusnorme, tegi faktivea ja ilmse hindamisvea, sest ta samastas täiendava mahu pakkumise tippkoormusega ajal lisateenusega ning hindas seda teenust eraldiseisvalt esimese Altmarki kriteeriumi alusel.

142 Sellel teisel osal on kolm allosa, millest viimane on esitatud teise võimalusena.

– Esimene allosa, mille kohaselt kontsessioonileping ei tee vahet põhiteenusel ja lisateenusel

143 SNCM väidab, et kontsessioonileping ei erista põhiteenust ja lisateenust vastupidi vaidlustatud otsuse punktis 137 märgitule, mis on aluseks komisjoni arutluskäigule tervikuna. Väidetava lisateenuse sisu ei ole tema väitel määratletud tehniliste tingimuste konkreetsetes sätetes, mida oleks võimalik selgelt kindlaks teha. Nähes aasta teatavatel perioodidel ette täiendava minimaalse mahu, ei soovinud kontsessioonilepingu pooled kuidagi luua kahte teenust, mida saab osutada üksteisest sõltumatult. Seoses asjaoluga, et ajavahemiku 2014–2023 kohta antud uus avaliku teenuse kontsessioon lisateenust enam ei hõlma, vaid piirdub põhiteenusega, on SNCM seisukohal, et see ei oma tähtsust, kuivõrd lisateenuse väljajätmist põhjendavad eelarvekaalutlused. Lisaks on tema arvates igasuguse nn koore riisumise ohu ärahoidmise nimel tippkoormusega aja teenuste hõlmamine avaliku teenusega ainus lahendus, mis on kooskõlas 19. mai 1993. aasta kohtuotsusest Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) tuleneva kohtupraktikaga. Lõpetuseks makstakse tema väitel kontsessioonilepingus ette nähtud avaliku teenuse hüvitist igal aastal ning see arvutatakse kindlasummaliselt kõigi kontsessionääride osutatud teenuste kohta.

144 Komisjon, keda toetab Corsica Ferries, vaidleb SNCMi argumentidele vastu.

145 Tuleb tõdeda, et komisjon väitis õigustatult vaidlustatud otsuse punktis 137, et põhiteenuse raames kogu aasta vältel osutatavate veoteenuste ja tippkoormusega ajal vajaliku täiendava mahu, see tähendab lisateenuse vaheline eristamine nähtus selgelt kontsessioonilepingu tehnilistest tingimustest.

146 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et lisateenust, mida tuleb osutada vaid kolmel viiest avaliku teenuse kontsessiooniga hõlmatud liinist, reguleerivad kontsessioonilepingu tehnilistes tingimustes konkreetsed sätted, st punkti I alapunkti a lõige 2 (Marseille–Bastia liin), punkti I alapunkti b lõige 2 (Marseille–Ajaccio liin) ja punkti I alapunkti d lõige 1.4 (Marseille–Propriano liin).

147 Asjaolu, millele SNCM selles kontekstis tugineb ning mis seisneb selles, et kontsessioonilepingus ei ole „kordagi viidatud“ mõistele „lisateenus“ kui sellisele, ei ole seega asjakohane. Igal juhul ei ole see väide põhjendatud, sest kontsessioonilepingule lisatud tehnilise kirjelduse esimesel leheküljel on täpsustatud, et asjaomased teenused „hõlmavad igal liinil alalist reisijate- ja kaubavedu ning teatud liinidel täiendavat reisijateveo teenust liikluse tippajal“. Lisaks tuleb täheldada, et nagu märgib õigustatult Corsica Ferries, eristab SNCM ise teatavates avaliku teenuse kontsessiooni täitmise aruannetes, mis ta peab koostama igal aastal, sõnaselgelt alalist teenust ja lisateenust.

148 Teiseks tuleb rõhutada, et vastupidi SNCM väidetele ei tugine komisjoni järeldus, mille kohaselt põhiteenus ja lisateenus kujutavad endast kaht eraldiseisvat teenuseliiki, „tervikuna“ arvustataval väitel, mis sisaldub vaidlustatud otsuse punktis 137, mis viitab 64. joonealuse märkuse kaudu eespool punktis 146 nimetatud konkreetsetele sätetele. Nimelt on selle järelduse aluseks ka rida muid tagapool nimetatud asjaolusid.

149 Esiteks tuleb meenutada, et põhiteenus seisneb reisijate ja kauba mereveos, samas kui lisateenus seisneb ainult reisijateveos.

150 Teiseks tuleb märkida, et põhiteenuse kohta on kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses kehtestatud iga asjaomase liini kohta ning iga sõidu puhul eraldi minimaalne päevane maht, samas kui lisateenuse kohta on seal kehtestatud – samuti iga asjaomase liini kohta ning iga sõidu puhul eraldi – üldine minimaalne maht perioodide kaupa.

151 Kolmandaks tuleb tõdeda, et nende kahe teenusteliigi puhul kehtivad teatavad erinevad kohustused, eeskätt kellaaegade ja ülesõitude sageduse osas, ning et põhiteenuse suhtes kohaldatavad kohustused on rangemad kui lisateenuse suhtes kohaldatavad kohustused. Nii ei näe kontsessioonilepingu tehniline kirjeldus lisateenuse puhul ette mingeid konkreetseid kellaaegu, samas kui põhiteenuse puhul on seal ette nähtud täpsed välja- ja sissesõiduajad. Samuti on tehnilises kirjelduses põhiteenuse puhul ette nähtud, et reisijatevedu peab toimuma mõlemas suunas iga päev (kuid vaid kolm korda nädalas Marseille–Propriano liinil) kogu aasta vältel, samas kui lisateenuse puhul ei näe see ette mingeid kohustusi seoses ülesõitude sagedusega. Sellest samast tehnilisest kirjeldusest nähtub küll, et lisateenuse puhul tuleb reiside toimumise päevade ja kellaaegade kohta sõlmida OTCga „sõnaselge ja eelnev“ kokkulepe. Kuid see on seletatav eeskätt kontsessioonilepingu lepingulise laadiga ning ei mõjuta kuidagi asjaolu, et SNCMil on sel moel palju rohkem vabadust kui põhiteenuse puhul. Tuleb lisada, et põhiteenuse puhul peavad sõidud toimuma vahepeatusteta, samas kui lisateenuse puhul sellist nõuet kehtestatud ei ole.

152 Nagu nähtub kontsessioonilepingu 2. lisast ning nagu tagapool punktides 160 ja 161 täpsemalt seletatakse, osutatakse neljandaks põhiteenust reisi- ja kaubalaevadega, mis võimaldavad vedada nii reisijaid kui ka kaupa, samas kui lisateenust osutatakse parvlaevadega, mis võimaldavad vedada vaid reisijaid (ja nende sõidukeid).

153 Viiendaks nähtub samuti kontsessioonilepingu 2. lisast, et lisateenust osutas vaid SNCM. Nimelt on seal ette nähtud, et „Ajaccio, Bastia ja Propriano liinide reisijateveo täiendava mahu tagamiseks“ kasutatakse laevu *Danielle Casanova* ja *Napoléon Bonaparte*. Need kaks laeva kuuluvad aga SNCMi, mitte CMNi laevastikku. Seega osutas lisateenust tegelikult ainult SNCM.

154 Kolmandaks tuleb edutuna tagasi lükata SNCMi väide, mille kohaselt ei saa arvesse võtta asjaolu, et ajavahemiku 2014–2023 kohta antud uus avaliku teenuse kontsessioon lisateenust enam ei hõlma, vaid piirdub põhiteenusega, sest lisateenuse väljajätmist põhjendavad eelarvekaalutlused. Nimelt on see uuel avaliku teenuse kontsessioonil põhinev argument üks nendest argumentidest, mille Corsica Ferries esitas haldusmenetluses, kuid mida komisjon sellisel kujul oma arutluskäigu põhjendamiseks vaidlustatud otsuses omaks ei võtnud. Igal juhul tõendab asjaolu, et see uus avaliku teenuse kontsessioon ei hõlma enam lisateenust, tõhusalt, et see teenus ei ole põhiteenuse nõuetekohaseks osutamiseks tehnilistel põhjustel või majanduslikel kaalutlustel vältimatult vajalik, ning et need kaks teenuseliiki on üksteisest lahutatavad.

155 Neljandaks tugineb SNCM ekslikult 19. mai 1993. aasta kohtuotsusest Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) tulenevale kohtupraktikale. Nagu sai juba märgitud eespool punktis 101, nähtub toimikust, et nii põhiteenuse kui ka lisateenuse puhul esines oluline tegevuskahjum, mis välistas mis tahes võimaluse kompenseerida omavahel nende kahe teenuse kasum ja kahjum. Seda tõendavad eriti SNCMi analüütilised kasumiaruanded, mis on lisatud tema haldusmenetluse raames esitatud

5. novembri 2012. aasta seisukohtadele ning millest nähtub, et igal aastal ajavahemikus 2007–2011 olid nii parv- kui reisi- ja kaubalaevade puhul otsesed kulud (st eeskätt meresõidu, laevapere ja tarnetega seonduvad kulud) suuremad netotulust.

156 Viiendaks tuleb märkida, et ehkki on tõsi – nagu väidab SNCM ja nagu on lisaks tuvastatud vaidlustatud otsuse punktis 47 –, et SNCMile maksmisele kuuluvad hüvitised olid üldiselt kindlaks määratud kontsessioonilepingu punktis 2, ei muuda see kuidagi asjaolu, et eespool punktis 155 viidatud analüütilistest kasumiaruannetest tuleneb, et tegelikult jaotati need reisi- ja kaubalaevadega osutatava põhiteenuse ja parvlaevadega osutatava lisateenuse vahel. Igal juhul ei selgita asjaolu, et selles artiklis on kahe teenusteliigi kohta ette nähtud üldine hüvitis, kuidagi seda, kas need kaks teenusteliiki on üksteisest lahutatavad või mitte.

157 Järelikult tuleb esimese väite teise osa esimene allosa põhjendamatuna tagasi lükata.

– Teine allosa, mille kohaselt komisjon samastas ekslikult põhiteenuse reisi- ja kaubalaevadega osutatavate teenustega ning lisateenuse parvlaevadega osutatavate teenustega

158 SNCM väidab, et komisjon samastas ekslikult põhiteenuse reisi- ja kaubalaevadega osutatavate teenustega ning lisateenuse parvlaevadega osutatavate teenustega. Ta väidab, et kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses ei ole nõutud, et neid teenuseliike osutatakse erinevate laevadega. Vastupidi, tema väitel osutatakse osa lisateenusest reisi- ja kaubalaevadega ning parvlaevu oleks võimalik kasutada põhiteenuse osutamiseks, eeskätt madalhooajal kui reisi- ja kaubalaevad tehnilistel põhjustel seisavad. Oma väidete põhistamiseks viitab SNCM hagiavaldusele lisatud tabelitele.

159 Komisjon ja Corsica Ferries vaidlevad SNCMi väidetele vastu.

160 Tuleb tõdeda, et nagu sai juba märgitud eespool punktis 152, nähtub kontsessioonilepingu 2. lisast, et põhiteenust osutatakse reisi- ja kaubalaevadega, samas kui lisateenust osutatakse parvlaevadega. Nagu märkis õigustatult Corsica Ferries, kinnitavad seda järeldust lisaks SNCMi koostatud avaliku teenuse kontsessiooni täitmise aruanded. Nii on näiteks 2010. aasta aruandes märgitud, et põhiteenust osutatakse „reisi- ja kaubalaevadega“ ning et „Bastia, Ajaccio ja Propriano sadamate tippkoormuse ajal kasutati reisijateveo täiendava mahu tagamiseks parvlaevu *Napoléon Bonaparte* ja *Danielle Casanova*“; kokku veeti nii 251 932 reisijat, „mis moodustab 47% SNCMi avaliku teenuse kontsessiooni raames toimunud liiklusest“.

161 SNCMi väidet, mille kohaselt kasutati reisi- ja kaubalaevu tegelikult lisateenuse osutamiseks ja teisipidi parvlaevu põhiteenuse osutamiseks, ei ole õiguslikult piisavalt tõendatud. Täpsemalt ei ole veenvad tabelid, mis SNCM esitas selleks, et püüda kinnitada kõnealust väidet. Esiteks esinevad ühes neist tabelites, see tähendab tabelis „Reisi- ja kaubalaevadega osutatud lisateenus“ nimelt arvutusvead. Nagu märgib õigustatult komisjon, on nendes tabelites lisaks ja eelkõige kunstlikult lisateenusele omistatud eri laevade ülemäärane maht (kohtade arv pardal), millel puudub igasugune seos sellega, kuidas neid kahte teenuseliiki tegelikult osutati. Nii on tabelis „Reisi- ja kaubalaevadega osutatud lisateenus“ Marseille–Bastia ja Marseille–Ajaccio liinide puhul 2007. aasta teise poole ning kõigi aastate ajavahemikus 2008–2013 puhul ära toodud erinevus põhiteenuse raames nendel liinidel kasutatavate kontsessionääride reisi- ja kaubalaevade mahu (tabel „Reisi- ja kaubalaevadega osutatud alaline teenus“) ja mahu vahel, mida nõutakse kontsessioonilepingus sama teenuse ja liinide puhul (tabel „Tehniline kirjeldus – alaline teenus“). Teisisõnu on selles tabelis ära toodud põhiteenust osutavate laevade maht, mis on tehnilises kirjelduses nõutud mahu suhtes ülemäärane, ja SNCM on selle omavoliliselt omistanud lisateenuse väidetavale osutamisele reisi- ja kaubalaevadega. Samamoodi on tabelis „Parvlaevadega osutatud lisateenus“ omavoliliselt määratud SNCMi parvlaevade poolt lisateenuse raames pakutav maht kindlaks nii, et see tuleneb kontsessioonilepingu tehnilistes tingimustes selle teenuse puhul nõutud mahu (tabel „Tehniline kirjeldus – lisateenus“) ja tabelist „Reisi- ja kaubalaevadega osutatud lisateenus“ võetud ülemäärase mahu vahel. Toimikust aga nähtub,

et parvlaevade maht oli oluliselt suurem tabelis „Parvlaevadega osutatud lisateenus“ nimetatust, nii et kui erakorralised asjaolud välja arvata, ei olnud põhjust kasutada reisi- ja kaubalaevu lisateenuse osutamiseks. Tabelis „Parvlaevadega osutatud alaline teenus“ on lihtsalt ja kuidagi põhjendamata märgitud, et parvlaevad osalesid iga aasta põhiteenuse osutamises teatava arvu kohtade osas Marseille–Ajaccio ja Marseille–Bastia liinidel (eeskätt 13 000 kohta 2007. aasta teisel poolel ja 26 000 kohta 2008. aastal). Lõpetuseks tuleb märkida, et asjaolu, et võis esineda mõni üksik juhtum, kus tavaliselt põhiteenuse osutamiseks mõeldud laeva kasutati lisateenuse raames ja teisipidi, ei ole see iseenesest piisav, seadmaks kahtluse alla põhimõttelist tuvastust, et reisi- ja kaubalaevu kasutati põhiteenuse ja parvlaevu lisateenuse osutamiseks.

162 Eelnevast järeldub, et esimese väite teise osa teine allosa tuleb põhjendamatuna tõttu tagasi lükata.

– Täiendava võimalusena esitatud kolmas allosa, mille kohaselt lisateenust õigustab see avaliku teenuse tegelik vajadus, mille rahuldab põhiteenus

163 Täiendava võimalusena esitatud kolmas allosa, mille kohaselt lisateenust õigustab see avaliku teenuse tegelik vajadus, mille rahuldab põhiteenus. SNCM väidab, et isegi kui on olemas lisateenus, mida tuleb põhiteenusest eristada – nii see aga ei ole –, ei saa neid kahte teenuseliiki esimese Altmarki kriteeriumi analüüsimisel hinnata üksteisest sõltumatult.

164 Kolmanda allosa toetuseks esitab SNCM kaks argumentide kogumit. Neist esimesega püüab ta sisuliselt tõendada, et teatavatel muudel kaalutlustel peale tehniliste ja majanduslike kaalutluste oli vajalik põhiteenuse ja lisateenuse üldine analüüs. Neist teisega soovib ta tõendada, et need kaks teenuseliiki täiendavad üksteist tehniliselt ja majanduslikult.

165 Komisjon, keda toetab Corsica Ferries, palub kolmanda allosa tagasi lükata.

166 Seoses esimese argumentide kogumiga tuleb nentida, et ükski neist ei võimalda järeldada, et komisjon rikkus õigusnorme, sest ta ei analüüsinud käesolevas kohtuasjas lisa- ja põhiteenust üldiselt.

167 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et SNCM püüab ekslikult seada kahtluse alla vaidlustatud otsuse punktis 139 sisalduvat komisjoni hinnangut, et „seisukohta, mille kohaselt lisateenust võib õigustada see avaliku teenuse tegelik vajadus, mille rahuldab põhiteenus, saab pidada õiguspäraseks üksnes juhul, kui lisateenuse osutamine on […] vältimatult vajalik põhiteenuse osutamiseks, võttes arvesse kõiki asjakohaseid tehnilisi ja majanduslikke kaalutlusi“. Kui põhiteenusest selgelt eraldiseisev (vt eespool punktid 145–154) lisateenus hõlmati avaliku teenusega, ilma et seda oleks õigustanud asjaolu, et need kaks teenuseliiki täiendavad üksteist tehniliselt, või majandusliku tõhususe kaalutlused, ei oleks nimelt ilmselgelt täidetud vajalikkuse ja proportsionaalsuse nõue (vt nende nõuete kohta eespool punkt 124).

168 Teiseks tuleb märkida, et SNCM väidab samuti ekslikult, et ei ole mingit olemuslikku erinevust põhiteenuse ja lisateenuse vahel. Nimelt nähtub eespool punktides 145–154 esitatud asjaoludest, et need kaks teenuseliiki on tegelikult oluliselt erinevad.

169 Eeldusel, et eespool punktis 168 kirjeldatud SNCMi argumenti tuleb samuti mõista nii, et see põhineb sellel, et nende kahe teenuseliigi eesmärk on sama, see tähendab territoriaalse ühendatuse tagamine, tuleb kolmandaks tõdeda, et ka sellega ei saa nõustuda.

170 Nimelt tuleb ühelt poolt ja üldiselt märkida, et kahte teenuseliiki ei tule automaatselt pidada tegelikult ainult üheks teenuseliigiks sellepärast, et neil on sama eesmärk.

171 Teiselt poolt ei tähenda asjaolu, et nii põhiteenuse kui ka lisateenusega taotletakse väidetavalt territoriaalse ühendatuse tagamist, seoses eeskätt avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu küsimusega tingimata seda, et neid tuleb analüüsida koos, nagu need moodustaksid ühe lahutamatu terviku.

172 Nagu märkis täiesti õigustatult komisjon, võib territoriaalse ühendatuse eesmärgi väga hästi saavutada ühtaegu nii turujõudude kui ka avaliku teenuse abil. Sellega seoses tuleb meenutada ühelt poolt, et ehkki liikmesriigil on selles valdkonnas ulatuslik kaalutlusõigus, võib ta kehtestada üldist majandushuvi pakkuva teenuse ainult juhul, kui see vastab avaliku teenuse tegelikule vajadusele, ja teiselt poolt, et kui turujõud on nõudluse juba rahuldanud, ei saa sellist vajadust olemas olla (vt eespool punktid 111–124). Seega ei piisa merekabotaaži sektoris üldist majandushuvi pakkuva teenuse kehtestamiseks sellest, et liikmesriik viitab territoriaalse ühendatuse eesmärgi taotlemisele. Lisaks sellele on vaja, et selle eesmärgi saavutamist ei taga juba turujõudude lihtne toimimine. Kui viimased võimaldavad saavutada osa eesmärgist, on sellise üldist majandushuvi pakkuva teenuse kehtestamine õigustatud vaid niivõrd, kuivõrd see vastab vastavale puudujäägile turul.

173 Käesolevas kohtuasjas tuvastas komisjon – ja see oli põhjendatud tagapool esimese väite kolmanda osa analüüsi raames esitatud põhjustel –, et Korsika ja Prantsusmaa mandriosa territoriaalne ühendatus oli juba tagatud põhiteenusega, mida täiendasid turujõud, kelle suhtes kehtisid avaliku teenuse kohustused. Lisaks sellele, et lisateenus ei vastanud selgelt avaliku teenuse tegelikule vajadusele, ei olnud see seega isegi vältimatult vajalik selle teoreetilise territoriaalse ühendatuse eesmärgi saavutamiseks, mille Prantsuse ametiasutused sellele omistasid.

174 Neljandaks tuleb asuda seisukohale, et SNCM väidab asjatult, et komisjoni kasutatud lähenemisviis muudab tegelikult võimatuks avaliku teenuse nõuetekohase toimimise, sest see piirab selle ainult mittetulusate tegevustega, välistades mis tahes kasumi ja kahjumi omavahel kompenseerimise mehhanismi ja veendes igat ettevaatlikku ja arukat ettevõtjat avalikku teenust mitte osutama. Nagu sai juba rõhutatud eespool punktides 101 ja 155, esines nimelt nii põhiteenuse kui ka lisateenuse puhul oluline ja pidev tegevuskahjum, mis välistas mis tahes võimaluse nende kahe teenuse kasumi ja kahjumi omavahel kompenseerida.

175 Viiendaks väidab SNCM, et põhiteenuse ja lisateenuse üldise analüüsi vajalikkus tuleneb ka Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 13. juuli 2012. aasta otsusest ja komisjoni varasemast otsustuspraktikast seoses eelnevate Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessioonidega.

176 Ühelt poolt ei saa SNCM aga tugineda Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 13. juuli 2012. aasta otsuse punkti 6 sellele osale, mida ta tsiteerib. Nimelt ei ole komisjon ja liidu kohus seotud tõlgendusega, mille Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) annab merekabotaaži määruse sätetele. Käesolevas kohtuasjas on SNCMil veelgi vähem alust tugineda sellele punkti osale arvestades sellega, et kuupäeval, mil Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) tegi oma otsuse, oli komisjon juba algatanud ametliku uurimismenetluse, mille tulemusel vaidlustatud otsus vastu võeti.

177 Teiselt poolt ei saa SNCM eespool punktides 98 ja 99 selgitatud põhjustel tugineda ka komisjoni varasemale otsustuspraktikale seoses eelnevate Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessioonidega.

178 Seoses teise argumentide kogumiga tuleb esiteks tõdeda, et komisjon täheldas vaidlustatud otsuse punktis 141 õigustatult, et põhiteenuse ja lisateenuse vahel ei ole tuvastatud mingit vastastikust tehnilist täiendavust.

179 Sellega seoses tuleb meenutada, et lisaks sellele, et nende teenuste puhul kehtivad erinevad kohustused, eeskätt kellaaegade ja ülesõitude sageduse osas (vt eespool punkt 151), osutatakse neid lisaks ka eri tüüpi ja eri eesmärkidega laevade abil (vt eespool punktid 152, 160 ja 161). Nimelt osutatakse

põhiteenust reisi- ja kaubalaevadega, mis võimaldavad vedada nii reisijaid kui ka kaupa, samas kui lisateenust osutatakse parvlaevadega, mis võimaldavad vedada vaid reisijaid ja nende sõidukeid. Kõnealuse kahe laevatüübi vahelised tehnilised erinevused ei takista mitte ainult eeskätt lisateenuse osutamiseks kasutatavate laevade kasutamist põhiteenuse osutamiseks, vaid ka mastaabisäästu, eeskätt hoolduse ja laevade parandamise osas. Sellele lisandub asjaolu, et laevaperedele tuleb vastavalt laevatüübile saada erinev sertifikaat ning neid ei saa seega omavahel vahetada.

180 Neid tõdemusi ei sea kahtluse alla SNCMi väite, et neil kahel teenuseliigil on „arvukaid ühiseid tehnilisi omadusi, eeskätt teenuse kvaliteedi osas“, ning et nende kahe vahel esineb oluline sünergia seetõttu, et need kasutavad samu sadama infrastruktuure, sama agentuuride võrku ja samu telefoni- ja faksi numbreid piletite reserveerimiseks ning sama kaldapersonali ja et need võivad kasutada samu atesteerimis- ning toiduhügieeni ja -ohutuse kontrolli menetlusi. Nagu märkis äärmiselt põhjendatult komisjon, on ühelt poolt viidatud sünergia vaid võrdlemisi marginaalne, kuivõrd asjaomaste teenuste peamised kuluallikad on laevad ja laevapered, ning teiselt poolt ei saa ühiste haldus- ja äristruktuuride kasutamine kujutada endast vastastikust täiendavust, mis tuleks arvesse käesoleva problemaatika puhul, sest see on üldiselt olemas kõigi SNCMi tegevuste puhul.

181 Samuti ei saa nõustuda SNCMi väitega, et parvlaevadega on võimalik asendada reisi- ja kaubalaevu, kui need tehnilistel põhjustel seisavad. Lisaks sellele, et parvlaevad ei võimalda vedada kaupa, tuleneb lisaks kontsessioonilepingu 2. lisa punkti B „Tüüpiliste aastate ülevaade“ all esitatud tabelitest, et reisi- ja kaubalaevade tehnilistel põhjustel seismise ajal tuli asjaomased ülesõidud ikkagi teha muude reisi- ja kaubalaevadega, millele on tabelites nimeliselt viidatud, mitte parvlaevadega.

182 Teiseks tuleb nentida, et ükski SNCMi esitatud argumentidest ei võimalda teha järeldust, et lisateenuse hõlmamine avaliku teenusega oli õigustatud majandusliku tõhususe kaalutlustel.

183 Sellega seoses tuleb meenutada, et eespool punktides 101, 155 ja 174 sai juba tuvastatud, et lisateenuse puhul esines tegevuskahjum.

184 Ei saa nõustuda SNCMi argumentidega, mille kohaselt lisateenus aitas kõige tulutoovamal ajal Korsika mereveost saadava tulu abil oluliselt kaasa põhiteenuse ja avaliku teenuse kontsessiooni üldisele majanduslikule tasakaalule ning territoriaalse ühendatuse rahastamisele.

185 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et SNCM heidab komisjonile vääralt ette selle analüüsimata jätmist, kas „[lisateenus] oleks saanud kaasa aidata [põhi]teenusega ühistest püsikuludest osa katmisele seeläbi, et see kattis vähemalt omaenda muutuvkulud“. Nimelt nähtub SNCMi analüütilistest kasumiaruannetest, mis ta esitas haldusmenetluse raames, et igal aastal ajavahemikus 2007–2011 oli parvlaevade puhul netotulu selle teenuse otsestest kuludest väiksem (st eeskätt meresõidu, laevapere ja tarnetega seonduvad kulud) (vt eespool punkt 155).

186 Järgmiseks kordab SNCM selle argumentatsiooni põhistamiseks asjatult oma väidet, et parvlaevu võis kasutada ka põhiteenuse osutamiseks. See väide tuleb nimelt tagasi lükata eespool punktides 152, 160, 161 ja 181 esitatud põhjustel.

187 Lõpetuseks jääb edutuks SNCMi argument, et lisateenusest tuleneva tulu osa selle äriühingu üldises kasumis on väga oluline, kuivõrd selle teenuse osutamise aeg on kõige tulutoovam. Isegi eeldusel, et see nii on, jääb endiselt kehtima tõsiasi, et sellest tulust ei piisanud kõnealuse teenuse osutamisega seotud otseste kulude katmiseks (vt eespool punktid 101, 155, 174 ja 185).

188 Kõigest eelnevast tulenevalt tuleb esimese väite teise osa kolmas allosa ning sellest tulenevalt kõnealune teine osa täies ulatuses põhjendamatuna tagasi lükata.

Täiendava võimalusena esitatud kolmas osa, mille kohaselt lisateenuse puhul eraldivõetuna on esimene Altmarki kriteerium täidetud

189 Täiendava võimalusena esitatud esimese väite kolmandas osas väidab SNCM, et lisateenuse puhul eraldivõetuna on esimene Altmarki kriteerium täidetud, ning et komisjon tegi seega ilmse hindamisvea, kui ta asus seisukohale, et selle teenuse hõlmamine avaliku teenusega ei vastanud avaliku teenuse tegelikule vajadusele.

190 Selle kolmanda osa võib jagada neljaks allosaks.

– Esimene allosa, mille kohaselt komisjon tuvastas vääralt Marseille'st lähtuvalt osutatavate reisijateveo teenuste asendatavuse Toulonist lähtuvalt osutatavate teenustega

191 SNCM väidab, et komisjoni tuvastus vaidlustatud otsuse punktis 160, mille kohaselt „avaliku teenuse kontsessiooni andmise ajal sai reisijate nõudluse seisukohast lisateenusega selgelt asendada Toulonist lähtuvad teenused, mille sihtkoht on Bastia ja Ajaccio", põhineb ilmselgelt vääral arutluskäigul.

192 Komisjon, keda toetab Corsica Ferries, vaidleb SNCMi argumentidele vastu.

193 SNCM väidab oma seisukoha põhistamiseks esiteks, et komisjoni arutluskäik põhineb reisijate liikluse statistika vääral ja vastuolulisel analüüsil.

194 Tuleb tõdeda, et ükski etteheide, mis SNCM selle väite põhistamiseks esitab, ei ole põhjendatud.

195 Nii heidab SNCM esiteks komisjonile edutult ette seda, et ta analüüsis vaidlustatud otsuse punktides 154 ja 155, kuidas arenes reisijate liiklus Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel 2002–2009. aastal, st ajavahemikul, mis hõlmab avaliku teenuse kontsessiooni andmisele järgnevat kahte aastat. Nimelt võimaldab nende kahe aasta arvessevõtmine lisaks aastatele 2002–2007 välja selgitada reisijate liikluse peamised suunad pikaajalise ajavahemiku vältel ning tuvastada, et liiklus pärast avaliku teenuse kontsessiooni andmist ei vähenenud. Lisaks sellele tuleb täheldada, et SNCM ei ole isegi mitte väitnud, et reisijate liikluse areng pärast 2007. aastat oli oluliselt erinev liiklusest varasematel aastatel.

196 Teiseks tuleb märkida, et SNCMi märkus, mille kohaselt Marseille'st lähtuv reisijate liiklus jäi ajavahemikul 2002–2009 enam-vähem samale tasemele, samas kui Toulonist lähtuv liiklus oluliselt suurenes, ei räägi kuidagi vastu komisjoni järeldusele, et Marseille–Korsika vahelistel liinidel pakutavad reisijate mereveo teenused ja Touloni–Korsika vahelistel liinidel pakutavad teenused olid nõudluse seisukohast üksteisega asendatavad.

197 Nimelt nähtub toimikust, et nagu tuvastati vaidlustatud otsuse punktis 154, suurenes Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelise reisijate mereveo puhul üldine liiklus ajavahemikul 2002–2009 oluliselt (+ 31,6%), kusjuures sellest suurenemisest haukasid väga suure osa Toulonist lähtuvalt teenuseid osutavad ettevõtjad (+150%), mitte Marseille'st lähtuvalt teenuseid osutavad ettevõtjad (-1,7%). SNCMi märkus, et Toulonist lähtuva liikluse suurenemisega kaasnes Marseille'st lähtuva liikluse peaaegu samale tasemele jäämine, ei arvesta asjaoluga, et üldine liiklus suurenes, ega ettevõtjate turuosade arenguga. On aga vaieldamatu, et Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise liikluse üldise suurenemise kontekstis suurenes oluliselt Toulonist lähtuvalt teenuseid osutavate ettevõtjate turuosa, samas kui Marseille'st lähtuvalt teenuseid osutavate ettevõtjate turuosa vähenes. Selles osas ei ole määrava tähtsusega asjaolu, et Marseille–Korsika ühenduste reisijate absoluutarv jäi peaaegu samale tasemele, arvestades sellega, et vastav turuosa oluliselt vähenes. Sellest võis selgelt tuletada reisijate mereveo liikluse ülekandumise Marseille–Korsika ühendustelt Toulon–Korsika ühendustele ning sellest tulenevalt nõudluse seisukohast Marseille–Korsika ühendustel pakutavate teenuste asendatavuse Toulon–Korsika ühendustel pakutavate teenustega.

198 Tuleb lisada, et SNCM ei vaidlusta arutluskäiku, mis on ära toodud vaidlustatud otsuse punktis 157, mis on sõnastatud järgmiselt:

„Tuleb märkida, et Toulonist lähtuvate vedude osakaalu suurenemine Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelistes vedudes on märgatavam nimelt lisateenuse puhul. Ajavahemikul 2002–2005 vähenes lisateenuse tegelik veomaht Marseille–Korsika ühendustel 208 213 reisija võrra, samas kui sama ajavahemiku jooksul suurenes reisijate arv Touloni–Korsika ühendustel 324 466 reisija võrra. Lisateenuse raames osutatavate vedude mahu osatähtsuse vähenemine teiste turuosaliste kasuks, samas kui vedude üldmaht alates 2002. aastast on kasvanud, annab tunnistust kahe teenuse märkimisväärsest vastastikusest asendatavusest."

199 Kolmandaks väidab SNCM vääralt, et komisjoni analüüs, mis on ära toodud vaidlustatud otsuse punktis 154, on vastuolus selle otsuse punktiga 155, kus komisjon tema väitel märgib, et tuvastatud areng ei tundu olevat tingitud nn ühendatud anumate süsteemist Itaaliaga, sest Korsika ja Itaalia vaheline reisijate mereliiklus jäi asjaomasel ajavahemikul samale tasemele. Nimelt ei ole komisjon kõnealuses punktis 155 sugugi mitte rääkinud sellisest Korsika ja Itaalia vahelise liikluse samale tasemele jäämisest. Ta lükkab tagasi Prantsuse ametiasutuste argumendi, mille kohaselt Korsika ja Itaalia vahelised ühendused neelasid osa Marseille–Korsika ühenduste liiklusest, tuginedes vastupidi asjaolule, et see osa sellisest reisijate mereliiklusest, mille lähte- või sihtkoht on üks Korsika sadamatest, mida kujutasid endast ühendused Itaaliaga, oli üldiselt asjaomase ajavahemiku vältel vähenenud. Selle kohta tuleb märkida, et Korsika vedude piirkondliku vaatlusasutuse (Observatoire Régional des Transports de la Corse) avaldatud andmetest nähtub tõepoolest, et aastatel 2002–2009 suurenes Korsika ja Itaalia vaheline liiklus 4,6% võrra, kuid üldine liiklus Korsika ja mandril asuvate eri sadamate vahel suurenes enam kui 21% võrra. Nii langes see osa Korsika liiklusest, mida kujutavad endast ühendused Itaaliaga, 2002. aastal täheldatud 39,1%-lt 2009. aastal 33,8%-le.

200 Neljandaks heidab SNCM komisjonile vääralt ette seda, et ta võttis oma teenuste asendatavuse analüüsi raames arvesse liikluse ülekandumist Marseille–Korsika ühendustelt Touloni–Korsika ühendustele aastatel 2004 ja 2005, kuivõrd neil aastatel leidsid aset suured streigid, mis häirisid oluliselt Marseille'st lähtuvat liiklust.

201 Nimelt tuleb esiteks meelde tuletada, et analüüs, mille komisjon viib läbi vaidlustatud otsuse punktides 154–160, ei piirdu aastatega 2004 ja 2005, vaid hõlmab ajavahemikku 2002–2009. Järgmiseks toimusid sotsiaalsed konfliktid, millele SNCM viitab, ainult 2004. aasta septembris, 2005. aasta septembris ja 2005. aasta oktoobris, mitte kogu 2004. ja 2005. aasta vältel, nagu ta näib väitvat. Lõpetuseks, nagu märkis õigustatult komisjon, viidates oma teatise asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsiõiguses (EÜT 1997, C 372, lk 5; ELT eriväljaanne 08/01, lk 155) punktile 38, võib konkurentsiõiguse raames kasutada streigijuhtumit teatava turu piiritlemiseks.

202 Teiseks tuleb asuda seisukohale, et SNCM määratleb ekslikult komisjoni poolt läbi viidud teenuste asendatavuse analüüsi „äärmiselt algelisena", kuivõrd võeti arvesse ainult mahu arengut, tegemata seejuures kindlaks, kas Corsica Ferriese pakutavad teenused said asendada tema enda teenuseid järgimisele kuuluvate kellaaegade, maksimumhindade, teenuse kvaliteedi ja teenindatavate sadamate osas.

203 Komisjoni analüüs põhineb tegelikult tarbijate käitumise ning selliste mõistlike andmete ning faktiliste tuvastuste tõsisel analüüsil, mis tulenevad eeskätt mereveo teenuste pakkumuse ja nõudluse kohta käivatest avalikest andmetest. Nagu komisjon õigustatult märkis, võtab nii teenuse kasutaja, kes teeb valiku minna Korsikale pigem Touloni kui Marseille kaudu, vältimatult arvesse kõiki parameetreid, millele SNCM viitas. On õiguspärane eeldada, et kui selle äriühingu poolt Marseille'st lähtuvalt osutatud teenuste ning Corsica Ferriese poolt Toulonist lähtuvalt osutatud teenuste vahel oleks olnud tõeline kvalitatiivne erinevus, siis oleks see pidurdanud eespool punktides 197 ja 198 tuvastatud olulist liikluse ülekandumist. Pealegi, nagu sai juba märgitud eespool punktides 137 ja 139, pidid Corsica

Ferriese poolt pakutavad teenused vastama reale nõuetele ülesõitude regulaarsuse, pidevuse ja sageduse, teenuse osutamise võime, hindade ja laevapere osas ning neid tuli osutada üldise huviga kokkusobivatel tingimustel.

204 Selles kontekstis tuleb lisada, et vaidlustatud otsuse punktis 158 võtab komisjon oma teenuste asendatavuse analüüsis arvesse „[k]valitatiivse külje pealt“ väikest vahemaad Marseille ja Touloni vahel. Sellega seoses tuleb tõdeda, et ta asus õigustatult seisukohale, et see väike vahemaa – ligikaudu 50 km linnulennul ja 65 km teed mööda – ja asjaolu, et nende kahe linna vaheline sõiduaeg on ainult 45 minutit – mis on oluliselt lühem ajast, mis kulub Prantsusmaa mandriosalt Korsikale sõiduks –, kujutavad endast arvestatavaid viiteid sellele, et nõudluse seisukohast on Marseille'st lähtuvad reisijate mereveo teenused ja Toulonist lähtuvad samad teenused omavahel asendatavad. Sellele lisandub asjaolu, et Touloni sadam on Korsikale Marseille sadamast lähemal, mis võimaldab Touloni sadamast lähtuvatel laevadel kiiremini Korsikale sõita kui Marseille sadamast lähtuvatel laevadel. Nende asjaoludega arvestades on väheusutav, et need 45 minutit lisasõitu autoga veenavad Marseille's elavaid või töötavaid inimesi Touloni–Korsika ühendustel mitte sõitma. SNCM ei ole pealegi nende tuvastuste asjakohasust vaidlustanud.

205 Nagu märkis õigustatult SNCM, ei teenindanud laevad Toulonist lähtuvalt küll Propriano sadamat, mis on üks kolmest lisateenusega hõlmatud Korsika sadamast. Kuid seda sadamat teenindasid siiski ühenduse SNCM-CMN laevad Marseille'st lähtuvalt põhiteenuse raames (vt kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti d lõige 1.3). Marseille–Propriano liinil oli selle teenusega seoses isegi ette nähtud minimaalse mahu suurendamine ajavahemikul 1. maist 30. septembrini (vt kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti d lõike 1.3 punkt i). Nagu märgib õigustatult komisjon, ei viita miski sellele, et ainult põhiteenusest, mille mahtu kevadsuvisel ajal niimoodi viie kuu jooksul suurendati, ei oleks piisanud selle liini kasutajate nõudluse rahuldamiseks isegi tippkoormusega ajal. Sellest lähtuvalt tuleb asuda seisukohale, et kõnealusel liinil lisateenuse raames osutatud teenused ei vastanud avaliku teenuse tegelikule vajadusele ning Marseille sadamate ja Touloni sadamate vahelise asendatavuse küsimus Propriano teenindamise osas seega isegi ei kerkinud üles.

206 Lisaks sellele ja igal juhul tuleb märkida, et nagu täheldas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 164 ning 98. joonealuses märkuses, kujutas liiklus Marseille–Propriano liinil endast vaid väikest osa (umbes 10%) lisateenusega hõlmatud kogu tegevusest. Niivõrd väike osakaal ei võimaldanud õigustada lisateenuse ulatusega – mis ei piirdunud ainult selle liiniga – avaliku teenuse olemasolu. Nagu on märgitud kõnealuses punktis, „[ei võimalda] sellel liinil toimuva liikluse väike osakaal […] asuda seisukohale, et erainitsiatiivi puudumine sel ainsal liinil lükkab ümber järelduse kogu lisateenuse kohta“.

207 Lõpetuseks tuleb rõhutada, et selleks, et käesolevas kohtuasjas oleks võimalik teha järeldus, et tegemist on omavahel asendatavate teenustega, ei pidanud Marseille'st lähtuvalt osutatud teenuste ja Toulonist lähtuvalt osutatud teenuste suhtes kohaldatavad nõuded olema tingimata täpselt samad.

208 Kõigist eespool esitatud kaalutlustest tuleneb, et komisjon asus õigustatult seisukohale, et Marseille–Korsika ühendustel lisateenuse raames osutatavad mereveo teenused ja Touloni–Korsika ühendustel osutatavad teenused olid reisijate nõudluse seisukohast omavahel asendatavad.

– Teine allosa, mille kohaselt komisjon andis väära hinnangu erainitsiatiivi puudumisele

209 Teise allosa raames väidab SNCM, et erainitsiatiivi puudumise analüüs, mille komisjon viis läbi vaidlustatud otsuse punktides 161–166, on ebapiisavalt põhjendatud ja ilmselgelt ekslik.

210 See analüüs on vaidlustatud otsuse punktis 162 kokku võetud järgmiselt:

„[…] komisjon [võrdles] tegelikku reisijate liiklust kõigisse lisateenusega hõlmatud sadamatesse Corsica Ferriese poolt Toulonist lähtuva veoteenuse pakkumusega ja avaliku teenuse kontsessiooni põhiteenuse pakkumusega. Võrdlusest ilmneb, et Bastia ja Ajaccio sadamate puhul, mis vastavad 90%-le lisateenuse nõutavast mahust, on Marseille'st lähtuvalt osutatud avaliku teenuse kontsessiooni põhiteenuse maht kombineerituna Toulonist lähtuvalt aastatel 2004–2006 erainitsiatiivil osutatud teenuse mahuga piisav tegelikult tuvastatud nõudluse rahuldamiseks ja seda nii kevadsügisesel ajavahemikul kui ka suvel ning mõlema kahe sadama puhul ja igal aastal ajavahemikus 2004–2006."

211 Komisjon ja Corsica Ferries vaidlevad SNCMi argumentidele vastu.

212 SNCM heidab oma seisukoha põhistamiseks esiteks komisjonile ette, et ta ei esitanud ühtegi üksikasja või arvu pakkumuse ja nõudluse võrdleva arvutuse kohta, mida on nimetatud vaidlustatud otsuse punktis 162.

213 See väide tuleb põhjendamatuna tagasi lükata. Nagu komisjon kinnitas vastates ühele Üldkohtu kirjalikule küsimusele, on nimelt andmed, mida ta kasutas arvustatud analüüsi raames, Korsika vedude piirkondliku vaatlusasutuse avaldatud avalikud andmed, mis ta sai Corsica Ferriese käest haldusmenetluse raames ning mida Prantsuse ametiasutused selle menetluse raames kuidagi ei vaidlustanud. SNCM, kes on eriti heal positsioonil Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vaheliste mereveo teenuste pakkumuse ja nõudluse ning kontsessioonilepingus ette nähtud mahuga seonduvate andmise teadmiseks, ei saa seega tõsiseltvõetavalt väita – nagu ta seda oma dokumentides teeb –, et tal on võimatu aru saada komisjoni arutluskäigust ja kontrollida, kas viimase kasutatud arvandmed on õiged või mitte. Seoses metodoloogiaga, mida komisjon analüüsimisel kasutas, nähtub vaidlustatud otsuse punktist 162 selgelt, et see seisneb lihtsalt iga ajavahemiku 2004–2006 aasta puhul „kevadsügisese" ajavahemiku ja „suve" kohta eraldi iga lisateenusega hõlmatud kolme Korsika sadamaga seoses Corsica Ferriese poolt Toulonist lähtuvalt osutatud teenuste mahu kombineerituna kahe kontsessionääri poolt põhiteenuse raames Marseilles'st lähtuvalt osutatud teenuste mahuga võrdlemises tegelikult tuvastatud nõudlusega (st tegelik reisijate liiklus). Keskendudes Bastia ja Ajaccio sadamatele, mis vastavad 90%-le lisateenuse nõutavast mahust, tuvastas komisjon, et kõnealusest kombineeritud mahust piisas tegelikult tuvastatud nõudluse rahuldamiseks; ta tegi selle järelduse tulenevalt asjaolust, et esimese ja teise vahe oli kogu aeg positiivne. Seega põhjendas komisjon oma erainitsiatiivi puudumise analüüsi õiguslikult piisavalt.

214 Teiseks väidab SNCM, et ühelt poolt tegeliku reisijate liikluse ja teiselt poolt Corsica Ferriese veoteenuse pakkumuse kombineerituna pakkumusega põhiteenuse raames võrdlev analüüs on ilmselgelt ekslik, sest selle raames ei võetud arvesse turule iseloomulikke tunnuseid ning eeskätt seda, et ühe ja sama tippkoormusega aja vältel oli nõudlus väga ebaühtlane. Nimelt esinevad tema väitel isegi suve keskel liikluse tippajad, eeskätt nädala lõpus, mida selline kombineeritud maht ei võimalda täielikult katta.

215 Tuleb tõdeda, et SNCM ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud väidetavalt väga ebaühtlast nõudlust, millele ta viitab. Ta piirdub sellega seoses viitega komisjoni 9. juuli 2003. aasta otsuse 2004/166/EÜ ümberkorraldamisabi kohta, mida Prantsusmaa kavatseb anda äriühingule Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (ELT 2004, L 61, lk 13), ühele lõigule, mis käsitleb tema väitel üht komisjoni turuanalüüsi. Nagu nähtub selle otsuse punktist 50, ei olnud see turuanalüüs sugugi mitte komisjoni oma, vaid selle olid esitanud Prantsuse ametiasutused. Lisaks sellele põhines see turuanalüüs andmetel kuni aastani 2001. Turutingimused on aga aastatel 2001–2007 oluliselt muutunud. Lõpetuseks tuleb märkida, et Üldkohus tühistas otsuse 2004/166 oma 15. juuni 2005. aasta kohtuotsusega Corsica Ferries France *vs.* komisjon (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Kolmandaks väidab SNCM, et erainitsiatiivi puudumise küsimuse analüüsimisel ei võinud komisjon piirduda Corsica Ferriese pakkumuse kvantitatiivse analüüsiga. Nimelt oleks ta pidanud arvesse võtma mitte ainult mahtu, vaid ka hindu, pidevust ja regulaarsust ning tõendama, et Corsica Ferries pakkus oma teenuseid analoogsetel tingimustel nendega, mis olid olemas SNCM teenuste puhul lisateenuse raames. SNCM märgib selles kontekstis, et komisjon ei ole kunagi tõendanud, et Corsica Ferriese teenused vastasid tehnilistes tingimustes ette nähtud kvaliteedinõuetele.

217 Selliste komisjonile esitatud etteheidetega ei saa nõustuda.

218 Nagu nähtub toimikust – ja poolte vahel selle üle muuseas vaidlus puudub –, ei ole lisateenuse suhtes kohaldatavad kontsessioonilepingu kohased kohustused ja avaliku teenuse kohustused, mida kohaldatakse Toulonist lähtuvate veoteenuste puhul, küll täpselt samad. Kuid nagu komisjon vaidlustatud otsuse punktis 165 õigustatult märkis, ei ole sellegipoolest tõendatud sellise olulise kvalitatiivse erinevuse olemasolu Marseille'st lähtuvalt lisateenuse raames osutatud mereveo teenuste ning Toulonist lähtuvalt osutatud mereveo teenuste vahel, mis veenaks esimesena nimetatud teenuse kasutajaid teisena nimetatud teenuseid mitte kasutama.

219 Sellega seoses tuleb esiteks meenutada, et kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses ette nähtud kohustused on lisateenuse puhul leebemad kui põhiteenuse puhul (vt eespool punkt 151). Järgmiseks tuleb viidata eespool punktides 202–204 esitatud kaalutlustele, millest nähtub, et lisaks sellele, et Corsica Ferriese pakutavad teenused pidid vastama reale nõuetele ülesõitude regulaarsuse, pidevuse ja sageduse, teenuse osutamise võime, hindade ja laevapere osas ning neid tuli osutada üldise huviga kokkusobivatel tingimustel, ei ole tõendatud, et nende teenuste ja SNCMi poolt Marseille'st lähtuvalt osutatud teenuste vahel oli tegelik kvalitatiivne erinevus. Lõpetuseks piisab täpsemalt kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses lisateenuse puhul ette nähtud teenuse kvaliteediga seonduvate kohustuste osas, millele SNCM viitab, nentimisest, et SNCM ei ole viidanud ühelegi asjaolule, mis tõendaks, et oli olemas mingi reisijate eriline vajadus, mida Toulonist lähtuvalt teenuseid osutavate ettevõtjate pakutavate mereveo teenuste raames ei rahuldatud. Lisateenuse puhul oli pealegi ette nähtud vaid mõned pakutava teenuse kvaliteediga seonduvad kohustused ning need ei olnud oluliselt erinevad kohustustest, mida kohaldati konkurentidest ettevõtjate, eeskätt Corsica Ferriese osutatavatele veoteenustele.

220 Kõigest eelnevast nähtub, et komisjon asus õigustatult seisukohale, et käesolevas kohtuasjas ei olnud kuidagi tõendatud erainitsiatiivi puudumist lisateenusega seoses.

– Kolmas allosa, mille kohaselt komisjon jättis vääralt analüüsimata, milline mõju oleks olnud lisateenuse kaotamisel tegelikult tuvastatud pakkumusele

221 SNCF heidab komisjonile ette seda, et ta jättis analüüsimata, milline mõju oleks olnud lisateenuse kaotamisel tegelikult tuvastatud pakkumusele; sellest tulenevalt hindas komisjon tema väitel üle erainitsiatiivi, mis võib seda teenust asendada. Nimelt ei viita tema väitel miski vaidlustatud otsuses sellele, et teenused, mida Corsica Ferries osutab Toulonist lähtuvalt, ning teenused, mida SNCM osutab Marseille'st lähtuvalt, on omavahel täiuslikult asendatavad. Järgmiseks ei tõenda tema väitel miski seda, et avaliku teenuse lepingu puudumisel oleks Corsica Ferriese pakkumus taganud teenuse pidevuse ja regulaarsuse lisateenusega tagatud moel. Lõpetuseks muutuks makstud hüvitiste kaotamise korral SNCMi turulolek ise kahtlaseks, mis asetaks Corsica Ferriese praktiliselt monopoolsesse seisundisse ning kallutaks teda oluliselt hindu tõstma ja teenuse kvaliteeti langetama.

222 Komisjon vaidleb SNCMi väidetele vastu.

223 Kolmanda allosaga ei saa nõustuda. Nimelt on ekslikud need kolm eeldust, millele SNCMi etteheide komisjonile põhineb.

224 Nii ei saa esiteks komisjonilt mõistlikult nõuda seda, et ta tõendaks, et Toulonist lähtuvalt osutatud veoteenused ja Marseille'st lähtuvalt osutatud veoteenused on omavahel täiuslikult asendatavad. Ta võttis vaidlustatud otsuse punktis 160 õigesti arvesse asjaolu, et need teenused olid „olulisel määral asendatavad".

225 Teiseks tuleb tõdeda, et komisjoni analüüs vaidlustatud otsuses võimaldab õiguslikult piisavalt tõendada, et avaliku teenuse kontsessiooni puudumisel lisateenuse jaoks oleks Corsica Ferriese Toulonist lähtuv pakkumus kombineerituna ühenduse SNCM-CMN pakkumusega põhiteenuse raames võimaldanud tagada territoriaalse ühendatuse kogu aasta vältel, sealhulgas tippkoormusega ajal, või teisisõnu tagada, et reisijate nõudlus oleks alati rahuldatud (vt eespool kolmanda osa esimese ja teise allosa analüüs).

226 SNCMi väide selles kontekstis, et avaliku teenuse kontsessiooni puudumisel lisateenuse jaoks võiks Corsica Ferries tasapisi või äkitselt hakata kasutama oma laevu Korsikast erinevate sihtkohtade teenindamiseks, on puhtspekulatiivne ja seda ei saa seega vastu võtta.

227 Kolmandaks tuleb asuda seisukohale, et ka SNCMi väited tagajärgede kohta, mille tooks tema ja Corsica Ferriese olukorrale kaasa lisateenuse eest makstavate hüvitiste kaotamine, on samuti puhtspekulatiivsed ning tuleb seega tagasi lükata.

– Neljas allosa, mille kohaselt ei saa SNCMi Toulonist lähtuvalt tegutsevaid konkurente käsitada oma tegevust tavapärastes turutingimustes teostavatena

228 SNCM väidab, et vastupidi vaidlustatud otsuse punktis 166 märgitule, ei saa tema Toulonist lähtuvalt tegutsevaid konkurente käsitada oma tegevust tavapärastes turutingimustes teostavatena. Nimelt subsideeritakse tema väitel Toulonist lähtuvalt teenindamist riigiabi, täpsemalt sotsiaalabi meetme kaudu, ning selle suhtes kohaldatakse selle meetme alusel avaliku teenuse kohustusi.

229 Komisjon ja Corsica Ferries paluvad selle allosa tagasi lükata.

230 Tuleb tõdeda, et kui komisjon märkis vaidlustatud otsuse punktis 166, et „SNCMi konkurente reisijateveo valdkonnas Toulonist lähtuvatel liinidel [võib] pidada ettevõtjateks, kes tegutsevad tavapärastes turutingimustes", siis ei pidanud ta silmas seda, et tegemist on olukorraga, kus turul ei ole aset leidnud avalikku sekkumist. Nagu nähtub selle lause esimesest osast – „[v]õttes arvesse avaliku teenuse kohustuste ja sotsiaalabi meetme olemasolu kõikidel Prantsusmaa mandriosa ja Korsikat ühendavatel liinidel" –, soovis komisjon lihtsalt öelda, et kõik eeskätt Touloni sadama ja Korsika sadamate vahel reisijateveo teenuseid pakkuvad laevandusettevõtjad olid hõlmatud eespool punktis 14 kirjeldatud sotsiaalabiskeemiga ning neile kehtisid sellest tulenevalt selle skeemi raames ette nähtud avaliku teenuse kohustused, millest tulenevalt tuli neid käsitada oma tegevust turul võrdväärsetel tingimustel teostavatena. Teisisõnu olid „tavapärased turutingimused" need tingimused, mis arvestasid kõnealuse skeemi ja sellega seonduvate avaliku teenuse kohustustega.

231 Järelikult tuleb kolmanda osa neljas allosa ja kõnealune kolmas osa tervikuna põhjendamatuna tagasi lükata.

Hilisema täiendava võimalusena esitatud neljas osa, mille kohaselt komisjon ei ole tõendanud, et lisateenuse raames osutatud teenused ei kujutanud endast tavalist äritehingut

232 Hilisema täiendava võimalusena, st juhuks, kui asutakse seisukohale, et lisateenus ei kujutanud endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust, heidab SNCM komisjonile ette, et ta ei ole tõendanud, et Prantsuse ametiasutused ei toiminud SNCMiga kõnealuse teenuse kohta lepingut sõlmides samamoodi, nagu seda oleks teinud erainvestor tavapärastel turutingimustel, ning et selle teenuse raames osutatud teenuste ostmist ei saanud seega kvalifitseerida tavaliseks äritehinguks.

233 Tuleb tõdeda, et nagu märgivad õigustatult komisjon ja Corsica Ferries, ei ole turumajanduse erainvestori kriteerium kohaldatav sellisel juhul nagu käesolev. Ühelt poolt, kui ametiasutus annab mõista, et ta on avalikku teenust korraldav ning kontsessiooni andev asutus, välistab ta seeläbi kõnealuse kriteeriumi kohaldatavuse, sest ta tegutseb just nimelt avaliku võimuna. Teiselt poolt ei saa vastupidi SNCMi kaitstavale seisukohale Prantsuse ametiasutuste käitumist käesolevas kohtuasjas samastada vastutasu eest mereveo teenuste ostmisena nende asutuste poolt. Tegelikult on käesoleva kohtuasja esemeks leping, millega ametiasutus usaldab avaliku teenuse haldamise ettevõtjatele, makstes neile selle eest rahalist hüvitist. Sellises olukorras kohaldatakse selle väljaselgitamiseks, kas see hüvitis kujutab endast riigiabi ja eriti valikulist eelist, nelja Altmarki kriteeriumi.

234 Järelikult ei saa esimese väite neljanda osaga nõustuda.

235 Sellest tuleneb, et esimene väide tuleb tervikuna põhjendamatuna tagasi lükata. Tuleb asuda seisukohale, et komisjon leidis õigustatult, et lisateenuse hõlmamine avaliku teenusega ei vastanud avaliku teenuse tegelikule vajadusele ning et Prantsuse Vabariik oli seega teinud ilmse hindamisvea määratledes selle üldist majandushuvi pakkuva teenusena.

Teine väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et kontsessioonilepingu puhul ei ole täidetud neljas Altmarki kriteerium

236 SNCMi teise väite kohaselt asus komisjon vääralt seisukohale, et neljas Altmarki kriteerium ei olnud täidetud ei põhiteenuse ega lisateenuse puhul. Ta väidab, et kontsessioonilepingu sõlmimise menetlus võimaldas tagada ettevõtjate vahelise tegeliku konkurentsi ning valida välja kogukonnale vähima kuluga pakkumuse.

237 Komisjon ja Corsica Ferries vaidlustavad SNCMi argumendid.

238 Tuleb meenutada, et neljas Altmarki kriteerium on täidetud kahel alternatiivsel hüpoteesil. Esimese hüpoteesi korral peab selle ettevõtja valik, kellele usaldatakse avaliku teenuse kohustuste täitmise ülesanne, olema toimunud sellises hankemenetluses, mis võimaldab valida välja taotleja, kes on võimeline osutama asjaomaseid teenuseid kogukonnale vähima kuluga. Teise hüpoteesi korral peab hüvitise suurus olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ja ettenähtud avaliku teenuse nõuete rahuldamiseks asjakohaste vahenditega nõuetekohaselt varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, võttes arvesse nii sellest saadavat tulu kui ka mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmisest eest.

239 Vaidlustatud otsuses asus komisjon seisukohale, et käesolevas kohtuasjas ei ole tegemist kummagagi neist kahest hüpoteesist (vt vaidlustatud otsuse punktid 169–178 ja 179–183). SNCM ei sea käesoleva hagi raames kahtluse alla komisjoni järeldusi, mis seonduvad esimesega neist hüpoteesidest.

240 Tuleb tõdeda, et kokkulangevate tõendite kogumist tuleneb, et käesolevas kohtuasjas läbiviidud hankemenetlus ei võimaldanud piisavalt avatud ja reaalset konkurentsi, mis oleks võimaldanud välja valida taotleja, kes on suuteline osutama kõnealuseid mereveo teenuseid kogukonnale vähima kuluga.

241 Nii tuleb esiteks märkida, et kontsessioonileping sõlmiti ühendusega SNCM–CMN väljakuulutamisega läbirääkimistega hankemenetluse tulemusel pärast seda, kui Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) oli 15. detsembril 2006 tühistanud esimese avaliku teenuse kontsessiooni andmiseks korraldatud hankemenetluse täies ulatuses. Kuid nagu nähtub vaidlustatud otsuse punktist 170 ning üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punktist 66, annab väljakuulutamisega läbirääkimistega hankemenetlus hankijale ulatusliku kaalutlusruumi ning võib piirata huvitatud ettevõtjate osalemist. Sellist menetlust saab seega käsitada neljanda Altmarki

kriteeriumi täitmiseks piisavana vaid erandjuhtudel. Tuleb lisada, et nimetatud teatise punktis 68 on meenutatud, et võib olla olukordi, kus hankemenetlus ei taga kogukonnale vähimat kulu, kuna ei võimaldada piisavalt avatud ja reaalset konkurentsi.

242 Teiseks tuleb märkida, et hanketeate avaldamise järel esitati vaid kaks pakkumust, see tähendab ühelt poolt SNCMi ja CMNi ühine pakkumus ja teiselt poolt Corsica Ferriese pakkumus. Teoreetiliselt oleksid mitu teised laevandusettevõtjad võinud esitada selle hanketeate alusel pakkumused, sealhulgas vähemalt kolm ettevõtjat, kes osutavad mandri ja Korsika vahel regulaarseid mereveo teenuseid (Saremar Itaalia ja Korsika vahel, Lauro Itaalia ja Korsika vahel ning Moby Itaalia ja Korsika vahel, kuid teatud aja vältel ka Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel).

243 Kolmandaks tuleb jätkuks eespool punktis 242 märgitule tõdeda, et nagu tuleneb vaidlustatud otsuse punktidest 174–177, veensid rida asjaolusid tõepoolest kaheldamatult võimalikke taotlejaid hankemenetluses mitte osalema või suisa takistasid neil selles osaleda.

244 Esiteks tuleb võtta arvesse, et nagu on märgitud vaidlustatud otsuse punktis 175 ja nagu tuleneb Prantsuse konkurentsinõukogu (Conseil de la concurrence) 11. detsembri 2006. aasta otsusest 06-MC-03 Korsika ja mandri vahelise mereveo sektoris kaitsemeetmete kehtestamise taotluste kohta, oli ühendusel SNCM-CMN oluline konkurentsieelis seetõttu, ette tegemist oli pikaajalise ettevõtjaga Marseille–Korsika ühendustel, kellel olid juba olemas kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse täpsustustele vastavad laevad.

245 Teiseks oli kontsessioonilepingu andmise menetluses kohaldatavate tähtaegade lühidusel tingimata pärssiv mõju. Sellega seoses tuleb meenutada, et uus hanketeade ja lõplik tehniline kirjeldus avaldati 30. detsembril 2006, kusjuures avaliku teenuse kontsessiooni tuli hakata täitma alates 1. maist 2007, st ainult neli kuud hiljem; viimati nimetatud kuupäeva lükati Korsika parlamendi 27. aprilli 2007. aasta otsusega edasi 1. juulile 2007. Sellest tuleneb, et avaliku teenuse kontsessiooni andmise kuupäeva – see toimus lõpuks 7. juunil 2007 – ning avaliku teenuse kontsessiooni täitma hakkamise kuupäeva vaheline tähtaeg sai olla vaid ülilühike. Nii oli see tähtaeg vaid 23 päeva pikk. Niivõrd lühikesed tähtajad ei võimaldanud aga ilmselgelt sellistel ettevõtjatel, kes ei tegutsenud juba Marseille–Korsika ühendustel, oma laevu teistelt ühendustelt nendele ühendustele ümber organiseerida ega omandada muid laevu, mis tehnilise kirjelduse nõuetele vastavad. Need ettevõtjad ei oleks võtnud äärmiselt kõrget majandusriski, mis kaasneb oma laevastiku etteruttavas kohandamises, mis tahes viite puudumisel sellele, et nende pakkumus võib osutuda edukaks.

246 Corisica Ferriesel õnnestus nendest äärmiselt lühikestest tähtaegadest tulenevatest takistustest hoolimata esitada tõesti kõnealuses hankemenetluses pakkumus. Kuid tuleb täheldada, et Corsica Ferriesel ei olnud võimalik pakkuda avaliku teenuse kontsessiooni täitmise alguseks välja 12. novembrist 2007 varasemat kuupäeva just nimelt seetõttu, et tema laevastik pidi jääma selle kuupäevani kasutusse Nizzas ja Toulonis, sest turismihooaja sõidupiletid olid juba jaanuarist saadik müügis.

247 Kolmandaks tuleb nentida, et teatavad tehnilist laadi kohustused piirasid samuti hankemenetluses potentsiaalselt osaleda võivate taotlejate arvu. Nii pidid laevad vastama täpsetele tehnilistele nõuetele, et neil oleks võimalik teatavates Korsika sadamates manööverdada. Nagu on märgitud vaidlustatud otsuse 107. joonealuses märkuses, ei ole näiteks Bastia sadamas võimalik manööverdada üle 180 meetri pikkustel laevadel. See nõue koostoimes kontsessioonilepingu tehnilises kirjelduses kaubaveo puhul ette nähtud jooksvate meetrite suure miinimumarvuga nõudis peaaegu individuaalsetele vajadustele kohandatud selliste laevade ehitamist, mis on analoogsed SNCMi teatavate laevadega, näiteks *Paglia Orba* ja *Pascal Paoli*'ga. Kuid nagu on märgitud vaidlustatud otsuse 109. joonealuses märkuses, oli selle tehnilise kirjelduse tingimustele vastavate laevade maksumus eriti kõrge. Eelnevale lisandub asjaolu, et tehnilises kirjelduses oli ette nähtud, et avalikku teenust osutama mõeldud laevad ei tohtinud olla üle 20aastased, millest oli võimalik teha erand 2007. ja 2008. aastal;

see tuli otse kasuks SNCMile, välistades samal ajal viis laeva Corsica Ferriese laevastikust, mida oleks olnud avaliku teenuse kontsessiooni täitmiseks kasutada, nagu seletab äärmiselt veenvalt komisjon oma vastuses ühele Üldkohtu kirjalikule küsimusele.

248 Tuleb lisada, et vaidlustatud otsuse 106. joonealuses märkuses tsiteeritud konkurentsinõukogu 11. detsembri 2006. aasta otsuse 06-MC-03 (vt eespool punkt 244) punktis 56 jõudis see nõukogu järeldusele, et „[k]uigi mitmel ettevõtjal olid teoreetiliselt olemas vajalikud laevad ja nad oleksid võinud hanketeate alusel pakkumuse esitada, piirasid läbirääkimiste eeskirjade teatavad eripärad, pakkumuse esitamiseks ettenähtud tähtajad ning mitu tehnilist või kaubanduslikku laadi kohustust tegelikult selliste ettevõtjate arvu kolme ettevõtjaga, kes juba teenindasid Korsikat Marseille, Touloni ja Nizza sadamatest lähtuvalt“ (vt ka Prantsuse konkurentsinõukogu 27. veebruari 2009. aasta otsuse 09-D-10 Korsika ja mandri vahelise mereveo sektoris järgitavate tavade kohta punktid 120–133).

249 Nagu on õigustatult märgitud vaidlustatud otsuse punktis 172, lükati neljandaks Corsica Ferriese pakkumus, mis oli seega ainus ühenduse SNCM-CMNi pakkumusega konkureeriv pakkumus, tagasi mitte lepingu sõlmimise kriteeriumide, vaid valikukriteeriumide alusel, st nii, et isegi mitte ei võrreldud esitatud pakkumuste eeliseid, et selgitada välja, milline neist on majanduslikult kõige soodsam. Nii nähtub Korsika parlamendi 7. juuni 2007. aasta otsusest, et Corsica Ferriese pakkumus lükati tagasi seetõttu, et see ettevõtja ei olnud võimeline „määrama kindlalt ja lõplikult kindlaks kuupäeva, millest alates ta on võimeline avaliku teenuse kontsessiooni täitma“. Nagu sai juba märgitud eespool punktis 246, oli Corsica Ferriesel täpsemalt võimatu pakkuda avaliku teenuse kontsessiooni täitmise alguseks välja 12. novembrist 2007 varasemat kuupäeva, samas kui selle täitma hakkamise kuupäevaks oli määratud 1. juuli 2007. Pealegi nähtub Korsika valitsuse esimehe aruandest Marseille ja Korsika vahelise mereveo avaliku teenuse kohta, mille alusel eespool nimetatud otsus tehti, et Corsica Ferriese teatavad laevad ei vastanud hanketeate eritingimustes ette nähtud maksimaalse vanuse tingimusele, kuivõrd need oli võetud kasutusele enne 1. jaanuari 1987 (vt ka vaidlustatud otsuse 20. joonealune märkus).

250 Seega ei saa asuda seisukohale, et Corsica Ferriese pakkumus lükati tagasi seetõttu, et see ei olnud majanduslikult kõige soodsam, nagu seda väidab SNCM. Tuleb lisada, et tagasilükkamise aluseks olnud põhjuseid ei leia hanketeate eritingimustes nimetatud lepingu sõlmimise kriteeriumide hulgast; hanketeate eritingimused näevad pealkirja „Valiku aluseks olev kriteerium“ all ette eeskätt järgmist:

„[CTC] teeb lepingute sõlmimiseks otsuse lähtuvalt üldisest finantskohustusest, mille ta peab võtma, ning teabest teenuse kvaliteedi ja saare majandusliku arengu kohta, mille on esitanud pakkumuse teinud ettevõtjad, eeskätt saare turul plaanitavate teenuste ja tegevuse osast mahu ja tootmisliikide raames.“

251 Viiendaks tuleb kinnitada komisjoni tõdemust vaidlustatud otsuse punktis 177, mille kohaselt „arvukate poolte kokkusaamisklauslite olemasolu koos OTCle jäetud kohaldatavatest eeskirjadest tehtavate erandite üle otsustamise vabadusega võis samuti piirata hankemenetluses osalemist, tekitades kahtlusi pakkumuse ettevalmistamiseks äärmiselt oluliste teatavate tehniliste ja majanduslike parameetrite suhtes“.

252 Nii näeb esiteks kontsessioonilepingu punkt 2 ette, et tehnilise kirjelduse kohustustest võib teha erandeid üleminekuperioodil, mis lõpeb 31. detsembril 2008. Asjaomased kohustused, millest OTC võib kaalutlusõiguse alusel lubada erandeid, seonduvad avaliku teenuse kontsessiooni kõige tähtsamate asjaoludega, sest need puudutavad minimaalset mahtu (vt tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti a lõige 1.3, punkti I alapunkti b lõige 1.3, punkti I alapunkti c lõige 1.3, punkti I alapunkti d lõige 1.3 ja punkti I alapunkti e lõige 1.3), teenuse kvaliteeti ja laevadega teenuse osutama hakkamise kuupäeva (vt tehnilise kirjelduse punkti III sissejuhatus). Need erandid olid küll ette nähtud vaid 18 kuu jooksul, kuid need ei olnud seetõttu vähem olulised, kuivõrd sellisest tähtajast piisas vajaduse korral laevastiku ümberkorraldamiseks.

253 Teiseks näeb kontsessioonilepingu tehniline kirjeldus ette, et „pärast OTC nõusoleku saamist võidakse eeskätt eeskirjadest tulenevate laevade hoolduse/parandamise/ümberklassifitseerimise kohustuste täitmise võimaldamiseks lubada eespool ettenähtud mahu ja eeskätt reisijate osas (maksimaalselt 30% võrra) väiksemat teenuse taset 1. oktoobrist 31. märtsini (välja arvatud koolivaheajad) ja ettenähtamatu sündmuse korral mis tahes muul ajal“ (vt tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti a lõige 1.4, punkti I alapunkti b lõige 1.4, punkti I alapunkti c lõige 1.4, punkti I alapunkti d lõige 1.4 ja punkti I alapunkti e lõige 1.4). Tuleb märkida, et teenuse mahu vähendamine oli võimalik „eeskätt“ eeskirjadest tulenevate laevade hoolduse, parandamise ja ümberklassifitseerimise kohustuste täitmiseks ja mitte „ainult“ sel põhjusel, nagu näib väitvat SNCM. Nagu rõhutab täiesti õigustatult komisjon, oli kaalutlusruum, mille see säte OTC-le andis, pealegi äärmiselt ulatuslik, sest sättes jäeti lahtiseks nii põhjus, millest tulenevalt teenuse mahtu võis vähendada, vähendamise ese („eeskätt reisijate osas“) kui ka ulatus (maksimaalselt 30% võrra) ning lisaks oli vähendamine võimalik kõigi väikese koormusega perioodide vältel, st ajal, mil eri mereühenduste pakkumine oli loogiliselt kõige kahjumlikum, ning seega ajal, mil teenuste mahu vähendamine oli kontsessionääridele kõige tulusam.

254 Kolmandaks võisid teatavate tehniliste ja majanduslike parameetrite osas kahtlusi tekitada ka kontsessioonilepingu artiklis 7 ette nähtud kaitseklausel ja artiklis 8 ette nähtud kohandamisklausel, võttes arvesse nende ulatust (vt eespool punktid 33–35).

255 Pealegi ei võimalda ükski muu SNCMi esitatud argument seada kahtluse alla eespool toodud kaalutlusi.

256 Nii väidab SNCM vääralt, et Üldkohus järeldas oma 11. septembri 2012. aasta otsuse Corsica Ferries France *vs*. komisjon (T-565/08, EU:T:2012:415) punktis 59, et ühendus SNCM-CMN oli 2007.–2013. aasta avaliku teenuse kontsessiooni saanud uute ühenduse eeskirjade kohaselt ning Euroopa hanke tulemusel. Nimelt ei olnud selle kohtuotsuse aluseks oleva kohtuasja ese mitte 2007.–2013. aasta avaliku teenuse kontsessioon, vaid 1991.–2001. aasta üldist majandushuvi pakkuv teenus. Teiseks piirdus Üldkohus selle otsuse punktis 59 tõdemusega, et SNCM ja CMN olid saanud pärast 2001. aastat antud avaliku teenuse kontsessiooni ühiselt uute liidu eeskirjade kohaselt Euroopa hanke tulemusel, ilma et ta oleks analüüsinud nende hangete – mis ei olnud pealegi kohtuvaidluse ese – õiguspärasust ja veelgi vähem nende vastavust neljandale Altmarki kriteeriumile.

257 Teiseks ei saa SNCM edukalt tugineda asjaolule, et CTC-le ei ole kunagi taotlust esitanud mõni võimalik taotleja, kes loobus konsulteerimisel osalemast tehnilises kirjelduses kehtestatud või avaliku teenuse kontsessiooni andmise kalendrist tulenevate kohustuste tõttu. See asjaolu – kui eeldada, et see on tõendatud – ei mõjuta nimelt iseenesest arutluskäiku ega järeldusi, mis komisjon esitas vaidlustatud otsuses seoses neljanda Altmarki kriteeriumi täitmata jätmisega.

258 Kolmandaks ei saa SNCM tugineda ka sellele, et nii Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) oma 5. juuni 2007. aasta ja 13. juuli 2012. aasta otsuses (viimast on nimetatud eespool punktis 27) kui ka konkurentsinõukogu oma 6. aprilli 2007. aasta otsuses 07-D-13 Korsika ja mandri vahelise meretranspordi sektoris kaitsemeetmete kehtestamise uute taotluste kohta asusid väidetavalt seisukohale, et menetlus, mida CTC järgis kontsessioonilepingu andmisel, oli täiesti õiguspärane.

259 Esiteks tuleb seoses Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 5. juuni 2007. aasta otsusega juhtida tähelepanu sellele, et tegemist on otsusega, mis tehti selle kassatsioonkaebuse menetluses, mille Corsica Ferries esitas Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) ajutisi meetmeid kohaldava kohtuniku 27. aprilli 2007. aasta kohtumääruse peale, mida on nimetatud eespool punktis 20 ning millega rahuldati vaid osaliselt tema nõue tühistada CTC ja OTC poolt Marseille sadamast lähtuvalt Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessiooni uuendamiseks korraldatud menetlus täies ulatuses. Lisaks asjaolule, et ajutisi meetmeid kohaldava kohtuniku pädevus on tema ülesannetest tulenevalt piiratud, tuleb märkida, et Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) piirdus oma otsuses vaidlustatud kohtumääruse põhjendatuse osas sisuliselt tõdemusega, et Tribunal administratif de Bastia (Bastia

esimese astme halduskohus) ajutisi meetmeid kohaldav kohtunik ei olnud faktilisi asjaolusid ega toimikus sisalduvat moonutanud. Tuleb lisada, et kõnealune otsus käsitleb vaid seda osa Corsica Ferriese nõuetest, mis Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) jättis rahuldamata, ning et ajutisi meetmeid kohaldav kohtunik oli samas taotlejate võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumise tõttu tühistanud menetluse läbirääkimiste faasi ning sellest tulenevalt otsuse tunnistada edukaks ühenduse SNCM-CMN pakkumus ning teha Korsika parlamendile ettepanek anda avaliku teenuse kontsessioon sellele ühendusele.

260 Järgmiseks ei saa vastupidi SNCMi väidetele järeldada Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 13. juuli 2012. aasta otsusest, et see kohus kinnitas seal CTC poolt kontsessioonilepingu andmiseks järgitud menetluse õiguspärasust. Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) piirdus oma otsuse teises osas, mis käsitleb riigiabi eeskirju ning täpsemalt ELTL artikli 108 lõikes 3 ette nähtud eelneva teatamise kohustust, selle analüüsimisega, kas kontsessioonilepingu punkti 7 lõikes 1 ette nähtud kaitseklausel võis kujutada endast eraldivõetuna riigiabi. Tuleb lisada, et pärast Cour administrative d'appel de Marseille (Marseille apellatsiooniastme halduskohus) 7. novembri 2011. aasta otsuse tühistamist kõnealuse Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 13. juuli 2012. aasta otsusega ning asja tagasisaatmist apellatsioonikohtule, tühistas see kohus 6. aprilli 2016. aasta otsusega Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) 24. jaanuari 2008. aasta otsuse ning ka eespool punktides 23 ja 25 nimetatud otsused, olles just nimelt tuvastanud, et neljas Altmarki kriteerium ei olnud täidetud.

261 Lõpetuseks tuleb seoses konkurentsinõukogu 6. aprilli 2007. aasta otsusega märkida, et see tehti seoses kaitsemeetmete taotlustega ning ei saanud seega kõnesoleva vaidluse sisulist lahendust mõjutada. Lisaks ei ole sellest otsusest võimalik teha ühtegi järeldust seoses neljanda Altmargi kriteeriumi täidetusega. Nimelt käsitlesid konkurentsinõukogule lahendamiseks esitatud küsimused tegelikult SNCMi ja CMNi vahelise ajutise ühenduse moodustamise võimalikku konkurentsivastast laadi ning samuti selle ühenduse poolt pärast uue hanketeate avaldamist esitatud pakkumuses nõutud abisumma väidetavalt ülemäärast suurust. Lõpetuseks tuleb märkida, et konkurentsinõukogu rõhutas oma otsuse punktis 46 ise, et otsusel valida avaliku teenuse kontsessiooni täitma hakkamise kuupäevaks 1. mai 2007 (mis hiljem lükati edasi 1. juulile 2007) oli pärssiv mõju.

262 Kõigist eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et komisjon ei teinud viga, kui ta asus seisukohale, et neljas Altmarki kriteerium ei olnud põhiteenuse ja lisateenuse puhul täidetud. Seega tuleb teine väide põhjendamatuna tagasi lükata.

Teise võimalusena esitatud kolmas väide, et komisjon arvutas vääralt tagasinõutava abi summa

263 SNCMi kolmas väide on esitatud vaidlustatud otsuse punkti 218 peale, mis on sõnastatud järgmiselt:

„Tagastatava summa kindlaksmääramisel peab komisjon asjakohaseks aluseks põhiteenuse ja lisateenuse hüvitiste eristamiseks SNCMi analüütilist arvestust, seejuures lisanduvad arvestatud summale intressid. Sellest lähtuvalt on tagastamisele kuuluvad abisummad järgmised:

ajavahemikul 2007–2011 tegelikult makstud hüvitised lisateenuse osutamise eest, mille suurus on 172,744 miljonit eurot […];

2012. aastal lisateenuse osutamise eest igakuiselt makstud hüvitissummad, mille suurus on hinnanguliselt 38 miljonit eurot ning hüvitise saldo, mis kuulub väljamaksmisele pärast lõpliku tegevusaruande esitamist, kui kõnealune saldo on juba välja makstud;

2013. aastal lisateenuse osutamise eest igakuiselt kuni käesoleva otsuse tegemise kuupäevani makstud hüvitissummad, mille suurus hinnanguliselt on 9,5 miljonit eurot, kusjuures komisjon meenutab, et Prantsusmaa peab tühistama kõik sellest kuupäevast hilisemad maksed.“

264 Selle väitega, millel on kolm osa, väljendab SNCM seisukohta, et isegi eeldusel, et lisateenust on võimalik põhiteenusest eristada ning lisateenuse osutamise eest makstud hüvitised ei vasta Altmarki kriteeriumidele, tegi komisjon ilmse hindamisvea ja rikkus ELTL artikli 106 lõiget 2 ning artiklit 107, samuti proportsionaalsuse põhimõtet ja alusetu rikastumise keeldu, määrates tagasinõutava abi summaks kõigi selliste hüvitiste summa.

265 Komisjon ja Corsica Ferries leiavad, et selle kolmanda väite kõik kolm osa tuleb põhjendamatuna tagasi lükata.

Esimene osa, mille kohaselt komisjon jättis tagasinõutava abi summa kindlakstegemisel vääralt arvesse võtmata lisateenuse osutamisega seoses kantud kulud

266 SNCM heidab komisjonile ette seda, et ta ei võtnud tagastamisele kuuluva abi summa kindlakstegemisel arvesse kulusid, mis ta kandis seoses lisateenuse osutamisega ja mis olid tema väitel väga suured ning mida selle teenuse osutamise eest makstud hüvitiste summa ega reisijatega seoses esinev käive ei katnud. Sel moel toimides rikkus komisjon tema väitel ELTL artikli 106 lõiget 2 ja artiklit 107, samuti proportsionaalsuse põhimõtet ja alusetu rikastumise keeldu ning tegi ilmse hindamisvea.

267 Tuleb meenutada, et nagu sai juba märgitud eespool punktis 233 ja nagu rõhutab täiesti õigustatult komisjon, ei ole käesoleva kohtuasja esemeks olukord, kus riik ostab vastutasu eest konkreetse vara või teenuse. Käesoleva kohtuasja ese on leping, millega ametiasutus usaldab avaliku teenuse haldamise ettevõtjatele, makstes neile selle eest rahalist hüvitist. Sellise hüpoteesi korral on kohaldatav 24. juuli 2003. aasta kohtuotsusest Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) tulenev kohtupraktika. Kui hüvitise puhul ei ole kumulatiivselt täidetud neli Altmarki kriteeriumi, tuleb seega lugeda, et see annab hüvitise saajatele eelise, ning kui siseturuga kokkusobimatu riigiabi olemasolu tuvastamiseks nõutavad muud tingimused on täidetud, peavad selle saajad hüvitise täies ulatuses tagastama.

268 Kuivõrd käesolevas kohtuasjas ei olnud SNCMile lisateenuse osutamise eest makstud hüvitiste puhul esimene ja neljas Altmarki kriteerium täidetud – nagu sai tõdetud eespool esimese ja teise väite analüüsi raames –, siis kujutavad need hüvitised endast kogumina sellele äriühingule antud eelist. Kuivõrd on täidetud ülejäänud tingimused, mille alusel saab tuvastada, et need hüvitised tuleb lugeda siseturuga kokkusobimatuks riigiabiks, siis tuleb asuda seisukohale, et kui komisjon kohustas hüvitissumma tagasi nõudma, ei rikkunud ta ELTL artikli 106 lõiget 2 ega artiklit 107, samuti mitte proportsionaalsuse põhimõtet ja alusetu rikastumise keeldu. Sellega seoses tuleb eeskätt täheldada, et ebaseadusliku abi kõrvaldamine selle tagasinõudmise teel on abi ebaseaduslikkuse tuvastamise loogiline tagajärg. Seetõttu ei saa sellist varasema olukorra ennistamisele suunatud tagasinõudmist põhimõtteliselt käsitada aluslepingu riigiabialaste sätete eesmärkide suhtes ebaproportsionaalse meetmena (kohtuotsus, 21.3.1990, Belgia *vs*. komisjon, C-142/87, EU:C:1990:125, punkt 66).

269 Eeskätt ei saa asuda seisukohale, et kõnealuse summa Prantsuse ametiasutustele tagastamise kohustus tingib nende alusetu rikastumise, sest nad piirduvad sellise summa tagasinõudmisega, mida ei tohtinud SNCMile maksta.

270 Seoses väitega, mille SNCM esitas repliigis ja mille kohaselt tähendab komisjoni kindlaks määratud summa tagasinõudmine tema „surmamõistmist“ ja likvideerimist, siis piisab sellest kui meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei mõjuta tagasinõudmise kohustust kuidagi asjaolu, et asjaomane ettevõtja on raskustes või pankrotis (kohtuotsus, 11.12.2012, komisjon *vs*. Hispaania, C-610/10, EU:C:2012:781, punkt 71).

271 Lõpetuseks tuleb seoses SNCMi väitega, et lisateenuse puhul toimus „krooniline ebapiisav hüvitamine“, märkida, et seda ei ole õiguslikult piisavalt tõendatud. Komisjoni poolt Üldkohtu kirjalikule küsimusele vastates ning kohtuistungil antud selgitustest näib pigem vastupidi tulenevat, et selle teenuse puhul toimus tegelikult ülemäärane hüvitamine.

272 Arvestades eeltoodut, tuleb kolmanda väite esimene osa põhjendamatuna tagasi lükata.

Teine osa, mille kohaselt komisjon jättis tagasinõutava abi summa kindlakstegemisel vääralt arvesse võtmata põhiteenuse ebapiisava hüvitamise

273 SNCM väidab, et komisjon oleks pidanud tagastamisele kuuluva abi summa hindamisel võtma arvesse seda, et sama avaliku teenuse kontsessiooniga hõlmatud põhiteenuse puhul toimus 2007.–2011. aastal väidetavalt „krooniline ja ulatuslik“ ebapiisav hüvitamine. Sel moel toimides rikkus komisjon tema väitel õigusnorme, tegi SNCMile antud eelise summa hindamisel vea ning eiras proportsionaalsuse põhimõtet ja alusetu rikastumise keeldu.

274 Selle etteheitega ei saa nõustuda.

275 Nagu väidab õigustatult komisjon, ei ole nimelt ühelt poolt lubatav, et vastutasuna teatava teenuse osutamise eest makstavat hüvitist, mis kujutab endast riigiabi, kasutatakse kunstlikult avaliku teenuse hüvitamiseks, isegi kui need kaks teenust on ette nähtud ühes ja samas lepingus. Üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesandega ettevõtjale avaliku teenuse osutamise eest makstav hüvitis peab nimelt olema kindlaks määratud ainult üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamisest tulenevate kulude alusel.

276 Teiselt poolt ja igal juhul on väär väita, et põhiteenuse puhul toimus „krooniline ja ulatuslik“ ebapiisav hüvitamine. Nimelt nähtub komisjoni arvutustest puhastulu ja kogu omakapitali suhet protsentuaalselt väljendava finantsnäitaja „return on assets“ (ROA, varade tootlikkus) ning eespool punktis 155 nimetatud SNCMi analüütiliste kasumiaruannete alusel (komisjon selgitas oma arvutusi vastuses ühele Üldkohtu kirjalikule küsimusele ning kohtuistungil), et selle teenuse puhul ei toimunud ei ülemäärast ega ebapiisavat hüvitamist (vt ka vaidlustatud otsuse punktis 207 esitatud tabel).

Kolmas osa, mille kohaselt komisjon tegi ilmse hindamisvea lisateenusele omistatava iga-aastase hüvitise osa kindlakstegemisel

277 SNCM väidab, et isegi eeldusel, et tagastamisele kuuluva eelise summaks on lisateenuse osutamise eest makstud hüvitiste kogusumma – nii see aga ei ole – tegi komisjon selle summa kindlakstegemisel ilmse hindamisvea. SNCM leiab, et komisjon tegi omavolilise ja eksliku valiku, kui ta otsustas tugineda SNCMi analüütilistele kasumiaruannetele ja täpsemalt kasumiaruande laevaliigi põhisele jaotusele (reisi- ja kaubalaevade kumuleeritud kasumiaruanne samastati põhiteenuse kasumiaruandega ja parvlaevade kumuleeritud kasumiaruanne samastati lisateenuse kasumiaruandega), et teha kindlaks iga-aastase hüvitise lisateenusele omistatav osa. Ta käib välja kaks muud meetodit, mida komisjon oleks võinud sel otstarbel kasutada.

278 Tuleb märkida, et käesolev osa tugineb täielikult eeldusele, et komisjon ei tohtinud samastada põhiteenust reisi- ja kaubalaevadega osutatavate teenustega ning lisateenust parvlaevadega osutatavate teenustega. Kuid nagu sai juba tõendatud eespool punktides 158–162, on see eeldus ekslik. Seega

tuleb asuda seisukohale, et meetod, mida komisjon kasutas lisateenuse hüvitamisega seonduva eelise summa hindamiseks ning mille aluseks on SNCMi enda analüütilised kasumiaruanded (kus tehakse selgelt vahet ühelt poolt parvlaevade ja teiselt poolt reisi- ja kaubalaevade vahel), oli eriti sobiv ja seda erinevalt neist kahest alternatiivsest meetodist, mille käis välja SNCM ja mille kasutamist ei saa lubada, kuivõrd nende tagajärjel segunevad omavahel põhiteenus ja lisateenus ning nende teenuste osutamiseks kasutatud vahendid.

279 Eelnevast järeldub, et kolmanda väite kolmas osa ja kolmas väide tervikuna tuleb põhjendamatuna tagasi lükata.

Neljas väide, et on rikutud õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet

280 Neljandas väites viitab SNCM neljale väidetavalt erakorralisele asjaolule, mis on aluseks tema õiguspärasele ootusele, et kõnealune abi on seaduslik, ja mis seega takistavad komisjonil kohustada see tagastama.

281 Komisjon ja Corsica Ferries vaidlevad SNCMi argumentidele vastu.

282 Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktikast ilmneb, et õigus tugineda õiguspärase ootuse kaitse põhimõttele laieneb kõikidele isikutele, kellel liidu institutsioon on tekitanud põhjendatud ootusi (kohtuotsus, 11.3.1987, Van den Bergh en Jurgens ja Van Dijk Food Products (Lopik) *vs*. EMÜ, 265/85, EU:C:1987:121, punkt 44). See eeldab, et täidetud on kolm kumulatiivset tingimust. Esiteks peavad liidu ametiasutused olema andnud isikule volitatud ja usaldusväärsetest allikatest pärit täpseid, tingimusteta ja järjepidevaid kinnitusi. Teiseks peavad need kinnitused olema sellised, et isikul, kellele need on antud, tekib õiguspärane ootus. Kolmandaks peavad antud kinnitused olema kooskõlas kohaldatavate õigusnormidega (vt kohtuotsused, 30.6.2005, Branco *vs*. komisjon, T-347/03, EU:T:2005:265, punkt 102 ja seal viidatud kohtupraktika; 23.2.2006, Cementbouw Handel & Industrie *vs*. komisjon, T-282/02, EU:T:2006:64, punkt 77, ja 30.6.2009, CPEM *vs*. komisjon, T-444/07, EU:T:2009:227, punkt 126).

283 Samuti tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et abisaajatest ettevõtjatel saab olla abi seaduslikkuse osas õiguspärane ootus ainult siis, kui abi anti EL toimimise lepingus sätestatud menetlust järgides. Hoolas ettevõtja peab nimelt suutma tavaliselt kindlaks teha, kas kõnealust menetlust on järgitud (vt kohtuotsus, 20.3.1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EKL, EU:C:1997:163, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika). Eeskätt kui abi antakse komisjonile eelnevalt teatamata, mistõttu see on ELTL artikli 108 lõike 3 kohaselt ebaseaduslik, ei saa abisaajal olla sel ajal õiguspärast ootust, et abi andmine on seaduslik (vt kohtuotsus, 27.9.2012, Fedecom *vs*. komisjon, T-243/09, ei avaldata, EU:T:2012:497, punkt 93 ja seal viidatud kohtupraktika).

284 Tuleb tõdeda, et ükski SNCMi viidatud neljast väidetavalt erakorralisest asjaolust ei saa olla aluseks tema õiguspärasele ootusele, et kõnealune abi on seaduslik.

285 Nii püüab SNCM esiteks tulutult tugineda sellele, et komisjon ei teinud oma varasemates eelnevate Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessioonidega seotud otsustes, st otsuses 2002/149 ja 8. juuli 2008. aasta otsuses 2009/611/EÜ meetmete C 58/02 (ex N 118/02) kohta, mida Prantsusmaa on rakendanud ettevõtte Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) kasuks (ELT 2009, L 225, lk 180), järeldust, et põhiteenust ja lisateenust on vaja analüüsida eraldi.

286 Nimelt ei viita see, et komisjon asus seisukohale, et varasemal ajal vastas Korsika mereveo üldist majandushuvi pakkuv teenus avaliku teenuse tegelikule vajadusele, kuidagi asjaolule, et selline vajadus on veel olemas ka 2007.–2013. aastal, ja veelgi vähem annab see selle kohta mingi kinnituse. Nagu sai juba märgitud eespool punktis 99, võib sellise vajaduse olemasolule antav hinnang täiesti vabalt aja vältel muutuda vastavalt turujõudude arengule. Komisjon võttis aga eespool punktis 285 nimetatud

otsused vastu 2001. ja 2008. aastal kontekstis, mis on – eeskätt turuosade arengut puudutavas – erinev vaidlustatud otsuse vastuvõtmise aluseks olevast faktilisest kontekstist. Seda seisukohta kinnitavad lisaks eespool punktis 99 tsiteeritud otsuse 2002/149 punktide 78 ja 80 osad ning 11. septembri 2012. aasta kohtuotsuse Corsica Ferries France *vs.* komisjon (T-565/08, EU:T:2012:415) – millele SNCM on ometigi käesoleva väite põhistamiseks viidanud – punkt 70, millest nähtub, et võttes arvesse konkurentsi eriti kiiret arengut asjaomasel turul ei saa analüüsid avaliku teenuse tegeliku vajaduse olemasolu kohta konkreetsel ajavahemikul kujutada endast mingit tõendit, mis seaks kahtluse alla komisjoni hinnangu sama vajaduse olemasolu kohta mingil muul ajavahemikul.

287 Teiseks ei saa SNCM komisjonile ette heita üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkti 48 kohaldamist põhjendusel, et kontsessioonilepingu allkirjastamise kuupäeval ei olnud seda teatist veel vastu võetud.

288 Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise jaotises 3.2 „Üldist majandushuvi pakkuv teenus“ sisalduv punkt 48 on sõnastatud järgmiselt:

„[Komisjon on] seisukohal, et ei oleks asjakohane hõlmata konkreetse avaliku teenuse osutamise ülesandega selliseid teenuseid, mida tavapärastes turutingimustes tegutsevad ettevõtjad juba pakuvad või mida nad saavad pakkuda rahuldavalt ja üldsuse huvidega kooskõlas olevatel tingimustel (näiteks teenuse hind, objektiivsed kvaliteeditunnused, jätkuvus ja kättesaadavus), nagu need on määratlenud riik […]“.

289 Komisjon märgib vaidlustatud otsuse punktis 166 pärast eespool punktis 288 sisalduva osa tsiteerimist, et „[s]eda silmas pidades leiab komisjon, et eespool esitatud asjaoludest ilmneb, et SNCMi poolt lisateenuse osutamisel kantud kulude hüvitamine on vastuolus komisjoni varasema otsustuspraktikaga kõnealuses valdkonnas“.

290 SNCMi etteheitega komisjonile ei saa nõustuda. Üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatise punkti 3 kohaselt on selle eesmärk vaid selgitada põhimõtteid, mille alusel kohaldatakse riigiabi eeskirju avalike teenuste hüvitamise suhtes. Hindamaks, kas käesoleval juhul oli esimene Altmarki kriteerium täidetud või mitte, komisjon seetõttu üksnes kohaldas aluslepingu objektiivseid eeskirju ja võttis arvesse merekabotaaži määruse asjaomaseid sätteid, nagu neid on tõlgendanud Euroopa Kohus 20. veebruari 2001. aasta otsuses Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107), st põhimõtteid, mis sisulisest küljest olid olemas juba avaliku teenuse kontsessiooni andmise ajal.

291 Kolmandaks tuleb asuda seisukohale, et SNCM ei saa oma kõnealuse abi seaduslikkuse osas esineva õiguspärase ootuse alusena tugineda selle haldusmenetluse ülemäärasele kestusele, mille alusel vaidlustatud otsus vastu võeti.

292 Alustuseks tuleb rõhutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole mingit tähendust komisjoni tegevusetusel sellist abimeedet puudutavas, millest talle ei ole teatatud nagu käesoleval juhul (kohtuotsused, 11.11.2004, Demesa ja Territorio Histórico de Álava *vs.* komisjon, C-183/02 P ja C-187/02 P, EU:C:2004:701, punkt 52, ja 27.9.2012, Fedecom *vs.* komisjon, T-243/09, ei avaldata, EU:T:2012:497, punkt 93). Nagu see nähtub tagapool punktides 294–296 toodud tõdemustest, ei jäänud komisjon lisaks hetkekski tegevusetuks pärast käesolevas asjas Corsica Ferriese poolt kaebuse esitamist.

293 Järgmiseks tuleb meenutada, et 27. juunil 2012 teavitas komisjon Prantsuse Vabariiki oma otsusest algatada ELTL artikli 108 lõike 2 alusel ametlik uurimismenetlus kontsessioonilepingu alusel SNCMile ja CMNile antud võimaliku abi kohta ning see otsus avaldati 5. oktoobril 2012 Euroopa Liidu Teatajas. Isegi eeldusel, et enne seda avaldamist võis hoolsal ettevõtjal olla kõnealuse abi andmisega seoses õiguspärane ootus, ei saanud tal pärast seda avaldamist enam sellist õiguspärast ootust olla. Ametliku

uurimismenetluse algatamine tähendab, et komisjonil on tõsine kahtlus, kas kõnealune abi on liidu õigusega kooskõlas. Hoolas ettevõtja ei saa sellest hetkest alates enam kindlalt loota, et abi antakse edasi (vt kohtuotsus, 21.3.2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, punkt 47).

294 Lõpuks tuleb igal juhul tõdeda, et ehkki haldusmenetlus kestis võrdlemisi kaua, ei saa selle kestust pidada siiski ebamõistlikuks. Ehkki on tõsi, et vaidlustatud otsuse aluseks olevad põhimõtted ja kontekst ei ole väga erinevad nendest, mis olid aluseks komisjoni varasematele Korsika mereveoga seotud otsustele, oli käesolev asi sellegipoolest mõnevõrra keeruline ning vajas arvukate faktiliste asjaolude tuvastamist, mille tegi keerulisemaks see, et Prantsuse ametiasutused olid jätnud täitmata eelneva teatamise kohustuse.

295 Selles kontekstis tuleb märkida, et vastupidi SNCMi väidetele ei oodanud komisjon pärast Corsica Ferriese kaebuse saamist 27. septembril 2007 üle kuue kuu enne selle alusel mingi meetme võtmist. SNCM jätab nimelt märkimata asjaolu, et Corsica Ferries täiendas oma kaebust 30. novembril ja 20. detsembril 2007, mistõttu tuleb asuda seisukohale, et komisjon võttis esimese konkreetse meetme selle asjaga seoses kolmekuulise tähtaja vältel, st kui ta saatis 13. märtsil 2008 Prantsuse ametiasutustele teabenõude, millele viimased vastasid 3. juunil 2008. Komisjon saatis Prantsuse ametiasutustele teise teabenõude 12. novembril 2008, millele vastati 14. jaanuaril 2009.

296 SNCMi väide, et komisjon jäi seejärel tegevusetuks kolme aasta vältel, st 13. oktoobrini 2011, mil ta saatis Prantsuse ametiasutustele kolmanda teabenõude, on eksitav. Nimelt sai komisjon 20. mail ja 16. juulil 2010, 22. märtsil ja 22. juunil 2011 Corsica Ferrieselt tema kaebuse põhistamiseks täiendavat teavet, mida ta pidi analüüsima ja töötlema. Prantsuse ametiasutused vastasid sellele kolmandale teabenõudele 7. detsembril 2011. Corsica Ferries edastas 15. detsembril 2011 ja 10. jaanuaril 2012 komisjonile täiendavat teavet. Prantsuse ametiasutused vastasid 20. jaanuaril 2012 komisjoni neljandale teabenõudele, mille viimane oli saatnud 14. detsembril 2011.

297 Seejärel 27. juunini 2012, mil komisjon teavitas Prantsuse Vabariiki oma otsusest algatada ametlik uurimismenetlus, kulunud viit kuud ei saa pidada ülemääraseks. Sama kehtib pisut üle kümne kuu kohta, mis jäi viimati nimetatud kuupäeva ja vaidlustatud otsuse vastuvõtmise vahele 2. mail 2013. Sellega seoses tuleb meenutada, et Prantsuse ametiasutused esitasid oma märkused ametliku uurimismenetluse algatamise otsuse kohta 13. juulil ja 7. septembril 2012, et Corsica Ferries, SNCM ja CMN esitasid samuti oma märkused selle otsuse kohta, mis edastati Prantsuse ametiasutustele ning mida viimane kommenteeris 14. novembri 2012. aasta, 3. jaanuari, 16. jaanuari ning 12. veebruari 2013. aasta kirjades.

298 Neljandaks viitab SNCM samuti asjatult Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 13. juuli 2012. aasta otsusele ja täpsemalt asjaolule, et see kohus olevat seal kinnitanud vajadust analüüsida põhiteenust ja lisateenust üldiselt.

299 Esiteks tuleb rõhutada, et nagu nähtub eespool punktis 282 viidatud kohtupraktikast, saavad õiguspärase ootuse tekitada ainult liidu institutsioonid, mitte liikmesriigi kohus. Selles kontekstis tuleb meenutada, et nagu sai juba märgitud eespool punktis 176, ei oleks komisjon pealegi saanud olla seotud tõlgendusega, mille Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) andis merekabotaaži määruse sätetele.

300 Järgmiseks tuleb täheldada, et Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) tegi oma otsuse 13. juulil 2012, mil komisjon oli juba otsustanud algatada ametliku uurimismenetluse ELTL artikli 108 lõike 2 alusel kontsessioonilepingu alusel SNCMile ja CMNile antud võimaliku abi kohta. Sellest tulenevalt ning arvestades eespool punktis 293 märgitut tuleb asuda seisukohale, et seni, kuni komisjon ei olnud teinud oma lõplikku otsust, oli välistatud mis tahes õiguspärane ootus, et asjaomane abi on seaduslik, mida iganes Conseil d'État (Prantsusmaa kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) ka ei otsustanud.

301 Lõpetuseks tuleb märkida, et nagu täheldas asjalikult komisjon, esitati seoses Korsika mereveo avaliku teenuse kontsessiooni küsimusega Prantsuse kohtutele alates 2006. aasta lõpust arvukalt kaebusi, mille alusel tehti vastakaid kohtuotsuseid ning mille epiloog oli Cour administrative d'appel de Marseille (Marseille apellatsiooniastme halduskohus) 6. aprilli 2016. aasta otsus, millega tühistati Tribunal administratif de Bastia (Bastia esimese astme halduskohus) 24. jaanuari 2008. aasta otsus ning Korsika parlamendi 7. juuni 2007. aasta otsus ja Korsika valitsuse esimehe sama päeva otsus (vt eespool punktid 17, 20 ja 27).

302 Eelnevat arvestades tuleb neljas väide põhjendamatuna tagasi lükata.

Viies väide, mille kohaselt on rikutud võrdse kohtlemise põhimõtet

303 Viiendas väites heidab SNCM ette seda, et kuivõrd vaidlustatud otsusega kohustati Prantsuse Vabariiki nõudma tagasi summad, mis olid makstud SNCMile kontsessioonilepingu alusel lisateenuse osutamise eest, ilma et oleks ette nähtud mingit muud selle teenuse hüvitamise võimalust, siis kehtestati SNCMi ja teiste Korsika ja mandri vahelistel mereliinidel tegutsevate teiste ettevõtjate – nii CMNi kui ka väljaspool avaliku teenuse kontsessiooni tegutsevate konkurentide – vahel õigustamatu erinev kohtlemine.

304 Komisjon ja Corsica Ferries paluvad viienda väite põhjendamatuna tagasi lükata.

305 Tuleb meenutada, et võrdse kohtlemise põhimõte nõuab, et sarnaseid olukordi ei koheldaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei koheldaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud (kohtuotsused, 17.10.1995, Fishermen's Organisations jt, C-44/94, EU:C:1995:325, punkt 46, ja 30.3.2006, Hispaania *vs*. komisjon, C-87/03 ja C-100/03, EU:C:2006:207, punkt 48).

306 Käesolevas kohtuasjas tuleb tuvastada, et kumbki kahest olukorrast, millele SNCM viitab, ei kujuta endast võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist.

307 Nii arvustab SNCM esiteks ekslikult asjaolu, et komisjon kvalifitseeris vaidlustatud otsuses siseturuga kokkusobimatuks riigiabiks hüvitised, mida talle maksti lisateenuse osutamise eest Marseille–Propriano liinil (vt kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti d lõige 1.4), samas kui ta ei kvalifitseerinud samamoodi hüvitisi, mida väidetavalt maksti CMNile „täiendava mahu eest, mida viimane pakku[s] samal liinil mai ja septembri vahel".

308 Nimelt kuulub „täiendav maht", mida SNCM silmas peab, kontsessioonilepingu tehnilise kirjelduse punkti I alapunkti d lõike 1.3 punkti i kohaldamisalasse ning on seega osaks põhiteenusest mitte lisateenusest, nagu väidab SNCM. Seda kinnitab eeskätt üks kontsessioonilepingu 2. lisa punkti B „Tüüpiliste aastate ülevaade" all esitatud tabelitest, kust nähtub, et tehnilise kirjelduse kõnealuse sättega niimoodi ette nähtud põhiteenuse mahu suurendamine toimus tegelikult CMNi reisi- ja kaubalaeva *Kalliste* või *Girolata* ühe edasi-tagasi sõidu lisamisega nädalas tema reisi- ja kaubalaeva *Scandola* edasi-tagasi sõitudele. Nagu sai juba märgitud eespool punktides 160 ja 161, osutati põhiteenust reisi- ja kaubalaevadega, samas kui lisateenust osutati parvlaevadega.

309 Kuivõrd lisateenust osutas ainult SNCM ning komisjon pidas ainult selle teenuse osutamise eest makstud hüvitist siseturuga kokkusobimatuks riigiabiks, siis kohustas komisjon võrdse kohtlemise põhimõtet rikkumata nõudma tagasi ainult need hüvitised, aga mitte CMNile põhiteenusega hõlmatud teenuste eest makstud hüvitised.

310 Teiseks väidab SNCM ekslikult, et teda ja Touloni–Korsika ning Nizza–Korsika ühendustel mereveo teenuseid pakkuvaid ettevõtjaid koheldi erinevalt. Nimelt ei olnud ta nende ettevõtjate olukorraga sarnases olukorras, sest vaid tema osutas kontsessioonilepingu raames lisateenust ning sai selle eest

hüvitist, samas kui need teised ettevõtjad kuulusid eespool punktis 14 viidatud sotsiaalabi skeemi kohaldamisalasse. Tuleb lisada, et erinevalt kõnealusest hüvitisest tunnistas komisjon selle abiskeemi siseturuga kokkusobivaks (vt eespool punkt 14).

311 Selles kontekstis väidab SNCM ekslikult ka seda, et vaidlustatud otsusest tuleneb, et ta oli sunnitud pakkuma Marseille–Korsika ühenduse vedudel teatavat mahtu, ilma et tal oleks õigus nõuda selle eest mingit hüvitist kas kontsessioonilepingu või sotsiaalabi skeemi alusel, samas kui Toulonist või Nizzast lähtuvalt tegutsevad laevandusettevõtjad võisid saada hüvitist viimati nimetatud skeemi alusel. Seda olukorda ei tekitanud nimelt mitte komisjon, vaid Prantsuse ametiasutused, kes alates 1. jaanuarist 2002 korraldasid Korsika ja Prantsusmaa mandriosa vahelise mereveo avaliku teenuse kahe paralleelse haldamisviisi abil: ühelt poolt Marseille'st lähtuvate liinide jaoks avaliku teenuse kontsessiooni lepinguga, mille alusel maksti kontsessionääridele rahalist hüvitist, ning teiselt poolt Nizzast ja Toulonist lähtuvatel liinidel veetavate reisijate sotsiaalabisüsteemiga.

312 Sellest tuleneb, et viies väide tuleb põhjendamatuna tagasi lükata.

313 Seepärast tuleb jätta hagi põhjendamatuna tervikuna rahuldamata.

Kohtukulud

314 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna SNCM on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud vastavalt komisjoni ja Corsica Ferriese nõuetele välja mõista SNCMilt kes ühtlasi kannab ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (kuues koda)

otsustab:

1. **Jätta hagi rahuldamata.**

2. **Jätta Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) kohtukulud tema enda kanda ning mõista temalt välja Euroopa Komisjoni ja Corsica Ferries France SAS-i kohtukulud.**

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 1. märtsil 2017 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

Vaidluse taust 2

Peamised osalised 2

Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahelise mereveo teenus ja avaliku teenuse kontsessioonilepingud ... 3

Menetlus komisjonis ja vaidlustatud otsus 6

Menetlus ja poolte nõuded 10

Õiguslik käsitlus 11

Sissejuhatavad märkused 11

Esimene väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et lisateenus ei kujuta endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust 13

Esimene osa, mille kohaselt komisjon rikkus õigusnorme, sest ta kontrollis üksikasjalikult, kas teenus oli vajalik avaliku teenuse tegeliku vajaduse seisukohast 13

– Esimene allosa, mille kohaselt komisjon eiras oma varasemat otsustuspraktikat ning kohtupraktikat 13

– Teine ja neljas alaosa, mille kohaselt komisjon eiras liikmesriikide ulatuslikku kaalutlusruumi ja 20. veebruari 2001. aasta kohtuotsuse Analir jt (C-205/99, EU:C:2001:107) ning merekabotaaži määruse ulatust 15

– Kolmas allosa, mille kohaselt komisjon eiras tõendamiskoormise eeskirju 19

Teine osa, mille kohaselt komisjon rikkus õigusnorme, tegi faktivea ja ilmse hindamisvea, sest ta samastas täiendava mahu pakkumise tippkoormusega ajal lisateenusega ning hindas seda teenust eraldiseisvalt esimese Altmarki kriteeriumi alusel 21

– Esimene allosa, mille kohaselt kontsessioonileping ei tee vahet põhiteenusel ja lisateenusel 21

– Teine allosa, mille kohaselt komisjon samastas ekslikult põhiteenuse reisi- ja kaubalaevadega osutatavate teenustega ning lisateenuse parvlaevadega osutatavate teenustega 23

– Täiendava võimalusena esitatud kolmas allosa, mille kohaselt lisateenust õigustab see avaliku teenuse tegelik vajadus, mille rahuldab põhiteenus 24

Täiendava võimalusena esitatud kolmas osa, mille kohaselt lisateenuse puhul eraldivõetuna on esimene Altmarki kriteerium täidetud 27

– Esimene allosa, mille kohaselt komisjon tuvastas vääralt Marseille'st lähtuvalt osutatavate reisijateveo teenuste asendatavuse Toulonist lähtuvalt osutatavate teenustega 27

– Teine allosa, mille kohaselt komisjon andis väära hinnangu erainitsiatiivi puudumisele 29

– Kolmas allosa, mille kohaselt komisjon jättis vääralt analüüsimata, milline mõju oleks olnud lisateenuse kaotamisel tegelikult tuvastatud pakkumusele 31

– Neljas allosa, mille kohaselt ei saa SNCMi Toulonist lähtuvalt tegutsevaid konkurente käsitada oma tegevust tavapärastes turutingimustes teostavatena 32

Hilisema täiendava võimalusena esitatud neljas osa, mille kohaselt komisjon ei ole tõendanud, et lisateenuse raames osutatud teenused ei kujutanud endast tavalist äritehingut 32

Teine väide, et komisjon asus vääralt seisukohale, et kontsessioonilepingu puhul ei ole täidetud neljas Altmarki kriteerium 33

Teise võimalusena esitatud kolmas väide, et komisjon arvutas vääralt tagasinõutava abi summa 37

Esimene osa, mille kohaselt komisjon jättis tagasinõutava abi summa kindlakstegemisel vääralt arvesse võtmata lisateenuse osutamisega seoses kantud kulud 38

Teine osa, mille kohaselt komisjon jättis tagasinõutava abi summa kindlakstegemisel vääralt arvesse võtmata põhiteenuse ebapiisava hüvitamise 39

Kolmas osa, mille kohaselt komisjon tegi ilmse hindamisvea lisateenusele omistatava iga-aastase hüvitise osa kindlakstegemisel 39

Neljas väide, et on rikutud õiguspärase ootuse kaitse põhimõtet 40

Viies väide, mille kohaselt on rikutud võrdse kohtlemise põhimõtet 43

Kohtukulud 44