Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

1 päivänä maaliskuuta 2017*

Valtiontuki — Meriliikenteen kabotaasi — Valtiontuki, jota Ranska on myöntänyt Société nationale maritime Corse Méditerranéelle (SNCM) ja Compagnie méridionale de navigationille — Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu — Korvaus peruspalvelun lisäpalvelusta, jolla on tarkoitus kattaa huippukaudet matkailusesongin aikana — Päätös, jossa tuki todetaan sisämarkkinoille soveltumattomaksi — Valtiontuen käsite — Etu — Tuomio Altmark — Tuen määrän määrittäminen

Asiassa T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), kotipaikka Marseille (Ranska), edustajinaan aluksi asianajajat A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard ja S. Mabile, sittemmin Winckler ja Laprévote ja lopuksi Laprévote ja C. Froitzheim,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään M. Afonso ja B. Stromsky,

vastaajana,

jota tukee

Corsica Ferries France SAS, kotipaikka Bastia (Ranska), edustajinaan asianajajat S. Rodrigues ja C. Bernard-Glanz,

väliintulijana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta, valtiontuesta SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), jota Ranska on myöntänyt Société Nationale Corse Méditerranée -yhtiölle ja Compagnie Méridionale de Navigation -yhtiölle, 2.5.2013 tehdyn komission päätöksen 2013/435/EU (EUVL 2013, L 220, s. 20) kumoamista koskevasta vaatimuksesta,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja S. Frimodt Nielsen sekä tuomarit A. M. Collins (esittelevä tuomari) ja V. Valančius,

kirjaaja: hallintovirkamies G. Predonzani,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.6.2016 pidetyssä istunnossa esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

Pääasialliset toimijat

1 Kantaja Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) on ranskalainen varustamo, joka tarjoaa säännöllisiä liikennepalveluja muun muassa Korsikaan (Ranska) Marseillen (Ranska) ja Nizzan (Ranska) satamista, joista liikennöidään Ajaccion, Bastian, Calvin, Île-Roussen, Porto-Vecchion ja Proprianon satamiin.

2 Tosiseikkojen tapahtuma-aikaan SNCM:llä oli kymmenen aluksen laivasto, jossa oli kuusi matkustajalauttaa, eli *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* ja *Excelsior*, ja neljä matkustaja-autolauttaa, joilla kuljetettiin sekä matkustajia että rahtia, eli *Jean Nicoli* (joka korvasi *Monte Cinto*n vuonna 2009 kyseisten palvelujen tarjoamista varten), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* ja *Monte d'Oro*.

3 Tribunal de commerce de Marseille (Marseillen kauppatuomioistuin, Ranska) aloitti 28.11.2014 antamallaan tuomiolla SNCM:n yrityssaneerausmenettelyn. Tämä tuomioistuin hyväksyi 20.11.2015 antamallaan tuomiolla yhden sille esitetyistä tarjouksista SNCM:n ostamiseksi. Tämän seurauksena se päätti muuttaa yrityssaneerausmenettelyn SNCM:n selvitystilaan asettamiseksi ja vahvisti, että toiminnan jatkaja saa yrityksen haltuunsa 45 päivän kuluttua tuomion antamisesta.

4 Compagnie méridionale de navigation (jäljempänä CMN) on ranskalainen varustamo, joka liikennöi Marseillesta muun muassa Bastian, Ajaccion ja Proprianon satamiin.

5 CMN:llä oli kyseisten palvelujen tarjoamiseen kolme matkustaja-autolauttaa, *Kalliste*, *Girolata* ja *Scandola* (joka sittemmin korvattiin *Piana*lla).

6 Corsica Ferries France SAS (jäljempänä Corsica Ferries) on ranskalainen varustamo, joka tarjoaa säännöllisiä meriliikenneyhteyksiä muun muassa Manner-Ranskan ja Korsikan välillä eli reiteillä Nizza–Ajaccio, Nizza–Île-Rousse, Nizza–Bastia, Nizza–Calvi, Toulon–Ajaccio, Toulon–Bastia ja Toulon–Île-Rousse.

7 Korsikan aluehallinto on Ranskan oikeuden mukainen julkisoikeudellinen oikeushenkilö, joka muodostuu kolmesta yksiköstä eli Korsikan parlamentista, Korsikan toimeenpanevasta neuvostosta ja Korsikan talous-, sosiaali- ja kulttuurineuvostosta.

8 Korsikan liikennevirasto on Korsikan aluehallinnon perustama, teollista ja kaupallista toimintaa harjoittava julkisoikeudellinen laitos, jonka tehtävänä on toteuttaa saaren lento- ja meriliikennepolitiikkaa. Korsikan liikenneviraston on muun muassa hallinnoitava Korsikan aluehallinnon osoittamia määrärahoja alueellisen jatkuvuuden turvaamiseksi ja jaettava varat lentoliikenteen ja meriliikenteen välillä. Tässä tarkoituksessa se tekee liikenneyhtiöiden eli julkisen palvelun suorittajien kanssa sopimuksia, joissa määritellään muun muassa hinnat, täytäntöönpanon edellytykset ja palvelun laatu. Alueellisen jatkuvuuden periaatteella pyritään kompensoimaan saariasemasta aiheutuvia haittoja ja tekemään saaren liikennepalveluista mahdollisuuksien mukaan yhtä kattavat kuin mantereen palveluista ja veloittamaan Manner-Ranskan ja Korsikan välisessä meriliikenteessä maaliikenteen hintoihin verrattavia hintoja.

Meriliikennepalvelu Manner-Ranskan ja Korsikan välillä ja julkisen palvelun hoitamisesta tehdyt sopimukset

9 Tosiseikkojen tapahtuma-aikaan meriliikennepalvelusta Manner-Ranskan ja Korsikan välillä huolehti kolme varustamoa, SNCM, CMN ja Corsica Ferries. Neljäs varustamo, Moby Lines, huolehti yhteyksistä Toulonin ja Korsikan välillä huhtikuusta 2010 helmikuuhun 2011.

10 Korsikan ja Manner-Ranskan väliselle matkustajaliikenteelle on ominaista erittäin suuri kausittaisuus, sillä suurin osa tästä liikenteestä toteutetaan kesäkuukausien aikana. Korsikan ja Manner-Ranskan välisten liikennemarkkinoiden ensisijaisena suuntauksena on 2000-luvulla ollut Toulonista lähtevän liikenteen kehitys, ja siitä on tullut liikenteen kannalta Korsikaan suuntautuvan meriliikenteen suurin satama. Suuntaus Toulonista lähtevän liikenteen kasvuun nivoutuu Corsica Ferries -yrityksen markkinaosuuden kasvuun.

11 SNCM ja CMN sekä Ranskan valtio allekirjoittivat 31.3.1976 puitesopimuksen, jonka kesto oli 25 vuotta ja joka koski Manner-Ranskasta Korsikaan suuntautuvaa meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamista.

12 Tämän julkista palvelua koskevan konsession päättymisen yhteydessä Korsikan viranomaiset tarkistivat 31.12.2001 saaren meriliikennejärjestelmää.

13 Siten 1.1.2002 alkaen ainoastaan Marseillesta lähteviä reittejä liikennöitiin julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen perusteella, jolloin palvelun suorittajille maksettiin taloudellinen korvaus. Tämän sopimuksen tekivät yhtäältä SNCM ja CMN ja toisaalta Korsikan aluehallinto ja Korsikan liikennevirasto viiden vuoden ajaksi.

14 Muita reittejä eli Nizzasta ja Toulonista liikennöitäviä reittejä varten Korsikan viranomaiset ottivat käyttöön edellä 13 kohdassa tarkoitetun sopimuksen rinnalla saaren asukkaille sekä tietyille sosiaalisesti yksilöidyille ryhmille maksettavan sosiaalisen tuen järjestelmän. Sosiaalisen tuen järjestelmässä jokaiselle matkustajalle, joka on oikeutettu edulliseen hintaan, voidaan maksaa julkisen palvelun velvoitteita noudattamaan sitoutuneiden varustamojen etukäteen rahoittama tuki, joka korvataan niille myöhemmin. Kyseiset ryhmät vastasivat lähes kahta kolmasosaa kokonaisliikenteestä (Korsikan asukkaat, alle 25-vuotiaat tai yli 60-vuotiaat, alle 27-vuotiaat opiskelijat, perheet ja vammaiset). Euroopan komissio hyväksyi tämän tukijärjestelmän 2.7.2002 tekemällään päätöksellä (Valtiontuki N 781/2001 – yksittäisille matkustajille myönnettävästä sosiaalisesta tuesta Korsikaan suuntautuvassa meriliikenteessä). Komissio hyväksyi kyseisen tukijärjestelmän jatkamisen 31.12.2013 asti 23.4.2007 tekemällään päätöksellä (Valtiontuki N 13/2007 – Yksittäisille matkustajille myönnettävän sosiaalisen tuen jatkaminen Korsikaan suuntautuvassa meriliikenteessä N 781/2001). Näitä meriliikenteen reittejä Nizzan ja Toulonin satamien sekä Korsikan välillä liikennöi pääasiallisesti Corsica Ferries.

15 Korsikan parlamentti hyväksyi 24.3.2006 tehdyllä päätöksellä meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisen jatkamisen Ajaccion, Bastian, Calvin, Île-Roussen, Porto-Vecchion ja Proprianon satamiin Marseillen satamasta 1.1.2007 alkaen. Samalla päätöksellä se valtuutti Korsikan liikenneviraston johtajan aloittamaan Korsikan aluehallinnon puolesta tarjouspyyntömenettelyn, suorittamaan asiakirjojen teknisen tutkinnan ja avustamaan Korsikan aluehallintoa julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemisessä.

16 Tarjouspyyntöilmoitus julkaistiin 27.5.2006 Euroopan unionin virallisessa lehdessä sekä 9.6.2006 *Les Échos* -sanomalehdessä. Tarjousten toimittamiselle asetettuna määräpäivänä 4.8.2006 toimitettiin neljä tarjousta eli SNCM:n tarjous, Corsica Ferriesin tarjous, CMN:n tarjous ja Corsica Ferriesin ja CMN:n tilapäisen ryhmittymän tarjous.

17 Ranskan Conseil d'État (Ranska) kumosi 15.12.2006 antamallaan päätöksellä julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksentekomenettelyn.

18 Korsikan parlamentti päätti 22.12.2006 tekemällään päätöksellä aloittaa uudelleen julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksentekomenettelyn ja jatkaa meneillään olevaa julkisen palvelun hoitamista koskevaa sopimusta 30.4.2007 asti ja vahvistaa uuden julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen voimaantulopäiväksi 1.5.2007.

19 Uusi tarjouspyyntöilmoitus julkaistiin 30.12.2006 Euroopan unionin virallisessa lehdessä, 4.1.2007 *Les Échos* -sanomalehdessä ja 5.1.2007 *Le Journal de la Marine Marchande* -aikakauslehdessä. Kaksi tarjousta jätettiin 9.2.2007: SNCM:n ja CMN:n tilapäisen ryhmittymän (jäljempänä SNCM:n ja CMN:n ryhmittymä) yhteinen tarjous, joka koski kaikkia reittejä ja joka esitettiin samalla sekä yleisenä tarjouksena että reittikohtaisena tarjouksena, sekä Corsica Ferriesin tarjous, joka koski reittejä Marseille–Ajaccio, Marseille–Porto-Vecchio ja Marseille–Propriano ja joka esitettiin samalla sekä näitä kolmea reittiä koskevana yleisenä tarjouksena että reittikohtaisena tarjouksena.

20 Tribunal administratif de Bastian (Bastian hallintotuomioistuin, Ranska) välitoimista vastaava tuomari kumosi 27.4.2007 antamallaan määräyksellä Corsica Ferriesin vaatimuksesta julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksentekomenettelyn neuvotteluvaiheen sekä Korsikan toimeenpanevan neuvoston puheenjohtajan ja Korsikan liikenneviraston johtajan päätöksen hyväksyä SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän tarjous ja esittää Korsikan parlamentille julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemistä tähän ryhmittymän kanssa. Hän totesi, että Korsikan aluehallinnon ja liikenneviraston oli jatkettava neuvottelumenettelyä tarjouksen tehneiden yritysten kanssa.

21 Korsikan parlamentti jatkoi 27.4.2007 tekemällään päätöksellä kahdella kuukaudella meneillään olleen julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen voimassaoloaikaa ja vahvisti uuden julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen voimaantulopäiväksi 1.7.2007.

22 SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän ja Corsica Ferriesin kanssa käydyn uuden neuvotteluvaiheen seurauksena Korsikan liikennevirasto ehdotti viimeksi mainitun tekemän tarjouksen hylkäämistä sillä perusteella, että tämä yhtiö ei pystynyt vahvistamaan pysyvästi ja lopullisesti päivämäärää, jolloin se pystyisi aloittamaan sopimuksen suorittamisen, ja että se ei täyttänyt tarjouspyyntöä koskevassa erityisasetuksessa asetettua alusten enimmäisikää koskevaa ehtoa.

23 Korsikan parlamentti antoi 7.6.2007 tekemällään päätöksellä SNCM:n ja CMN:n ryhmittymälle Marseillen sataman ja Korsikan satamien välisen meriliikenteen julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen ajanjaksolle 1.7.2007–31.12.2013.

24 Tämän päätöksen 1 artiklassa todetaan seuraavaa:

”Hyväksytään [Korsikan] toimeenpanevan neuvoston puheenjohtajan kertomus, jossa todetaan, että SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän tarjous vastaa tarjouspyynnöstä annetun erityisasetuksen ja eritelmien määräyksiä ja kriteerejä kullekin viidelle reitille ja että Corsica Ferries -yhtiö ei pysty vahvistamaan pysyvästi ja lopullisesti päivämäärää, jolloin se pystyisi aloittamaan seuraavan julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen suorittamisen, eikä tältä osin sen asettamia edellytyksiä sopimuksen sisällön ulkopuolisista seikoista voida ottaa huomioon.”

25 Samana päivänä tehdyllä päätöksellä Korsikan toimeenpanevan neuvoston puheenjohtaja valtuutettiin allekirjoittamaan tätä meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamista koskeva sopimus.

26 Meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamista koskeva sopimus tehtiin 7.6.2007 ajanjaksolle 1.7.2007–31.12.2013.

27 Tribunal administratif de Bastia hylkäsi 24.1.2008 antamallaan tuomiolla Corsica Ferriesin vaatimuksen edellä 23 ja 25 kohdassa tarkoitettujen päätösten kumoamisesta. Cour administrative d'appel de Marseille (Marseillen muutoksenhakutuomioistuin, Ranska) kumosi tämän tuomion sekä nämä päätökset 7.11.2011 antamallaan tuomiolla. Conseil d'État kumosi SNCM:n ja CMN:n valituksesta 13.7.2012 antamallaan päätöksellä cour administrative d'appel de Marseillen tuomion ja palautti asian sen ratkaistavaksi. Cour administrative d'appel de Marseille kumosi 6.4.2016 antamallaan tuomiolla tribunal administratif de Bastian 24.1.2008 antaman tuomion sekä kyseiset päätökset.

28 Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 1 artiklassa sen tavoitteeksi on vahvistettu säännöllisten meriliikennepalvelujen tarjoaminen kaikilla julkisen palvelun hoitamisen kattamilla reiteillä Marseillen sataman ja Bastian, Ajaccion, Porto-Vecchion, Proprianon ja Balagnen (Calvi ja Île-Rousse) satamien välillä.

29 Sopimuksen liitteessä 1 olevissa eritelmissä määritetään näiden palvelujen luonne. Siinä määrätään erityisesti seuraavaa:

— pysyvä matkustaja- ja rahtiliikenne, joka on varmistettava ympäri vuoden kaikilla kyseessä olevilla reiteillä (jäljempänä peruspalvelu), ja

— matkustajaliikenteen lisäpalvelu, jota tarjotaan huippukausina reiteillä Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia ja Marseille–Propriano (jäljempänä lisäpalvelu).

30 Sopimuksen 2 artiklassa eritellään muun muassa taloudelliset viitekorvaukset, joihin palvelun suorittajat sitoutuvat julkisen palvelun hoitamisen ajaksi.

31 Sopimuksen 3 artiklassa määrätään, että julkisen palvelun hoitaminen ei anna yksinoikeutta kyseisille meriliikenteen reiteille, vaan muille yhtiöille, joille asetetaan kuitenkin tiettyjä velvoitteita, annetaan mahdollisuus suorittaa säännöllistä palvelua ilman taloudellista korvausta. Tässä artiklassa täsmennetään myös, että palvelun suorittajien taloudellista korvausta koskevat pyynnöt määritetään sosiaalisen tuen järjestelmän mukaisesti.

32 Sopimuksen 5 artiklan, jonka otsikkona on ”Taloudellisten korvausten maksamisen edellytykset”, 2 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti kunkin julkisen palvelun suorittajan lopullinen taloudellinen korvaus kultakin vuodelta rajoittuu käyttövajeeseen, joka johtuu eritelmien velvoitteista ja jossa otetaan huomioon aluspääoman kohtuullinen tuotto suhteessa sen tosiasiallisiin käyttöpäiviin näitä velvoitteita vastaavien reittien osalta. Aluspääoman kohtuulliseksi tuotoksi on katsottu 15 prosenttia sen tavanomaisesta arvosta. Tämä tavanomainen arvo eritellään sopimuksen liitteessä 3.

33 Sopimuksen 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Suojalauseke”, 1 kohdassa määrätään, että jos sopimuksen perusteella hoidettujen julkisten palvelujen teknisiä, sääntelyyn liittyviä tai taloudellisia ehtoja muutetaan huomattavasti tai jos ulkoisilla tapahtumilla on merkittävä vaikutus sopimuksen suorittajan tai suorittajien taloudellisiin sitoumuksiin, osapuolet tapaavat ripeimmän aloitteesta palauttaakseen julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen alkuperäisen taloudellisen tasapainon ”ensisijaisesti enimmäishintojen ja palvelujen muuttamisen osalta”.

34 Sopimuksen 7 artiklan 2 kohdassa todetaan, että taloudellisen korvauksen vuotuiset viitemäärät vahvistetaan kunkin julkisen palvelun suorittajan tarjouksesta ilmenevien ennakoitujen matkustaja- ja rahtiliikenteen bruttotulojen perusteella. Saman määräyksen mukaan joka vuosi on tietyissä tilanteissa mahdollista jokaisessa tuloluokassa ja jokaisen julkisen palvelun suorittajan osalta säätää taloudellista korvausta ylös- tai alaspäin. Kyseisen määräyksen mukaan tätä korvausten muokkausmekanismia sovelletaan vain sopimuksen 8 artiklassa tarkoitettuun muokkauslausekkeen soveltamispäivään asti.

35 Sopimuksen 8 artiklan, jonka otsikkona on ”Muokkauslauseke”, sanamuoto on seuraava:

”Kun otetaan huomioon julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen kesto, kolmannen vuoden kuluessa tarkastellaan kontradiktorisen menettelyn ja asiantuntijakertomusten perusteella sopimuksen taloudellista tasapainoa ja päätetään osapuolten yhteisymmärryksessä palvelujen korjaamista ja hintojen muuttamista koskevista mahdollisista toimenpiteistä, joilla varmistetaan Korsikan aluehallinnolle sen taloudellisen toiminnan hallinta, muun muassa korvauksen alenemisella, ja säilytetään julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen yleinen talous.”

36 Muokkauslausekkeen mukaisesti julkisen palvelun hoitamisesta tehtyä sopimusta muutettiin vuoden 2009 lopussa tehdyllä lisäsopimuksella.

Menettely komissiossa ja riidanalainen päätös

37 Corsica Ferries teki komissiolle 27.9., 30.11. ja 20.12.2007 päivätyillä kirjeillä kantelun lainvastaisesta ja sisämarkkinoille soveltumattomasta valtiontuesta, jota SNCM ja CMN saivat sen mukaan julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen johdosta.

38 Corsica Ferries toimitti 20.5.2010, 16.7.2010, 22.3.2011, 22.6.2011, 15.12.2011 ja 10.1.2012 päivätyillä kirjeillään komissiolle lisätietoja kantelunsa tueksi.

39 Komissio pyysi 13.3.2008, 12.11.2008, 13.10.2011 ja 14.12.2011 päivätyillä kirjeillä Ranskan viranomaisilta lisätietoja. Nämä viranomaiset vastasivat pyyntöihin 3.6.2008, 14.1.2009, 7.12.2011 ja 20.1.2012 päivätyillä kirjeillä.

40 Komissio ilmoitti 27.6.2012 päivätyllä kirjeellä Ranskan tasavallalle päätöksestään aloittaa SEUT 108 artiklan 2 kohdan mukainen muodollinen tutkintamenettely SNCM:n ja CMN:n mahdollisesti saamasta tuesta, joka sisältyy julkisen palvelun hoitamisesta tehtyyn sopimukseen (EUVL 2012, C 301, s. 1).

41 Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa tästä päätöksestä ja vastasivat siinä esitettyihin kysymyksiin 13.7. ja 7.9.2012 päivätyillä kirjeillä. Corsica Ferries, SNCM ja CMN esittivät niin ikään kyseisestä päätöksestä huomautuksensa, jotka toimitettiin Ranskan viranomaisille ja joista ne esittivät kommenttinsa 14.11.2012 ja 3.1., 16.1. ja 12.2.2013 päivätyillä kirjeillä.

42 Tämän menettelyn päätteeksi komissio teki 2.5.2013 päätöksen 2013/435/EU valtiontuesta SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), jota Ranska on myöntänyt SNCM:lle ja CMN:lle (EUVL 2013, L 220, s. 20; jäljempänä riidanalainen päätös).

43 Riidanalainen päätös annettiin 3.5.2013 tiedoksi Ranskan tasavallalle ja toimitettiin 14.6.2013 lähetetyllä komission sähköpostilla SNCM:lle.

44 Selvittääkseen, merkitsivätkö SNCM:lle ja CMN:lle julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen yhteydessä myönnetyt korvaukset valtiontukea ja erityisesti valikoivaa etua, komissio tutki, täyttyivätkö 24.7.2003 annetussa tuomiossa Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) asetetut kumulatiiviset kriteerit (jäljempänä Altmark-kriteerit) tässä tapauksessa. Se tarkasteli erityisesti ensimmäistä ja neljättä näistä kriteereistä (ks. jäljempänä 87 ja 90 kohta).

45 Ensimmäistä Altmark-kriteeriä tarkastellessaan komissio määritteli ensinnäkin sen arvioimiseksi sovellettavan ”analyysin puitteet” (riidanalaisen päätöksen 132–136 perustelukappale). Se katsoi, että julkisen palvelun laajuus on voitava hyväksyä valtiontukisääntöjen kannalta ja että siinä on noudatettava palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa 7.12.1992 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3577/92 (meriliikenteen kabotaasi)

(EYVL 1992, L 364, s. 7; jäljempänä meriliikenteen kabotaasiasetus), sellaisena kuin sitä on tulkittu oikeuskäytännössä ja erityisesti 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107). Komissio päätteli siitä, että ”julkisen palvelun sopimuksessa määritellyn julkisen palvelun alan on oltava tarpeellinen ja oikeasuhteinen suhteessa julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen. Siitä on osoituksena säännöllisten kuljetuspalvelujen riittämättömyys tavanomaisissa markkinaolosuhteissa” (riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappale).

46 Toiseksi komissio katsoi, että peruspalvelua ja lisäpalvelua oli tarkasteltava erikseen (riidanalaisen päätöksen 137–144 perustelukappale). Se toi esille, että julkisen palvelun hoitamisesta tehtyyn sopimukseen liitetyissä eritelmissä tehtiin selvä ero näiden kahden palvelutyypin välillä. Se katsoi myös, ettei olisi oikeutettua katsoa, että lisäpalvelua voidaan perustella julkisen palvelun todellisella tarpeella, johon peruspalvelu vastaa, ellei sen käytön todeta olevan välttämätöntä kyseiselle peruspalvelulle ”kaikkien teknisten ja taloudellisten näkökohtien vuoksi” (riidanalaisen päätöksen 139 perustelukappale). Tässä tapauksessa näiden kahden palvelutyypin välille ei kuitenkaan ollut vahvistettu teknistä täydentävyyttä, vaan niihin sovelletut velvoitteet olivat erillisiä erityisesti aikataulujen ja tiheyden osalta, ja peruspalvelua hoidettiin matkustaja-autolautoilla, kun taas lisäpalvelussa käytettiin matkustajalauttoja. Lisäksi SNCM:n kirjanpidosta kävi jatkuvasti ilmi lisäpalvelun osalta käyttövaje, minkä vuoksi Ranskan viranomaisten väitettä, jonka mukaan lisäpalvelun sisällyttämistä julkisen palvelun hoitamiseen voitaisiin perustella ristiintukemisella peruspalvelun kanssa, ei voitu hyväksyä.

47 Kolmanneksi komissio tarkasteli peruspalvelua ensimmäisen Altmark-kriteerin perusteella (riidanalaisen päätöksen 145–150 perustelukappale). Se totesi ensinnäkin, että Marseillen ja kyseisten Korsikan viiden sataman välisen alueellista jatkuvuutta koskevan vähimmäispalvelun suorittaminen vastasi selkeästi määriteltyyn julkisen palvelun tarpeeseen (riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappale). Tämän jälkeen se totesi yksityisen toiminnan puuttumisen osalta, että muut markkinoiden toimijat olivat itse tunnustaneet, että ne eivät pystyisi varmistamaan peruspalvelua (riidanalaisen päätöksen 146 perustelukappale). Se katsoi myös, että reittien yhdistäminen yhden palvelun sisällä ei ollut suoraan meriliikenteen kabotaasiasetuksen vastaista. Päinvastoin viiden reitin yhdistämisellä voitiin hyödyntää vastavuoroisesti meriliikennekapasiteettia ja parantaa kyseessä olevia palveluja ja vähentää niiden kustannuksia (riidanalaisen päätöksen 148 perustelukappale). Komissio huomautti vielä, että julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa ja sen liitteissä vahvistettiin jatkuvuudelle, säännöllisyydelle, kapasiteetille ja hinnoittelulle tarkat vaatimukset, joita palvelun suorittajien oli noudatettava peruspalvelun varmistamiseksi (riidanalaisen päätöksen 149 perustelukappale). Se päätteli edellä esitetystä, että peruspalvelun sisällyttäminen julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen alaan oli tarpeellista ja oikeasuhteista julkisen palvelun todellisen tarpeen kannalta (riidanalaisen päätöksen 150 perustelukappale).

48 Neljänneksi komissio tarkasteli ensimmäisen Altmark-kriteerin kannalta lisäpalvelua, jota ainoastaan SNCM tarjosi ja jossa se käytti kahta matkustajalauttaa (riidanalaisen päätöksen 151–167 perustelukappale). Komissio katsoi, että lisäpalvelun sisällyttäminen julkisen palvelun alaan ei vastannut julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen ja että Ranskan tasavalta oli siksi tehnyt ilmeisen arviointivirheen määritellessään sen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi (riidanalaisen päätöksen 167 perustelukappale).

49 Tältä osin komissio katsoi, että Marseillesta tarjotulla lisäpalvelulla oli suurelta osin korvattavissa matkustajien kysynnän kannalta Toulonista lähtevät ja Bastiaan ja Ajaccioon kulkevat matkustajaliikenteen reitit julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen tekemisen aikana (riidanalaisen päätöksen 154–160 perustelukappale). Komissio huomautti, että Manner-Ranskan ja Korsikan välisten reittien liikenteen kehitys vuosina 2002–2009 osoitti, että kahden palvelun suorittajan tarjoukselle oli kehittymässä nopeasti kilpaileva tarjonta. Liikenteen jakautuminen reittisatamien välillä osoitti, että Toulonista lähtevä liikenne oli lisääntynyt voimakkaasti ja vastaavasti vähentynyt Marseillesta lähtevässä liikenteessä. Yleinen liikenteen kasvu oli siten laajasti päätynyt Toulonista toimiville palveluntarjoajille ja vähentynyt Marseillesta toimivien palvelun suorittajien

osalta. Komissio viittasi myös Marseillen ja Toulonin lyhyeen välimatkaan, siihen, että matkan kesto maanteitse näiden kahden kaupungin välillä on huomattavasti vähemmän kuin merimatkan kesto, ja siihen, että Toulonista lähtevät alukset kulkivat Korsikaan lyhyemmässä ajassa kuin Marseillesta lähtevät alukset.

50 Komissio totesi myös, että Ranskan viranomaiset eivät olleet tarjonneet mitään todistetta lisäpalvelua koskevasta yksityisen toiminnan puuttumisesta (riidanalaisen päätöksen 161 perustelukappale). Se totesi erityisesti, että Bastian ja Ajaccion satamille, joiden osuus lisäpalvelun edellyttämästä kapasiteetista oli 90 prosenttia, julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen Marseillesta lähtevän peruspalvelulle tarjotun kapasiteetin ja vuosina 2004–2006 Toulonista lähteneen Corsica Ferriesin tarjoaman yksityisen toiminnan palvelun yhdistelmä riitti varmistamaan todetun tosiasiallisen kysynnän sekä keväällä ja syksyllä että kesäkaudella, molemmille satamille ja joka vuonna kaudella 2004–2006 (riidanalaisen päätöksen 162 perustelukappale). Komissio katsoi näin ollen, että lisäpalvelun yhdistäminen julkisen palvelun hoitamisen alaan ei ollut tarpeellista eikä oikeasuhteista reiteillä Marseille–Bastia ja Marseille–Ajaccio todetun liikenteen kysynnän tyydyttämiseksi. Marseillen ja Proprianon välisen reitin osalta se huomautti, että tämän reitin vähäisen liikenteen perusteella ei voitu katsoa, että yksityisen toiminnan puuttuminen tällä reitillä olisi tehnyt tyhjäksi sen koko lisäpalvelua koskevan päätelmän (riidanalaisen päätöksen 164 perustelukappale). Komissio totesi myös, että Corsica Ferriesin tarjoamalla palvelulla vastattiin julkisen palvelun velvoitteita koskeviin vaatimuksiin, joita sovelletaan kaikkiin reitteihin Manner-Ranskan ja Korsikan välillä, eikä laadussa ollut eroa lisäpalvelun puitteissa tarjottuun palveluun verrattuna (riidanalaisen päätöksen 165 perustelukappale).

51 Komissio päätteli edellä esitetystä, että ensimmäistä Altmark-kriteeriä ei ollut täytetty lisäpalvelun puitteissa myönnettyjen korvausten osalta (riidanalaisen päätöksen 167 perustelukappale).

52 Neljännestä Altmark-kriteeristä komissio katsoi, että se ei täyttynyt kummankaan kyseisen palvelutyypin osalta (riidanalaisen päätöksen 183 perustelukappale).

53 Tältä osin komissio päätteli useiden tietojen perusteella, että tarjouspyynnön ehdoilla ei voitu valita ehdokasta, joka kykenee toimittamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin (riidanalaisen päätöksen 169–178 perustelukappale).

54 Tähän johtopäätökseen päätyäkseen komissio tukeutui ennen kaikkea seuraaviin seikkoihin:

— julkisen palvelun hoitamisesta tehtiin sopimus neuvottelumenettelyn lopuksi tarjouspyyntöilmoituksen julkaisemisen jälkeen eli sellaisen menettelyn lopuksi, jossa annetaan paljon harkintavaltaa hankintaviranomaiselle ja voidaan rajoittaa asianomaisten toimijoiden osallistumista

— ainoaa kahden palvelun suorittajan kanssa kilpailevaa tarjousta eli Corsica Ferriesin tarjousta ei arvioitu sen omien ansioiden mukaan (sopimuksentekokriteerit) vaan valintakriteerin perusteella, ja tässä tapauksessa se oli ehdokkaan kyky harjoittaa toimintaa 1.7.2007 alkaen

— Korsikan liikennevirasto ei siis pystynyt vertailemaan useampia tarjouksia ja valitsemaan taloudellisesti kokonaisedullisinta

— se, että kaksi tarjousta oli jätetty, ei riitä takaamaan toimivaa kilpailua, koska Corsica Ferriesin kilpailevassa tarjouksessa, jossa vahvistettiin palvelujen aloituspäivämääräksi 12.11.2007, ei pystytty tarjoamaan uskottavaa vaihtoehtoa

— monet muutoksenhaut tässä tapauksessa eivät ole tekijä, joka todistaisi kilpailun toimivuuden julkisen palvelun hoitamista koskevassa sopimuksentekomenettelyssä

— SNCM:n ja CMN:n ryhmittymällä oli merkittävä kilpailuetu, koska se on vanha toimija, jolla on jo laivasto, joka on mukautettu julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien vaatimuksiin

— erittäin lyhyt aika julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen (joka lopulta tehtiin 7.6.2007) suunnitellun tekemisen ja palvelujen aloituspäivämäärän (1.7.2007) välillä muodosti merkittävän esteen uusien toimijoiden tulolle

— tämä erittäin lyhyt aika yhdistettynä kyseessä olevien satamien erityisominaisuuksiin, laivaston ikää koskeviin ehtoihin ja julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä vaadittuun nimelliskapasiteettiin rajoitti luultavasti osallistumista tarjouspyyntömenettelyyn

— lisäksi monet tapaamista koskevat lausekkeet, jotka liittyvät Korsikan liikennevirastolle annettuun vapauteen päättää poikkeuksista sovellettaviin sääntöihin, ovat voineet myös vähentää halukkuutta osallistua tarjouspyyntömenettelyyn ja aiheuttaneet epäilyksiä tietyistä tarjouksen laatimisessa olennaisista teknisistä ja taloudellisista parametreista.

55 Toiseksi komissio toi esille, että Ranskan viranomaiset eivät olleet toimittaneet sille mitään sellaisia tietoja, jotka osoittaisivat, että korvaus oli laskettu ottaen vertailukohdaksi hyvin johdettu ja riittävillä välineillä varustettu keskivertoyritys (riidanalaisen päätöksen 179 ja 180 perustelukappale). Komissio lisäsi, että korvausta ei ollut määritetty viittaamalla etukäteen laadittuun kustannuspohjaan tai vertaamalla muiden vastaavien varustamojen kustannusrakenteeseen, vaan siinä on otettu huomioon ennakoidut tulot ja polttoainekustannukset, jotka ovat vain osa palvelun tuotteista ja kustannuksista (riidanalaisen päätöksen 180 perustelukappale). Lisäksi julkisen palvelun hoitamista koskevat ennakoidut korvaukset olivat huomattavasti suurempia kuin kaudella 2002–2006 samanlaisista tai hieman vähäisemmistä palveluista tarjotun kapasiteetin osalta (riidanalaisen päätöksen 181 perustelukappale). Lisäksi se katsoi, että vertailu hyvin johdetun yrityksen kustannuksiin oli kuitenkin vielä tarpeellisempi, sillä tiettyjen tietojen perusteella näytti siltä, että SNCM, joka oli juuri selvinnyt tehokkaasta rakenneuudistuksesta, ei ollut itse tällainen yritys (riidanalaisen päätöksen 182 perustelukappale).

56 Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että palvelun suorittajille oli myönnetty valikoiva etu (riidanalaisen päätöksen 184 perustelukappale).

57 Todettuaan, että kyseiset korvaukset saattavat vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, komissio päätteli, että ne ovat valtiontukia ja että ne ovat sääntöjenvastaisia, sillä ne on myönnetty ilmoittamatta niistä etukäteen (riidanalaisen päätöksen 185–187 perustelukappale ja 1 artikla).

58 Riidanalaisen päätöksen 188–212 perustelukappaleessa komissio tarkasteli näiden valtiontukien soveltuvuutta sisämarkkinoille.

59 Komissio totesi ensinnäkin, että sen julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevista Euroopan unionin puitteista antaman tiedonannon (2011) (EUVL 2012, C 8, s. 15; jäljempänä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevat puitteet) 11 kohdan mukaan valtiotuki, joka ei kuulu sen SEUT 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 20.12.2011 tekemän päätöksen 2012/21/UE (EUVL 2012, L 7, s. 3) soveltamisalaan, voidaan todeta SEUT 106 artiklan 2 kohdan mukaiseksi, jos se on välttämätöntä kyseessä olevan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamiseksi eikä vaikuta kaupan kehitykseen Euroopan unionin edun vastaisesti. Tällainen tasapaino on mahdollinen vain, kun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden 2.2–2.10 jaksossa tarkoitetut ehdot täytetään (riidanalaisen päätöksen 190 perustelukappale).

60 Toiseksi komissio totesi, että peruspalvelu on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu mutta lisäpalvelu ei, minkä vuoksi lisäpalvelun puitteissa myönnettyjä korvauksia ei saa katsoa yhdenmukaisiksi SEUT 106 artiklan 2 kohdan kanssa (riidanalaisen päätöksen 192 ja 193 perustelukappale).

61 Kolmanneksi komissio katsoi, että muut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevien puitteiden ehdot täyttyivät peruspalvelun osalta (riidanalaisen päätöksen 194–212 perustelukappale).

62 Komissio katsoi edellä esitetyn perusteella, että SNCM:lle ja CMN:lle peruspalvelusta maksetut korvaukset olivat sääntöjenvastaisia valtiontukia mutta ne soveltuvat sisämarkkinoille (riidanalaisen päätöksen 213 perustelukappale, 1 artikla ja 2 artiklan 2 kohta), kun taas pelkästään SNCM:lle lisäpalvelusta maksetut korvaukset olivat sääntöjenvastaisia valtiontukia eivätkä ne soveltuneet sisämarkkinoille (riidanalaisen päätöksen 214 perustelukappale, 1 artikla ja 2 artiklan 1 kohta).

63 Tämän vuoksi komissio määräsi lopettamaan välittömästi lisäpalveluja koskevien korvausten maksamisen ja perimään takaisin edunsaajalta tällä perusteella jo maksetut tuet, minkä lisäksi perittävät määrät tuottavat korkoa, joka lasketaan päivämäärästä, jolloin ne on annettu edunsaajan käyttöön, tosiasialliseen takaisinperintään asti (riidanalaisen päätöksen 215–218 ja 220 perustelukappale ja 3 artikla). Komissio täsmensi, että tämän takaisinperinnän oli tultava välittömästi voimaan ja että Ranskan viranomaisten oli vastattava siitä, että riidanalainen päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta (riidanalaisen päätöksen 219 perustelukappale ja 4 artikla), toisin sanoen 3.9.2013 mennessä. Lisäksi Ranskan viranomaisten oli toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa riidanalaisen päätöksen tiedoksiantamisesta muun muassa tieto edunsaajalta perittävästä kokonaismäärästä (pääoma ja korko), yksityiskohtainen kuvaus riidanalaisen päätöksen noudattamiseksi jo toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä sekä asiakirjat, jotka osoittavat, että edunsaaja on ryhtynyt maksamaan tukea takaisin (riidanalaisen päätöksen 5 artikla).

Oikeudenkäynti ja asianosaisten ja muiden osapuolten vaatimukset

64 SNCM nosti käsiteltävänä olevan kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 26.8.2013 toimittamallaan kannekirjelmällä.

65 Lisäksi Ranskan tasavalta nosti riidanalaisesta päätöksestä kumoamiskanteen, joka toimitettiin unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 12.7.2013 ja kirjattiin asianumerolla T-366/13.

66 Corsica Ferries pyysi 11.12.2013 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon toimittamallaan asiakirjalla saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.

67 SNCM pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon toimittamillaan 9.1. ja 10.2.2014 päivätyillä kirjelmillä tiettyjen kannekirjelmään ja vastaukseen sisältyvien tietojen luottamuksellista käsittelyä Corsica Ferriesiin nähden, jos tämä hyväksyttäisiin väliintulijaksi. SNCM liitti näihin pyyntöihin näistä kirjelmistä version, josta luottamukselliset tiedot oli poistettu.

68 Unionin yleisen tuomioistuimen kuudennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi Corsica Ferriesin väliintulohakemuksen 21.2.2014 antamallaan määräyksellä. Luottamuksellista käsittelyä koskevien pyyntöjen perusteltavuudesta päätettäisiin myöhemmin.

69 Corsica Ferries esitti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 6.3.2014 toimittamallaan kirjelmällä luottamuksellista käsittelyä koskevia pyyntöjä koskevia vastalauseita, jotka koskivat suurta osaa niissä tarkoitettuja tietoja.

70 Unionin yleisen tuomioistuimen kuudennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 3.10.2014 antamallaan määräyksellä SNCM v. komissio (T-454/13, EU:T:2014:898) osittain luottamuksellista käsittelyä koskevat pyynnöt.

71 Corsica Ferries jätti väliintulokirjelmän unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 9.1.2015. SNCM esitti huomautuksensa tästä kirjelmästä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 9.3.2015 toimittamallaan asiakirjalla. Komissio ilmoitti samana päivänä päivätyllä kirjeellä, ettei sillä ollut esittää huomautuksia kyseisestä kirjelmästä.

72 Unionin yleinen tuomioistuin (kuudes jaosto) päätti esittelevän tuomarin ehdotuksesta aloittaa suullisen käsittelyn.

73 Unionin yleinen tuomioistuin kehotti työjärjestyksensä 89 artiklan mukaisena prosessinjohtotoimena komissiota vastaamaan kirjallisesti eräisiin kysymyksiin, ja komissio noudatti kyseistä kehotusta asetetussa määräajassa.

74 SNCM pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 6.6.2016 toimittamallaan kirjelmällä, että tietyt osat komission näihin kysymyksiin antamasta vastauksesta käsiteltäisiin luottamuksellisina Corsica Ferriesiin nähden. Corsica Ferries sai tästä vastauksesta ainoastaan version, josta luottamukselliset tiedot oli poistettu, eikä se vastustanut sen osalta esitettyä luottamuksellista käsittelyä koskevaa pyyntöä.

75 Osapuolten suulliset lausumat ja niiden unionin yleisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin antamat vastaukset kuultiin 14.6.2016 pidetyssä istunnossa.

76 SNCM vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen

— toissijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen siltä osin kuin sen mukaan tuen määrä sisältää sen 218 perustelukappaleessa mainitut osat

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

77 Komissio vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

— hylkää kanteen perusteettomana

— velvoittaa SNCM:n korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

78 Corsica Ferries vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa SNCM:n korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

79 SNCM vetoaa kanteensa tueksi useisiin argumentteihin, jotka voidaan ryhmitellä seuraaviin viiteen kanneperusteeseen:

— ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että lisäpalvelu ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu

— toinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus ei täyttänyt neljättä Altmark-kriteeriä

— kolmas kanneperuste, jonka mukaan komissio on laskenut virheellisesti takaisinperittävän tuen määrän

— neljäs kanneperuste, joka koskee luottamuksensuojan periaatteen loukkaamista

— viides kanneperuste, joka koskee yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista.

Alustavat toteamukset

80 Aluksi on syytä tuoda esille tiettyjä oikeuskäytännön periaatteita, jotka koskevat erityisesti julkisen palvelun hoitamisesta maksettavan korvauksen luokittelemista valtiontueksi ja joiden valossa nyt esillä olevaa kannetta on tarkasteltava.

81 SEUT 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

82 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen luokitteleminen SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi tueksi edellyttää, että kaikki kyseisessä määräyksessä tarkoitetut edellytykset täyttyvät. Ensinnäkin on oltava kyse valtion toimenpiteestä tai valtion varoilla toteutetusta toimenpiteestä, toiseksi kyseisen toimenpiteen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, kolmanneksi toimenpiteellä on annettava valikoivaa etua sille, joka on toimenpiteen kohteena, ja neljänneksi toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua (ks. tuomio 8.5.2013, Libert ym., C-197/11 ja C-203/11, EU:C:2013:288, 74 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

83 Esillä olevan kanteen kaksi ensimmäistä kanneperustetta koskevat erityisesti kolmatta näistä edellytyksistä eli edellytystä, jonka mukaan kyseistä toimenpidettä on tarkasteltava edun antamisena sille, joka on toimenpiteen kohteena.

84 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiontukina pidetään sellaisia toimenpiteitä, jotka muodossa tai toisessa ovat omiaan suosimaan yrityksiä suoraan tai välillisesti tai joita on pidettävä sellaisena taloudellisena etuna, jota edunsaajayritys ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan (ks. tuomio 2.9.2010, komissio v. Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

85 SEUT 107 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ei kuitenkaan kuulu valtion toimenpide, jota on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 87 kohta ja tuomio 8.5.2013, Libert ym., C-197/11 ja C-203/11, EU:C:2013:288, 84 kohta).

86 Jotta tällaista korvausta ei kuitenkaan tietyssä konkreettisessa tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, neljän edellytyksen on täytyttävä kumulatiivisesti (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 87 ja 88 kohta).

87 Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiassa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 89 kohta). Tässä ensimmäisessä kriteerissä tarkoitettu julkisen palvelun velvoitteen käsite vastaa SEUT 106 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun käsitettä (ks. vastaavasti tuomio 12.2.2008, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, EU:T:2008:29, 162 kohta).

88 Toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 90 kohta).

89 Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 92 kohta).

90 Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävästi varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto (tuomio 24.7.2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, 93 kohta).

91 Komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä, että ensimmäinen Altmark-kriteeri ei täyttynyt lisäpalvelun osalta ja että neljäs näistä kriteereistä ei täyttynyt kummankaan kyseessä olevan palvelutyypin osalta.

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on katsonut virheellisesti, että lisäpalvelu ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu

92 Ensimmäisellä kanneperusteellaan, joka jakautuu neljään osaan, SNCM väittää komission katsoneen virheellisesti, että lisäpalvelu ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu.

93 Aluksi on syytä täsmentää, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan siltä osin kuin kyse on jäsenvaltioiden laajasta harkintavallasta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tehtävää ja sen täytäntöönpanon edellytyksiä määriteltäessä ja komission tältä osin ilmeiseen virheeseen rajoittuvan valvonnan ulottuvuudesta (ks. jäljempänä 111 kohta) unionin yleisen tuomioistuimen valvonta, jonka on kohdistuttava komission tältä osin tekemään arviointiin, ei myöskään voi ylittää tätä samaa rajaa ja että näin ollen tämän valvonnan on rajoituttava sen tutkimiseen, onko komissio perustellusti todennut jäsenvaltion tehneen ilmeisen virheen tai hylännyt sitä koskevan väitteen (ks. vastaavasti tuomio 16.9.2013, Iliad ym. v. komissio, T-325/10, ei julkaistu, EU:T:2013:472, 121 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

Ensimmäinen osa, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen valvoessaan yksityiskohtaisesti palvelun tarpeellisuutta julkisen palvelun todellisen tarpeen kannalta

94 Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisessä osassa SNCM katsoo, että komission riidanalaisessa päätöksessä ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttymisen tarkistamiseksi käyttämä arviointiperuste ei ole perusteltu (ks. edellä 45 kohta). Se väittää, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen valvoessaan tässä tapauksessa yksityiskohtaisesti yleiseen taloudelliseen tarkoitukseen liittyvän palvelun luokittelua ja lisäpalvelun tarpeellisuutta julkisen palvelun todellisen tarpeen kannalta.

95 Tämä ensimmäinen osa voidaan jakaa neljään alaosaan. Ensin on tutkittava ensimmäinen alaosa, sitten toinen ja neljäs alaosa ja lopuksi kolmas alaosa.

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan komissio ei ole noudattanut aikaisempaa päätöskäytäntöään ja oikeuskäytäntöä

96 SNCM väittää, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus, jonka tarkoituksena oli alueellisen jatkuvuuden periaatteen toteuttaminen, vastasi kokonaisuudessaan julkisen palvelun selvään tarpeeseen. Katsoessaan toisin riidanalaisessa päätöksessä komissio on sen mielestä poikennut aiemmasta päätöskäytännöstään, joka koskee aiempia sopimuksia Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisesta, 19.5.1993 annetusta tuomiosta Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) ja 11.9.2012 annetusta tuomiosta Corsica Ferries France v. komissio (T-565/08, EU:T:2012:415). Vastauksessaan SNCM lisää, ettei komission ollut mahdollista ottaa samasta asiasta siihenastiseen kantaan nähden täysin vastakkaista kantaa ilman asianmukaista perustelua.

97 Komissio kiistää SNCM:n esittämät väitteet.

98 Heti alkuun on todettava, ettei asiassa voida hyväksyä SNCM:n väitettä, jonka mukaan komissio olisi toiminut ”ilmeisen ristiriitaisesti” siltä osin kuin se olisi jo aiemmissa päätöksissä, jotka koskevat aiempia julkisen palvelun hoitamisesta tehtyjä sopimuksia, katsonut, että matkustajaliikenteen lisäkapasiteetin käyttöön ottaminen huippukausina vastasi julkisen palvelun tarvetta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiontuen käsite on objektiivinen käsite, jonka kannalta merkitystä on ainoastaan sillä, annetaanko valtion toimenpiteellä jokin etu yhdelle tai useammalle yritykselle vai ei. Näitä kysymyksiä koskevaa komission päätöskäytäntöä ei siis voida pitää ratkaisevana (ks. tuomio 4.3.2009, Associazione italiana del risparmio gestito ja Fineco Asset Management v. komissio, T-445/05, EU:T:2009:50, 145 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Sama johtopäätös pätee kysymykseen, joka koskee tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden arviointia (tuomio 20.5.2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, 21 kohta ja tuomio 15.6.2005, Regione autonoma della Sardegna v. komissio, T-171/02, EU:T:2005:219, 177 kohta).

99 Joka tapauksessa pelkästään sillä perusteella, että riidanalainen päätös poikkeaa komission aiemmista asiaa koskevista päätöksistä, ei voida katsoa, että se olisi ristiriidassa näiden päätösten kanssa. Kuten komissio perustellusti huomauttaa, arviointi julkisen palvelun todellisesta tarpeesta voi muuttua ajan myötä markkinavoimien kehityksen mukaan. On myös huomattava, että jo valtiontuista, jotka Ranska on maksanut SNCM:lle, 30.10.2001 tekemässään päätöksessä 2002/149/EY (EYVL 2002, L 50, s. 66), johon SNCM on vedonnut useita kertoja kirjelmissään, komissio oli korostanut, että ”markkinatilanne Manner-Ranskan satamista lähtevillä reiteillä [oli] muuttunut huomattavasti viime vuosina, minkä vuoksi [oli] alettu pohtia, onko kaikilla reiteillä tarpeen säilyttää ympärivuotiset julkisen palvelun velvoitteet” (78 perustelukappale) ja että ”valtion ja SNCM:n välillä vuonna 1976 tehtyyn puitesopimukseen sekä Korsikan liikenneviraston ja SNCM:n välillä vuosina 1991 ja 1996 tehtyihin viisivuotissopimuksiin perustuvan järjestelmän mukaisen julkisen palvelun todellista tarvetta ei [voitu] arvioida puitesopimuksen voimassaolon päättymisajankohdan – 31. joulukuuta 2001 – jälkeisen ajanjakson osalta” (80 perustelukappale).

100 Samoista syistä kuin edellä 99 kohdassa on esitetty, on katsottava, että SNCM ei voi tehokkaasti vedota väitteensä tueksi 11.9.2012 annettuun tuomioon Corsica Ferries France v. komissio (T-565/08, EU:T:2012:415). SNCM:n mainitsemat kaksi kohtaa tästä tuomiosta koskevat nimittäin julkisen palvelun hoitamista ajanjaksona 1996–2001.

101 SNCM ei voi myöskään vedota 19.5.1993 annettuun tuomioon Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) ja siten vaatimukseen välttää ”kermankuorintaa” koskeva käytäntö, toisin sanoen se, että julkisen palvelun suorittajan kilpailijat keskittyvät julkisen palvelun hoitamisen kannattaviin toimintoihin ja jättävät julkisen palvelun suorittajalle kannattamattomat toiminnot, jolloin se ei voi tasata kannattamattomien alojen tappioita ja kannattavampien alojen voittoja. Kuten jäljempänä 155 kohdassa selitetään tarkemmin, asiakirja-aineiston perusteella sekä peruspalvelua että lisäpalvelua koski merkittävä käyttövaje, mikä esti niiden välisen ristiintukemisen mahdollisuuden (ks. erityisesti riidanalaisen päätöksen 47 ja 143 perustelukappale).

102 Väite, jonka mukaan komissio olisi laiminlyönyt perusteluvelvollisuutensa, on hylättävä täysin perusteettomana. Komission ei voida väittää noudattaneen tässä tapauksessa ”täysin vastakkaista” lähestymistapaa kuin aiemmissa asiaa koskevissa päätöksissään (ks. edellä 99 kohta), minkä lisäksi on todettava, että komissio ilmoittaa riidanalaisessa päätöksessä selvästi ja täsmällisesti syyt, joiden vuoksi se katsoi, että julkisen palvelun todellista tarvetta ei ollut osoitettu lisäpalvelun osalta. Määritettyään ”analyysin puitteet”, joita se käyttäisi arvioidessaan, täyttyikö ensimmäinen Altmark-kriteeri tässä tapauksessa (riidanalaisen päätöksen 132–136 perustelukappale), komissio esitti, muun muassa hylätessään Ranskan tasavallan, SNCM:n ja CMN:n väitteet, syyt, joiden vuoksi se katsoi peruspalvelun ja lisäpalvelun olevan kaksi eri palvelutyyppiä, joita on tarkasteltava erikseen (riidanalaisen päätöksen 137–144 perustelukappale), minkä jälkeen se tutki jälkimmäistä näistä palveluista tämän kriteerin kannalta (riidanalaisen päätöksen 151–167 perustelukappale). Tästä viimeksi mainitusta seikasta komissio päätteli, että lisäpalvelun sisällyttäminen julkisen palvelun alaan ei vastannut julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen, todettuaan sitä ennen useiden seikkojen perusteella, että tämä Marseillesta lähtevä palvelu suurelta osin korvasi matkustajien kysynnän kannalta Toulonista lähtevät ja Bastiaan ja Ajaccioon kulkevat matkustajaliikenteen reitit julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen tekemisen aikana (riidanalaisen päätöksen 154–160 perustelukappale) ja että mitään näyttöä tätä lisäpalvelua koskevasta yksityisen toiminnan puuttumisesta ei ollut esitetty (riidanalaisen päätöksen 161–166 perustelukappale).

103 Edellä esitetystä seuraa, että ensimmäinen alaosa on hylättävä perusteettomana.

– Toinen ja neljäs alaosa, joiden mukaan komissio on sivuuttanut jäsenvaltioiden laajan harkintavallan sekä 20.2.2001 annetun tuomion Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen sisällön

104 SNCM esittää ensinnäkin, että komissio on tässä tapauksessa jättänyt huomiotta sen, että jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen määrittämisessä. Komissio ei ole tyytynyt tutkimaan, onko asiassa tehty ilmeistä arviointivirhettä, vaan se on tutkinut hyvin yksityiskohtaisesti kyseisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun määritelmää ja palvelun tarpeellisuutta. SNCM:n mukaan komissio ei voi vedota 16.9.2013 annettuun tuomioon Colt Télécommunications France v. komissio (T-79/10, ei julkaistu, EU:T:2013:463), koska kyseisessä asiassa oli olemassa suuntaviivat, joissa määrättiin nimenomaisesti tarpeesta osoittaa markkinahäiriö, eli yhteisön suuntaviivat valtiontukisääntöjen soveltamisesta laajakaistaverkkojen nopean käyttöönoton yhteydessä (EUVL 2009, C 235, s. 7).

105 Toiseksi SNCM väittää komission sivuuttaneen 20.2.2001 annetun tuomion Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen sisällön. Se väittää, että tämä tuomio ja tämä asetus eivät kumpikaan koske valtiontukien valvontaa ja että todellisuudessa niissä vahvistetaan julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen pätevyys. SNCM lisää, että kyseinen tuomio ja

kyseinen asetus koskevat velvoitteita, jotka voidaan asettaa julkisten palvelujen perusteella ja joilla voidaan oikeuttaa ennakkolupajärjestelmä tai julkista palvelua koskeva sopimus, eivätkä niiden palvelujen alaa, joista voidaan maksaa Altmark-tuomiossa tarkoitettu korvaus, tai tämän korvauksen määrää. Se korostaa erityisesti, että toisin kuin 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) kyseessä olleessa tilanteessa Manner-Ranskan ja Korsikan välistä meriliikennettä koskevan palvelun tarjoaminen ei edellytä ennakkoluvan saamista. Se kiistää, että julkisen palvelun sopimuksessa määritellyn julkisen palvelun alan olisi oltava tarpeellinen ja oikeasuhteinen suhteessa julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen, josta on osoituksena säännöllisten kuljetuspalvelujen riittämättömyys tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Se kyseenalaistaa vielä komission riidanalaisen päätöksen 135 perustelukappaleessa esittämän toteamuksen, jonka mukaan erityisten velvoitteiden korvaamista koskevat velvoitteet julkisesta palvelusta tehdyssä sopimuksessa, kun maksetaan tukia palvelujen tarjonnasta, ovat selkeästi este palvelujen vapaalle liikkumiselle. Tässä tapauksessa julkisen palvelun korvaamisen tarkoituksena tai vaikutuksena ei ole palvelujen tarjoamisen vapauden vaikeuttaminen, eikä yhdessäkään komission riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 63 mainitsemista tuomioista osoiteta päinvastaista.

106 Istunnossa SNCM totesi vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen kysymykseen, jossa sitä pyydettiin täsmentämään, mitkä olivat sen mukaan kriteerit, joiden perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun perusteltavuus ja laajuus oli vahvistettava, että jäsenvaltion kannalta oli riittävää ”todeta hyvin laajassa merkityksessä ymmärrettävä yleinen etu, joka voi koskea sellaista, mikä kuuluu yleisesti julkiseen etuun”. Se lisäsi katsovansa, että tarpeellisuutta ja oikeasuhteisuutta koskevia kriteerejä, ainakaan sellaisina kuin ne perustuvat meriliikenteen kabotaasiasetukseen ja 20.2.2001 annettuun tuomioon Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107), ei ole otettava huomioon tässä arvioinnissa, sillä ne on johdettu palvelujen tarjoamisen vapauteen liittyvistä käsitteistä.

107 Komissio, jota Corsica Ferries tukee, kiistää SNCM:n väitteet.

108 Komissio ja Corsica Ferries väittävät ensinnäkin 16.9.2013 annetun tuomion Colt Télécommunications France v. komissio (T-79/10, ei julkaistu, EU:T:2013:463) 154 kohtaan viitaten, että kyseessä olevasta toimialasta riippumatta markkinahäiriön olemassaolon arviointi on ennakkoedellytys yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun luokittelulle ja että näin ollen edellytys, joka koskee yksityisen toiminnan riittämättömyyttä tai puuttumista, liittyy erottamattomasti ensimmäiseen Altmark-kriteeriin ja edellyttää huolellista tarkastelua.

109 Lisäksi komissio ja Corsica Ferries väittävät, että jäsenvaltioille tunnustettua harkintavaltaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen määrittämisessä on rajoitettu meriliikenteen kabotaasiasetuksella, sellaisena kuin sitä on tulkittu erityisesti 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107). Tämä merkitsee niiden mukaan sitä, että kyseisen palvelun on vastattava julkista palvelua koskevaan todelliseen tarpeeseen sen vuoksi, että säännölliset liikennepalvelut jäisivät riittämättömiksi vapaassa kilpailutilanteessa, sillä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun laajuuden on oltava tarpeellinen ja oikeasuhteinen tähän tarpeeseen nähden. Istunnossa komissio täsmensi, että julkista palvelua koskevan todellisen tarpeen osoittaminen on painavampi vaatimus kuin markkinahäiriön osoittaminen, sellaisena kuin siihen viitataan 16.9.2013 annetussa tuomiossa Colt Télécommunications France v. komissio (T-79/10, ei julkaistu, EU:T:2013:463).

110 Toiseksi komissio ja Corsica Ferries katsovat, että SNCM kiistää virheellisesti meriliikenteen kabotaasiasetuksen ja valtiontukien valvonnan välisen yhteyden. Niiden mielestä on myös ilmeisen virheellistä väittää, että tämä asetus koskisi vain tilanteita, joissa palvelujen tarjoaminen edellyttää ennakkolupaa. Niiden mukaan 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) ei käsitellä pelkästään kysymystä siitä, voidaanko meriliikenteen harjoittamisen edellytykseksi asettaa ennakkolupa, vaan se sisältää hyvin selkeät perustelut siitä, miten meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännöksiä on tulkittava, ja siinä otetaan huomioon sen tavoite turvata meriliikenteen kabotaasipalvelujen tarjoamisen vapaus ja hyväksyä tämän vapauden rajoituksia vain, jos ne ovat

oikeutettuja julkista palvelua koskevan todellisen tarpeen vuoksi ja oikeassa suhteessa sen täyttämiseen nähden. Lisäksi ne pitävät selvänä, että palvelujen tarjonnan tukeminen siten, että tietyn toimijan kanssa tehdään tässä asetuksessa tarkoitettu julkista palvelua koskeva sopimus, voi merkitä palvelujen tarjoamisen vapauden estettä.

111 Oikeuskäytännössä on vakiintuneesti katsottu, että jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta, kun ne määrittelevät sen, mitä ne pitävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, ja että näin ollen komissio voi asettaa kyseenalaiseksi sen, miten jäsenvaltio on määritellyt kyseiset palvelut, ainoastaan silloin kun on kyse ilmeisestä virheestä (ks. tuomio 15.6.2005, Olsen v. komissio, T-17/02, EU:T:2005:218, 216 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 22.10.2008, TV2/Danmark ym. v. komissio, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ja T-336/04, EU:T:2008:457, 101 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

112 Jäsenvaltion valta määritellä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvät palvelut ei ole kuitenkaan rajaton eikä sitä voida käyttää mielivaltaisesti vain siinä tarkoituksessa, että jokin erityinen ala välttyisi kilpailusääntöjen soveltamiselta (tuomio 12.2.2008, BUPA ym. v. komissio, T-289/03, EU:T:2008:29, 168 kohta).

113 Erityisesti silloin, jos unionin oikeudessa on annettu erityissääntöjä, jotka koskevat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun sisällön ja laajuuden määrittämistä, ne rajoittavat jäsenvaltioiden harkintavaltaa Euroopan unionin valtiontukisääntöjen soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisesta myönnettävään korvaukseen annetun komission tiedonannon (EUVL 2012, C 8, s. 4; jäljempänä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva tiedonanto) 46 kohdan mukaisesti. Kuten komissio huomauttaa perustellusti, nämä säännöt koskevat yleensä lainsäädäntöjen yhdenmukaistamista liikkumisvapauksien ja palvelujen tarjoamisen vapauden esteiden poistamiseksi, ja se, että ne on annettu muiden kuin valtiontukien valvontaa koskevien perussopimuksen määräysten perusteella ja että niiden ensisijaisena tarkoituksena on sisämarkkinoiden toteuttaminen, ei mitenkään vähennä niiden merkitystä ensimmäisen Altmark-kriteerin kannalta.

114 Kuten komissio ja Corsica Ferries toteavat aivan oikein, tässä tapauksessa oli annettu tällaisia sääntöjä, nimittäin meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännökset. Tältä osin on huomattava, että tämän asetuksen 1 artiklassa vahvistetaan periaate, joka koskee meriliikenteen kabotaasipalvelujen tarjoamisen vapautta unionissa. Vastaavasti sen johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa täsmennetään, että sen tarkoituksena on poistaa rajoitukset, jotka koskevat tätä tarjoamisen vapautta.

115 Meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklassa säädetään mahdollisista poikkeuksista tähän johtavaan periaatteeseen, ja sen mukaan jäsenvaltiot voivat tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi. Tässä suhteessa on tuotava esille SNCM:n myöntämä seikka, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus on kiistatta tällainen julkisesta palvelusta tehty sopimus, jolla tarkoitetaan tämän asetuksen 2 artiklan 3 alakohdan mukaan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten ja unionin laivanvarustajan välillä tehtyä sopimusta riittävän julkisen palvelun tarjoamiseksi. Lisäksi kyseisen asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että asettaessaan julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltioiden on pitäydyttävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsatamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä. Tämän saman säännöksen mukaan kaikille unionin laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.

116 Näin ollen on hyväksyttävä komission näkemys, jonka mukaan tässä asiassa Ranskan viranomaisten harkintavaltaa rajoittivat meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännökset.

117 Komissio otti myös aivan oikein huomioon riidanalaisessa päätöksessä 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) kyseisille säännöksille annetun tulkinnan. Kyseisessä asiassa yhteisöjen tuomioistuimen oli tulkittava meriliikenteen kabotaasiasetuksen 1 ja 4 artiklaa ja täsmennettävä, millä edellytyksillä meriliikenteen kabotaasipalvelujen tarjoamiseen voitiin soveltaa hallinnollista ennakkolupajärjestelmää.

118 Tulkitessaan kyseessä olleita meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännöksiä yhteisöjen tuomioistuin esitti erityisesti seuraavat perustelut:

”34. – – hallinnollisen ennakkolupajärjestelmän soveltaminen keinona julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseksi edellyttää sitä, että toimivaltaiset kansalliset viranomaiset ovat ensin voineet todeta tarkoin määriteltyjen reittien osalta sen, että säännölliset liikennepalvelut jäisivät riittämättömiksi, jos niiden tarjoaminen jätettäisiin ainoastaan markkinavoimien varaan. Toisin sanoen on kyettävä osoittamaan julkista palvelua koskeva todellinen tarve.

35. Toisaalta, jotta hallinnollinen ennakkolupajärjestelmä olisi oikeutettu, on vielä osoitettava, että tällainen järjestelmä on tarpeellinen julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseksi ja että se on tavoitteeseensa nähden oikeassa suhteessa siten, ettei samaa tavoitetta voida saavuttaa palveluiden tarjoamisen vapautta vähemmän rajoittavin toimenpitein, esimerkiksi jälkikäteisiin ilmoituksiin perustuvalla järjestelmällä – –

36. Tältä osin ei voida pitää poissuljettuna, että hallinnollinen ennakkolupa on sellaisenaan asianmukainen keino, jolla voidaan määritellä sellaisten julkisen palvelun velvoitteiden sisältö, jotka asetetaan yksittäiselle laivanvarustajalle sen erityinen tilanne huomioon ottaen, tai valvoa ennakkoon laivanvarustajan soveltuvuutta tällaisten velvoitteiden täyttämiseen.

37. Tällaisella järjestelmällä ei kuitenkaan voida oikeuttaa sellaista kansallisten viranomaisten harkintavaltaan perustuvaa käyttäytymistä, joka on omiaan poistamaan yhteisön oikeuden säännösten ja määräysten tehokkaan vaikutuksen ja varsinkaan sellaista perusvapautta koskevien säännösten ja määräysten tehokkaan vaikutuksen, josta on kyse pääasiassa – –”

119 Asiassa, joka johti 20.2.2001 annettuun tuomioon Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107), oli kyse hallinnollisesta ennakkolupajärjestelmästä eikä – kuten nyt esillä olevassa asiassa – julkisen palvelun hoitamisesta ja siitä maksettavista korvauksista. Yhteisöjen tuomioistuimen kyseisessä asiassa kehittämät perustelut, joissa tukeudutaan meriliikenteen kabotaasiasetuksen tulkintaan sen perustavanlaatuisen tavoitteen mukaisesti, joka on meriliikenteen kabotaasipalvelujen tarjoamisen vapauden turvaaminen ja siten tämän vapauden rajoitusten hyväksyminen ainoastaan hyvin tiukkojen edellytysten täyttyessä, soveltuvat kuitenkin sellaisinaan tässä tapauksessa.

120 Tältä osin on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 56 artiklassa ei vaadita ainoastaan poistamaan kaikkea palvelujen tarjoajan syrjintää kansalaisuuden tai sen, että tämä on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, missä palvelu suoritetaan, perusteella, vaan siinä edellytetään myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä kotimaisiin palvelujen tarjoajiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi (ks. riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 63 mainittujen tuomioiden lisäksi tuomio 7.10.2010, dos Santos Palhota ym., C-515/08, EU:C:2010:589, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; tuomio 19.12.2012, komissio v. Belgia, C-577/10, EU:C:2012:814, 38 kohta; ks. myös tuomio 11.9.2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Ei voida kiistää, että taloudellisen korvauksen myöntäminen erityisesti yhdelle palvelujen tarjoajalle eli julkisen palvelun suorittajalle voi haitata näiden samojen palvelujen tarjoamista tai tehdä sen vähemmän

houkuttelevaksi toimijoille, jotka eivät saa samaa korvausta. Tämän korvauksen määrän vuoksi sen saaja voi saada ratkaisevan edun kilpailijoihinsa nähden ja saada ne siten luopumaan kyseisten palvelujen tarjoamisesta.

121 Esillä olevassa asiassa julkisen palvelun hoitaminen saattoi sitä suuremmalla syyllä haitata meriliikenteen kabotaasipalvelujen tarjoamisen vapautta, kun – kuten muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta tehdyn päätöksen 44 kohdassa esitetyistä komission toteamuksista ilmenee – julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 3 artiklan 2 kohdassa asetettiin Marseillesta Korsikaan lähtevien reittien mahdollisille uusille toimijoille erityisen tiukkoja edellytyksiä. Kyseinen määräys kuuluu seuraavasti:

”Kilpailua voidaan harjoittaa seuraavissa rajoissa: jokaisella näistä reiteistä jokainen varustamo voi tarjota ilman taloudellista korvausta säännöllisen palvelun, joka käsittää ympäri vuoden vähintään kaksi vuoroa viikossa ja joka on suoritettava sellaisin ehdoin, ettei se voi rasittaa julkisen palvelun toimijan taloudellisia edellytyksiä ja että tämän vuoksi Korsikan liikennevirasto vahvistaa lähtö- ja saapumispäivien valinnan Korsikan parlamentin hyväksynnän saatuaan. Tähän ehtoon kohdistuu sitova velvoite. Jos tätä velvoitetta ei noudateta kokonaan tai osittain, varustamon on suoritettava kahden miljoonan euron sopimussakko, jonka maksamisen vakuudeksi asetetaan samansuuruinen pankkitakaus. Takauksen antajan on oltava Euroopan unioniin sijoittautunut pankki, jonka pitkäaikainen luokitus on ’Standard and Poors A+’ (tai vastaava).”

122 Tässä yhteydessä SNCM:n väite, jonka mukaan julkisen palvelun hoitaminen ei ole estänyt Corsica Ferriesiä tulemasta markkinoille ja hankkimasta nopeasti ”määräävää asemaa” näillä markkinoilla, on hylättävä. Ei ole nimittäin poissuljettua, että ilman julkisen palvelun hoitamista Corsica Ferriesin markkinoilletulo ja sen toiminnan kehittäminen näillä markkinoilla olisi ollut vielä nopeampaa tai että myös muita toimijoita olisi tullut markkinoille.

123 Toisin kuin SNCM väittää, julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemisestä tarjouspyyntömenettelyssä, johon Corsica Ferries osallistui, ei voida päätellä, että palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittaminen maksamalla taloudellista korvausta vain julkisen palvelun suorittajalle olisi suljettu pois. Se, että julkisen palvelun hoitamisesta tehdään sopimus tosiasiallisesti avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän tarjouspyyntömenettelyn päätteeksi, voi varmasti vähentää tämän rajoituksen merkitystä. Tästä huolimatta tämä rajoitus on kuitenkin edelleen olemassa koko sen ajan, kun kyseistä palvelua tarjotaan.

124 Edellä esitetyn ja erityisesti 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) meriliikenteen kabotaasiasetuksesta esitetyn tulkinnan perusteella (ks. edellä 118 kohta) on katsottava, että tarkistaakseen ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttymisen komissio on aivan oikein todennut riidanalaisessa päätöksessä, että ”julkisen palvelun sopimuksessa määritellyn julkisen palvelun alan on oltava tarpeellinen ja oikeasuhteinen suhteessa julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen. Siitä on osoituksena säännöllisten kuljetuspalvelujen riittämättömyys tavanomaisissa markkinaolosuhteissa” (riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappale).

125 Näissä olosuhteissa ei ole syytä lausua enemmälti osapuolten esittämistä perusteluista, jotka koskevat 16.9.2013 annetun tuomion Colt Télécommunications France v. komissio (T-79/10, ei julkaistu, EU:T:2013:463) merkitystä tämän asian kannalta. On kuitenkin korostettava, että esillä olevan kaltaisessa tapauksessa kansallisia viranomaisia ei voida vapauttaa velvollisuudesta osoittaa yksityisen toiminnan puuttuminen. Nimittäin 20.2.2001 annetun tuomion Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) 34 kohdasta ilmenee selvästi, että julkista palvelua koskevan todellisen tarpeen osoittaminen liittyy tällaisen toiminnan puuttumisen osoittamiseen. Toisin sanoen julkisen palvelun todellinen tarve määräytyy yksityisen toiminnan puuttumista koskevan toteamuksen perusteella.

126 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisen osan toinen ja neljäs alaosa on hylättävä perusteettomina.

– Kolmas alaosa, jonka mukaan komissio ei ole noudattanut todistustaakkaa koskevia sääntöjä

127 SNCM väittää, että komissio on jättänyt noudattamatta todistustaakkaa koskevia sääntöjä ensimmäistä Altmark-kriteeriä tarkastellessaan. Tältä osin se väittää, että komissio on systemaattisesti antanut Ranskan tasavallan tehtäväksi osoittaa julkisen palvelun tarpeellisuus sekä yksityisen toiminnan puuttuminen. Se viittaa riidanalaisen päätöksen 165 ja 166 perustelukappaleessa mainittuihin kahteen komission arviointiin ja väittää, että komissio on päinvastoin vapauttanut itsensä kokonaan todistustaakasta tämän kriteerin tarkastelua koskevien useiden olennaisten seikkojen osalta.

128 SNCM lisää vastauksessaan, että ”kolmivaiheinen testi”, johon komissio vetoaa (ks. jäljempänä 130 kohta), on uusi, sitä ei mainita muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä eikä riidanalaisessa päätöksessä eikä se perustu yhteenkään ennalta vahvistettuun oikeudelliseen perustaan. Lisäksi tätä testiä on erityisen vaikeaa tai jopa mahdotonta osoittaa.

129 Komissio, jota Corsica Ferries tukee, kiistää jättäneensä noudattamatta todistustaakkaa koskevia sääntöjä.

130 Komissio vetoaa siihen, että on asianomaisen jäsenvaltion tehtävänä perustella palvelujen tarjoamisen vapauden este ja osoittaa sen tarpeellisuus ja oikeasuhteisuus. Tarkemmin ottaen Ranskan viranomaisten olisi pitänyt tässä tapauksessa näyttääkseen julkisen palvelun todellisen tarpeen, joka oikeuttaa julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemisen, osoittaa ensinnäkin matkustajien kysyntä, toiseksi, että markkinoiden toimijat eivät voineet vastata tähän kysyntään ilman julkisen vallan asettamaa velvoitetta, ja kolmanneksi, että pelkkiin julkisen palvelun velvoitteisiin turvautuminen ei riittänyt paikkaamaan tätä puutetta. Komissio täsmentää, ettei se näin ollen ota käyttöön täysin uutta testiä vaan muistuttaa vain yhteenvedonomaisesti Ranskan viranomaisten ja SNCM:n laiminlyönneistä, jotka koskevat julkisen palvelun todellisen tarpeen olemassaoloa. Se lisää, että tämä näyttö ei ole uusi vaatimus eikä sitä ole erityisen vaikeaa esittää.

131 Komissio kiistää myös SNCM:n väitteen, jonka mukaan tietyt sen riidanalaisen päätöksen 165 ja 166 perustelukappaleessa esittämät arvioinnit eivät perustuisi mihinkään todisteeseen.

132 Komission ei voida katsoa jättäneen noudattamatta todistustaakkaa koskevia sääntöjä sen tarkastellessa ensimmäistä Altmark-kriteeriä.

133 Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisen osan toista ja neljättä alaosaa tarkasteltaessa esitetyistä perusteluista ilmenee (ks. edellä 111–126 kohta), että jotta meriliikenteen kabotaasipalvelua voitaisiin pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvänä palveluna, sen on vastattava julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen, joka on osoitettu riittämättömillä säännöllisillä liikennepalveluilla vapaassa kilpailutilanteessa, ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun laajuuden on oltava tarpeellinen ja oikeassa suhteessa tähän tarpeeseen nähden. On kiistatta asianomaisen jäsenvaltion eikä komission asiana osoittaa tämä esittämällä riittävän vakuuttavia todisteita. Toisin kuin SNCM väitti istunnossa (ks. edellä 106 kohta), jäsenvaltio ei voi tyytyä vetoamaan ”hyvin laajassa merkityksessä ymmärrettävään yleiseen etuun”. Se, että jäsenvaltio ei ole esittänyt todisteita edellä mainittujen kriteerien täyttymisestä, tai niiden huomiotta jättäminen voi merkitä ilmeistä arviointivirhettä, joka komission on otettava huomioon.

134 Komission esille tuomasta kolmivaiheisesta näytöstä, jossa osoitetaan julkisen palvelun todellinen tarve (ks. edellä 130 kohta), on huomattava, että toisin kuin SNCM väittää, se ei merkitse minkäänlaista lisänäyttövaatimusta, jota ei ole mainittu riidanalaisessa päätöksessä. Tämä näyttö on pelkästään vaihtoehtoinen esitystapa komission riidanalaisessa päätöksessä ensimmäisen Altmark-kriteerin täyttymisen tarkistamiseksi käyttämästä testistä (ks. edellä 45 kohta), jonka perusteltavuus on vahvistettu ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisen osan toista ja neljättä alaosaa tarkasteltaessa (ks. edellä 111–126 kohta). Jos siis käyttäjien taholta ei ole kysyntää, joka kohdistuisi julkisen palvelun laajuuteen, sellaisena kuin kansalliset viranomaiset ovat sen määrittäneet, kuuluviin kaikkiin palveluihin

tai osaan niistä, tätä julkista palvelua tai sen laajuutta ei voida selvästi pitää tarpeellisena ja oikeasuhteisena julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen nähden. Tällaista tarvetta ei myöskään ole, jos markkinoiden toimijat voivat jo vastata käyttäjien kysyntään ilman julkisen vallan vahvistamaa sitä koskevaa velvoitetta. Kuten edellä 125 kohdassa on jo tuotu esille, ilman yksityisen toiminnan puuttumista ei toisin sanoen voi olla kyse julkisen palvelun todellisesta tarpeesta. Jos käyttäjien taholta on kysyntää ja jos pelkät markkinavoimat eivät voi vastata tähän kysyntään, kansallisten viranomaisten on suosittava lähestymistapaa, jolla haitataan vähiten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta olennaisia vapauksia. Kuten komissio toteaa perustellusti vastauksessaan yhteen unionin yleisen tuomioistuimen esittämistä kirjallisista kysymyksistä, meriliikenteen kabotaasin alalla julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen kaikille liikenteenharjoittajille, jotka haluavat tarjota tietyllä reitillä palvelujaan, siten, että niistä ei välttämättä makseta taloudellista korvausta (ks. meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 2 kohta), johtaa vähemmän merkittäviin palvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin rajoituksiin kuin taloudellisen korvauksen myöntäminen tietylle liikenteenharjoittajalle tai rajatulle määrälle liikenteenharjoittajia julkisen palvelun hoitamisen perusteella.

135 Lisäksi on todettava, että tämän SNCM:n kritisoiman näytön esittäminen ei ole erityisen vaikeaa, sillä julkisen palvelun tarpeet voidaan helposti arvioida muun muassa markkinatutkimuksilla, julkisilla kuulemisilla tai hankepyynnöillä, joita Ranskan viranomaiset eivät ole tässä tapauksessa toteuttaneet ennen kuin ne hyväksyivät Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisen jatkamisen.

136 Toisaalta SNCM väittää virheellisesti, että komission riidanalaisen päätöksen 165 ja 166 perustelukappaleessa esittämät kaksi arviointia eivät perustuisi mihinkään todisteeseen. Nämä arvioinnit ovat seurausta siitä, että komissio on tutkinut asiakirja-aineistoon sisältyviä todisteita.

137 Ensimmäisestä kritisoidusta arvioinnista, joka sisältyy riidanalaisen päätöksen 165 perustelukappaleeseen, on todettava, että virke, jossa se esitetään, alkaa toteamuksella, jonka mukaan ”Corsica Ferriesin tarjoamalla palvelulla vastattiin julkisen palvelun hoitamisen vaatimuksiin, joita sovelletaan kaikkiin reitteihin Manner-Ranskan ja Korsikan välillä”, ja että tätä toteamusta ei voida kyseenalaistaa. Varustamoille, jotka Corsica Ferriesin tavoin tarjosivat meriliikennepalveluja muun muassa reitillä Toulon–Korsika, oli asetettu julkisen palvelun velvoitteita, jotka koskivat säännöllisyyttä, jatkuvuutta, matkojen tiheyttä, toimitettavan palvelun kapasiteettia, hintoja ja alusten miehistöä, edellä 14 kohdassa kuvatun sosiaalisen tuen järjestelmän puitteissa. Näiden varustamojen oli esitettävä todisteet palvelun varmistamista koskevasta kapasiteetistaan, noudatettava verotuksellisia ja sosiaalisia velvoitteitaan, ilmoitettava etukäteen Korsikan liikennevirastolle liikennöintiaikataulunsa ja varmistettava vähintään kaksi vuoroa viikossa ympäri vuoden Toulonin ja Korsikan välillä. Niiden alusten miehistöihin sovellettiin Ranskan oikeuden säännöksiä. Kullekin asianomaiselle luokalle vahvistettiin sosiaalisen hinnoittelun enimmäishinnat.

138 Komissio saattoi oikeutetusti tehdä SNCM:n kritisoiman arvioinnin, jonka mukaan Corsica Ferriesin tarjoaman palvelun ”laadussa [ei] ollut eroa lisäpalvelun puitteissa tarjottuun palveluun verrattuna”, vertailemalla näihin julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä vaatimuksia julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä lisäpalvelulle määrättyihin velvoitteisiin, jotka olivat vähemmän tiukkoja kuin peruspalveluun sovelletut velvoitteet (ks. riidanalaisen päätöksen 141 perustelukappale ja jäljempänä 151 kohta).

139 Riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleeseen sisältyvästä toisesta kritisoidusta arvioinnista on todettava, että koko tämän perustelukappaleen lukemisen perusteella komissio pyrkii vetoamaan ennen kaikkea siihen, että Corsica Ferriesin tarjoamat Toulonista lähtevät palvelut ovat tyydyttäviä, ja niiden ehdot (hinta, puolueettomat laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus) ovat yhteensopivia yleisen edun kanssa. Tämä arviointi vaikuttaa perustellulta paitsi edellä 137 kohdassa esitetyn perusteella myös yleisemmällä tasolla, kun otetaan huomioon komission aivan oikein esille tuoma seikka, että Korsikan liikennevirasto on määritellyt Manner-Ranskan ja Korsikan väliseen meriliikenteeseen sovellettaviin julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvät ehdot meriliikenteen kabotaasiasetuksen mukaisesti. Näitä julkisen palvelun velvoitteita on pidettävä velvoitteina, joilla

pyritään siihen, että meriliikenteen kabotaasipalvelut tarjotaan yleisen edun kanssa yhteensopivin ehdoin, ja joita unionin laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin (ks. tältä meriliikenteen kabotaasiasetuksen 2 artiklan 4 kohta ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 47 ja 48 kohta). Näin ollen voitiin perustellusti katsoa, että kaikki näiden julkisen palvelun velvoitteiden soveltamisalaan kuuluvat meriliikenteen kabotaasipalvelut toteutettiin yleisen edun mukaisesti siltä osin kuin kyse oli julkisen palvelun velvoitteilla säännellyistä ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen 4 artiklan 2 kohdassa luetelluista laadullisista parametreista, kuten niistä, jotka on mainittu riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleessa.

140 Kaiken edellä esitetyn perusteella on katsottava, että ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisen osan kolmas alaosa ja siten tämä osa kokonaisuudessaan on hylättävä perusteettomina.

Toinen osa, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen rinnastaessaan huippukausina tarjottavan lisäkapasiteetin lisäpalveluun ja arvioidessaan tätä palvelua erillään peruspalvelusta ensimmäisen Altmark-kriteerin nojalla

141 Ensimmäisen kanneperusteen toisessa osassa SNCM väittää, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen rinnastaessaan huippukausina tarjottavan lisäkapasiteetin lisäpalveluun ja arvioidessaan tätä palvelua erillään peruspalvelusta ensimmäisen Altmark-kriteerin nojalla.

142 Tämä toinen osa jakautuu kolmeen alaosaan, joista viimeiseen vedotaan toissijaisesti.

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa ei tehdä eroa peruspalvelun ja lisäpalvelun välillä

143 SNCM väittää, että julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa ei tehdä eroa peruspalvelun ja lisäpalvelun välillä, toisin kuin todetaan riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa, joka on komission koko päättelyn perustana. Lisäpalvelun sisältöä ei ole määritelty eritelmien täysin yksilöitävissä olevissa erityismääräyksissä. Määrätessään vähimmäislisäkapasiteetista vuoden tiettyinä kausina julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen osapuolet eivät ole millään tavoin tarkoittaneet luoda kahta palvelua, jotka voitaisiin toteuttaa toisistaan riippumatta. Sillä, että uusi julkisen palvelun hoitamista kaudella 2014–2023 koskeva sopimus ei kata lisäpalvelua vaan rajoittuu peruspalveluun, ei ole merkitystä, sillä tämä ulkopuolelle jättäminen selittyy talousarviota koskevilla perusteilla. Se, että julkisen palvelun laajuuteen sisällytetään huippukausia koskevia palveluja kermankuorintaa koskevan riskin välttämiseksi, on ainoa ratkaisu, joka on yhteensopiva 19.5.1993 annettuun tuomioon Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) perustuvan oikeuskäytännön kanssa. Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa määrätty korvaus julkisesta palvelusta maksetaan joka vuosi ja lasketaan kiinteämääräisesti kaikista julkisen palvelun suorittajien tarjoamista palveluista.

144 Komissio, jota Corsica Ferries tukee, kiistää SNCM:n esittämät väitteet.

145 Komissio totesi perustellusti riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa, että ero peruspalvelun puitteissa koko vuoden ajan toimitettavien kuljetuspalvelujen ja huippukauden aikana toimitettavan lisäkapasiteetin eli lisäpalvelun välillä näyttää selkeältä julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä.

146 Ensinnäkin on huomattava, että lisäpalvelusta, joka koskee julkisen palvelun hoitamisen kattamista viidestä reitistä vain kolmea reittiä, määrätään julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien erityismääräyksissä, eli I a kohdan 2 alakohdassa (reitti Marseille–Bastia), I b kohdan 2 alakohdassa (reitti Marseille–Ajaccio) ja I d kohdan 1.4 alakohdassa (reitti Marseille–Propriano).

147 Sillä SNCM:n tässä yhteydessä esille tuomalla seikalla, jonka mukaan julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa ”ei missään vaiheessa viitata” ilmaisuun ”lisäpalvelu” sellaisenaan, ei näin ollen ole merkitystä. Tämä väite on joka tapauksessa perusteeton, sillä julkisen palvelun hoitamisesta tehtyyn sopimukseen liitettyjen eritelmien sivulla 1 täsmennetään, että kyseiset palvelut ”käsittävät kullakin reitillä pysyvän matkustaja- ja rahtiliikenteen palvelun ja tietyillä reiteillä matkustajaliikenteen lisäpalvelun liikenteen huippukausina”. Kuten Corsica Ferries aivan oikein toteaa, SNCM tekee itse tietyissä julkisen palvelun hoitamista koskevissa täytäntöönpanokertomuksissa, jotka sen on laadittava vuosittain, nimenomaisen eron pysyvän palvelun ja lisäpalvelun välillä.

148 Toiseksi on korostettava, että toisin kuin SNCM väittää, komission johtopäätös, jonka mukaan peruspalvelu ja lisäpalvelu ovat kaksi eri palvelutyyppiä, ei ”kokonaisuudessaan” perustu kritisoituun toteamukseen riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa, johon liitetyssä alaviitteessä 64 viitataan edellä 146 kohdassa mainittuihin erityismääräyksiin. Tämä johtopäätös perustuu myös useisiin muihin jäljempänä selostettaviin seikkoihin.

149 Peruspalvelu koskee matkustaja- ja rahtiliikennettä, kun taas lisäpalvelu koskee yksinomaan matkustajaliikennettä.

150 Peruspalvelujen osalta julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä vahvistetaan kullekin kyseessä olevalle reitille reittikohtaisesti päivittäinen vähimmäiskapasiteetti, kun taas lisäpalvelun osalta niissä vahvistetaan pelkästään, niin ikään kullekin kyseessä olevalle reitille reittikohtaisesti, vähimmäiskokonaiskapasiteetti kausittain.

151 Molempia palvelutyyppejä koskevat tietyt erilliset velvoitteet, jotka liittyvät erityisesti aikatauluihin ja matkojen tiheyteen, ja peruspalveluihin sovelletaan tiukempia velvoitteita kuin lisäpalveluun. Kun julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä määrätään tiukoista lähtö- ja saapumisaikatauluista peruspalvelun osalta, siinä ei määrätä mistään erityisestä aikataulusta lisäpalvelun osalta. Vastaavasti kun eritelmissä määrätään peruspalvelun osalta, että matkustajaliikenne on varmistettava joka suuntaan päivittäin (mutta vain kolme kertaa viikossa reitillä Marseille–Propriano) ja ympäri vuoden, lisäpalvelun osalta ei aseteta mitään velvoitetta matkojen tiheyden osalta. Samoista eritelmistä ilmenee, että lisäpalvelun tapauksessa matkapäivistä ja -aikatauluista on tehtävä ”etukäteen nimenomainen” yhteisymmärryspöytäkirja Korsikan liikenneviraston kanssa. Tämä selittyy ennen kaikkea kuitenkin sillä, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus on luonteeltaan sopimus, ja SNCM:llä on tästä syystä mahdollisuus suurempaan joustoon kuin peruspalvelun tapauksessa. On vielä lisättävä, että peruspalvelun osalta reitit on toteutettava ilman käyntisatamia, kun taas lisäpalvelun osalta tällaista vaatimusta ei ole asetettu.

152 Kuten julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen liitteestä 2 ilmenee ja kuten jäljempänä 160 ja 161 kohdassa selostetaan yksityiskohtaisemmin, peruspalvelu toteutetaan käyttämällä matkustaja-autolauttoja, joilla voidaan kuljettaa sekä matkustajia että tavaroita, kun taas lisäpalvelussa käytetään matkustajalauttoja, joilla voidaan kuljettaa vain matkustajia (ja heidän ajoneuvojaan).

153 Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen liitteestä 2 ilmenee niin ikään, että lisäpalvelua tarjosi pelkästään SNCM. Siinä määrätään, että aluksia *Danielle Casanova* ja *Napoléon Bonaparte* käytetään ”Ajaccion, Bastian ja Proprianon reittien matkustajaliikenteen lisäkapasiteetin varmistamiseksi”. Nämä kaksi alusta kuuluvat kuitenkin SNCM:n laivastoon eivätkä CMN:n laivastoon. Näin ollen käytännössä vain SNCM varmisti lisäpalvelun tarjoamisen.

154 Kolmanneksi SNCM:n väite, jonka mukaan asiassa ei voitaisi vedota siihen, että uusi julkisen palvelun hoitamista kaudella 2014–2023 koskeva sopimus ei kata lisäpalvelua vaan rajoittuu peruspalveluun, koska tämä ulkopuolelle jättäminen selittyy talousarviota koskevilla perusteilla, on hylättävä tehottomana. Tämän uuteen julkisen palvelun hoitamista koskevaan sopimukseen perustuvan argumentin esitti Corsica Ferries hallinnollisessa menettelyssä, mutta komissio ei toistanut sitä sellaisenaan riidanalaisessa päätöksessä päätelmiensä tueksi. Joka tapauksessa se, että uusi julkisen palvelun hoitamista koskeva sopimus ei kata enää lisäpalvelua, osoittaa tosiasiassa sen, että lisäpalvelu ei ole välttämätön peruspalvelun moitteettoman toteuttamisen kannalta, johtuipa se sitten teknisistä syistä tai taloudellisista perusteista, ja että nämä kaksi palvelutyyppiä voidaan erottaa toisistaan.

155 Neljänneksi SNCM vetoaa virheellisesti 19.5.1993 annettuun tuomioon Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) perustuvaan oikeuskäytäntöön. Kuten edellä 101 kohdassa on jo todettu, asiakirja-aineiston perusteella sekä peruspalvelua että lisäpalvelua koski merkittävä käyttövaje, mikä esti niiden välisen ristiintukemisen mahdollisuuden. Tämän osoittaa erityisesti SNCM:n analyyttinen tuloslaskelma, joka on liitetty tämän hallinnollisessa menettelyssä 5.11.2012 esittämiin huomautuksiin ja josta ilmenee, että kunakin vuonna ajanjaksona 2007–2011 sekä matkustajalauttojen että matkustaja-autolauttojen osalta välittömät kustannukset (erityisesti merenkulku-, miehistö- ja hankintakustannukset) ylittivät nettotulot.

156 Viidenneksi on niin, että vaikka – kuten SNCM väittää ja kuten myös riidanalaisen päätöksen 47 perustelukappaleessa todetaan – SNCM:lle maksetut korvaukset oli vahvistettu yleisesti julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 2 artiklassa, edellä 155 kohdassa mainitusta analyyttisesta tuloslaskelmasta kuitenkin ilmenee, että käytännössä ne jaettiin matkustaja-autolautoilla toteutetun peruspalvelun ja matkustajalautoilla toteutetun lisäpalvelun välillä. Se, että tässä artiklassa määrätään yleisestä korvauksesta molempien palvelutyyppien osalta, ei kuitenkaan osoita sitä, ovatko ne erotettavissa vai eivät.

157 Tästä seuraa, että ensimmäisen kanneperusteen toisen osan ensimmäinen alaosa on hylättävä perusteettomana.

– Toinen alaosa, jonka mukaan komissio on virheellisesti rinnastanut peruspalvelun matkustaja-autolautoilla tarjottaviin palveluihin ja lisäpalvelun matkustajalautoilla tarjottaviin palveluihin

158 SNCM väittää, että komissio on virheellisesti rinnastanut peruspalvelun matkustaja-autolautoilla tarjottaviin palveluihin ja lisäpalvelun matkustajalautoilla tarjottaviin palveluihin. Se väittää, että julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä ei edellytetä eri alusten käyttöä kummankin palvelutyypin osalta. Päinvastoin käytännössä osa lisäpalvelun tarjoamisesta varmistetaan matkustaja-autolautoilla, ja matkustajalauttoja voidaan käyttää peruspalvelun tarjoamiseen, erityisesti sesonkiajan ulkopuolella matkustaja-autolauttojen huoltokatkosten aikana. Näiden väitteidensä tueksi SNCM viittaa kannekirjelmään liitettyihin taulukoihin.

159 Komissio ja Corsica Ferries kiistävät SNCM:n väitteet.

160 Kuten edellä 152 kohdassa on jo todettu, julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen liitteestä 2 ilmenee, että peruspalvelu toteutetaan käyttämällä matkustaja-autolauttoja, kun taas lisäpalvelussa käytetään matkustajalauttoja. Kuten Corsica Ferries perustellusti toteaa, tämän toteamuksen vahvistavat vielä SNCM:n laatimat julkisen palvelun hoitamista koskevat täytäntöönpanokertomukset. Siten esimerkiksi vuodelta 2010 laaditussa täytäntöönpanokertomuksessa viitataan siihen, että peruspalvelu tarjotaan ”yhdistetyn liikenteen aluksilla” ja että ”autolautoilla *Napoléon Bonaparte* ja *Danielle Casanova* on varmistettu matkustajaliikenteen lisäkapasiteetti sesonkikausina Bastian, Ajaccion ja Proprianon satamista”, mikä käsittää yhteensä 251 932 kuljetettua matkustajaa, ”eli 47 prosenttia SNCM:n hoitamasta julkisen palvelun liikenteestä”.

161 SNCM:n väitettä, jonka mukaan tosiasiallisesti matkustaja-autolauttoja on käytetty lisäpalveluun ja vastaavasti matkustajalauttoja on käytetty peruspalveluun, ei ole näytetty oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen. Varsinkaan SNCM:n tämän väitteen tueksi esittämät taulukot eivät ole ratkaisevia. Yhdessä näistä taulukoista, jonka otsikkona on ”matkustaja-autolautoilla suoritettu lisäpalvelu”, on laskuvirheitä. Kuten komissio perustellusti huomauttaa, kyseisissä taulukoissa esitetään lisäksi ja ennen kaikkea eri alusten liikakapasiteetin (paikkamäärinä aluksilla) keinotekoinen jakaminen, jolla ei ole mitään yhteyttä tapaan, jolla nämä kaksi palvelutyyppiä on käytännössä toteutettu. Siten taulukossa, jonka otsikkona on ”matkustaja-autolautoilla suoritettu lisäpalvelu”, esitetään reittien Marseille–Bastia ja Marseille–Ajaccio osalta vuoden 2007 jälkimmäiseltä puoliskolta sekä ajanjakson 2008–2013 kultakin vuodelta ero julkisen palvelun suorittajien näillä reiteillä peruspalvelun puitteissa matkustaja-autolautoilla tarjoaman kapasiteetin (taulukko, jonka otsikkona on ”matkustaja-autolautoilla suoritettu pysyvä palvelu”) ja julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä näiden samojen palvelujen osalta näillä samoilla reiteillä edellytetyn kapasiteetin (taulukko, jonka otsikkona on ”pysyvän palvelun eritelmät”) välillä. Toisin sanoen kyseisessä taulukossa pelkästään luetellaan peruspalvelun varmistavien alusten liikakapasiteetti eritelmien vaatimuksiin nähden, ja SNCM jakaa tämän liikakapasiteetin mielivaltaisesti matkustaja-autolautoilla suoritetuksi väitetylle lisäpalvelulle. Vastaavasti taulukossa, jonka otsikkona on ”matkustajalautoilla suoritettu lisäpalvelu”, vahvistetaan mielivaltaisesti SNCM:n matkustajalautoilla lisäpalvelun puitteissa tarjottu kapasiteetti, joka on seurausta erosta julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä tältä palvelulta edellytetyn kapasiteetin (taulukko, jonka otsikkona on ”lisäpalvelun eritelmät”) ja taulukossa, jonka otsikkona on ”matkustaja-autolautoilla suoritettu lisäpalvelu”, esitetyn liikakapasiteetin välillä. Asiakirja-aineiston perusteella kyseisillä matkustajalautoilla tarjottu kapasiteetti oli selvästi suurempi kuin taulukossa, jonka otsikkona on ”matkustajalautoilla suoritettu lisäpalvelu”, minkä vuoksi poikkeuksellisia olosuhteita lukuun ottamatta lisäpalvelun tarjoamisen varmistamiseksi ei ollut tarpeen turvautua matkustaja-autolauttoihin. Taulukossa, jonka otsikkona on ”matkustajalautoilla suoritettu pysyvä palvelu”, ilmoitetaan pelkästään ilman minkäänlaisia perusteluja, että matkustajalauttoja on joka vuosi käytetty peruspalveluihin tiettyyn paikkamäärään asti reiteillä Marseille–Ajaccio ja Marseille–Bastia (13 000 paikkaa vuoden 2007 jälkimmäisellä puoliskolla ja 26 000 paikkaa vuonna 2008). Se, että on voinut olla yksittäistapauksia, joissa yleensä peruspalveluun tarkoitettua alusta on käytetty lisäpalvelun puitteissa ja päinvastoin, ei itsessään riitä kyseenalaistamaan periaatteellista toteamusta, jonka mukaan matkustaja-autolautat oli varattu peruspalveluun ja matkustajalautat lisäpalveluun.

162 Edellä esitetyn perusteella ensimmäisen kanneperusteen toisen osan toinen alaosa on hylättävä perusteettomana.

– Kolmas alaosa, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan lisäpalvelu voidaan perustella julkisen palvelun todellisella tarpeella, johon peruspalvelu vastaa

163 SNCM väittää toissijaisesti, että lisäpalvelu voidaan perustella julkisen palvelun todellisella tarpeella, johon peruspalvelu vastaa. Se väittää, että vaikka olisi olemassa peruspalvelusta erotettava lisäpalvelu, mitä ei sen mukaan ole, näitä kahta palvelutyyppiä ei voitaisi arvioida toisistaan riippumatta ensimmäistä Altmark-kriteeriä tarkasteltaessa.

164 Tämän kolmannen alaosan tueksi SNCM esittää kahdenlaisia väitteitä. Ensimmäisillä se pyrkii osoittamaan, että peruspalvelun ja lisäpalvelun kokonaisanalyysi oli tehtävä tiettyjen muiden kuin teknisten ja taloudellisten näkökohtien perusteella. Toisilla se pyrkii osoittamaan, että nämä kaksi palvelutyyppiä täydentävät teknisesti ja taloudellisesti toisiaan.

165 Komissio, jota Corsica Ferries tukee, vaatii tämän kolmannen alaosan hylkäämistä.

166 Yhdenkään näistä ensimmäisistä väitteistä perusteella ei voida katsoa, että komissio olisi tehnyt oikeudellisen virheen, kun se ei tässä tapauksessa suorittanut kokonaisanalyysia lisäpalvelusta ja peruspalvelusta.

167 SNCM pyrkii ensinnäkin virheellisesti kyseenalaistamaan komission arvioinnin, joka on esitetty riidanalaisen päätöksen 139 perustelukappaleessa ja jonka mukaan ei ”olisi oikeutettua katsoa, että lisäpalvelua voidaan perustella julkisen palvelun todellisella tarpeella, johon peruspalvelu vastaa, ellei sen käytön todeta olevan – – välttämätöntä kyseiselle peruspalvelulle kaikkien teknisten ja taloudellisten näkökohtien vuoksi”. Jos lisäpalvelu, joka on selvästi peruspalvelusta erillinen palvelu (ks. edellä 145–154 kohta), sisällytettäisiin julkisen palvelun laajuuteen ilman, että tämä olisi perusteltua näiden kahden palvelutyypin teknisen täydentävyyden tai taloudellista tehokkuutta koskevien näkökohtien vuoksi, se ei selvästi täyttäisi tarpeellisuutta ja oikeasuhteisuutta koskevia vaatimuksia (ks. näistä vaatimuksista edellä 124 kohta).

168 Toiseksi on huomattava, että SNCM väittää niin ikään virheellisesti, etteivät peruspalvelu ja lisäpalvelu eroa luonteeltaan. Edellä 145–154 kohdassa esitetystä ilmenee, että näillä kahdella palvelutyypillä on todellisuudessa merkittäviä eroja.

169 Kolmanneksi edellä 168 kohdassa toistettu SNCM:n väite ei voisi menestyä myöskään oletettaessa, että se pitäisi ymmärtää myös siten, että näillä kahdella palvelutyypillä on yhteinen tarkoitus eli alueellisen jatkuvuuden turvaaminen.

170 Yleisellä tasolla on todettava, että jos kahdella palvelutyypillä on sama tarkoitus, ei pidä automaattisesti katsoa, että ne muodostavat todellisuudessa yhden ja saman palvelutyypin.

171 Toisaalta se, että peruspalvelulla ja lisäpalvelulla väitetään kummallakin pyrittävän varmistamaan alueellinen jatkuvuus, ei välttämättä merkitse, etenkään tarkasteltaessa julkisen palvelun todellista tarvetta, että niitä olisi tutkittava yhdessä erottamattomana kokonaisuutena.

172 Kuten komissio aivan oikein huomauttaa, alueellisen jatkuvuuden tavoite voidaan saavuttaa samalla markkinavoimien ja julkisen palvelun avulla. Tältä osin on muistettava, että vaikka jäsenvaltiolla on asiassa laaja harkintavalta, se voi vahvistaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun vain, jos se vastaa julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen, ja että jos markkinavoimat ovat jo vastanneet kysyntään, tällaista tarvetta ei voi olla olemassa (ks. edellä 111–124 kohta). Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun vahvistamiseksi meriliikenteen kabotaasin alalla ei siten riitä, että jäsenvaltio vetoaa alueellisen jatkuvuuden tavoitteen toteuttamiseen. Lisäksi edellytetään, että tätä tavoitetta ei ole jo toteutettu markkinavoimin. Jos markkinavoimien avulla voidaan saavuttaa osa tästä tavoitteesta, tällaisen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun luominen on perusteltua vain, jos se vastaa markkinoiden vastaavaan puutteeseen.

173 Tässä tapauksessa komissio on täysin perustellusti todennut – kuten jäljempänä ensimmäisen kanneperusteen kolmatta osaa tarkasteltaessa ilmenee –, että Korsikan ja Manner-Ranskan alueellinen jatkuvuus oli jo turvattu peruspalvelulla täydennettynä markkinavoimilla, joille oli asetettu julkisen palvelun velvoitteita. Sen lisäksi, että lisäpalvelu ei vastannut selvästi julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen, se ei näin ollen ollut edes välttämätön Ranskan viranomaisten sille asettaman alueellista jatkuvuutta koskevan teoreettisen tavoitteen toteuttamiseksi.

174 Neljänneksi SNCM vetoaa tuloksetta siihen, että komission omaksuma lähestymistapa tekee käytännössä mahdottomaksi julkisen palvelun moitteettoman toiminnan siltä osin kuin julkinen palvelu varataan vain kannattamattomalle toiminnalle, jolloin estetään ristiintukeminen ja saadaan jokainen huolellinen ja harkitseva taloudellinen toimija luopumaan julkisen palvelun suorittamisesta. Kuten edellä 101 ja 155 kohdassa on jo korostettu, sekä peruspalvelua että lisäpalvelua koski merkittävä ja toistuva käyttövaje, mikä esti niiden välisen ristiintukemisen mahdollisuuden.

175 Viidenneksi SNCM väittää, että peruspalvelun ja lisäpalvelun kokonaisanalyysin tarpeellisuus voidaan päätellä myös 13.7.2012 tehdyn Conseil d'État'n päätöksen 6 kohdasta ja komission aiemmasta päätöskäytännöstä, joka koskee aiempia sopimuksia Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisesta.

176 SNCM ei voi vedota siteeraamaansa katkelmaan 13.7.2012 tehdyn Conseil d'État'n päätöksen 6 kohdasta. Komissio tai unionin tuomioistuimet eivät nimittäin ole sidottuja tulkintaan, jonka Conseil d'État antaa meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännöksistä. Tässä tapauksessa SNCM:n on sitäkin vähemmän perusteltua vedota kyseiseen katkelmaan, kun päivänä, jona Conseil d'État antoi päätöksensä, komissio oli jo aloittanut riidanalaisen päätöksen tekemiseen johtaneen muodollisen tutkintamenettelyn.

177 SNCM ei voi myöskään vedota komission aiempaan päätöskäytäntöön, joka koskee aiempia Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisesta tehtyjä sopimuksia, edellä 98 ja 99 kohdassa jo esitetyistä syistä.

178 Toisista väitteistä on ensinnäkin todettava, että komissio totesi aivan oikein riidanalaisen päätöksen 141 perustelukappaleessa, että peruspalvelun ja lisäpalvelun välillä ei ollut osoitettu mitään teknistä täydentävyyttä.

179 Tältä osin on huomattava, että sen lisäksi, että näitä palveluja koskevat erilliset velvoitteet, jotka liittyvät erityisesti aikatauluihin ja matkojen tiheyteen (ks. edellä 151 kohta), ne myös toteutetaan käyttämällä erityyppisiä aluksia, joilla on eri tarkoitukset (ks. edellä 152, 160 ja 161 kohta). Peruspalvelu toteutetaan matkustaja-autolautoilla, joilla voidaan kuljettaa tavaroita ja matkustajia, kun taas lisäpalvelu toteutetaan matkustajalautoilla, joilla voidaan kuljettaa ainoastaan matkustajia ja heidän ajoneuvojaan. Näiden kahden alustyypin tekniset erot estävät paitsi lisäpalvelun suorittamiseen käytettävien alusten käyttämisen peruspalvelun suorittamiseen myös mittakaavaetujen saavuttamisen, erityisesti merenkulkukaluston huollon ja korjausten osalta. Tämän lisäksi miehistöjä koskee erilainen sertifiointi aluksen tyypin mukaan, eivätkä ne siten ole keskenään vaihdettavissa.

180 Näitä toteamuksia ei voida kyseenalaistaa SNCM:n väitteellä, jonka mukaan molemmilla palvelutyypeillä on ”useita yhteisiä teknisiä ominaispiirteitä, etenkin palvelun laadun osalta” ja jonka mukaan niiden välillä on merkittävää synergiaa sen vuoksi, että ne jakavat samat satamien infrastruktuurit, saman edustajien verkoston ja samat puhelin- ja telepalvelut lippujen varaamiseksi sekä saman henkilöstön mantereella ja ne voivat käyttää samoja sertifiointia, hygienian valvontaa ja elintarviketurvallisuutta koskevia menettelyjä. Kuten komissio täysin perustellusti huomauttaa, tämä esille tuotu synergia on suhteellisen marginaalista, sillä kyseisten palvelujen pääasialliset kustannukset johtuvat merenkulkukalustosta ja miehistöstä, eikä yhteisten hallinnollisten ja kaupallisten rakenteiden jakaminen merkitse esillä olevan asian kannalta merkityksellistä täydentävyyttä, sillä sitä voitaisiin joka tapauksessa soveltaa kaikkeen SNCM:n toimintaan.

181 Asiassa ei voi hyväksyä myöskään SNCM:n väitettä, jonka mukaan matkustajalautoilla voidaan korvata matkustaja-autolautat niiden huoltokatkosten aikana. Sen lisäksi, että matkustajalautoilla ei voida kuljettaa rahtia, julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen liitteessä 2 olevassa B kohdassa, jonka otsikkona on ”tyyppivuosien esittely”, esitetyistä taulukoista ilmenee selvästi, että matkustaja-autolauttojen huoltokatkosten aikana kyseiset reitit oli aina varmistettava muilla matkustaja-autolautoilla, jotka nimetään nimenomaisesti näissä taulukoissa, eikä matkustajalautoilla.

182 Toiseksi on todettava, että yhdenkään SNCM:n esittämän väitteen perusteella ei voida katsoa, että lisäpalvelun sisällyttäminen julkisen palvelun laajuuteen olisi ollut perusteltua taloudellista tehokkuutta koskevien näkökohtien vuoksi.

183 Edellä 101, 155 ja 174 kohdassa on jo todettu, että lisäpalvelua koski käyttövaje.

184 SNCM:n väite, jonka mukaan lisäpalvelulla saaduilla tuloilla, jotka saatiin Korsikan meriliikennepalvelusta kaikkien tuottavimpina kausina, myötävaikutettiin perustavanlaatuisesti peruspalvelun ja julkisen palvelun hoitamisen yleiseen taloudelliseen tasapainoon ja alueellisen jatkuvuuden rahoittamiseen, ei voi menestyä.

185 Heti alkuun on todettava, että SNCM vetoaa virheellisesti siihen, että komissio ei ole tutkinut, olisiko ”[lisäpalvelu], kattamalla ainakin erityiset muuttuvat kustannukset, voinut osaltaan auttaa kattamaan osan [peruspalvelun] kanssa yhteisistä kiinteistä kustannuksista”. SNCM:n hallinnollisessa menettelyssä esittämästä analyyttisesta tuloslaskelmasta ilmenee nimittäin, että kunakin vuonna ajanjaksona 2007–2011 matkustajalauttojen tuottamat nettotulot olivat alemmat kuin tämän palvelun välittömät kustannukset (erityisesti merenkulku-, miehistö- ja hankintakustannukset) (ks. edellä 155 kohta).

186 SNCM toistaa tarpeettomasti näiden perustelujensa tueksi väitteen, jonka mukaan matkustajalauttoja voitiin käyttää myös peruspalvelun suorittamiseen. Tämä väite on hylättävä edellä 152, 160, 161 ja 181 kohdassa jo esitetyistä syistä.

187 SNCM:n väite, jonka mukaan lisäpalvelun tuottamien tulojen osuus tämän yhtiön kokonaistuloksesta on erittäin merkittävä, koska tätä palvelua vastaavat kaudet ovat kaikkein kannattavimpia, on hylättävä tehottomana. Vaikka sen oletettaisiin pitävän paikkansa, kyseiset tulot eivät kuitenkaan riittäneet korvaamaan tämän palvelun suorittamiseen liittyviä välittömiä kustannuksia (ks. edellä 101, 155, 174 ja 185 kohta).

188 Kaiken edellä esitetyn perusteella on katsottava, että ensimmäisen kanneperusteen toisen osan kolmas alaosa ja siten tämä toinen osa kokonaisuudessaan on hylättävä perusteettomina.

Kolmas osa, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan lisäpalvelu täyttää erikseen arvioituna ensimmäisen Altmark-kriteerin

189 Ensimmäisen kanneperusteen kolmannessa osassa, johon vedotaan toissijaisesti, SNCM väittää, että lisäpalvelu täyttää erikseen arvioituna ensimmäisen Altmark-kriteerin ja että komissio on siten tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että tämän palvelun sisällyttäminen julkisen palvelun laajuuteen ei vastannut julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen.

190 Tämä kolmas osa voidaan jakaa neljään alaosaan.

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan komissio on arvioinut virheellisesti Marseillesta lähtevää matkustajaliikennettä koskevien palvelujen korvattavuuden Toulonista lähtevää matkustajaliikennettä koskevilla palveluilla

191 SNCM väittää, että riidanalaisen päätöksen 160 perustelukappaleeseen sisältyvä komission toteamus, jonka mukaan lisäpalvelu korvasi suurelta osin matkustajien kysynnän kannalta Toulonista lähtevät ja Bastiaan ja Ajaccioon kulkevat reitit julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen myöntämisen aikana, perustuu ilmeisen virheelliseen päättelyyn.

192 Komissio, jota Corsica Ferries tukee, kiistää SNCM:n esittämät väitteet.

193 SNCM vetoaa väitteensä tueksi ensinnäkin siihen, että komission päättely perustuu matkustajaliikenteen tilastojen vääristyneeseen ja ristiriitaiseen analyysiin.

194 On todettava, että yksikään SNCM:n tämän väitteensä tueksi esittämistä huomioista ei ole perusteltu.

195 Siten SNCM kritisoi turhaan komissiota siitä, että se on analysoinut riidanalaisen päätöksen 154 ja 155 perustelukappaleessa Manner-Ranskan ja Korsikan välisen matkustajaliikenteen kehitystä vuosien 2002 ja 2009 välillä eli ajanjaksona, joka käsittää kaksi vuotta julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen teon jälkeen. Ottamalla huomioon nämä kaksi vuotta vuosien 2002–2007 lisäksi voidaan havaita matkustajaliikenteen kehityksen tärkeimmät suuntaukset pidemmällä aikavälillä ja todeta, ettei se ollut muuttunut julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen teon jälkeen. On myös huomattava, ettei SNCM ole edes väittänyt, että matkustajaliikenteen kehitys vuoden 2007 jälkeen olisi merkittävästi erilainen kuin aikaisempina vuosina.

196 SNCM:n huomautus, jonka mukaan ajanjaksona 2002–2009 matkustajaliikenne Marseillesta on pysynyt kutakuinkin muuttumattomana, kun taas Toulonista lähtevä matkustajaliikenne on kasvanut voimakkaasti, ei ole mitenkään ristiriidassa reitillä Marseille–Korsika tarjottujen matkustajaliikennepalvelujen ja reitillä Toulon–Korsika tarjottujen matkustajaliikennepalvelujen välisestä korvattavuudesta kysynnän kannalta esitetyn komission johtopäätöksen kanssa.

197 Asiakirja-aineistosta ilmenee riidanalaisen päätöksen 154 perustelukappaleessa todetulla tavalla, että Manner-Ranskan ja Korsikan välistä matkustajameriliikennettä koskeva yleinen liikenne kasvoi tuntuvasti vuosina 2002–2009 (+31,6 %) ja että tämä kasvu päätyi laajasti Toulonista toimiville palveluntarjoajille (+150 %) eikä Marseillesta toimiville palveluntarjoajille (-1,7 %). SNCM:n huomautuksessa, jonka mukaan Toulonista lähtevän liikenteen kasvun ohella Marseillesta lähtevä liikenne säilyi lähes muuttumattomana, ei oteta huomioon yleisen liikenteen kasvua ja toimijoiden markkinaosuuksien kehitystä. On kuitenkin riidatonta, että tässä Korsikan ja Manner-Ranskan välisen liikenteen yleisen kasvun yhteydessä Toulonista toimivien palveluntarjoajien markkinaosuus on huomattavasti kasvanut, kun taas Marseillesta toimivien palveluntarjoajien markkinaosuus on laskenut. Tältä osin ei ole ratkaisevaa, että matkustajien absoluuttinen lukumäärä reitillä Marseille–Korsika on säilynyt lähes ennallaan, sillä sen markkinaosuus on hyvin selvästi laskenut. Tästä oli selvästi pääteltävissä matkustajameriliikenteen siirtyminen reitiltä Marseille–Korsika reitille Toulon–Korsika ja kysynnän kannalta ensin mainitulla reitillä tarjottujen palvelujen korvattavuus jälkimmäisellä reitillä tarjottujen palvelujen kanssa.

198 On lisättävä, että SNCM ei kiistä riidanalaisen päätöksen 157 perustelukappaleessa esitettyjä seuraavia perusteluja:

”Manner-Ranskan ja Korsikan välisen liikenteen kehitys Toulonista lähtevien reittien eduksi on kuitenkin vielä selkeämpää lisäpalvelussa. Vuosina 2002–2005 lisäpalvelussa todettu todellinen liikenne väheni 208 213 matkustajalla Marseillen ja Korsikan välisellä reitillä, kun taas liikenne lisääntyi 324 466 matkustajalla Toulonin ja Korsikan välisellä reitillä samaan aikaan. Lisäpalvelulla varmistetun liikenteen osan pieneneminen muiden markkinatoimijoiden eduksi, kun liikenne on yleisesti kasvanut vuodesta 2002 alkaen, kertoo suuresta korvattavuudesta näiden kahden palvelun välillä.”

199 SNCM väittää virheellisesti, että komission riidanalaisen päätöksen 154 perustelukappaleessa esittämä analyysi olisi ristiriidassa tämän päätöksen 155 perustelukappaleen kanssa, jossa komissio totesi, että todettu kehitys ei näyttänyt johtuvan Italiasta lähtevistä reiteistä, sillä matkustajameriliikenne Korsikan ja Italian välillä oli pysynyt vakaana kyseisenä ajanjaksona. Kyseisessä 155 perustelukappaleessa komissio ei viittaa lainkaan tällaiseen liikenteen vakauteen Korsikan ja Italian välillä. Se kumoaa siinä Ranskan viranomaisten esittämän väitteen, jonka mukaan osa reittien Marseille–Korsika liikenteestä olisi päätynyt Korsikan ja Italian välisille reiteille, ja tukeutuu päinvastoin siihen, että Italiaan suuntautuvien reittien edustama osa matkustajaliikenteestä, jonka lähtö- tai tulosatamana on Korsika, oli yleisesti laskenut kyseisenä ajankohtana. Tässä suhteessa on paikallaan todeta, että Korsikan liikenteen alueellisen seurantakeskuksen julkaisemista tiedoista ilmenee, että vaikka vuosien 2002 ja 2009 välillä liikenne Korsikan ja Italian välillä kasvoi 4,6 prosenttia, yleinen liikenne Korsikan ja mantereen eri satamien välillä kasvoi kuitenkin yli 21 prosenttia. Siten Italiaan suuntautuvien reittien edustama osa Korsikan liikenteestä laski 39,1 prosentista vuonna 2002 33,8 prosenttiin vuonna 2009.

200 SNCM arvostelee virheellisesti komissiota siitä, että se on ottanut huomioon palvelujen korvattavuutta analysoidessaan liikenteen siirtymisen reitiltä Marseille–Korsika reitille Toulon–Korsika vuosina 2004 ja 2005, sillä näinä vuosina oli merkittäviä lakkoja, jotka häiritsivät voimakkaasti Marseillesta lähtevää liikennettä.

201 Aluksi on todettava, että komission riidanalaisen päätöksen 154–160 perustelukappaleessa esittämä analyysi ei rajoitu vuosiin 2004 ja 2005 vaan kattaa ajanjakson vuodesta 2002 vuoteen 2009. Työriitoja, joihin SNCM viittaa, on ollut vain syyskuussa 2004, syyskuussa 2005 ja lokakuussa 2005 eikä koko vuosina 2004 ja 2005, kuten se näyttää väittävän. Kuten komissio huomauttaa perustellusti viitatessaan merkityksellisten markkinoiden määritelmästä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta antamansa tiedonannon (EYVL 1997, C 372, s. 5) 38 kohtaan, kilpailuoikeudessa lakkojen esiintymiseen voidaan vedota markkinoiden määrittelemiseksi.

202 Toiseksi on katsottava, että SNCM luonnehtii virheellisesti komission analyysia palvelujen korvattavuudesta ”poikkeuksellisen karkeaksi” sikäli kuin siinä otetaan huomioon vain volyymin kehitys tutkimatta, voitiinko Corsica Ferriesin tarjoamilla palveluilla korvata sen omia palveluja noudatettavien aikataulujen, enimmäishintojen, palvelun laadun ja liikennöityjen kohteiden perusteella.

203 Komission analyysi perustuu kuluttajien käyttäytymistä koskevaan perusteelliseen tutkimukseen sekä rationaalisiin syihin ja tosiseikkoja koskeviin toteamuksiin, jotka perustuvat muun muassa julkisiin tietoihin meriliikennepalvelujen kysynnästä ja tarjonnasta. Kuten komissio aivan oikein huomauttaa, kun käyttäjä päättää matkustaa Korsikaan Toulonista eikä Marseillesta, hän ottaa välttämättä huomioon kaikki SNCM:n esille tuomat parametrit. Voidaan perustellusti olettaa, että jos tämän varustamon tarjoamien Marseillesta lähtevien palvelujen ja Corsica Ferriesin tarjoamien Toulonista lähtevien palvelujen välillä olisi ollut todellinen laatuero, se olisi hillinnyt edellä 197 ja 198 kohdassa todettua huomattavaa liikenteen siirtymistä. Kuten edellä 137 ja 139 kohdassa on jo todettu, Corsica Ferriesin tarjoamien palvelujen oli täytettävä useita vaatimuksia, jotka koskivat säännöllisyyttä, jatkuvuutta, matkojen tiheyttä, toimitettavan palvelun kapasiteettia, hintoja ja alusten miehistöä, ja ne oli tarjottava yleisen edun kanssa yhteensopivin ehdoin.

204 Tässä yhteydessä on lisättävä, että komissio ottaa riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappaleessa huomioon palvelujen korvattavuutta tarkastellessaan ”laadullisemmin ilmaistuna” myös Marseillen ja Toulonin lyhyen välimatkan. Komissio toteaa perustellusti, että tämä lyhyt välimatka, noin 50 kilometriä linnuntietä ja 65 kilometriä maanteitse, ja se, että matka näiden kahden kaupungin välillä maanteitse kestää vain 45 minuuttia, mikä on huomattavasti vähemmän kuin merimatkan kesto Korsikaan Manner-Ranskasta, ovat merkityksellisiä osoituksia Marseillesta lähtevää matkustajameriliikennettä koskevien palvelujen ja Toulonista lähtevää matkustajameriliikennettä koskevien palvelujen korvattavuudesta kysynnän kannalta. Tämän lisäksi Toulonin satama on lähempänä Korsikaa kuin Marseillen satama, minkä vuoksi ensin mainitusta satamasta toimivat alukset voivat suorittaa matkan lyhyemmässä ajassa kuin jälkimmäisestä satamasta toimivat alukset. Näiden seikkojen vuoksi ei ole uskottavaa, että nämä 45 minuuttia ylimääräistä matka-aikaa autolla tekisivät Marseillessa asuvien tai työskentelevien henkilöiden kannalta vähemmän houkuttelevaksi reitin Toulon–Korsika käyttämisen. SNCM ei ole myöskään kiistänyt näiden eri toteamusten merkitystä.

205 Kuten SNCM toteaa perustellusti, Toulonista lähtevät alukset eivät liikennöineet Proprianon satamaan, joka oli yksi kolmesta lisäpalvelun kattamasta Korsikan satamasta. Kuitenkin SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän alukset liikennöivät sinne Marseillesta peruspalvelun puitteissa (ks. julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien I d kohdan 1.3 alakohta). Reitin Marseille–Propriano osalta oli tämän saman palvelun osalta jopa määrätty vähimmäiskapasiteetin kasvattamisesta kaudella 1.5.–30.9. (ks. julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien I d kohdan 1.3 alakohdan i alakohta). Kuten komissio aivan oikein toteaa, mikään ei viittaa siihen, että peruspalvelu, näin vahvistettuna viiden kuukauden ajan kevät-kesäkaudella, ei olisi yksinään riittänyt vastaamaan tämän reitin käyttäjien kysyntään, myös huippukautena. Näin ollen on katsottava, että kyseisellä reitillä

lisäpalvelun puitteissa tarjotut palvelut eivät vastanneet julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen ja että kysymys Marseillen ja Toulonin satamien korvattavuudesta Proprianoon suuntautuvan liikenteen osalta ei siten tullut edes esille.

206 Lisäksi on joka tapauksessa todettava, että kuten komissio tuo esille riidanalaisen päätöksen 164 perustelukappaleessa ja alaviitteessä 98, liikenne reitillä Marseille–Propriano vastasi vain vähäistä osuutta (noin 10 %:a) kaikesta lisäpalvelun kattamasta toiminnasta. Näin vähäisellä osuudella ei voitu perustella lisäpalvelun laajuista julkista palvelua, joka ei rajoittunut tähän reittiin. Kuten kyseisessä perustelukappaleessa todetaan, ”[kyseisen] reitin vähäisen liikenteen perusteella ei voida katsoa, että yksityisen toiminnan puuttuminen tällä yhdellä reitillä tekee tyhjäksi koko lisäpalvelua koskevan päätelmän”.

207 On vielä syytä korostaa, että korvattavuuden toteamiseksi tässä tapauksessa ei ollut tarpeen, että Marseillesta lähteviin palveluihin sovelletut vaatimukset olisivat olleet tarkalleen identtiset Toulonista lähteviin palveluihin sovellettujen vaatimusten kanssa.

208 Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio on aivan oikein todennut, että reitillä Marseille–Korsika lisäpalvelun puitteissa tarjotut meriliikennepalvelut ja reitillä Toulon–Korsika tarjotut palvelut olivat matkustajien kysynnän kannalta keskenään korvattavissa.

– Toinen alaosa, jonka mukaan komissio on arvioinut virheellisesti yksityisen toiminnan puuttumista

209 Tässä toisessa alaosassa SNCM väittää, että yksityisen toiminnan puuttumista koskeva komission analyysi riidanalaisen päätöksen 161–166 perustelukappaleessa on puutteellisesti perusteltu ja ilmeisen virheellinen.

210 Tästä analyysista esitetään riidanalaisen päätöksen 162 perustelukappaleessa seuraava yhteenveto:

”Komissio on – – vertaillut todellista matkustajaliikennettä jokaiseen lisäpalvelun satamaan ja Corsica Ferriesin liikennetarjousta Toulonista ja julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen peruspalvelua. Siitä selviää, että Bastian ja Ajaccion satamille, joiden osuus lisäpalvelun edellyttämästä kapasiteetista on 90 prosenttia, julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen Marseillesta lähtevän peruspalvelulle tarjotun kapasiteetin ja vuosina 2004–2006 Toulonista lähteneen yksityisen toiminnan palvelun yhdistelmä riitti varmistamaan todetun tosiasiallisen kysynnän sekä keväällä ja syksyllä että kesäkaudella, molemmille satamille ja joka vuonna kaudella 2004–2006.”

211 Komissio ja Corsica Ferries kiistävät SNCM:n väitteet.

212 SNCM vetoaa väitteensä tueksi ensinnäkin siihen, että komissio ei ole esittänyt mitään yksityiskohtaista tietoa tai lukua riidanalaisen päätöksen 162 perustelukappaleessa kuvatusta kysynnän ja tarjonnan vertailulaskennasta.

213 Tämä väite on hylättävä perusteettomana. Kuten komissio vahvisti vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen, sen kritisoitua analyysia varten käyttämät tiedot ovat Korsikan liikenteen alueellisen seurantakeskuksen sille hallinnollisen menettelyn kuluessa toimittamia julkisia tietoja, joita Ranskan viranomaiset eivät kiistäneet tässä menettelyssä. SNCM, jolla on erityisen hyvät edellytykset tuntea Manner-Ranskan ja Korsikan välisen meriliikenteen kysynnän ja tarjonnan tila sekä julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa määrättyä kapasiteettia koskevat tiedot, ei voi vakavasti väittää, kuten se tekee kirjelmissään, että sen oli mahdotonta ymmärtää komission päättelyä ja tarkistaa, olivatko sen käyttämät luvut paikkansapitäviä vai eivät. Komission analyysiaan varten käyttämästä menetelmästä riidanalaisen päätöksen 162 perustelukappaleesta ilmenee selvästi, että siinä pelkästään vertaillaan – joka vuonna kaudella 2004–2006, erottamalla ”kevät ja syksy” ”kesäkaudesta” ja kunkin lisäpalvelun kattaman kolmen sataman osalta – Corsica Ferriesin Toulonista

lähtevälle liikenteelle tarjoaman kapasiteetin ja julkisen palvelun suorittajien Marseillesta lähtevän peruspalvelun puitteissa tarjoaman kapasiteetin yhdistelmää ja todettua tosiasiallista kysyntää (eli todellista matkustajaliikennettä). Keskittyessään Bastian ja Ajaccion satamiin, joiden osuus lisäpalvelun edellyttämästä kapasiteetista oli 90 prosenttia, komissio totesi, että tämä yhdistelmä riitti varmistamaan todetun tosiasiallisen kysynnän sillä perusteella, että ensin mainitun ja jälkimmäisen välinen ero oli systemaattisesti positiivinen. Näin ollen komissio on perustellut analyysinsa yksityisen toiminnan puuttumisesta oikeudellisesti riittävällä tavalla.

214 Toiseksi SNCM väittää, että todellisen matkustajaliikenteen vertailu Corsica Ferriesin liikennetarjouksen ja peruspalvelun puitteissa tarjotun liikenteen yhdistelmään on ilmeisen virheellinen, koska siinä ei oteta huomioon markkinoiden erityispiirteitä eikä varsinkaan kysynnän huomattavaa epätasapainoa huippukausien aikana. Jopa keskikesällä on huippukausia, erityisesti loppuviikosta, eikä kyseisellä yhdistelmällä voitu täysin kattaa niitä.

215 SNCM ei ole näyttänyt oikeudellisesti riittävällä tavalla kysynnän huomattavaa epätasapainoa, johon se vetoaa. Se tyytyy viittaamaan rakenneuudistustuesta, jonka Ranska aikoo myöntää Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) -meriliikenneyhtiölle, 9.7.2003 tehdyn komission päätöksen 2004/166/EY (EUVL 2004, L 61, s. 13) katkelmaan, jossa viitataan komission itsensä suorittamaan markkinatutkimukseen. Kuten kyseisen päätöksen 50 perustelukappaleesta ilmenee, todellisuudessa tämä markkinatutkimus ei ollut peräisin komissiolta, vaan Ranskan viranomaiset olivat toimittaneet sen. Lisäksi kyseinen markkinatutkimus perustui vuoteen 2001 saakka käytettävissä olleisiin tietoihin. Markkinaolosuhteet ovat kuitenkin tuntuvasti muuttuneet vuosien 2001 ja 2007 välillä. On myös huomattava, että unionin yleinen tuomioistuin kumosi päätöksen 2004/166 15.6.2005 antamallaan tuomiolla Corsica Ferries France v. komissio (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Kolmanneksi SNCM väittää, että tutkiessaan kysymystä yksityisen toiminnan puuttumisesta komissio ei voinut tyytyä suorittamaan määrällistä analyysia Corsica Ferriesin tarjouksesta. Sen olisi pitänyt tarkastella paitsi kapasiteettia myös hintoja, jatkuvuutta ja säännöllisyyttä ja osoittaa, että Corsica Ferries tarjosi palvelujaan vastaavin ehdoin kuin SNCM lisäpalvelun puitteissa. SNCM toteaa tässä yhteydessä, että komissio ei ole missään vaiheessa osoittanut, että Corsica Ferriesin suorittamat palvelut vastaisivat eritelmissä asetettuja laatuvaatimuksia.

217 Näitä komissiota vastaan esitettyjä väitteitä ei voida hyväksyä.

218 Asiakirja-aineistosta ilmenee ja myös osapuolten kesken on riidatonta, että lisäpalveluun sovellettavat julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen velvoitteet ja julkisen palvelun velvoitteet, jotka koskevat Toulonista lähteviä liikennepalveluja, eivät ole täysin identtisiä. Kuten komissio toteaa perustellusti riidanalaisen päätöksen 165 perustelukappaleessa, lisäpalvelun puitteissa tarjottujen Marseillesta lähtevien meriliikennepalvelujen ja Toulonista lähtevien meriliikennepalvelujen laadussa ei kuitenkaan ollut näytetty olleen merkittävää eroa, joka olisi vähentänyt ensin mainittujen palvelujen käyttäjien halukkuutta siirtyä käyttämään jälkimmäisiä palveluja.

219 Aluksi on muistettava, että julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä asetetut velvoitteet eivät ole lisäpalvelun osalta yhtä tiukkoja kuin peruspalvelun osalta (ks. edellä 151 kohta). Tämän jälkeen on viitattava edellä 202–204 kohdassa esitettyihin perusteluihin, joiden mukaan Corsica Ferriesin tarjoamien palvelujen oli täytettävä useita vaatimuksia, jotka koskivat säännöllisyyttä, jatkuvuutta, matkojen tiheyttä, toimitettavan palvelun kapasiteettia, hintoja ja alusten miehistöä, ja ne oli tarjottava yleisen edun kanssa yhteensopivin ehdoin, minkä lisäksi kyseisten palvelujen ja SNCM:n tarjoamien Marseillesta lähtevien palvelujen välillä ei ole näytetty olleen todellista laatueroa. Tarkasteltaessa erityisesti lisäpalvelulle julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä asetettuja velvoitteita, jotka koskevat tarjotun palvelun laatua ja joihin SNCM vetoaa, riittää kun todetaan, ettei SNCM ole esittänyt mitään sellaista, mikä osoittaisi matkustajilla olleen jokin erityinen tarve, jota Toulonista toimivat varustamot eivät täyttäneet meriliikennepalveluja tarjotessaan.

Lisäpalvelulle oli asetettu vain vähän tarjotun palvelun laatua koskevia velvoitteita, eivätkä ne poikenneet perustavanlaatuisesti kilpailevien varustamojen, erityisesti Corsica Ferriesin, tarjoamiin liikennepalveluihin sovelletuista velvoitteista.

220 Edellä esitetystä seuraa, että komissio on perustellusti katsonut, ettei tässä tapauksessa ollut esitetty minkäänlaista näyttöä lisäpalvelua koskevan yksityisen toiminnan puuttumisesta.

– Kolmas alaosa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt analysoimatta vaikutusta, joka lisäpalvelun poistamisella olisi ollut tosiasiallisesti todettuun tarjontaan

221 SNCM väittää, että komissio ei ole analysoinut vaikutusta, joka lisäpalvelun poistamisella olisi ollut tosiasiallisesti todettuun tarjontaan, mikä on saanut komission yliarvioimaan yksityistä toimintaa, jolla tämä palvelu voitaisiin korvata. Mikään riidanalaisessa päätöksessä ei sen mielestä viittaa siihen, että Corsica Ferriesin Toulonista lähtevät palvelut ja SNCM:n Marseillesta lähtevät palvelut olisivat täysin korvattavissa toisillaan. Mikään ei myöskään osoita, että ilman julkisen palvelun sopimusta Corsica Ferriesin tarjonnalla olisi voitu varmistaa palvelun jatkuvuus ja säännöllisyys lisäpalvelua vastaavalla tavalla. Jos maksettavat korvaukset poistettaisiin, SNCM:n toiminta markkinoilla kyseenalaistettaisiin, mikä asettaisi Corsica Ferriesin lähes monopoliasemaan ja saisi sen nostamaan tuntuvasti hintojaan ja laskemaan palvelunsa laatua.

222 Komissio ei hyväksy SNCM:n väitteitä.

223 Tätä kolmatta alaosaa ei voida hyväksyä. Kolme olettamaa, joille SNCM:n komissiota vastaan esittämä väite perustuu, ovat virheellisiä.

224 Ensinnäkään komission ei voida kohtuudella edellyttää osoittavan, että Toulonista tarjotut liikennepalvelut ja Marseillesta tarjotut liikennepalvelut ovat täysin korvattavissa keskenään. Komissio on perustellusti ottanut huomioon riidanalaisen päätöksen 160 perustelukappaleessa sen, että nämä palvelut olivat ”suurelta osin korvattavissa”.

225 Toiseksi on todettava, että komission riidanalaisessa päätöksessä suorittaman analyysin perusteella voidaan todeta oikeudellisesti riittävällä tavalla, että ilman lisäpalvelua koskevan julkisen palvelun hoitamista Corsica Ferriesin tarjoamalla Toulonista lähtevällä liikenteellä yhdistettynä SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän peruspalvelun puitteissa tarjoamaan liikenteeseen olisi voitu varmistaa alueellinen jatkuvuus ympäri vuoden, myös huippukausina, toisin sanoen matkustajien kysyntään olisi aina vastattu (ks. edellä kolmannen osan ensimmäisen ja toisen alaosan tarkastelu).

226 SNCM:n tässä yhteydessä esittämä väite, jonka mukaan ilman lisäpalvelua koskevan julkisen palvelun hoitamista Corsica Ferries voisi asteittain tai äkillisesti siirtää laivastonsa muihin kohteisiin kuin Korsikaan, on pelkkää spekulointia eikä sitä näin ollen voida hyväksyä.

227 Kolmanneksi SNCM:n väitteitä, jotka koskevat lisäpalvelun nojalla maksettujen korvausten poistamisen vaikutuksia sen ja Corsica Ferriesin tilanteeseen, on niin ikään pidettävä pelkkänä spekulointina ja ne on siten hylättävä.

– Neljäs alaosa, jonka mukaan SNCM:n kilpailijoiden, jotka toimivat Toulonista lähtien, ei voida katsoa harjoittavan toimintaansa tavanomaisten markkinaehtojen nojalla

228 SNCM väittää, että toisin kuin riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleessa todetaan, sen kilpailijoiden, jotka toimivat Toulonista lähtien, ei voida katsoa harjoittavan toimintaansa tavanomaisten markkinaehtojen nojalla. Liikennöintiä Toulonista subventoidaan valtiontuella, eli sosiaalisen tuen järjestelmällä, jonka nojalla tälle liikennöinnille on asetettu julkisen palvelun velvoitteita.

229 Komissio ja Corsica Ferries vaativat tämän alaosan hylkäämistä.

230 Todetessaan riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleen viimeisessä lauseessa, että ”SNCM:n Toulonista toimivien matkustajaliikenteen kilpailijoiden voitaisiin katsoa harjoittavan toimintaansa tavanomaisten markkinaehtojen nojalla”, komissio ei ole viitannut julkisen toimenpiteen puuttumista koskevaan tilanteeseen markkinoilla. Kuten kyseisen virkkeen ensimmäisessä lauseessa todetaan, ”kun otetaan huomioon julkisen palvelun hoitaminen ja sosiaalisen tuen järjestelmä kaikilla Manner-Ranskan ja Korsikan välisillä reiteillä”, komissiolla oli tarkoitus yksinkertaisesti todeta, että kaikkiin matkustajaliikennepalveluja muun muassa Toulonin sataman ja Korsikan satamien välillä tarjoaviin varustamoihin sovellettiin edellä 14 kohdassa kuvattua sosiaalisen tuen järjestelmää ja että tästä syystä niille oli asetettu tämän järjestelmän puitteissa määrättyjen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisia vaatimuksia, minkä vuoksi niiden oli katsottava harjoittavan toimintaansa markkinoilla vastaavin ehdoin. Toisin sanoen ”tavanomaisia markkinaehtoja” olivat ehdot, joihin sisältyivät kyseinen järjestelmä ja siihen liittyvät julkisen palvelun velvoitteet.

231 Näin ollen kolmannen osan neljäs alaosa ja tämä osa kokonaisuudessaan on hylättävä perusteettomina.

Neljäs osa, johon vedotaan vielä edelliseenkin osaan nähden toissijaisesti ja jonka mukaan komissio ei ole osoittanut, että lisäpalveluna suoritetut palvelut eivät merkinneet tavanomaista liiketointa

232 Vielä toissijaisesti eli tilanteessa, jossa olisi katsottava, että lisäpalvelu ei ole yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu, SNCM väittää komission jättäneen näyttämättä, että sopiessaan kyseisestä palvelusta SNCM:n kanssa Ranskan viranomaiset eivät olleet toimineet samalla tavoin kuin yksityinen sijoittaja tavanomaisten markkinaehtojen nojalla ja että kyseisen palvelun puitteissa suoritettujen palvelujen ostoa ei näin ollen voitu pitää tavanomaisena liiketoimena.

233 Kuten komissio ja Corsica Ferries aivan oikein toteavat, markkinatalouden ehdoin toimivaa yksityistä sijoittajaa koskevaa arviointiperustetta ei sovelleta esillä olevan kaltaisessa tilanteessa. Kun viranomainen toimii julkisen palvelun järjestämisestä vastaavana viranomaisena, kyseisen arviointiperusteen sovellettavuus ei tällöin tule kyseeseen, koska se toimii pakostikin julkisen vallan käyttäjänä. Vastoin SNCM:n puoltamaa kantaa Ranskan viranomaisten menettelyä tässä asiassa ei voida rinnastaa siihen, että ne hankkivat hinnan maksamista vastaan meriliikennepalveluja. Todellisuudessa esillä olevassa asiassa on kyse sopimuksesta, jolla viranomainen antaa julkisen palvelun hoitamisen taloudellisille toimijoille, jolloin se maksaa niille taloudellista korvausta. Tällaisessa tilanteessa sovelletaan neljää Altmark-kriteeriä sen arvioimiseksi, merkitseekö tämä korvaus valtiontukea ja erityisesti valikoivaa etua.

234 Näin ollen ensimmäisen kanneperusteen neljättä osaa ei voida hyväksyä.

235 Tästä seuraa, että ensimmäisen kanneperuste on hylättävä kokonaisuudessaan perusteettomana. Näin ollen komission on todettava katsoneen perustellusti, että lisäpalvelun sisällyttäminen julkisen palvelun laajuuteen ei vastannut julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen ja että Ranskan tasavalta oli siten tehnyt ilmeisen arviointivirheen luokitellessaan lisäpalvelun yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus ei täyttänyt neljättä Altmark-kriteeriä

236 SNCM väittää toisessa kanneperusteessaan, että komissio on katsonut virheellisesti, ettei neljäs Altmark-kriteeri täyttynyt niin peruspalvelun kuin lisäpalvelunkaan osalta. Sen mukaan julkisen palvelun hoitamista koskevassa sopimuksentekomenettelyssä on voitu varmistaa toimijoiden välinen toimiva kilpailu ja siten valita julkisyhteisölle taloudellisesti edullisin tarjous.

237 Komissio ja Corsica Ferries eivät hyväksy SNCM:n väitteitä.

238 On syytä muistaa, että neljäs Altmark-kriteeri täyttyy kahdessa vaihtoehtoisessa tilanteessa. Ensimmäisessä tilanteessa julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaava yritys on täytynyt valita sellaisessa julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin. Toisessa tilanteessa korvauksen taso on täytynyt määrittää tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

239 Komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä, että tässä tapauksessa ei ollut kyse kummastakaan tilanteesta (ks. riidanalaisen päätöksen 169–178 ja 179–183 perustelukappale). Esillä olevassa kanteessa SNCM riitauttaa ainoastaan ensimmäistä tilannetta koskevan komission johtopäätöksen.

240 Useista yhtäpitävistä todisteista ilmenee, että tarjouspyyntömenettely ei tässä tapauksessa selvästi johtanut todelliseen ja riittävän avoimeen kilpailuun, jossa on mahdollista valita ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset meriliikennepalvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin.

241 Näin ollen on ensinnäkin todettava, että julkisen palvelun hoitamista koskeva sopimus on tehty SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän kanssa sellaisen neuvottelumenettelyn lopuksi, johon liittyy hankintailmoituksen julkaiseminen, Conseil d'État'n kumottua 15.12.2006 julkisen palvelun hoitamista koskevan ensimmäisen sopimuksentekomenettelyn kokonaisuudessaan. Kuten riidanalaisen päätöksen 170 perustelukappaleesta ja yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 66 kohdasta ilmenee, neuvottelumenettely, johon liittyy hankintailmoituksen julkaiseminen, jättää hankintaviranomaiselle laajan harkintavallan, ja se saattaa rajoittaa kiinnostuneiden toimijoiden osallistumista. Tällaista menettelyä ei siten voida pitää riittävänä neljännen Altmark-kriteerin täyttymiseksi muuta kuin poikkeustapauksissa. Lisäksi saman tiedonannon 68 kohdassa todetaan, että voi olla tilanteita, joissa hankintamenettely ei mahdollista palvelun hankkimista yhteisölle vähimmin kustannuksin, koska se ei synnytä riittävän avointa tai aitoa kilpailua.

242 Toiseksi on todettava, että tarjouspyyntöilmoituksen julkaisemisen jälkeen on tehty vain kaksi tarjousta, eli SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän tarjous sekä Corsica Ferriesin tarjous. Teoriassa monet muut varustamot olisivat voineet osallistua tähän tarjouskilpailuun, ja niistä ainakin kolme tarjoaa säännöllisiä meriliikennepalveluja mantereen ja Korsikan välillä (Saremar (Italia–Korsika), Lauro (Italia–Korsika) ja Moby (Italia–Korsika mutta myös tietyn ajan Manner-Ranska–Korsika)).

243 Kolmanneksi on edellä 242 kohdassa esitettyyn liittyen vielä todettava riidanalaisen päätöksen 174–177 perustelukappaleesta ilmenevällä tavalla, että useat seikat ovat kiistatta vähentäneet mahdollisten ehdokkaiden halukkuutta osallistua tarjouskilpailuun tai jopa estäneet niitä osallistumasta siihen.

244 On otettava huomioon, että kuten riidanalaisen päätöksen 175 perustelukappaleessa todetaan ja kuten Korsikan ja Manner-Ranskan välisen meriliikenteen turvaamistoimenpiteitä koskevista vaatimuksista 11.12.2006 tehdyn Ranskan kilpailuneuvoston päätöksen 06-MC-03 60 ja 106 kohdasta käy ilmi,

SNCM:n ja CMN:n ryhmittymällä oli merkittävä kilpailuetu, joka johtui sen asemasta reitin Marseille–Korsika vanhana toimijana, jolla oli jo aluksia, jotka oli mukautettu julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien vaatimuksiin.

245 Julkisen palvelun hoitamista koskevassa sopimuksentekomenettelyssä asetettujen määräaikojen lyhyydellä on välttämättä ollut syrjäyttävä vaikutus. On syytä muistaa, että uusi tarjouspyyntöilmoitus ja lopulliset eritelmät julkaistiin 30.12.2006 julkisen palvelun hoitamiseksi 1.5.2007 alkaen, eli vain neljä kuukautta myöhemmin, ja Korsikan parlamentti siirsi tätä viimeksi mainittua päivämäärää 27.4.2007 tekemällään päätöksellä ajankohtaan 1.7.2007. Tämän seurauksena julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksentekopäivän, joka oli lopulta 7.7.2007, ja julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen täytäntöönpanopäivän välillä saattoi kulua vain erittäin lyhyt aika. Niiden välinen aika oli siten vain 23 päivää. On selvää, että toimijat, jotka eivät vielä liikennöineet reitillä Marseille–Korsika, eivät voineet näin lyhyessä ajassa ottaa käyttöön aluksiaan muilta reiteiltä tai hankkia muita aluksia, jotka täyttäisivät eritelmien vaatimukset. Nämä toimijat eivät ottaneet erittäin suurta taloudellista riskiä mukauttaa ennalta laivastoaan ilman mitään myönteistä tietoa mahdollisuudesta saada sopimus.

246 Näistä erittäin lyhyistä määräajoista johtuvista esteistä huolimatta Corsica Ferries on voinut osallistua kyseiseen tarjouskilpailuun. On kuitenkin huomattava, että sen oli mahdotonta esittää julkisen palvelun hoitamiselle aikaisempaa alkamispäivämäärää kuin 12.11.2007 juuri sen vuoksi, että sen laivaston oli oltava tuohon päivämäärään saakka Nizzassa ja Toulonissa, sillä turistikauden matkaliput olivat tulleet myyntiin jo tammikuussa.

247 Myös tietyt tekniset syyt rajoittivat niiden ehdokkaiden lukumäärää, jotka saattoivat osallistua tarjouskilpailuun. Alusten oli täytettävä tarkat tekniset vaatimukset, jotta ne voivat liikkua tietyissä Korsikan satamissa. Kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 107 todetaan, vuonna 2007 yli 180 metriä pitkät alukset eivät esimerkiksi voineet liikkua Bastian satamassa. Tämä seikka, yhdistettynä julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmissä määrättyyn juoksumetrien korkeaa vähimmäismäärää koskevaan vaatimukseen rahtiliikenteessä, edellytti lähes mittatilauksena rakennettavia aluksia, jotka olivat vastaavia kuin tietyt SNCM:n alukset, kuten *Paglia Orba* ja *Pascal Paoli*. Kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 109 todetaan, näiden eritelmien ehdot täyttävien alusten hinta oli erityisen korkea. Näiden seikkojen lisäksi kyseisissä eritelmissä määrättiin, että julkisen palvelun varmistamiseen tarkoitetut alukset eivät saaneet olla yli 20 vuotta vanhoja, mistä oli mahdollisuus poiketa vuosina 2007 ja 2008, ja tämä hyödytti suoraan SNCM:ää, samalla kun sen vaikutuksesta ulkopuolelle jätettiin viisi Corsica Ferriesin laivaston alusta, jotka olivat käytettävissä julkisen palvelun hoitamiseen, kuten komissio selittää erittäin vakuuttavasti vastauksessaan yhteen unionin yleisen tuomioistuimen esittämistä kirjallisista kysymyksistä.

248 Lisäksi riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 106 mainitun, 11.12.2006 tehdyn päätöksen 06-MC-03 (ks. edellä 244 kohta) 56 kohdassa Ranskan kilpailuneuvosto katsoi, että ”vaikka teoriassa useilla varustamoilla oli tarvittavia aluksia ja ne olisivat voineet vastata tarjouspyyntöön, tietyt menettelyn erityispiirteet, vastaamiselle asetetut määräajat sekä useat tekniset tai kaupalliset vaatimukset rajoittivat käytännössä niiden lukumäärän kolmeen varustamoon, jotka jo liikennöivät Korsikaan Marseillen, Toulonin ja Nizzan satamista” (ks. myös Korsikan ja Manner-Ranskan välillä meriliikenteen alalla toteutetuista menettelytavoista 27.2.2009 tehdyn Ranskan kilpailuneuvoston päätöksen 09-D-10 120–133 kohta).

249 Neljänneksi on niin, että kuten riidanalaisen päätöksen 172 perustelukappaleessa todetaan perustellusti, Corsica Ferriesin tarjous, joka oli siis ainoa SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän kanssa kilpaileva tarjous, hylättiin valintakriteerien perusteella eikä sopimuksentekokriteerien perusteella, toisin sanoen vertailematta tehtyjen tarjousten omia ansioita taloudellisesti kokonaisedullisimman tarjouksen valitsemiseksi. Korsikan parlamentin 7.6.2007 tekemästä päätöksestä ilmenee, että Corsica Ferriesin tarjous hylättiin sillä perusteella, ettei tämä yhtiö pystynyt ”vahvistamaan pysyvästi ja lopullisesti päivämäärää, jolloin se pystyisi aloittamaan [julkisen palvelun hoitamista koskevan] sopimuksen

suorittamisen”. Kuten edellä 246 kohdassa on jo todettu, Corsica Ferriesin oli mahdotonta esittää julkisen palvelun hoitamisesta koskevan sopimuksen täytäntöönpanolle aikaisempaa päivämäärää kuin 12.11.2007, vaikka sen alkamispäiväksi oli vahvistettu 1.7.2007. Lisäksi Marseillen ja Korsikan välistä meriliikennettä koskevasta julkisesta palvelusta annetusta Korsikan toimeenpanevan neuvoston puheenjohtajan kertomuksesta, jonka perusteella kyseinen päätös tehtiin, ilmenee, että tietyt Corsica Ferriesin alukset eivät täyttäneet tarjouspyynnöstä annetussa erityisasetuksessa asetettua alusten enimmäisikää koskevaa ehtoa, sillä ne oli otettu käyttöön ennen päivämäärää 1.1.1987 (ks. myös riidanalaisen päätöksen alaviite 20).

250 Näin ollen ei voida katsoa SNCM:n väittämällä tavalla, että Corsica Ferriesin tarjous olisi hylätty sillä perusteella, ettei se ollut taloudellisesti edullisin. Lisäksi on huomattava, että tämän tarjouksen hylkäämisperusteet eivät kuulu tarjouspyynnöstä annetussa erityisasetuksessa mainittuihin sopimuksentekokriteereihin. Tässä asetuksessa todetaan otsikon ”valintakriteeri” alla seuraavaa:

”Sopimusten tekemistä varten Korsikan aluehallinto ratkaisee asian tekemänsä kokonaistaloudellisen sitoumuksen perusteella sekä tarjouksen tekevien yritysten esittämien palvelun laatua ja saaren taloudellista kehitystä koskevien seikkojen perusteella ja ottaa huomioon erityisesti saaren markkinoille suunniteltujen palvelujen ja toimintojen osan kapasiteetin ja tuotantotyyppien rajoissa.”

251 Viidenneksi on hyväksyttävä komission riidanalaisen päätöksen 177 perustelukappaleessa esittämä toteamus, jonka mukaan ”monet tapaamista koskevat lausekkeet, jotka liittyvät Korsikan liikennevirastolle annettuun vapauteen päättää poikkeuksista sovellettaviin sääntöihin, ovat voineet myös vähentää halukkuutta osallistua tarjouspyyntömenettelyyn ja aiheuttaneet epäilyksiä tietyistä tarjouksen laatimisessa olennaisista teknisistä ja taloudellisista parametreista”.

252 Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 2 artiklassa määrätään, että eritelmien velvoitteita voidaan mukauttaa siirtymäkautena, joka päättyy 31.12.2008. Nämä velvoitteet, joita voidaan Korsikan liikenneviraston päätöksestä lieventää, liittyvät olennaisiin seikkoihin julkisen palvelun hoitamisessa, sillä ne koskevat vähimmäiskapasiteettia (ks. eritelmien I a kohdan 1.3 alakohta, I b kohdan 1.3 alakohta, I c kohdan 1.3 alakohta, I d kohdan 1.3 alakohta ja I e kohdan 1.3 alakohta), palvelun laatua ja alusten käyttöönottopäivää (ks. eritelmien johdannon III kohta). Näistä poikkeuksista oli tosin määrätty vain 18 kuukauden ajaksi, mutta ne olivat silti merkittäviä, sillä tällainen määräaika on riittävä laivaston mahdolliseksi uudelleen järjestämiseksi.

253 Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien mukaan ”erityisesti alusten huoltoa, korjauksia tai uudelleenluokitusta koskevien sääntelyyn liittyvien velvoitteiden täyttämiseksi voidaan Korsikan liikenneviraston suostumuksesta hyväksyä palvelun alempi taso, jotta edellä määrätty kapasiteetti, erityisesti matkustajien osalta (30 % vähennyksen rajoissa), voidaan ottaa käyttöön kautena 1.10.–31.3., koulujen lomakausien ulkopuolella ja odottamattomissa tilanteissa vuoden jaksosta riippumatta” (ks. eritelmien I a kohdan 1.4 alakohta, I b kohdan 1.4 alakohta, I c kohdan 1.4 alakohta, I d kohdan 1.4 alakohta ja I e kohdan 1.4 alakohta). On huomattava, että palvelun vähentäminen oli mahdollista ”erityisesti” alusten huoltoa, korjauksia tai uudelleenluokitusta koskevien sääntelyyn liittyvien velvoitteiden täyttämiseksi eikä ”yksinomaan” tällä perusteella, kuten SNCM näyttää väittävän. Kuten komissio täysin perustellusti korostaa, tässä määräyksessä Korsikan liikennevirastolle annettu harkintavalta oli erittäin laaja, sillä siinä jätettiin avoimeksi sekä peruste, jolla vähennyksiä voitiin tehdä, että niiden laajuus (”erityisesti matkustajien osalta”) ja suuruus (korkeintaan 30 %), ja tämä koski kaikkia hiljaisia kausia, toisin sanoen kausia, joiden aikana eri merireittien käyttö oli pakostikin kaikkein vähäisintä ja joiden aikana julkisen palvelun suorittajien oli kannattavinta vähentää palveluja.

254 Julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 7 artiklassa tarkoitettu suojalauseke ja 8 artiklassa tarkoitettu muokkauslauseke ovat niiden sisältö huomioon ottaen voineet niin ikään aiheuttaa epäilyksiä tietyistä teknisistä ja taloudellisista parametreista (ks. edellä 33–35 kohta).

255 Yksikään SNCM:n esittämistä muista väitteistä ei voi kyseenalaistaa edellä esitettyjä perusteluja.

256 SNCM väittää ensinnäkin virheellisesti, että unionin yleinen tuomioistuin on 11.9.2012 antamansa tuomion Corsica Ferries France v. komissio (T-565/08, EU:T:2012:415) 59 kohdassa katsonut, että SNCM:n ja CMN:n ryhmittymä sai hoitaakseen julkisen palvelun ajanjaksoksi 2007–2013 ”uusien yhteisön sääntöjen mukaisesti ja eurooppalaisen tarjouspyyntökilpailun jälkeen”. Kyseinen asia ei nimittäin koskenut julkisen palvelun hoitamista ajanjaksona 2007–2013 vaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua ajanjaksona 1991–2001. Unionin yleinen tuomioistuin tyytyi kyseisen tuomion 59 kohdassa toteamaan, että SNCM ja CMN olivat yhdessä saaneet hoitaakseen julkisen palvelun vuoden 2001 jälkeen uusien unionin sääntöjen mukaisesti, eurooppalaisen tarjouspyyntökilpailun jälkeen, tutkimatta sitä, olivatko nämä tarjouspyynnöt, jotka eivät sitä paitsi olleet kanteen kohteena, sääntöjenmukaisia, tai varsinkaan sitä, olivatko ne omiaan täyttämään neljännen Altmark-kriteerin.

257 Toiseksi SNCM ei voi tehokkaasti vedota siihen, että Korsikan aluehallinto ei missään vaiheessa saanut käsiteltäväkseen hakemusta mahdollisilta ehdokkailta, jotka luopuivat menettelyyn osallistumisesta eritelmissä asetettujen velvoitteiden ja julkisen palvelun tekemistä koskevan sopimuksenteon aikataulun vuoksi. Vaikka tämän oletettaisiin pitävän paikkansa, se ei itsessään voi vaikuttaa komission riidanalaisessa päätöksessä esittämiin perusteluihin ja päätelmiin neljännen Altmark-kriteerin täyttymättä jäämisestä.

258 Kolmanneksi SNCM ei voi vedota myöskään siihen, että sekä Conseil d’État – 5.6.2007 antamassaan päätöksessä ja edellä 27 kohdassa mainitussa 13.7.2012 antamassaan päätöksessä – että kilpailuneuvosto – Korsikan ja Manner-Ranskan välisen meriliikenteen turvaamistoimenpiteitä koskevista uusista vaatimuksista 6.4.2007 tekemässään päätöksessä 07-D-13 – katsoivat, että Korsikan aluehallinnon noudattama menettely julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemiseksi oli täysin laillinen.

259 Aluksi on todettava, että 5.6.2007 annettu Conseil d’État’n päätös on päätös Corsica Ferriesin kassaatiovalituksesta, joka tehtiin edellä 20 kohdassa mainitusta tribunal administratif de Bastian välitoimista vastaavan tuomarin 27.4.2007 antamasta määräyksestä, jossa oli vain osittain hyväksytty sen vaatimus Korsikan aluehallinnon ja Korsikan liikenneviraston Korsikan meriliikennettä Marseillen satamasta koskevan julkisen palvelun hoitamisen jatkamiseksi järjestämän koko menettelyn kumoamisesta. Sen lisäksi, että välitoimista vastaavan tuomarin toimivalta on luonteeltaan rajattua, on huomattava, että Conseil d’État rajoittui päätöksessään toteamaan valituksenalaisen määräyksen perusteltavuudesta, että tribunal administratif de Bastian välitoimista vastaava tuomari ei ollut ottanut tosiseikkoja tai asiakirja-aineistoon sisältyviä seikkoja vääristyneellä tavalla huomioon. Lisäksi kyseinen päätös koskee vain Corsica Ferriesin vaatimusten sitä osaa, jonka viimeksi mainittu tuomari oli hylännyt samalla kun hän kumosi ehdokkaiden yhdenvertaisuuden loukkaamisen vuoksi menettelyn neuvotteluvaiheen ja sen seurauksena päätöksen hyväksyä SNCM:n ja CMN:n ryhmittymän tarjous ja esittää Korsikan parlamentille julkisen palvelun antamista tämän ryhmittymän hoidettavaksi.

260 Lisäksi – toisin kuin SNCM väittää – 13.7.2012 annetusta Conseil d’État’n päätöksestä ei voida päätellä, että se olisi tässä päätöksessä vahvistanut Korsikan aluehallinnon julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen tekemisessä noudattaman menettelyn laillisuuden. Päätöksensä toisessa osassa, joka koskee valtiontukioikeutta ja erityisesti SEUT 108 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakkoilmoitusta koskevaa velvollisuutta, Conseil d’État on pelkästään tutkinut, saattoiko julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu suojalauseke erikseen arvioituna merkitä valtiontukea. Sen jälkeen, kun Conseil d’État kumosi tällä 13.7.2012 antamallaan päätöksellä Cour administrative d’appel de Marseillen 7.11.2011 antaman tuomion ja palautti asian sen ratkaistavaksi, cour administrative d’appel de Marseille kumosi 6.4.2016 antamallaan tuomiolla tribunal administratif de Bastian 24.1.2008 antaman tuomion sekä edellä 23 ja 25 kohdassa mainitut päätökset todettuaan nimenomaan, että neljäs Altmark-kriteeri ei ollut täyttynyt.

261 Kilpailuneuvoston 6.4.2007 tekemän päätöksen on todettava liittyneen turvaamistoimenpiteitä koskeviin vaatimuksiin, eikä se näin ollut voinut vaikuttaa pääasian ratkaisuun. Tästä päätöksestä ei voida tehdä mitään johtopäätöksiä neljännen Altmark-kriteerin täyttymisestä. Kilpailuneuvoston käsiteltäviksi saatetut kysymykset koskivat SNCM:n ja CMN:n tilapäisen ryhmittymän mahdollisesti kilpailua rajoittavaa luonnetta sekä tämän ryhmittymän uuden tarjouspyyntöilmoituksen julkaisemisen jälkeen jättämässään tarjouksessa vaatiman korvauksen väitetysti kohtuutonta tasoa. Lisäksi kilpailuneuvosto korostaa itse päätöksensä 46 kohdassa, että päätöksellä vahvistaa julkisen palvelun hoitamisen täytäntöönpanopäiväksi 1.5.2007 (tätä päivämäärää siirrettiin sittemmin päivämäärään 1.7.2007) oli syrjäyttävä vaikutus.

262 Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio ei ole tehnyt virhettä katsoessaan, että neljäs Altmark-kriteeri ei täyttynyt peruspalvelun ja lisäpalvelun osalta. Toinen kanneperuste on siten hylättävä perusteettomana.

Kolmas kanneperuste, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan komissio on laskenut virheellisesti takaisinperittävän tuen määrän

263 SNCM:n kolmas kanneperuste kohdistuu riidanalaisen päätöksen 218 perustelukappaleeseen, jonka sanamuoto on seuraava:

”Takaisinperittävän määrän määrittämiseksi ilman korkoja komissio katsoo, että SNCM:n kirjanpito on riittävä perusta korvausten jakamiselle peruspalvelun ja lisäpalvelun välillä. Tämän perusteella takaisinperittävän tuen määrä sisältää seuraavat osat:

kaudella 2007–2011 tosiasiallisesti lisäpalvelusta maksettujen korvausten määrä, joka on 172,744 miljoonaa euroa – –

kuukausittain vuonna 2012 lisäpalvelusta maksetut määrät, joiden arvoksi arvioidaan tällä hetkellä 38 miljoonaa euroa sekä loput korvauksesta, joka on maksettava palvelujen suorittamista koskevan lopullisen raportin toimittamisen jälkeen, jos se on jo maksettu.

kuukausittain vuonna 2013 lisäpalvelusta tämän päätöksen päivämäärään asti maksetut maksut, joiden arvioidaan tällä hetkellä olevan 9,5 miljoonaa euroa, ja ottaen huomioon, että Ranskan on peruttava kaikki tämän päivämäärän jälkeiset maksut.”

264 Tällä kanneperusteella, joka jakautuu kolmeen osaan, SNCM väittää, että vaikka oletettaisiinkin, että lisäpalvelu voidaan erottaa peruspalvelusta ja että lisäpalvelun nojalla maksetut korvaukset eivät täytä Altmark-kriteerejä, komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen ja rikkonut SEUT 106 artiklan 2 kohtaa ja SEUT 107 artiklaa sekä loukannut suhteellisuusperiaatetta ja perusteettoman edun kieltoa koskevaa periaatetta vahvistamalla takaisinperittävän tuen määrän kaikkien kyseisten korvausten suuruiseksi.

265 Komissio ja Corsica Ferries katsovat, että tämä kolmas kanneperuste on hylättävä perusteettomana sen kaikkien kolmen osan osalta.

Ensimmäinen osa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt huomiotta takaisinperittävän tuen määrän määrittämisessä lisäpalvelun suorittamisesta aiheutuneet kustannukset

266 SNCM vetoaa siihen, että komissio ei ole ottanut takaisinperittävän tuen määrää määrittäessään huomioon sille lisäpalvelun suorittamisesta aiheutuneita kustannuksia, jotka ovat olleet huomattavia ja joita tämän palvelun perusteella maksetut korvaukset saati matkustajien osalta toteutunut liikevaihto

eivät ole kattaneet. Näin toimiessaan komissio on sen mielestä jättänyt noudattamatta SEUT 106 artiklan 2 kohtaa ja SEUT 107 artiklaa sekä suhteellisuusperiaatetta ja perusteettoman edun kieltoa koskevaa periaatetta ja tehnyt ilmeisen arviointivirheen.

267 Kuten edellä 233 kohdassa on jo tuotu esille ja kuten komissio aivan oikein korostaa, esillä oleva asia ei koske tilannetta, jossa valtio hankkii hinnan maksamista vastaan tietyn tavaran tai palvelun. Esillä olevassa asiassa on kyseessä sopimus, jolla viranomainen antaa julkisen palvelun hoitamisen taloudellisten toimijoiden tehtäväksi ja maksaa siitä niille taloudellisen korvauksen. Tällaisessa tilanteessa sovelletaan 24.7.2003 annettuun tuomioon Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) perustuvaa oikeuskäytäntöä. Jos korvaus ei täytä kumulatiivisesti neljää Altmark-kriteeriä, sillä katsotaan siten myönnettävän etu sen saajille, ja sikäli kuin muut edellytykset valtiontuen toteamiseksi sisämarkkinoille soveltumattomaksi täyttyvät, kyseisten saajien on palautettava se kokonaisuudessaan.

268 Koska tässä tapauksessa – kuten edellä ensimmäistä ja toista kanneperustetta tarkasteltaessa on todettu – ensimmäinen ja neljäs Altmark-kriteeri eivät täyty SNCM:lle lisäpalvelun perusteella maksettujen korvausten osalta, nämä korvaukset merkitsivät kokonaisuudessaan tälle yhtiölle myönnettyä etua. Koska muut edellytykset sen toteamiselle, että kyseisiä korvauksia oli pidettävä sisämarkkinoille soveltumattomana valtiontukena, täyttyivät, komission ei ole katsottava jättäneen noudattamatta SEUT 106 artiklan 2 kohtaa ja SEUT 107 artiklaa eikä myöskään suhteellisuusperiaatetta ja perusteettoman edun kiellon periaatetta määrätessään ne perittäviksi takaisin kokonaisuudessaan. Tältä osin on todettava, että laittoman valtiontuen poistaminen perimällä se takaisin on looginen seuraus sen laittomuuden toteamisesta. Näin ollen tällaista takaisinperimistä aikaisemman tilanteen palauttamiseksi ei voida periaatteessa pitää valtiontukea koskevien perussopimuksen määräysten tavoitteisiin nähden suhteettomana toimenpiteenä (tuomio 21.3.1990, Belgia v. komissio, C-142/87, EU:C:1990:125, 66 kohta).

269 Erityisesti ei voida katsoa, että velvollisuus palauttaa kyseinen määrä Ranskan viranomaisille merkitsisi niille perusteetonta etua, koska ne tyytyvät vain perimään takaisin määrän, jota ei voitu maksaa SNCM:lle.

270 SNCM:n vastauskirjelmässään esittämästä väitteestä, jonka mukaan komission vahvistaman määrän takaisinperintä merkitsee sen ”kuoliniskua” ja omaisuuden realisointia, riittää kun todetaan, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että yritys on taloudellisissa vaikeuksissa tai konkurssissa, ei vaikuta takaisinperintävelvollisuuteen (tuomio 11.12.2012, komissio v. Espanja, C-610/10, EU:C:2012:781, 71 kohta).

271 SNCM:n väitettä, jonka mukaan lisäpalvelusta maksetut ”korvaukset olivat kroonisesti liian pieniä”, ei ole näytetty oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen. Komission vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen sekä istunnon aikana antamat selitykset osoittavat pikemminkin päinvastoin, että todellisuudessa tämän palvelun korvaukset olivat liian suuria.

272 Edellä esitetyn perusteella kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä perusteettomana.

Toinen osa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt huomiotta takaisinperittävän tuen määrän määrittämisessä peruspalvelusta maksetun liian pienen korvauksen

273 SNCM väittää, että komission olisi pitänyt ottaa huomioon palautettavan tuen määrää arvioidessaan se, että peruspalvelusta, joka kuului samaan julkisen palvelun hoitamiseen kuin lisäpalvelu, maksettiin vuosina 2007–2011 ”kroonisesti ja massiivisesti” liian pieni korvaus. Tästä syystä komissio on sen mielestä tehnyt oikeudellisen virheen sekä SNCM:lle myönnetyn edun määrän arvioimista koskevan virheen ja jättänyt noudattamatta suhteellisuusperiaatetta ja perusteettoman edun kiellon periaatetta.

274 Tätä väitettä ei voida hyväksyä.

275 Kuten komissio perustellusti toteaa, ei voida hyväksyä sitä, että tietyn palvelun suorittamisesta vastikkeena myönnetty korvaus, joka on valtiontukea, kohdistetaan keinotekoisesti julkisen palvelun korvaukseen, vaikka näistä molemmista palveluista määrättäisiin yhdessä ja samassa sopimuksessa. Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta huolehtivalle yritykselle myönnetty julkisen palvelun korvaus on vahvistettava ainoastaan tämän yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun suorittamisesta aiheutuneiden kustannusten perusteella.

276 On joka tapauksessa virheellistä väittää, että peruspalvelusta olisi maksettu ”kroonisesti ja massiivisesti” liian pieni korvaus. Kokonaispääoman tuottoastetta (ROA, return on assets) koskevan taloudellisen indikaattorin, jolla mitataan nettotuloksen ja kokonaispääoman välinen prosenttiosuus, ja edellä 155 kohdassa mainitun SNCM:n analyyttisen tuloslaskelman perusteella komission suorittamista laskelmista – jotka komissio on selostanut vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen yhteen kirjalliseen kysymykseen sekä istunnossa – ilmenee, että tästä palvelusta maksettu korvaus ei ollut liian suuri eikä liian pieni (ks. myös riidanalaisen päätöksen 207 perustelukappaleessa esitetty taulukko).

Kolmas osa, jonka mukaan komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen määrittäessään lisäpalveluun kohdistuvaa vuotuisen korvauksen osuutta

277 SNCM väittää, että vaikka palautettavan edun määrän oletettaisiin vastaavan lisäpalvelun perusteella myönnettyä korvausta kokonaisuudessaan, mitä se ei sen mielestä vastaa, komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen tätä määrää määrittäessään. Se katsoo, että komissio on tehnyt mielivaltaisen ja virheellisen valinnan tukeutuessaan sen kirjanpitoon ja tarkemmin tuloslaskelman jakamiseen alustyypin mukaan (matkustaja-autolauttojen tuloslaskelma on rinnastettu peruspalvelun tuloslaskelmaan ja matkustajalauttojen tuloslaskelma lisäpalvelun tuloslaskelmaan) lisäpalveluun kohdistuvan vuotuisen korvauksen osuuden määrittämiseksi. Se ehdottaa kahta muuta menetelmää, joita komissio olisi voinut käyttää tässä tarkoituksessa.

278 Nyt käsiteltävänä oleva kanneperusteen osa perustuu täysin olettamaan, jonka mukaan komissio ei voinut rinnastaa peruspalvelua matkustaja-autolautoilla tarjottuihin palveluihin ja lisäpalvelua matkustajalautoilla tarjottuihin palveluihin. Kuten edellä 158–162 kohdassa on jo osoitettu, tämä olettama on virheellinen. Näin ollen on katsottava, että komission lisäpalvelun korvaukseen liittyvän edun määrän arvioimiseksi käyttämä menetelmä, joka perustuu SNCM:n omaan analyyttiseen tuloslaskelmaan (jossa tehdään selvä ero yhtäältä risteilyalusten/matkustajalauttojen ja toisaalta matkustaja-autolauttojen välillä) oli täysin asianmukainen, toisin kuin SNCM:n ehdottamat kaksi vaihtoehtoista menetelmää, joita ei voida hyväksyä, koska ne johtavat sekaannukseen peruspalvelun ja lisäpalvelun sekä näiden palvelujen tarjoamiseen käytettyjen keinojen välillä.

279 Edellä esitetyn perusteella kolmannen kanneperusteen kolmas osa ja tämä kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä perusteettomina.

Neljäs kanneperuste, joka koskee luottamuksensuojan periaatteen loukkaamista

280 SNCM vetoaa neljännessä kanneperusteessaan neljään poikkeuksellisiksi väittämäänsä seikkaan, joiden vuoksi se on voinut perustellusti luottaa kyseisen tuen sääntöjenmukaisuuteen ja jotka ovat siten esteenä sille, että komissio voisi määrätä tuen palautettavaksi.

281 Komissio ja Corsica Ferries kiistävät SNCM:n väitteet.

282 Aluksi on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kaikilla yksityisillä, joilla unionin toimielimen toiminnan vuoksi on syntynyt perusteltuja odotuksia, on oikeus vedota luottamuksensuojan periaatteeseen (tuomio 11.3.1987, Van den Bergh en Jurgens ja Van Dijk Food Products (Lopik) v. ETY, 265/85, EU:C:1987:121, 44 kohta). Se edellyttää kolmen edellytyksen samanaikaista täyttymistä. Unionin hallintoelimen on ensiksikin täytynyt antaa asianomaiselle täsmällisiä, ehdottomia ja yhtäpitäviä vakuutteluja, jotka on antanut toimivaltainen ja luotettava taho. Näiden takeiden on toiseksi oltava sellaisia, että ne saavat aikaan perustellun odotuksen sen henkilön mielessä, jolle ne on osoitettu. Annettujen vakuuttelujen täytyy kolmanneksi olla sovellettavien normien mukaisia (ks. tuomio 30.6.2005, Branco v. komissio, T-347/03, EU:T:2005:265, 102 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; tuomio 23.2.2006, Cementbouw Handel & Industrie v. komissio, T-282/02, EU:T:2006:64, 77 kohta ja tuomio 30.6.2009, CPEM v. komissio, T-444/07, EU:T:2009:227, 126 kohta).

283 Lisäksi oikeuskäytännössä on vakiintuneesti katsottu, että tuensaajayritys voi perustellusti luottaa siihen, että sille myönnetty tuki on lainmukainen, ainoastaan silloin, kun tukea myönnettäessä on noudatettu EUT-sopimuksen mukaista menettelyä. Huolellisen taloudellisen toimijan on näet yleensä varmistettava, että tätä menettelyä on noudatettu (ks. tuomio 20.3.1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Erityisesti silloin, kun tuki on pantu täytäntöön ilmoittamatta siitä ennalta komissiolle, jolloin se on SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti lainvastainen, tuensaaja ei voi kyseisenä ajankohtana perustellusti luottaa siihen, että se on myönnetty lainmukaisesti (ks. tuomio 27.9.2012, Fedecom v. komissio, T-243/09, ei julkaistu, EU:T:2012:497, 93 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

284 SNCM ei ole voinut perustellusti luottaa kyseisen tuen lainmukaisuuteen minkään niistä neljästä seikasta perusteella, joihin se vetoaa ja joita se väittää poikkeuksellisiksi.

285 Ensinnäkin SNCM vetoaa turhaan siihen, että aiemmissa Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamista koskevissa päätöksissään, eli päätöksessä 2002/149 ja toimenpiteistä C 58/02 (ex N 118/2002), jotka Ranska on toteuttanut Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) -meriliikenneyhtiön hyödyksi, 8.7.2008 tehdyssä päätöksessä 2009/611/EY (EUVL 2009, L 225, s. 180), komissio ei ole pitänyt tarpeellisena analysoida erikseen peruspalvelua ja lisäpalvelua.

286 Se, että komissio on voinut katsoa, että Korsikan meriliikennettä koskeva yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu vastasi julkisen palvelun todelliseen tarpeeseen aiempana ajanjaksona, ei anna mitään viitettä eikä varsinkaan minkäänlaisia takeita siitä, että tällainen tarve oli olemassa vielä ajanjaksona 2007–2013. Kuten edellä 99 kohdassa on jo todettu, arviointi tällaisesta tarpeesta voi muuttua ajan myötä markkinavoimien kehityksen mukaan. Komissio on tehnyt edellä 285 kohdassa mainitut päätökset vuosina 2001 ja 2008, ja se on niissä ottanut huomioon eri tosiseikkoja koskevan tilanteen kuin riidanalaisen päätöksen antamista on edeltänyt, muun muassa markkinaosuuksien kehityksen mukaan. Tämä seikka vahvistetaan myös edellä 99 kohdassa mainituissa päätöksen 2002/149 78 ja 80 perustelukappaleen kohdissa sekä 11.9.2012 annetun tuomion Corsica Ferries France v. komissio (T-565/08, EU:T:2012:415), johon myös SNCM vetoaa tämän väitteensä tueksi, 70 kohdassa, josta ilmenee, että kun otetaan huomioon kilpailun erityisen nopea kehittyminen relevanteilla markkinoilla, todellisen julkisen palvelun tarpeen olemassaoloa tietyn ajanjakson aikana koskevilla arvioinneilla ei voida tuoda esiin mitään todistetta, jolla voitaisiin kyseenalaistaa komission tästä samasta tarpeesta tekemä arviointi toisesta ajanjaksosta.

287 Toiseksi SNCM ei voi arvostella komissiota siitä, että se on soveltanut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohtaa, sillä julkisen palvelun hoitamista koskevan sopimuksen allekirjoituspäivänä tätä tiedonantoa ei ollut vielä annettu.

288 Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 48 kohta, joka sisältyy lukuun 3.2, ”Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun olemassaolo”, kuuluu seuraavasti:

”Komissio katsoo, ettei olisi asianmukaista asettaa erityisiä julkisen palvelun velvoitteita sellaiselle toiminnalle, jota tavanomaisesti markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaisesti toimivat yritykset jo harjoittavat tai voivat harjoittaa tyydyttävästi ja yleisen edun mukaisilla ehdoilla, jotka valtio määrittää. Tällaisia ehtoja ovat esimerkiksi hinta, objektiiviset laatuominaisuudet, jatkuvuus ja palvelun saatavuus. – –”

289 Komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleessa toistettuaan edellä 288 kohdassa toistetun katkelman, että ”tässä yhteydessä [se] katsoo, että edellä esitetyistä tiedoista käy ilmi, että SNCM:lle lisäpalvelun tarjoamisesta johtuvien kustannusten korvaaminen on myös vastoin [sen] alan käytäntöä”.

290 SNCM:n komissiota vastaan esittämää väitettä ei voida hyväksyä. Kuten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan tiedonannon 3 kohdasta ilmenee, kyseisen tiedonannon tarkoituksena on ainoastaan selventää tärkeimpiä käsitteitä, joihin valtiontukisääntöjen soveltaminen julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin perustuu. Siten arvioidessaan, täyttyikö ensimmäinen Altmark-kriteeri tässä tapauksessa vai ei, komissio on ainoastaan soveltanut perussopimuksen objektiivisia sääntöjä ja ottanut huomioon meriliikenteen kabotaasiasetuksen asiaa koskevat säännökset, sellaisina kuin niitä on tulkittu 20.2.2001 annetussa tuomiossa Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107), eli periaatteet, jotka olivat olennaisilta osin olemassa jo julkisen palvelun hoitamista koskevaa sopimusta tehtäessä.

291 Kolmanneksi on katsottava, että SNCM ei voinut perustellusti luottaa kyseisen tuen lainmukaisuuteen sen vuoksi, että riidanalaisen päätöksen tekemiseen johtanut hallinnollinen menettely oli sen mukaan kestänyt kohtuuttoman kauan.

292 Aluksi on korostettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission toimimattomuudella ei ole merkitystä silloin, kun tukea ei ole ilmoitettu sille, kuten tässä tapauksessa (tuomio 11.11.2004, Demesa ja Territorio Histórico de Álava v. komissio, C-183/02 P ja C-187/02 P, EU:C:2004:701, 52 kohta ja tuomio 27.9.2012, Fedecom v. komissio, T-243/09, ei julkaistu, EU:T:2012:497, 93 kohta). Kuten jäljempänä 294–296 kohdassa esitettävistä toteamuksista ilmenee, komissio ei myöskään ole missään vaiheessa ollut toimeton saatuaan Corsica Ferriesin tässä asiassa tekemän kantelun.

293 Tämän jälkeen on huomattava, että komissio ilmoitti 27.6.2012 Ranskan tasavallalle päätöksestään aloittaa SEUT 108 artiklan 2 kohdan nojalla muodollinen tutkintamenettely SNCM:lle ja CMN:lle julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen puitteissa mahdollisesti annetuista tuista ja että tämä päätös julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 5.10.2012. Vaikka oletetaan, että huolellinen taloudellinen toimija olisi ennen mainittua julkaisemista voinut väittää, että sillä on perusteltu luottamus tällaisen tuen myöntämiseen, se ei voinut kuitenkaan elätellä tällaista luottamusta enää kyseisen julkaisemisen jälkeen. Muodollisen tutkintamenettelyn aloittaminen merkitsee näet sitä, että komissiolla on vakavia epäilyjä kyseisen tuen soveltuvuudesta unionin oikeuden kanssa. Huolellinen taloudellinen toimija ei siis voi kyseisestä ajankohdasta alkaen luottaa tuen pysyvyyteen (tuomio 21.3.2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, 47 kohta).

294 Joka tapauksessa on vielä todettava, että vaikka hallinnollinen menettely on kestänyt suhteellisen kauan, tätä kestoa ei kuitenkaan voida pitää kohtuuttomana. Vaikka on totta, että riidanalaisen päätöksen taustalla olevat periaatteet ja asiayhteys eivät perustavanlaatuisesti poikkea Korsikan meriliikennettä koskevien komission aiempien päätösten taustalla olleista periaatteista ja asiayhteydestä, esillä oleva asia oli kuitenkin varsin monimutkainen ja edellytti useiden tosiseikkojen vahvistamista, mikä oli vielä vaikeampaa Ranskan viranomaisten ennakkoilmoituksen puuttuessa.

295 Tässä yhteydessä on huomattava, että toisin kuin SNCM väittää, komissio ei ole odottanut yli kuutta kuukautta ennen kuin se toteutti toimenpiteitä Corsica Ferriesin 27.9.2007 jättämän kantelun jälkeen. SNCM jättää mainitsematta, että Corsica Ferries täydensi tätä kantelua 30.11. ja 20.12.2007, minkä vuoksi on katsottava, että komissio toteutti ensimmäisen konkreettisen toimenpiteen tässä asiassa alle kolmessa kuukaudessa eli 13.3.2008, kun se osoitti tietojensaantipyynnön Ranskan viranomaisille, jotka vastasivat siihen 3.6.2008. Komissio osoitti Ranskan viranomaisille 12.11.2008 toisen tietojensaantipyynnön, johon ne vastasivat 14.1.2009.

296 SNCM:n väite, jonka mukaan komissio on tämän jälkeen ollut toimeton lähes kolme vuotta eli 13.10.2011 asti, jolloin se osoitti Ranskan viranomaisille kolmannen tietojensaantipyynnön, on harhaanjohtava. Komissio sai 20.5. ja 16.7.2010 sekä 22.3. ja 22.6.2011 Corsica Ferriesiltä sen kantelun tueksi lisätietoja, jotka komission täytyi tutkia ja käsitellä. Ranskan viranomaiset vastasivat tähän kolmanteen tietojensaantipyyntöön 7.12.2011. Corsica Ferries toimitti 15.12.2011 ja 10.1.2012 lisätietoja komissiolle. Ranskan viranomaiset vastasivat 20.1.2012 komission neljänteen tietojensaantipyyntöön, joka oli osoitettu niille 14.12.2011.

297 Noin viittä kuukautta, joka kului tämän jälkeen 27.6.2012 asti, jolloin komissio antoi Ranskan tasavallalle tiedoksi päätöksen muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta, ei voida pitää kohtuuttomana aikana. Sama pätee vähän yli kymmeneen kuukauteen, jotka kuluivat tämän viimeksi mainitun päivämäärän ja riidanalaisen päätöksen tekemispäivän 2.5.2013 välillä. On huomattava, että Ranskan viranomaiset esittivät huomautuksensa aloittamispäätöksestä 13.7. ja 7.9.2012 ja että myös Corsica Ferries, SNCM ja CMN esittivät kyseisestä päätöksestä huomautuksia, jotka toimitettiin Ranskan viranomaisille ja joita nämä kommentoivat 14.11.2012 ja 3.1., 16.1. ja 12.2.2013 päivätyissä kirjeissään.

298 Neljänneksi SNCM vetoaa turhaan myös Conseil d'État'n 13.7.2012 antamaan päätökseen ja erityisesti siihen, että viimeksi mainittu vahvisti tässä päätöksessään peruspalvelun ja lisäpalvelun kokonaisanalyysin tarpeellisuuden.

299 Kuten edellä 282 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee, ainoastaan unionin toimielin – ei jäsenvaltion tuomioistuin – voi saada aikaan perustellun odotuksen. Tässä yhteydessä on huomattava edellä 176 kohdassa todetulla tavalla, että komissio ei voinut olla sidottu Conseil d'État'n antamaan tulkintaan meriliikenteen kabotaasiasetuksen säännöksistä.

300 Tämän jälkeen on todettava, että kun Conseil d'État antoi päätöksensä 13.7.2012, komissio oli jo päättänyt aloittaa SEUT 108 artiklan 2 kohdan nojalla muodollisen tutkintamenettelyn SNCM:lle ja CMN:lle julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen puitteissa mahdollisesti annetuista tuista. Kun otetaan huomioon edellä 293 kohdassa esitetty, on näin ollen katsottava, että niin kauan kuin komissio ei ollut tehnyt lopullista päätöstään, perusteltu luottamus kyseisen tuen lainmukaisuuteen oli poissuljettua, päätti Conseil d'État mitä hyvänsä.

301 Lisäksi, kuten komissio tuo perustellusti esille, vuoden 2006 lopusta lähtien Korsikan meriliikennettä koskevan julkisen palvelun hoitamisesta nostettiin Ranskan tuomioistuimissa lukuisia kanteita, jotka johtivat oikeuskäytännön muutoksiin ja cour administrative d'appel de Marseillen 6.4.2016 antamaan tuomioon, jolla kumottiin tribunal administratif de Bastian 24.1.2008 antama tuomio sekä Korsikan parlamentin 7.6.2007 tekemä päätös ja Korsikan toimeenpanevan neuvoston puheenjohtajan samana päivänä tekemä päätös (ks. edellä 17, 20 ja 27 kohta).

302 Edellä esitetyn perusteella neljäs kanneperuste on hylättävä perusteettomana.

Viides kanneperuste, joka koskee yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista

303 Viidennessä kanneperusteessaan SNCM väittää, että riidanalainen päätös, jossa Ranskan tasavalta velvoitetaan perimään takaisin sille julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen nojalla lisäpalvelun perusteella maksetut summat ilman muuta korvausmahdollisuutta tästä palvelusta, merkitsee perusteetonta erilaista kohtelua sen itsensä ja muiden Korsikan ja Manner-Ranskan merireiteillä toimivien välillä, olipa kyse sitten CMN:stä tai julkisen palvelun hoitamista koskevien puitteiden ulkopuolella toimivista kilpailijoista.

304 Komissio ja Corsica Ferries vaativat, että tämä viides kanneperuste hylätään perusteettomana.

305 Yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattaminen edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 17.10.1995, Fishermen's Organisations ym., C-44/94, EU:C:1995:325, 46 kohta, ja tuomio 30.3.2006, Espanja v. neuvosto, C-87/03 ja C-100/03, EU:C:2006:207, 48 kohta).

306 Esillä olevassa asiassa on todettava, ettei kumpikaan SNCM:n esille tuomista tilanteista merkitse yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista.

307 SNCM kritisoi ensinnäkin virheellisesti sitä, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä luokitellut sen reitillä Marseille–Propriano lisäpalvelun tarjoamisesta saamat korvaukset (ks. julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien I d kohdan 1.4 alakohta) sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi, vaikka se ei luokitellut tällä tavoin CMN:lle maksettuja korvauksia ”lisäkapasiteetista, jonka viimeksi mainittu otti käyttöön tällä samalla reitillä touko–syyskuussa”.

308 SNCM:n tarkoittama ”lisäkapasiteetti” kuuluu julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen eritelmien 1 d kohdan 1.3 alakohdan i alakohdan soveltamisalaan ja on siten erottamaton osa peruspalvelua eikä lisäpalvelua, kuten SNCM väittää. Tämä vahvistetaan erityisesti julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen liitteessä 2 olevassa B kohdassa, jonka otsikkona on ”tyyppivuosien esittely”, esitetystä taulukosta, josta ilmenee, että tässä eritelmien määräyksessä tarkoitettu peruspalvelun vahvistaminen toteutettiin käytännössä lisäämällä yksi CMN:n matkustaja-autolauttojen, *Kallisten* tai *Girolatan*, vuoro viikossa sen matkustaja-autolautan, *Scandolan*, vuoroihin. Kuten edellä 160 ja 161 kohdassa on jo todettu, peruspalvelu toteutettiin käyttämällä matkustaja-autolauttoja, kun taas lisäpalvelussa käytettiin matkustajalauttoja.

309 Koska ainoastaan SNCM tarjosi lisäpalvelun ja koska komissio katsoi ainoastaan tästä palvelusta maksetut korvaukset sisämarkkinoille soveltumattomaksi valtiontueksi, komissio määräsi yhdenvertaisen kohtelun periaatetta loukkaamatta ainoastaan näiden korvausten takaisinperinnästä eikä CMN:lle peruspalveluun kuuluvista suorituksista maksettujen korvausten takaisinperinnästä.

310 Toiseksi SNCM vetoaa virheellisesti erilaiseen kohteluun sen itsensä ja meriliikennepalveluja reiteillä Toulon–Korsika ja Nizza–Korsika tarjoavien toimijoiden välillä. Se ei ollut näihin toimijoihin rinnastettavassa tilanteessa, sillä se oli ainoa, joka tarjosi lisäpalvelua julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen perusteella ja sai siitä korvausta, kun taas kyseisiin toimijoihin sovellettiin edellä 14 kohdassa tarkoitettua sosiaalisen tuen järjestelmää. Lisäksi komissio on todennut kyseisen tukijärjestelmän sisämarkkinoille soveltuvaksi, toisin kuin kyseisen korvauksen (ks. edellä 14 kohta).

311 Tässä yhteydessä SNCM väittää niin ikään virheellisesti, että riidanalaisen päätöksen mukaan sen on ollut pakko tarjota tietty kuljetuskapasiteetti reitillä Marseille–Korsika voimatta vaatia minkäänlaista korvausta joko julkisen palvelun hoitamisesta tehdyn sopimuksen tai sosiaalisen tuen järjestelmän perusteella, kun taas Toulonista tai Nizzasta liikennöivät varustamot saattoivat saada korvausta jälkimmäisen järjestelmän nojalla. Tämä tilanne ei johdu komissiosta vaan Ranskan viranomaisista, jotka järjestivät 1.1.2002 alkaen Korsikan ja Manner-Ranskan välistä meriliikennettä koskevan julkisen palvelun kahden rinnakkaisen hallinnointitavan mukaan, eli Marseillesta lähteville reiteille julkisen

palvelun hoitamista koskevan sopimuksen mukaan, jolloin julkisen palvelun suorittajat saivat taloudellisen korvauksen, ja toisaalta Nizzasta ja Toulonista lähtevillä reiteillä kuljetettaville matkustajille tarkoitetun sosiaalisen tuen järjestelmän mukaan.

312 Tästä seuraa, että viides kanneperuste on hylättävä perusteettomana.

313 Näin ollen kanne on hylättävä kaikilta osin perusteettomana.

Oikeudenkäyntikulut

314 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska SNCM on hävinnyt asian, se vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan ja velvoitetaan korvaamaan komission ja Corsica Ferriesin oikeudenkäyntikulut viimeksi mainittujen vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan Euroopan komission ja Corsica Ferries France SAS:n oikeudenkäyntikulut.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Julistettiin Luxemburgissa 1 päivänä maaliskuuta 2017.

Allekirjoitukset

Sisällysluettelo

Asian tausta 2

Pääasialliset toimijat 2

Meriliikennepalvelu Manner-Ranskan ja Korsikan välillä ja julkisen palvelun hoitamisesta tehdyt sopimukset 3

Menettely komissiossa ja riidanalainen päätös 6

Oikeudenkäynti ja asianosaisten ja muiden osapuolten vaatimukset 10

Oikeudellinen arviointi 11

Alustavat toteamukset 12

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on katsonut virheellisesti, että lisäpalvelu ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu 13

Ensimmäinen osa, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen valvoessaan yksityiskohtaisesti palvelun tarpeellisuutta julkisen palvelun todellisen tarpeen kannalta 14

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan komissio ei ole noudattanut aikaisempaa päätöskäytäntöään ja oikeuskäytäntöä 14

– Toinen ja neljäs alaosa, joiden mukaan komissio on sivuuttanut jäsenvaltioiden laajan harkintavallan sekä 20.2.2001 annetun tuomion Analir ym. (C-205/99, EU:C:2001:107) ja meriliikenteen kabotaasiasetuksen sisällön 15

– Kolmas alaosa, jonka mukaan komissio ei ole noudattanut todistustaakkaa koskevia sääntöjä 20

Toinen osa, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, tosiseikkoja koskevan virheen ja ilmeisen arviointivirheen rinnastaessaan huippukausina tarjottavan lisäkapasiteetin lisäpalveluun ja arvioidessaan tätä palvelua erillään peruspalvelusta ensimmäisen Altmark-kriteerin nojalla 22

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan julkisen palvelun hoitamisesta tehdyssä sopimuksessa ei tehdä eroa peruspalvelun ja lisäpalvelun välillä 22

– Toinen alaosa, jonka mukaan komissio on virheellisesti rinnastanut peruspalvelun matkustaja-autolautoilla tarjottaviin palveluihin ja lisäpalvelun matkustajalautoilla tarjottaviin palveluihin 24

– Kolmas alaosa, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan lisäpalvelu voidaan perustella julkisen palvelun todellisella tarpeella, johon peruspalvelu vastaa 25

Kolmas osa, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan lisäpalvelu täyttää erikseen arvioituna ensimmäisen Altmark-kriteerin 28

– Ensimmäinen alaosa, jonka mukaan komissio on arvioinut virheellisesti Marseillesta lähtevää matkustajaliikennettä koskevien palvelujen korvattavuuden Toulonista lähtevää matkustajaliikennettä koskevilla palveluilla 28

– Toinen alaosa, jonka mukaan komissio on arvioinut virheellisesti yksityisen toiminnan puuttumista 31

– Kolmas alaosa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt analysoimatta vaikutusta, joka lisäpalvelun poistamisella olisi ollut tosiasiallisesti todettuun tarjontaan 33

– Neljäs alaosa, jonka mukaan SNCM:n kilpailijoiden, jotka toimivat Toulonista lähtien, ei voida katsoa harjoittavan toimintaansa tavanomaisten markkinaehtojen nojalla 33

Neljäs osa, johon vedotaan vielä edelliseenkin osaan nähden toissijaisesti ja jonka mukaan komissio ei ole osoittanut, että lisäpalveluna suoritetut palvelut eivät merkinneet tavanomaista liiketointa 34

Toinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on virheellisesti katsonut, että julkisen palvelun hoitamisesta tehty sopimus ei täyttänyt neljättä Altmark-kriteeriä 35

Kolmas kanneperuste, johon vedotaan toissijaisesti ja jonka mukaan komissio on laskenut virheellisesti takaisinperittävän tuen määrän 39

Ensimmäinen osa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt huomiotta takaisinperittävän tuen määrän määrittämisessä lisäpalvelun suorittamisesta aiheutuneet kustannukset 39

Toinen osa, jonka mukaan komissio on virheellisesti jättänyt huomiotta takaisinperittävän tuen määrän määrittämisessä peruspalvelusta maksetun liian pienen korvauksen 40

Kolmas osa, jonka mukaan komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen määrittäessään lisäpalveluun kohdistuvaa vuotuisen korvauksen osuutta 41

Neljäs kanneperuste, joka koskee luottamuksensuojan periaatteen loukkaamista 41

Viides kanneperuste, joka koskee yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista 45

Oikeudenkäyntikulut 46