BENDROJO TEISMO (šeštoji kolegija) SPRENDIMAS

2017 m. kovo 1 d.*

„Valstybės pagalba — Jūrų kabotažas — Pagalba, kurią Prancūzija suteikė *Société nationale maritime Corse Méditerranée* (*SNCM*) ir *Compagnie méridionale de navigation* — Visuotinės ekonominės svarbos paslauga — Kompensacijos už pagrindinę paslaugą papildančios paslaugos teikimą piko laikotarpiais turistinio sezono metu — Sprendimas, kuriuo pagalba pripažįstama nesuderinama su vidaus rinka — Valstybės pagalbos sąvoka — Nauda — Sprendimas *Altmark* — Pagalbos sumos nustatymas“

Byloje T-454/13

Société nationale maritime Corse Méditerranée (***SNCM***), įsteigta Marselyje (Prancūzija), iš pradžių atstovaujama advokatų A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard ir S. Mabile, vėliau – advokatų A. Winckler ir F.-C. Laprévote ir galiausiai – advokatų F.-C. Laprévote ir C. Froitzheim,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą A. Afonso ir B. Stromsky,

atsakovę,

palaikomą

Corsica Ferries France SAS, įsteigtos Bastjoje (Prancūzija), atstovaujamos advokatų S. Rodrigues ir C. Bernard-Glanz,

įstojusios į bylą šalies,

dėl SESV 263 straipsniu grindžiamo prašymo panaikinti 2013 m. gegužės 2 d. Komisijos sprendimą 2013/435/ES dėl valstybės pagalbos SA.22843 (2012/C) (*ex* 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė bendrovėms „Société nationale Corse Méditerranée“ ir „Compagnie méridionale de navigation“ (OL L 220, 2013, p. 20),

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas S. Frimodt Nielsen, teisėjai A. M. Collins (pranešėjas) ir V. Valančius,

posėdžio sekretorė G. Predonzani, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2016 m. birželio 14 d. posėdžiui,

* Proceso kalba: prancūzų.

priima šį

Sprendimą

Ginčo aplinkybės

Pagrindiniai dalyviai

1 Ieškovė *Société nationale maritime Corse Méditerranée* (toliau – SNCM) yra Prancūzijos laivybos bendrovė, užtikrinanti reguliarius maršrutus, be kita ko, į Korsiką (Prancūzija) iš Marselio (Prancūzija) ir Nicos (Prancūzija) uostų; bendrovės laivai iš šių uostų vyksta į Ajačo, Bastjos, Kalvio, Il Ruso, Porto Vekjo ir Propriano uostus.

2 Faktinių aplinkybių klostymosi metu SNCM naudojosi laivynu iš dešimties laivų, kurių šeši buvo keltai: „Danielle Casanova“, „Napoléon Bonaparte“, „Corse“, „Méditerranée“, „Île de Beauté“ ir „Excelsior“, o keturi – keleivius ir krovinius vežantys mišraus tipo krovininiai laivai: „Jean Nicoli“ (dėl aptariamų paslaugų teikimo 2009 m. pakeitęs „Monte Cinto“), „Pascal Paoli“, „Paglia Orba“ ir „Monte d'Oro“.

3 2015 m. lapkričio 28 d. sprendimu *Tribunal de commerce de Marseille* (Marselio komercinių bylų teismas) pradėjo SNCM skirtą bankroto administravimo procedūrą. 2015 m. lapkričio 20 d. sprendimu šis teismas priėmė vieną iš jam pateiktų pasiūlymų dėl SNCM perėmimo. Todėl minėtas teismas nusprendė, kad SNCM skirta bankroto administravimo procedūra keičiama likvidavimo teismo sprendimu procedūra, ir nustatė, kad perėmėjas teisę valdyti turtą įgyja praėjus 45 dienoms nuo teismo sprendimo priėmimo dienos.

4 *Compagnie méridionale de navigation* (toliau – CMN) – tai Prancūzijos laivybos bendrovė, teikianti paslaugas, be kita ko, Bastjos, Ajačo ir Propriano uostams iš Marselio.

5 Teikdama aptariamas paslaugas CNM naudojosi trimis mišraus tipo krovininiais laivais: „Kalliste“, „Girolata“ ir „Scandola“ (vėliau pakeistas laivu „Piana“).

6 *Corsica Ferries France SAS* (toliau – *Corsica Ferries*) – tai Prancūzijos laivybos bendrovė, užtikrinanti reguliarius jūrų maršrutus, be kita ko, iš žemyninės Prancūzijos į Korsiką, t. y. maršrutus Nica–Ajačas, Nica–Il Rusas, Nica–Kalvis, Tulonas–Ajačas, Tulonas–Bastja ir Tulonas–Il Rusas.

7 *Collectivité territoriale de Corse* (Korsikos teritorinė bendrija, toliau – CTC) yra pagal Prancūzijos viešąją teisę veikiantis juridinis asmuo, kurį sudaro trys subjektai: *Assemblée de Corse* (Korsikos asamblėja), *Conseil exécutif de Corse* (Korsikos vykdomoji valdyba) ir *Conseil économique, social et culturel de Corse* (Korsikos ekonomikos, socialinių ir kultūros reikalų taryba).

8 *Office des transports de la Corse* (Korsikos transporto tarnyba, toliau – OTC) yra CTC įsteigta Prancūzijos pramonės ir komercinė viešoji įstaiga, turinti vykdyti salos oro ir jūrų transporto politiką. OTC, be kita ko, tvarko CTC skirtas biudžeto lėšas siekdama užtikrinti teritorinį tęstinumą ir paskirsto jas oro ir jūrų transportui. Šiuo pagrindu ji su transporto bendrovėmis, įgaliotomis teikti viešąją paslaugą, sudaro sutartis, kuriose, be kita ko, apibrėžiami tarifai, vykdymo sąlygos ir paslaugų kokybė. Laikantis teritorinio tęstinumo principo siekiama sušvelninti sunkumus, kylančius dėl salos izoliacijos, ir užtikrinti paslaugų Korsikos maršrutais teikimą taip, kad jos būtų kuo panašesnės į tas, kurios teikiamos vien žemyniniais maršrutais, be to, jūrų maršrutais, jungiančiais žemyninę Prancūziją su Korsika, taikyti tarifus, panašius į tuos, kurie nustatyti žemės transportui.

Jūrų transporto paslaugos, teikiamos maršrutais, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika, ir įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutartys

9 Faktinių aplinkybių klostymosi metu jūrų transporto paslaugas maršrutais, jungiančiais žemyninę Prancūziją su Korsika, teikė trys laivybos bendrovės: SNCM, CMN ir *Corsica Ferries*. Ketvirtoji bendrovė, nagrinėjamu atveju *Moby Lines*, vežė maršrutais, jungiančiais Tuloną su Korsika, nuo 2010 m. balandžio mėn. iki 2011 m. vasario mėn.

10 Iš žemyno į Korsiką ir atgal vykstančių keleivių srautas labai priklauso nuo metų laikų – daugiausia keleivių vežama vasaros mėnesiais. XXI a. pirmąjį dešimtmetį pagrindinė transporto rinkų tendencija vežant maršrutais, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika, buvo ta, kad didėjo transporto paslaugų iš Tulono pasiūla ir dėl keleivių srauto apimties Tulonas tapo svarbiausiu Korsikai teikiamų transporto paslaugų uostu. Didėjant keleivių iš Tulono srautui, didėjo ir bendrovės *Corsica Ferries* užimama rinkos dalis.

11 1976 m. kovo 31 d. SNCM ir CMN su Prancūzijos Respublika pasirašė 25 metų trukmės pagrindų sutartį dėl viešosios paslaugos teikimo jūrų maršrutais, jungiančiais žemyninę Prancūziją su Korsika.

12 Pasibaigus šiai viešosios paslaugos koncesijai, 2001 m. gruodžio 31 d. Korsikos valdžios institucijos peržiūrėjo jūrų transporto paslaugų teikimo salai priemonę.

13 Taigi nuo 2002 m. sausio 1 d. pagal įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutartį buvo tik maršrutai iš Marselio, suteikiantys šią paslaugą teikti įgaliotiems subjektams teisę į finansinę kompensaciją. Šią sutartį su SNCM ir CMN sudarė CTC ir OTC penkerių metų laikotarpiui.

14 Dėl kitų maršrutų, t. y. maršrutų iš Nicos ir Tulono, kartu su šio sprendimo 13 punkte minėta sutartimi Korsikos valdžios institucijos įdiegė socialinės pagalbos sistemą, skirtą salos gyventojams ir tam tikroms apibrėžtoms socialinėms grupėms. Taigi pagal socialinės pagalbos teikimo sutartį kiekvienam keleiviui, kuris atitinka dėl lengvatinio tarifo nustatytus reikalavimus, transporto bendrovės, sutinkančios vykdyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, gali iš anksto finansuoti tarifo nuolaidą, o paskui ši vienetinė pagalba joms yra kompensuojama. Atitinkamų kategorijų asmenys, kuriems taikoma minėta sistema, sudarė apie du trečdalius viso keleivių srauto (Korsikos gyventojai, jaunesni nei 25 metų amžiaus ir vyresni kaip 60 metų asmenys, jaunesni nei 27 metų studentai, šeimos ir neįgalieji arba invalidai). Šią pagalbos sistemą Europos Komisija patvirtino 2002 m. liepos 2 d. sprendimu (Valstybės pagalba Nr. N 781/2001 – Individualios socialinės pagalbos, skirtos jūrų transporto paslaugoms teikti Korsikai, schema). 2007 m. balandžio 23 d. sprendimu (Valstybės pagalba Nr. N 13/2007 – Individualios socialinės pagalbos, skirtos jūrų transporto paslaugoms teikti Korsikai, schemos Nr. N 781/2001 pratęsimas) Komisija patvirtino minėtos pagalbos sistemos pratęsimą iki 2013 m. gruodžio 31 d. Šie jūrų maršrutai iš Nicos ir Tulono uostų į Korsikos uostus ir atgal iš esmės priklauso *Corsica Ferries*.

15 2006 m. kovo 24 d. nutarimu *Assemblée de Corse* patvirtino principą, pagal kurį pratęsiamas įgaliojimas teikti viešąją paslaugą – jūrų transporto paslaugas iš Marselio uosto į Bastjos, Ajačo, Kalvio, Il Ruso, Porto Vekjo ir Propriano uostus nuo 2007 m. sausio 1 d. Šiuo nutarimu *Assemblée de Corse* įgaliojo OTC pirmininką CTC vardu pradėti konkurso procedūrą, parengti technines specifikacijas ir padėti CTC suteikti įgaliojimą teikti viešąją paslaugą.

16 Skelbimas apie konkursą 2006 m. gegužės 27 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, o 2006 m. birželio 9 d. – dienraštyje *Les Échos*. 2006 m. rugpjūčio 4 d., paskutinę pasiūlymų pateikimo dieną, buvo pateikti keturi pasiūlymai: vienas SNCM pasiūlymas, vienas *Corsica Ferries* pasiūlymas, vienas CMN pasiūlymas ir vienas laikinosios *Corsica Ferries* ir CMN grupės pasiūlymas.

17 2006 m. gruodžio 15 d. *Conseil d'État* (Valstybės Taryba, Prancūzija) sprendimu įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutarties sudarymo procedūra buvo atšaukta.

18 2006 m. gruodžio 22 d. nutarimu *Assemblée de Corse* nusprendė atnaujinti visą įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutarties sudarymo procedūrą, einamąjį įgaliojimo teikti viešąją paslaugą suteikimo laikotarpį pratęsti iki 2007 m. balandžio 30 d. ir nustatė, kad naujasis įgaliojimas teikti viešąją paslaugą turi būti pradėtas vykdyti nuo 2007 m. gegužės 1 d.

19 Naujas skelbimas apie konkursą 2006 m. gruodžio 30 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, 2007 m. sausio 4 d. – dienraštyje *Les Échos*, o 2007 m. sausio 5 d. – savaitiniame leidinyje *Journal de la Marine Marchande*. 2007 m. vasario 9 d. buvo pateikti du pasiūlymai: bendras laikinosios SNCM ir CMN grupės (toliau – SNCM-CMN grupė) pasiūlymas, susijęs su visais maršrutais, apimantis ir bendrą pasiūlymą, ir pasiūlymus dėl kiekvieno maršruto, ir *Corsica Ferries* pasiūlymas, susijęs su maršrutais Marselis–Ajačas, Marselis–Porto Vekjas ir Marselis–Proprianas, apimantis ir bendrą pasiūlymą dėl šių trijų maršrutų, ir pasiūlymus dėl kiekvieno maršruto.

20 2007 m. balandžio 27 d. nutartimi laikinąsias apsaugos priemones taikantis *Tribunal administratif de Bastia* (Bastjos administracinis teismas), į kurį kreipėsi *Corsica Ferries*, teisėjas pripažino negaliojančiu įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutarties sudarymo procedūros derybų etapą ir panaikino *Conseil exécutif de Corse* pirmininko ir OTC pirmininko sprendimą priimti SNCM-CMN grupės pasiūlymą ir pasiūlyti *Assemblée de Corse* įgalioti šią grupę teikti viešąją paslaugą. Jis nusprendė, kad CTC ir OTC turi iš naujo vesti derybas su pasiūlymus pateikusiomis įmonėmis.

21 2007 m. balandžio 27 d. nutarimu *Assemblée de Corse* dviem mėnesiams pratęsė einamąjį įgaliojimo suteikimo laikotarpį ir nustatė, kad naujasis įgaliojimas teikti viešąją paslaugą turi būti pradėtas vykdyti nuo 2007 m. liepos 1 d.

22 Pasibaigus naujam derybų su SNCM-CMN grupe ir *Corsica Ferries* etapui OTC pasiūlė atmesti pastarosios pasiūlymą remdamasi tuo, kad ši negali tvirtai ir galutinai nustatyti dienos, nuo kurios ji galėtų vykdyti įgaliojimą teikti viešąją paslaugą, ir tuo, kad ji neatitinka maksimalaus laivų amžiaus sąlygos, nustatytos specialiose konkurso taisyklėse.

23 2007 m. birželio 7 d. nutarimu *Assemblée de Corse* SNCM-CMN grupei suteikė įgaliojimą teikti viešąją paslaugą jūrų transportu vežant maršrutais iš Marselio uosto į Korsikos uostus ir atgal laikotarpiu nuo 2007 m. liepos 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d.

24 Šio nutarimo 1 straipsnis suformuluotas taip:

„Patvirtinama *Conseil exécutif [de Corse*] pirmininko ataskaita, kurioje pažymima, viena vertus, kad SNCM-CMN grupės pasiūlymas atitinka specialiose konkurso taisyklėse ir specifikacijose nurodytus reikalavimus ir kriterijus dėl kiekvieno iš penkių maršrutų ir, kita vertus, kad bendrovė *Corsica Ferries* negali tvirtai ir galutinai nustatyti dienos, nuo kurios ji galėtų vykdyti įgaliojimą teikti viešąją paslaugą ir kad į šiuo atžvilgiu jos nustatytas sąlygas, kurios nesusijusios su įgaliojimo teikti viešąją paslaugą turiniu, negali būti atsižvelgta.“

25 Sprendimu, priimtu tą pačią dieną, *Conseil exécutif de Corse* pirmininkas davė leidimą pasirašyti įgaliojimo teikti viešąją paslaugą, susijusią su šiais jūrų maršrutais, sutartį (toliau – ĮTVP sutartis).

26 ĮTVP sutartis buvo sudaryta 2007 m. birželio 7 d. laikotarpiui nuo 2007 m. liepos 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d.

27 2008 m. sausio 24 d. sprendimu *Tribunal administratif de Bastia* atmetė *Corsica Ferries* prašymą panaikinti šio sprendimo 23 ir 25 punktuose minėtus nutarimą ir sprendimą. 2011 m. lapkričio 7 d. sprendimu *Cour administrative d'appel de Marseille* (Marselio administracinis apeliacinis teismas) panaikino šį teismo sprendimą, taip pat minėtus nutarimą ir sprendimą. 2012 m. liepos 13 d. sprendimu *Conseil d'État*, išnagrinėjusi SNCM ir CMN apeliacinį skundą, panaikino *Cour*

administrative d'appel de Marseille sprendimą ir grąžino bylą nagrinėti šiam teismui. 2016 m. balandžio 6 d. sprendimu *Cour administrative d'appel de Marseille* panaikino 2008 m. sausio 24 d. *Tribunal administratif de Bastia* sprendimą, taip pat minėtus nutarimą ir sprendimą.

28 ĮTVP sutarties 1 straipsnyje šios sutarties dalykas apibrėžiamas kaip reguliarių jūrų transporto paslaugų teikimas visais maršrutais, kuriuos apima įgaliojimas teikti viešąją paslaugą, vežant reisais iš Marselio uosto į Bastjos, Ajačo, Porto Vekjo, Propriano ir Balanės (Kalvio ir Il Ruso) uostus ir atgal.

29 ĮTVP sutarties 1 priede pateikiamose specifikacijose apibrėžtas minėtų paslaugų pobūdis. Šiose specifikacijose pirmiausia nurodyta:

— nuolatinė keleivių ir krovinių vežimo paslauga, teiktina visus metus visais atitinkamais maršrutais (toliau – pagrindinė paslauga), ir

— papildoma keleivių vežimo paslauga, teiktina piko laikotarpiais maršrutais Marselis–Ajačas, Marselis–Bastja ir Marselis–Proprianas (toliau – papildoma paslauga).

30 ĮTVP sutarties 2 straipsnyje, be kita ko, nurodytos bazinės finansinės kompensacijos, dėl kurių viešąją paslaugą įgalioti teikti subjektai prisiima įsipareigojimus šios paslaugos teikimo laikotarpiu.

31 ĮTVP sutarties 3 straipsnyje nustatyta, kad suteikus įgaliojimą teikti viešąją paslaugą nėra suteikiamos išimtinės teisės teikti paslaugas aptariamais jūrų maršrutais ir kad kitos bendrovės gali tam tikromis sąlygomis reguliariai teikti paslaugas negaudamos finansinės kompensacijos. Šiame straipsnyje taip pat patikslinama, kad sprendimai dėl viešąją paslaugą teikti įgaliotų subjektų prašymų gauti finansinę kompensaciją buvo priimti atsižvelgiant į socialinės pagalbos priemonę.

32 Pagal ĮTVP sutarties 5 straipsnio „Finansinių kompensacijų mokėjimo sąlygos" 2 dalies trečią pastraipą kiekvieno viešąją paslaugą teikti įgalioto subjekto galutinė kiekvienų metų finansinė kompensacija neturi viršyti veiklos nuostolių, patirtų dėl specifikacijose nurodytų įpareigojimų, atsižvelgiant į pagrįstą laivyno kapitalo, investuoto proporcingai dienų, kuriomis šis laivynas faktiškai buvo naudojamas reisams pagal šios įpareigojimus, skaičiui, grąžą. Pagrįsta laivyno investuoto kapitalo grąža laikoma 15 % jo sutartinės vertės. Ši sutartinė vertė nurodyta ĮTVP sutarties 3 priede.

33 ĮTVP sutarties 7 straipsnio „Apsaugos sąlyga" 1 dalyje nurodyta, kad tuo atveju, jeigu iš esmės keičiamos sutartyje nustatytos numatytų paslaugų teikimo techninės, reglamentavimo ar ekonominės sąlygos, arba siekdamos atsižvelgti į išorės veiksnius, turinčius didelę reikšmę viešąją paslaugą teikti įgalioto subjekto ar subjektų finansiniams įsipareigojimams, šalys rūpestingesnės iš jų iniciatyva susitinka siekdamos priimti ĮTVP sutarties pradinės finansinės pusiausvyros atkūrimo priemones, „pirmiausia susijusias su didžiausiais tarifais ir paslaugų pritaikymu".

34 ĮTVP sutarties 7 straipsnio 2 dalyje primenama, kad bazinių metinių finansinių kompensacijų sumos buvo nustatytos atsižvelgiant į numatomas bendrąsias pajamas, susijusias su keleiviais ir kroviniais, nurodytas kiekvieno viešąją paslaugą teikti įgalioto subjekto pasiūlyme. Šioje nuostatoje numatyta galimybė kiekvienais metais tam tikrais atvejais pagal kiekvieną pajamų kategoriją kiekvienam viešąją paslaugą teikti įgaliotam subjektui finansinę kompensaciją patikslinti – padidinti arba sumažinti. Minėtoje nuostatoje taip pat nurodyta, kad ši tikslinimo sistema taikoma tik tol, kol taikoma ĮTVP sutarties 8 straipsnyje nustatyta suderinimo sąlyga.

35 ĮTVP sutarties 8 straipsnis „Suderinimo sąlyga“ suformuluotas taip:

„Atsižvelgiant į [ĮTVP sutarties] trukmę trečiaisiais paslaugų teikimo metais yra numatyta parengti ataskaitą siekiant išnagrinėti, remiantis procedūra ir bendra ekspertų nuomone, [ĮTVP sutarties] finansinę pusiausvyrą ir šalių sutarimu priimti galimas paslaugų ir tarifų tikslinimo priemones, kuriomis užtikrinama [CTC] galimybė valdyti savo finansavimą, pirmiausia mažinant kompensaciją, ir išsaugoma bendroji [ĮTVP sutarties] sistema.“

36 Taikant šią suderinimo sąlygą 2009 m. pabaigoje ĮTVP sutartis buvo iš dalies pakeista papildomu susitarimu.

Procedūra Komisijoje ir ginčijamas sprendimas

37 2007 m. rugsėjo 27 d., lapkričio 30 d. ir gruodžio 20 d. laiškais *Corsica Ferries* pateikė Komisijai skundą dėl neteisėtos ir su vidaus rinka nesuderinamos valstybės pagalbos, kuri SNCM ir CMN teikiama pagal ĮTVP sutartį.

38 Grįsdama savo skundą *Corsica Ferries* 2010 m. gegužės 20 d. ir liepos 16 d. laiškais, 2011 m. kovo 22 d., birželio 22 d. ir gruodžio 15 d. laiškais, taip pat 2012 m. sausio 10 d. laišku pateikė Komisijai papildomą informaciją.

39 2008 m. kovo 13 d. ir lapkričio 12 d. laiškais, 2011 m. spalio 13 d. ir gruodžio 14 d. laiškais Komisija paprašė Prancūzijos valdžios institucijų suteikti informaciją. Šios institucijos į šiuos prašymus atsakė atitinkamai 2008 m. birželio 3 d., 2009 m. sausio 14 d., 2011 m. gruodžio 7 d. ir 2012 m. sausio 20 d. laiškais.

40 2012 m. birželio 27 d. laišku Komisija pranešė Prancūzijos Respublikai apie savo sprendimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos pagalbos SNCM ir CMN pagal ĮTVP sutartį (OL C 301, 2012, p. 1).

41 2012 m. liepos 13 d. ir rugsėjo 7 d. laiškais Prancūzijos valdžios institucijos pateikė savo pastabas dėl šio sprendimo ir atsakė į jame pateiktus klausimus. *Corsica Ferries*, SNCM ir CMN taip pat pateikė pastabas dėl šio sprendimo; jos buvo perduotos Prancūzijos valdžios institucijoms ir šios į jas atsakė 2012 m. lapkričio 14 d. ir sausio 3 d., sausio 16 d. laiškais ir 2013 m. vasario 12 d. laišku.

42 Pasibaigus šiai procedūrai Komisija 2013 m. gegužės 2 d. priėmė Sprendimą 2013/435/ES dėl valstybės pagalbos SA.22843 (2012/C) (*ex* 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė SNCM ir CMN (OL L 220, 2013, p. 20, toliau – ginčijamas sprendimas).

43 Prancūzijos Respublikai apie ginčijamą sprendimą buvo pranešta 2013 m. gegužės 3 d., o SNCM – 2013 m. birželio 14 d. Komisijos elektroniniu laišku.

44 Ginčijamame sprendime, siekdama nustatyti, ar SNCM ir CMN skirtos kompensacijos pagal ĮTVP sutartį reiškia valstybės pagalbą ir ar teikia atrankinės naudos, Komisija išnagrinėjo, ar šiuo atveju yra įvykdytos 2003 m. liepos 24 d. Sprendime *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415) Teisingumo Teismo nustatytos kumuliacinės sąlygos (toliau – *Altmark* sąlygos). Konkrečiau kalbant, ji atliko pirmosios ir ketvirtosios iš šių sąlygų analizę (žr. šio sprendimo 87 ir 90 punktus).

45 Dėl pirmosios *Altmark* sąlygos, pirma, Komisija apibrėžė „analizės pagrindus“, kuriais reikia remtis nagrinėjant šią sąlygą (ginčijamo sprendimo 132–136 konstatuojamosios dalys). Komisija pirmiausia buvo tos nuomonės, jog tam, kad teikiant viešąją paslaugą nebūtų pažeistos valstybės pagalbos srities taisyklės, ši paslauga turi atitikti 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3577/92,

taikantį laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 10, toliau – Jūrų kabotažo reglamentas), išaiškintą jurisprudencijoje, pirmiausia Teisingumo Teismo, jo 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107). Komisija iš to padarė išvadą, kad „visuomenės aptarnavimo [viešosios paslaugos teikimo] sutartimi nustatyta viešosios paslaugos sritis turi būti būtina ir proporcinga atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį, įrodytą tuo, kad įprastomis rinkos sąlygomis reguliariųjų transporto paslaugų nepakanka (ginčijamo sprendimo 136 konstatuojamoji dalis).

46 Antra, Komisijos manymu, pagrindinę paslaugą ir papildomą paslaugą reikia nagrinėti atskirai (ginčijamo sprendimo 137–144 konstatuojamosios dalys). Ji pažymėjo, kad specifikacijose, pridėtose prie ĮTVP sutarties, šios dvi paslaugų rūšys yra aiškiai atskirtos. Be to, Komisijos nuomone, manyti, kad papildoma paslauga gali būti pateisinama tikru viešosios paslaugos poreikiu, kuris tenkinamas teikiant pagrindinę paslaugą, teisėtai galima tik tuo atveju, jei remiantis „visais techniniais ir ekonominiais motyvais“ nustatoma, kad teikti papildomą paslaugą būtina tam, kad būtų teikiama pagrindinė paslauga (ginčijamo sprendimo 139 konstatuojamoji dalis). Tik šiuo atveju nėra nustatyta, kad šios dviejų rūšių paslaugos techniniu atžvilgiu viena kitą papildo, nes dėl šių paslaugų nustatyti įpareigojimai, pirmiausia susiję su tvarkaraščiais ir dažnumu, yra atskiri, be to, pagrindinė paslauga teikiama mišraus tipo krovininiais laivais, o papildoma paslauga – keltais. Taip pat pažymėtina, kad iš SNCM sąnaudų apskaitos matyti, jog teikiant papildomą paslaugą ilgai buvo patiriama veiklos nuostolių, todėl Prancūzijos valdžios institucijų argumentui, kad papildomos paslaugos įtraukimas į įgaliojimą teikti viešąją paslaugą pateisinamas lėšų, skirtų papildomos ir pagrindinės paslaugų teikimui, subalansavimu, negalima pritarti.

47 Trečia, Komisija išnagrinėjo pagrindinę paslaugą atsižvelgdama į pirmąją *Altmark* sąlygą (ginčijamo sprendimo 145–150 konstatuojamosios dalys). Šiuo atžvilgiu ji visų pirma konstatavo, kad būtinos teritorinio tęstinumo paslaugos teikimas iš Marselio į penkis aptariamus Korsikos uostus ir atgal atitinka aiškiai nustatytą viešosios paslaugos poreikį (ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamoji dalis). Toliau, aptardama su pagrindine paslauga susijusį privačios iniciatyvos trūkumą, ji pažymėjo, kad kiti rinkos dalyviai patys pripažįsta, jog šios paslaugos teikti nepajėgtų (ginčijamo sprendimo 146 konstatuojamoji dalis). Be to, Komisija buvo tos nuomonės, kad maršrutų, kuriais teikiama viena paslauga, perskirstymas savaime nereiškia, kad pažeidžiamas Jūrų kabotažo reglamentas. Priešingai, šiuo atveju perskirsčius penkis maršrutus galima sutelkti laivybos priemones ir taip pagerinti aptariamos paslaugos kokybę ir sumažinti jos teikimo sąnaudas (ginčijamo sprendimo 148 konstatuojamoji dalis). Galiausiai Komisija priminė, kad ĮTVP sutartyje ir jos prieduose yra nustatytos tikslios tęstinumo, reguliarumo, pajėgumo ir tarifų nustatymo taisyklės, kurių viešąją paslaugą įgalioti teikti subjektai turi laikytis norėdami teikti pagrindinę paslaugą (ginčijamo sprendimo 149 konstatuojamoji dalis). Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad pagrindinės paslaugos įtraukimas į ĮTVP sutarties sąlygas yra būtinas ir proporcingas atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį (ginčijamo sprendimo 150 konstatuojamoji dalis).

48 Ketvirta, Komisija, atsižvelgdama į pirmąją *Altmark* sąlygą, išnagrinėjo papildomą paslaugą, kurią teikia tik SNCM, naudodamasi dviem keltais (ginčijamo sprendimo 151–167 konstatuojamosios dalys). Komisija nusprendė, kad papildomos paslaugos įtraukimas į viešąją paslaugą neatitinka tikro viešosios paslaugos poreikio, todėl Prancūzijos Respublika, papildomą paslaugą pripažindama visuotinės ekonominės svarbos paslauga (toliau – VESP), padarė akivaizdžią vertinimo klaidą (ginčijamo sprendimo 167 konstatuojamoji dalis).

49 Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad sudarant ĮTVP sutartį buvo didelė galimybė, atsižvelgiant į keleivių paklausą, papildomą paslaugą, teikiamą iš Marselio, pakeisti keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis iš Tulono į Bastją ir Ajačą (ginčijamo sprendimo 154–160 konstatuojamosios dalys). Šiuo aspektu ji, be kita ko, pažymėjo, kad keleivių srauto maršrutais, jungiančiais žemyninę Prancūziją su Korsika, pokytis 2002–2009 m. laikotarpiu rodo, jog greitai didėjo pasiūla, konkuruojanti su dviejų viešąją paslaugą įgaliotų teikti subjektų pasiūla. Iš keleivių srauto pasiskirstymo tarp uostų, kuriems teikiamos paslaugos, matyti, kad labai padidėjo srautas iš Tulono ir kartu sumažėjo srautas iš

Marselio. Vadinasi, padidėjus bendrai srautui paklausą daugiausia patenkino iš Tulono vežantys paslaugų teikėjai, taigi buvo mažiau naudojamasi viešąją paslaugą teikti įgaliotų subjektų, kurie veža iš Marselio, paslaugomis. Komisija taip pat atkreipė dėmesį į nedidelį atstumą tarp Marselio ir Tulono, į tai, kad kelionės sausuma iš Marselio į Tuloną laikas yra daug trumpesnis už kelionės jūra laiką, taip pat į tai, kad laivai iš Tulono gali greičiau atplaukti į Korsiką nei iš Marselio.

50 Kita vertus, Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos institucijos nepateikė jokių įrodymų, jog trūksta privačios iniciatyvos teikti šią papildomą paslaugą (ginčijamo sprendimo 161 konstatuojamoji dalis). Ji pirmiausia konstatavo, kad teikiant paslaugas Bastjos ir Ajačo uostuose, kurie sudaro 90 % papildomai paslaugai teikti būtino pajėgumo, pagrindinės paslaugos, teiktos iš Marselio pagal įgaliojimą teikti viešąją paslaugą, pajėgumo, derinamo su *Corsica Ferries* privačia iniciatyva iš Tulono teiktomis paslaugomis, užteko siekiant patenkinti iš tikrųjų nustatytą paklausą, be to, jo užteko tiek pavasario ir rudens laikotarpiu, tiek vasaros laikotarpiu teikiant paslaugas abiejuose uostuose kiekvienais 2004–2006 m. laikotarpio metais (ginčijamo sprendimo 162 konstatuojamoji dalis). Taigi Komisija buvo tos nuomonės, kad įtraukti papildomą paslaugą į įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sąlygas nebuvo nei būtina, nei proporcinga siekiant patenkinti nustatytą transporto paklausą maršrutais Marselis–Bastja ir Marselis–Ajačas. Dėl maršruto Marselis–Proprianas Komisija pažymėjo, kad nedidelė su šiuo maršrutu susijusi srauto apimtis neleidžia manyti, jog dėl privačios iniciatyvos teikti paslaugas vien šiuo maršrutu trūkumo jos išvada dėl visos papildomos paslaugos negalioja (ginčijamo sprendimo 164 konstatuojamoji dalis). Komisija taip pat pažymėjo, kad *Corsica Ferries* teikiama paslauga atitiko dėl įsipareigojimų, susijusių su viešąja paslauga, nustatytas taisykles, taikomas visiems maršrutams, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika, ir jos kokybė nesiskyrė nuo teikiamos papildomos paslaugos (ginčijamo sprendimo 165 konstatuojamoji dalis).

51 Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija nusprendė, kad, kiek tai susiję su kompensacijomis už papildomą paslaugą, pirmoji *Altmark* sąlyga nėra įvykdyta (ginčijamo sprendimo 167 konstatuojamoji dalis).

52 Dėl ketvirtosios *Altmark* sąlygos Komisija nusprendė, kad ji nėra įvykdyta nė dėl vienos iš abiejų aptariamų paslaugų rūšių (ginčijamo sprendimo 183 konstatuojamoji dalis).

53 Šiuo atžvilgiu, pirma, Komisija, remdamasi įvairiais duomenimis, nusprendė, kad konkurso sąlygos neleido atrinkti kandidato, galinčio teikti aptariamas paslaugas mažiausia bendruomenei kaina (ginčijamo sprendimo 169–178 konstatuojamosios dalys).

54 Darydama šią išvadą Komisija rėmėsi iš esmės šiomis aplinkybėmis:

— įgaliojimas teikti viešąją paslaugą buvo suteiktas pasibaigus derybų procedūrai, vykdytai po išankstinio skelbimo apie konkursą, t. y. procedūrai, kurią vykdant perkančiajai organizacijai suteikiama didelė diskrecija ir gali būti ribojamas suinteresuotųjų veiklos vykdytojų dalyvavimas;

— vienintelis pasiūlymas, konkuravęs su kartu teikti viešąją paslaugą įgaliotų subjektų pasiūlymu, t. y. *Corsica Ferries* pasiūlymas, buvo vertinamas ne atsižvelgiant į jo kokybę (laimėtojo nustatymo kriterijus), o remiantis atrankos kriterijumi, t. y. kandidato pasirengimu vykdyti veiklą nuo 2007 m. liepos 1 d.;

— taigi vykdant procedūrą OTC nebuvo sudarytos sąlygos palyginti kelis pasiūlymus, kad būtų pasirinktas ekonomiškai naudingiausias;

— siekiant užtikrinti veiksmingą konkurenciją neužtenka to, kad iš tikrųjų buvo pateikti du pasiūlymai, nes konkuravęs *Corsica Ferries* pasiūlymas, kuriame paslaugų teikimo pradžios data buvo nustatyta 2007 m. lapkričio 12 d., dėl šios aplinkybės negalėjo būti įtikinama alternatyva;

— didelis šiuo atveju pateiktų apeliacinių skundų skaičius neįrodo, kad vykdant ĮTVP sutarties sudarymo procedūrą konkurencija buvo veiksminga;

— SNCM-CMN grupė, kaip rinkoje įsitvirtinęs veiklos vykdytojas, turintis ĮTVP sutarties specifikacijose nurodytus reikalavimus atitinkančių laivybos priemonių, turėjo didelį konkurencinį pranašumą;

— nustatytas labai trumpas terminas nuo numatytos ĮTVP sutarties sudarymo dienos (sutartis galiausiai sudaryta 2007 m. birželio 7 d.) iki dienos, kurią pradedamos teikti paslaugos (2007 m. liepos 1 d.), galėjo būti didelė kliūtis, trukdanti procedūroje dalyvauti naujiems rinkos dalyviams;

— dėl šio labai trumpo termino, taip pat techninių reikalavimų, susijusių su aptariamų uostų ypatumais, laivyno amžiaus sąlyga ir vieno laivo talpa, kurios reikalaujama ĮTVP sutarties specifikacijose, dalyvavimas konkurse galėjo būti apribotas;

— daug susitikimo sąlygų, taip pat OTC suteikta laisvė priimti sprendimą dėl taikomų taisyklių netaikymo, taip pat galėjo prisidėti prie to, kad kai kurie subjektai nusprendė nedalyvauti konkurse abejodami dėl tam tikrų pagrindinių techninių ir ekonominių pasiūlymo rengimo kriterijų.

55 Antra, Komisija pažymėjo, kad Prancūzijos valdžios institucijos nepateikė jokios informacijos, galinčios įrodyti, kad kompensacija buvo nustatyta pavyzdžiu imant vidutinę tinkamai valdomą ir reikiamų išteklių turinčią įmonę (ginčijamo sprendimo 179 ir 180 konstatuojamosios dalys). Ji pridūrė, kad kompensacija buvo nustatyta ne remiantis iš anksto nustatytomis sąnaudomis arba lyginant su kitų panašių laivybos įmonių išlaidų struktūra, o atsižvelgiant į planuojamas pajamas ir degalų sąnaudas, į kurias įtraukiama tik dalis su paslauga susijusių pajamų ir išlaidų (ginčijamo sprendimo 180 konstatuojamoji dalis). Be to, numatytos su ĮTVP sutartimi susijusios kompensacijos buvo daug didesnės nei su 2002–2006 m. susijusios kompensacijos už panašių įsipareigojimų vykdymą, arba net reikalaujančios šiek tiek mažiau pajėgumo (ginčijamo sprendimo 181 konstatuojamoji dalis). Galiausiai Komisija buvo tos nuomonės, kad atlikti palyginimą su tinkamai valdomos įmonės patirtomis sąnaudomis juo labiau reikėjo dėl to, kad iš tam tikros informacijos buvo galima suprasti, jog SNCM, kurios intensyvaus restruktūrizavimo laikotarpis tuomet ėjo į pabaigą, pati nebuvo tinkamai valdoma įmonė (ginčijamo sprendimo 182 konstatuojamoji dalis).

56 Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad viešąją paslaugą teikti įgaliotiems subjektams buvo suteikta atrankinė ekonominė nauda (ginčijamo sprendimo 184 konstatuojamoji dalis).

57 Konstatavusi, kad dėl aptariamų kompensacijų gali būti iškraipyta konkurencija ir daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai, Komisija padarė išvadą, kad šios kompensacijos reiškia valstybės pagalbą ir ši pagalba yra neteisėta, nes buvo suteikta iš anksto nepranešus Komisijai (ginčijamo sprendimo 185–187 konstatuojamosios dalys ir 1 straipsnis).

58 Ginčijamo sprendimo 188–212 konstatuojamosiose dalyse Komisija išnagrinėjo šios valstybės pagalbos suderinamumą su vidaus rinka.

59 Šiuo atžvilgiu, pirma, Komisija pažymėjo, kad pagal jos komunikato, susijusio su Europos Sąjungos bendrosiomis nuostatomis dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (2011 m.) (OL C 8, 2012, p. 15, toliau – Bendrosios nuostatos dėl VESP), 11 punktą valstybės pagalba, nepatenkanti į jos 2011 m. gruodžio 20 d. Sprendimo 2012/21/ES dėl [SESV] 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti [VESP] (OL L 7, 2012, p. 3), sritį, gali būti pripažinta suderinama su SESV 106 straipsnio 2 dalimi, jeigu ji reikalinga atitinkamoms VESP teikti ir nedaro tokio poveikio

tarpusavio prekybos plėtojimui, kuris prieštarautų Sąjungos interesams, o pasiekti šią pusiausvyrą galima tik tuo atveju, jei vykdomos Bendrųjų nuostatų dėl VESP 2.2–2.10 skirsniuose išvardytos sąlygos (ginčijamo sprendimo 190 konstatuojamoji dalis).

60 Antra, Komisija priminė, kad pagrindinė paslauga yra VESP, bet to negalima pasakyti apie papildomą paslaugą, todėl už pastarąją paslaugą mokamų kompensacijų negalima pripažinti suderinamomis su SESV 106 straipsnio 2 dalimi (ginčijamo sprendimo 192 ir 193 konstatuojamosios dalys).

61 Trečia, Komisija buvo tos nuomonės, kad, kalbant apie pagrindinę paslaugą, yra įvykdytos kitos Bendrosiose nuostatose dėl VESP nustatytos sąlygos (ginčijamo sprendimo 194–212 konstatuojamosios dalys).

62 Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija nusprendė, kad SNCM ir CMN sumokėtos kompensacijos už pagrindinės paslaugos teikimą yra neteisėta, bet su vidaus rinka suderinama valstybės pagalba (ginčijamo sprendimo 213 konstatuojamoji dalis, 1 straipsnis ir 2 straipsnio 2 dalis), o vien SNCM sumokėtos kompensacijos už papildomos paslaugos teikimą – neteisėta ir su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba (ginčijamo sprendimo 214 konstatuojamoji dalis, 1 straipsnis ir 2 straipsnio 1 dalis).

63 Todėl Komisija nurodė nedelsiant nutraukti su papildoma paslauga susijusių kompensacijų mokėjimą ir susigrąžinti iš pagalbos gavėjo šiuo pagrindu jam jau sumokėtas kompensacijas, laikantis nuostatos, kad susigrąžintinos sumos mokamos su palūkanomis, skaičiuojamomis nuo dienos, kai pagalba buvo suteikta gavėjui, iki tol, kol pagalba bus iš tikrųjų susigrąžinta (ginčijamo sprendimo 215–218 ir 220 konstatuojamosios dalys ir 3 straipsnis). Komisija patikslino, kad pagalba turi būti susigrąžinta nedelsiant ir veiksmingai ir kad Prancūzijos valdžios institucijos turi užtikrinti, jog ginčijamas sprendimas būtų įvykdytas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos (ginčijamo sprendimo 219 konstatuojamoji dalis ir 4 straipsnis), t. y. iki 2013 m. rugsėjo 3 d. Be to, Prancūzijos valdžios institucijos per du mėnesius nuo pranešimo apie ginčijamą sprendimą turėjo pranešti Komisijai, be kita ko, bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti susigrąžinta iš gavėjo, išsamų ginčijamam sprendimui įvykdyti priimtų ir numatytų priemonių aprašymą, taip pat pateikti dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui oficialiai pranešta apie tai, kad jis turi ją grąžinti (ginčijamo sprendimo 5 straipsnis).

Procesas ir šalių reikalavimai

64 2013 m. rugpjūčio 26 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį SNCM ieškinį.

65 Dėl ginčijamo sprendimo pareikštas ir Prancūzijos Respublikos ieškinys dėl panaikinimo, jį Bendrojo Teismo kanceliarija gavo 2013 m. liepos 12 d. ir įregistravo numeriu T-366/13.

66 2013 m. gruodžio 11 d. *Corsica Ferries* Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė prašymą leisti įstoti į šią bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.

67 2014 m. sausio 9 d. ir vasario 10 d. SNCM pateikė Bendrojo Teismo kanceliarijai prašymus užtikrinti tam tikros ieškinyje ir dublike pateikiamos informacijos konfidencialumą *Corsica Ferries* atžvilgiu, jei šiai būtų leista įstoti į bylą. Prie šių prašymų ji pridėjo nekonfidencialią šių dokumentų versiją.

68 2014 m. vasario 21 d. nutartimi Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas leido *Corsica Ferries* įstoti į bylą. Sprendimo dėl prašymų užtikrinti konfidencialumą pagrįstumo priėmimas buvo atidėtas.

69 2014 m. kovo 6 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai pateiktame dokumente *Corsica Ferries* pateikė prieštaravimus dėl prašymų užtikrinti konfidencialumą, susijusius su didele šiuose prašymuose nurodytos informacijos dalimi.

70 2014 m. spalio 3 d. Nutartimi *SNCM / Komisija* (T-454/13, EU:T:2014:898) Bendrojo Teismo šeštosios kolegijos pirmininkas iš dalies patenkino prašymus užtikrinti konfidencialumą.

71 2015 m. sausio 9 d. *Corsica Ferries* Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė įstojimo į bylą paaiškinimą. 2015 m. kovo 9 d. SNCM Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė su šiuo paaiškinimu susijusias pastabas. Tos pačios dienos laiške Komisija nurodė, kad ji neturi pastabų dėl šio paaiškinimo.

72 Teisėjo pranešėjo siūlymu Bendrasis Teismas (šeštoji kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį.

73 Taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnyje numatytas proceso organizavimo priemones Bendrasis Teismas paprašė Komisijos raštu atsakyti į įvairius klausimus. Komisija šį prašymą įvykdė per nustatytą terminą.

74 2016 m. birželio 6 d. SNCM Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė prašymą užtikrinti tam tikrų Komisijos atsakymo į šiuos klausimus dalių konfidencialumą *Corsica Ferries* atžvilgiu. *Corsica Ferries* gavo tik nekonfidencialią šio atsakymo versiją ir nepateikė jokių prieštaravimų dėl prašymo užtikrinti konfidencialumą jos atžvilgiu.

75 Šalys buvo išklausytos ir atsakė į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus per 2016 m. birželio 14 d. posėdį.

76 SNCM Bendrojo Teismo prašo:

— pirmiausia panaikinti ginčijamą sprendimą;

— jei šis prašymas nebūtų patenkintas, – iš dalies panaikinti ginčijamą sprendimą tiek, kiek jame nurodyta, kad į pagalbos sumą įtrauktos šio sprendimo 218 konstatuojamojoje dalyje nurodytos dalys;

— priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

77 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

— atmesti ieškinį kaip nepagrįstą;

— priteisti iš SNCM bylinėjimosi išlaidas.

78 *Corsica Ferries* Bendrojo Teismo prašo:

— atmesti pagrindinį ieškinį;

— priteisti iš SNCM bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

79 Grįsdama savo ieškinį SNCM pateikia įvairių argumentų, kuriuos galima suskirstyti į penkis pagrindus:

— pirmasis pagrindas grindžiamas tuo, kad Komisija klaidingai teigė, jog papildoma paslauga nėra VEPS;

— antrasis pagrindas grindžiamas su tuo, kad Komisija klaidingai teigė, jog ĮTVP sutartis neatitinka ketvirtosios *Altmark* sąlygos;

— trečiasis pagrindas grindžiamas tuo, kad Komisija neteisingai apskaičiavo susigrąžintinos pagalbos sumą;

— ketvirtasis pagrindas grindžiamas teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu;

— ieškinio penktasis pagrindas grindžiamas vienodo požiūrio principo pažeidimu.

Pirminės pastabos

80 Pirmiausia reikia priminti tam tikrus jurisprudencijos principus, susijusius būtent su kompensavimo už viešosios paslaugos teikimą laikymu valstybės pagalba, į kuriuos atsižvelgiant nagrinėtinas šis ieškinys.

81 Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, išskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

82 Pagal suformuotą jurisprudenciją pripažįstama, kad yra suteikta pagalba, kaip ji suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, tik tuo atveju, jeigu įvykdytos visos šioje nuostatoje išvardytos sąlygos. Taigi, pirma, turi būti taikoma valstybės priemonė arba naudojami valstybiniai ištekliai, antra, ši priemonė turi galėti paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, trečia, ši priemonė turi suteikti atrankinės naudos subjektui, kuriam ji taikoma, ir, ketvirta, ji turi iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją (žr. 2013 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, EU:C:2013:288, 74 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

83 Du pirmieji šio ieškinio pagrindai susiję būtent su trečiąja sąlyga, pagal kurią aptariama priemonė nagrinėtina kaip naudos suteikimas pagalbos gavėjui.

84 Šiuo atžvilgiu primintina, kad iš suformuotos jurisprudencijos matyti, jog valstybės pagalba laikomos priemonės, kurios, kad ir kokia būtų jų forma, gali tiesiogiai ar netiesiogiai suteikti įmonėms pranašumą arba kurios turi būti laikomos ekonomine nauda, kurios ją gaunanti įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis (žr. 2010 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Komisija / Deutsche Post*, C-399/08 P, EU:C:2010:481, 40 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

85 Tačiau į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį nepatenka valstybės priemonė, kuri laikoma kompensacija už įmonių gavėjų suteiktas paslaugas siekiant vykdyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nes šios įmonės faktiškai negauna finansinės naudos, taigi dėl minėtos priemonės jų konkurencinė padėtis netampa palankesnė, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios su jomis konkuruoja (2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 87 punktas ir 2013 m. gegužės 8 d. Sprendimo *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, EU:C:2013:288, 84 punktas).

86 Tam, kad konkrečiu atveju tokia kompensacija nebūtų laikoma valstybės pagalba, turi būti įvykdytos keturios kumuliatyvios sąlygos (2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 87 ir 88 punktai).

87 Pirma, įmonė gavėja turi faktiškai privalėti vykdyti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus ir šie įsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti (2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 89 punktas). Su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų sąvoka, kaip ji suprantama pagal šią, pirmąją, sąlygą, atitinka VESP sąvoką, vartojamą SESV 106 straipsnio 2 dalyje (šiuo klausimu žr. 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *BUPA ir kt. / Komisija*, T-289/03, EU:T:2008:29, 162 punktą).

88 Antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai (2003 m. liepos 24 d. Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 90 punktas).

89 Trečia, kompensacija negali viršyti to, kas būtina siekiant padengti visas išlaidas ar dalį išlaidų, patiriamų vykdant su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu (2003 m. liepos 24 d. Sprendimą *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 92 punktas).

90 Ketvirta, jei įmonė, vykdanti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešojo pirkimo procedūra, leidžiančia pasirinkti kandidatą, galintį teikti šią paslaugą mažiausia bendruomenei kaina, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas išanalizavus išlaidas, kurių tipinė įmonė, tinkamai valdoma ir turinti pakankamai reikiamų priemonių, kad galėtų atitikti viešosios paslaugos teikimui keliamus reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šiuos įsipareigojimus, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu (2003 m. liepos 24 d. Sprendimą *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 93 punktas).

91 Ginčijamame sprendime Komisija buvo tos nuomonės, kad pirmoji *Altmark* sąlyga nėra įvykdyta dėl papildomos paslaugos, o ketvirtoji sąlyga nėra įvykdyta nė dėl vienos iš abiejų aptariamų paslaugų.

Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai teigė, jog papildoma paslauga nėra VESP

92 Pirmuoju pagrindu, kurį sudaro keturios dalys, SNCM tvirtina, kad Komisija klaidingai teigė, jog papildoma paslauga nėra VESP.

93 Pirmiausia pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją atsižvelgiant, viena vertus, į didelę diskreciją, kurią turi valstybės narės apibrėždamos VESP užduotį ir jos įvykdymo sąlygas, ir, kita vertus, į akivaizdžia klaida apribotos kontrolės, kurią šiuo atžvilgiu yra įgaliota atlikti Komisija, apimtį (žr. šio sprendimo 111 punktą), Komisijos vertinimo kontrolė, kurią turi atlikti Bendrasis Teismas, taip pat negali peržengti šios ribos, taigi ši kontrolė turi apsiriboti patikrinimu, ar Komisija teisingai konstatavo, kad yra akivaizdi valstybės narės padaryta klaida, ar atmetė tokios klaidos buvimą (šiuo klausimu žr. 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Iliad ir kt. / Komisija*, T-325/10, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:472, 121 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė teisės klaidą, atlikdama išsamią paslaugos būtinumo atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį kontrolę

94 Pirmojo pagrindo pirma dalimi SNCM ginčija Komisijos ginčijamame sprendime taikyto testo, siekiant nustatyti, ar įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga (žr. šio sprendimo 45 punktą), pagrįstumą. Ji teigia, kad Komisija padarė teisės klaidą šiuo atveju atlikdama išsamią VESP kvalifikavimo ir papildomos paslaugos, atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį, būtinumo kontrolę.

95 Pirmojo pagrindo pirmoje dalyje galima išskirti keturis kaltinimus. Pirmiausia reikia išnagrinėti pirmąjį kaltinimą, paskui – antrąjį ir ketvirtąjį kaltinimus ir galiausiai – trečiąjį kaltinimą.

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija nukrypo nuo savo ankstesnės sprendimų praktikos ir jurisprudencijos

96 SNCM teigia, kad ĮTVP sutartis, kuria pirmiausia buvo siekiama įgyvendinti teritorinio tęstinumo principą, apskritai atitiko aiškų viešosios paslaugos poreikį. Ginčijamame sprendime laikydamasi priešingos nuomonės Komisija nukrypo nuo savo ankstesnės sprendimų praktikos, susijusios su pirmesniais įgaliojimais teikti viešąją paslaugą jūrų transportu teikiant paslaugas Korsikoje (1993 m. gegužės 19 d. Sprendimas *Corbeau*, C-320/91, EU:C:1993:198, ir 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimas *Corsica Ferries France / Komisija*, T-565/08, EU:T:2012:415). Dublike SNCM priduria, kad Komisija negali tuo pačiu klausimu laikytis visiškai priešingo požiūrio nei tas, kurio ji laikėsi iki šiol, tinkamai to nepagrindusi.

97 Komisija ginčija SNCM pateiktus argumentus.

98 Visų pirma reikia konstatuoti, kad SNCM teiginiui, pagal kurį Komisija elgėsi „akivaizdžiai prieštaringai“, nes ankstesniuose savo sprendimuose, susijusiuose su ankstesniais įgaliojimais teikti viešąją paslaugą, laikėsi požiūrio, kad papildomo pajėgumo naudojimas vežant keleivius piko laikotarpiais atitinka viešosios paslaugos poreikį, negalima pritarti. Iš tikrųjų pagal suformuotą jurisprudenciją valstybės pagalbos sąvoka yra objektyvi sąvoka, vertinama atsižvelgiant tik į tai, ar valstybės priemone suteikiama naudos vienai arba kelioms įmonėms. Taigi Komisijos sprendimų praktika šioje srityje nėra lemiama (žr. 2009 m. kovo 4 d. Sprendimo *Associazione italiana del risparmio gestito ir Fineco Asset Management / Komisija*, T-445/05, EU:T:2009:50, 145 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Tokia pati išvada darytina ir kalbant apie pagalbos suderinamumo su vidaus rinka vertinimą (2010 m. gegužės 20 d. Sprendimo *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, EU:C:2010:291, 21 punktas ir 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Regione autonoma della Sardegna / Komisija*, T-171/02, EU:T:2005:219, 177 punktas).

99 Be kuriuo atveju vien aplinkybė, kad ginčijamas sprendimas skiriasi nuo šioje srityje priimtų ankstesnių Komisijos sprendimų, neleidžia manyti, kad jis nesuderinamas su pastaraisiais. Iš tikrųjų, kaip visiškai teisingai pažymi Komisija, tikro viešosios paslaugos poreikio vertinimas laikui bėgant gali kisti atsižvelgiant į rinkos jėgų vystymąsi. Be to, pažymėtina, kad dar 2001 m. spalio 30 d. Sprendime 2002/149/EB dėl valstybės pagalbos, kurią Prancūzija suteikė SNCM (OL L 50, 2002, p. 66), kuriuo SNCM ne kartą rėmėsi savo rašytiniuose dokumentuose, Komisija pabrėžė, kad, „kalbant apie paslaugų teikimą iš žemyninės Prancūzijos uostų, reikia konstatuoti, kad pastaraisiais metais padėtis rinkoje taip pasikeitė, jog kyla klausimas, ar būtina dėl visų maršrutų visus metus vykdyti [su viešąją paslauga susijusius įsipareigojimus]“ (78 konstatuojamoji dalis), ir kad „Komisijos išvados dėl tikro viešosios paslaugos, teikiamos pagal paslaugų teikimo sistemą, nustatytą 1976 m. valstybės ir SNCM sudarytoje pagrindų sutartyje ir šios pagrindu 1991 ir 1996 m. OTC ir SNCM penkeriems metams pasirašytose sutartyse, poreikio negalima pritaikyti po 2001 m. gruodžio 31 d., kai pasibaigs pagrindų sutarties galiojimas“ (80 konstatuojamoji dalis).

100 Taip pat dėl tų pačių priežasčių, kurios išdėstytos šio sprendimo 99 punkte, pripažintina, kad SNCM negali veiksmingai remtis 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimu *Corsica Ferries France / Komisija* (T-565/08, EU:T:2012:415), grįsdama savo teiginį. Iš tikrųjų abi šio sprendimo ištraukos, kurias cituoja SNCM, yra susijusios su įgaliojimu teikti viešąją paslaugą 1996–2001 m. laikotarpiu.

101 Be to, SNCM negali remtis ir 1993 m. gegužės 19 d. Sprendimu *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198), taigi ir reikalavimu išvengti „grietinėlės nugriebimo“ strategijos taikymo, t. y. to, kad su viešąją paslaugą įgaliotu teikti subjektu konkuruojantys veiklos vykdytojai susitelktų į pelningą veiklą srityje, susijusioje su įgaliojimu teikti viešąją paslaugą, ir minėtam subjektui liktų tik nepelninga veikla, taigi jis negalėtų kompensuoti nuostolių, patirtų veikiant nepelninguose sektoriuose, iš pelno, gauto veikiant pelningesniuose sektoriuose. Iš tikrųjų, kaip bus išdėstyta šio sprendimo 155 punkte, iš bylos medžiagos

matyti, kad teikiant tiek pagrindinę, tiek papildomą paslaugą buvo patiriama didelių veiklos nuostolių, todėl atmestina bet kuri lėšų subalansavimo per jas galimybė (žr., be kita ko, ginčijamo sprendimo 47 ir 143 konstatuojamąsias dalis).

102 Galiausiai reikia atmesti kaip nepagrįstą kaltinimą, pagal kurį Komisija neįvykdė savo pareigos motyvuoti. Be to, kad negalima priekaištauti Komisijai dėl to, kad ji šiuo atveju laikėsi „visiškai priešingo“ požiūrio nei savo anksčiau priimtuose šios srities sprendimuose (žr. šio sprendimo 99 punktą), konstatuotina, kad ginčijamame sprendime ji aiškiai ir tiksliai nurodė priežastis, dėl kurių mano, jog tikro viešosios paslaugos poreikio buvimas, kiek tai susiję su papildoma paslauga, nenustatytas. Apibrėžusi „analizės pagrindus“, kuriais remsis nustatydama, ar šiuo atveju įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga (ginčijamo sprendimo 132–136 konstatuojamosios dalys), Komisija, pirmiausia atmesdama Prancūzijos Respublikos, SNCM ir CMN pateiktus argumentus, išdėstė motyvus, kuriais remdamasi ji mano, kad pagrindinė paslauga ir papildoma paslauga yra dvi skirtingų rūšių paslaugos ir turi būti nagrinėjamos atskirai (ginčijamo sprendimo 137–144 konstatuojamosios dalys), paskui išnagrinėjo antrąją paslaugą atsižvelgdama į minėtą sąlygą (ginčijamo sprendimo 151–167 konstatuojamosios dalys). Šiuo klausimu Komisija padarė išvadą, kad papildomos paslaugos įtraukimas į viešąją paslaugą neatitiko tikro viešosios paslaugos poreikio, prieš tai remdamasi įvairia informacija iš esmės konstatavusi, viena vertus, kad šią iš Marselio teikiamą paslaugą, atsižvelgiant į keleivių paklausą, ĮTVP sutarties sudarymo metu buvo galima lengvai pakeisti keleivių vežimo paslaugomis, teikiamomis iš Tulono Bastjos ir Ajačo kryptimis (ginčijamo sprendimo 154–160 konstatuojamosios dalys), ir, kita vertus, kad nebuvo pateikta jokių įrodymų, kad trūksta privačios iniciatyvos teikti minėtą papildomą paslaugą (ginčijamo sprendimo 161–166 konstatuojamosios dalys).

103 Iš to, kas išdėstyta, darytina išvada, kad pirmąjį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

– Dėl antrojo ir ketvirtojo kaltinimo, grindžiamų tuo, kad Komisija neatsižvelgė į didelę valstybių narių diskreciją, taip pat į 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo Analir ir kt. (C-205/99, EU:C:2001:107) ir Jūrų kabotažo reglamento taikymo sritis

104 Pirma, SNCM teigia, kad Komisija šiuo atveju neatsižvelgė į didelę valstybių narių diskreciją apibrėžti VESP. Iš tikrųjų užuot apsiribojusi paprastu patikrinimu, ar padaryta akivaizdi vertinimo klaida, Komisija atliko labai išsamią aptariamos VESP apibrėžties ir paslaugos būtinumo kontrolę. Be to, SNCM nuomone, Komisija negali remtis 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimu *Colt Télécommunications France / Komisija* (T-79/10, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:463), nes byloje, kurioje priimtas šis sprendimas, buvo gairės, aiškiai numatančios būtinybę įrodyti rinkos nepakankamumą, būtent Valstybės pagalbos taisyklių taikymo plačiajuosčio ryšio tinklų sparčiam diegimui Bendrijos gairės (OL C 235, 2009, p. 7).

105 Antra, SNCM tvirtina, kad Komisija neatsižvelgė į 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107) ir Jūrų kabotažo reglamento taikymo sritis. Ji teigia, kad nei šis sprendimas, nei šis reglamentas nėra susiję su valstybės pagalbos kontrole ir kad jie faktiškai patvirtina ĮTVP sutarties galiojimą. Ji priduria, kad minėtas sprendimas ir minėtas reglamentas susiję su įpareigojimais, kurie gali būti nustatyti dėl viešųjų paslaugų teikimo ir gali pateisinti išankstinio leidimo sistemą arba viešosios paslaugos teikimo sutartį, o ne su paslaugų, už kurių teikimą gali būti mokama kompensacija, kaip tai suprantama pagal Sprendime *Altmark* įtvirtintą jurisprudenciją, sritimi arba su šios kompensacijos suma. SNCM pabrėžia, kad, kitaip nei byloje, kurioje priimtas 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107), jūrų transporto paslaugų maršrutais, jungiančiais žemyninę Prancūziją su Korsika, teikimui netaikoma išankstinio leidimo gavimo sąlyga. Be to, ji ginčija tai, kad viešosios paslaugos sritis, kaip antai apibrėžta viešosios paslaugos teikimo sutartyje, turi būti būtina ir proporcinga atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį, kurį įrodo įprastomis rinkos sąlygomis reguliariai teikiamų transporto paslaugų nepakankamumas. Galiausiai ji nepritaria Komisijos teiginiui, pateiktam ginčijamo sprendimo 135 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurį

„kompensacija už pagal visuomenės aptarnavimo [viešosios paslaugos teikimo] sutartį vykdomus konkrečius įsipareigojimus, kuria subsidijuojama paslaugų pasiūla, neabejotinai trukdo laisvam paslaugų judėjimui“. Šiuo atveju nei kompensacijos už viešosios paslaugos teikimą tikslas, nei jos pasekmė nėra laisvės teikti paslaugas ribojimas ir nė vienu iš ginčijamo sprendimo 63 išnašoje Komisijos nurodytų sprendimų neįrodoma, kad yra priešingai.

106 Per posėdį SNCM, atsakydama į Bendrojo Teismo klausimą, kuriuo prašyta patikslinti, kokie, jos manymu, taikytini kriterijai, kuriais remiantis nustatytinas VESP pagrįstumas ir apimtis, teigė, kad valstybei narei pakanka „nustatyti bendrąjį interesą plačiąja prasme, kuris gali būti susijęs su tuo, kas apskritai priskirtina viešajam interesui“. SNCM pridūrė, kad, jos manymu, būtinumo ir proporcingumo kriterijai, bent jau tokie, kokie įtvirtinti Jūrų kabotažo reglamente ir 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107), šiuo atveju netaikytini, nes jie nustatyti remiantis sąvokomis, susijusiomis su laisve teikti paslaugas.

107 Komisija, palaikoma *Corsica Ferries*, atmeta SNCM argumentus.

108 Pirma, remdamosi 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Colt Télécommunications France / Komisija* (T-79/10, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:463) 154 punktu, Komisija ir *Corsica Ferries* teigia, kad neatsižvelgiant į atitinkamą sektorių rinkos nepakankamumo buvimo vertinimas turi būti atliekamas prieš kvalifikuojant veiklą kaip VESP, taigi su privačios iniciatyvos nepakankamumu ar nebuvimu susijusi sąlyga yra neatsiejama nuo pirmosios *Altmark* sąlygos ir reiškia, kad turi būti atliktas išsamus tyrimas.

109 Be to, Komisija ir *Corsica Ferries* teigia, kad valstybių narių turimą diskreciją apibrėžti VESP riboja Jūrų kabotažo reglamentas, Teisingumo Teismo išaiškintas, be kita ko, 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107). Tai reiškia, kad aptariama paslauga turi atitikti tikrą viešosios paslaugos poreikį dėl laisvos konkurencijos sąlygomis reguliariai teikiamų transporto paslaugų nepakankamumo ir VESP turi būti būtina ir proporcinga šiam poreikiui. Per posėdį Komisija patikslino, kad, jos nuomone, reikalavimas įrodyti tikro viešosios paslaugos poreikio buvimą yra griežtesnis nei reikalavimas įrodyti rinkos nepakankamumą, nurodytas 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendime *Colt Télécommunications France* / *Komisija* (T-79/10, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:463).

110 Antra, Komisija ir *Corsica Ferries* yra tos nuomonės, kad SNCM nepagrįstai ginčija sąsajos tarp Jūrų kabotažo reglamento ir valstybės pagalbos kontrolės buvimą. Taip pat akivaizdžiai neteisinga teigti, kad šis reglamentas susijęs tik su atvejais, kai paslaugų teikimui nustatyta išankstinio leidimo sąlyga. Kalbant apie 2001 m. vasario 20 d. Sprendimą *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107), reikia pasakyti, kad jame ne tik nagrinėjamas klausimas, ar jūrų transporto veiklai galima taikyti išankstinio leidimo sąlygą, bet ir labai aiškiai nurodoma, kaip reikia aiškinti Jūrų kabotažo reglamento nuostatas atsižvelgiant į juo siekiamą tikslą užtikrinti laisvę teikti jūrų kabotažo paslaugas ir pripažinti galimybę riboti šią laisvę tik tuo atveju, jei tai pateisinama tikru viešosios paslaugos poreikiu ir yra būtina ir proporcinga norint patenkinti šį poreikį. Be to, akivaizdu, jog tai, kad sudarant šiame reglamente nurodytą viešosios paslaugos teikimo sutartį su atitinkamu veiklos vykdytoju subsidijuojama paslaugų pasiūla, gali trukdyti naudotis laisve teikti paslaugas.

111 Primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją valstybės narės turi didelę diskreciją apibrėžti, kas, jų manymu, yra laikoma VESP, todėl valstybių narių pateikiamą šių paslaugų apibrėžtį Komisija gali ginčyti tik tuo atveju, jei padaryta akivaizdi klaida (žr. 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Olsen / Komisija*, T-17/02, EU:T:2005:218, 216 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją ir 2008 m. spalio 22 d. Sprendimo *TV2/Danmark ir kt. / Komisija*, T-309/04, T-317/04, T-329/04 ir T-336/04, EU:T:2008:457, 101 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

112 Tačiau valstybės narės diskrecija apibrėžti VESP nėra neribota ir negali būti savo nuožiūra įgyvendinama vien siekiant, kad konkrečiam sektoriui nebūtų taikomos konkurencijos taisyklės (2008 m. vasario 12 d. *Sprendimo BUPA ir kt. / Komisija*, T-289/03, EU:T:2008:29, 168 punktas).

113 Pirmiausia, jei nustatytos konkrečios Sąjungos teisės taisyklės, kuriose patikslinta VESP turinio ir apimties apibrėžtis, jomis pagal Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugos teikimą (OL C 8, 2012, p. 4, toliau – Komunikatas dėl VESP) 46 punktą ribojama valstybių narių diskrecija. Kaip pagrįstai pažymi Komisija, šiomis taisyklėmis siekiama apskritai suderinti teisės aktus, kad būtų pašalintos kliūtys laisvam judėjimui ir laisvei teikti paslaugas, o tai, kad jos priimtos remiantis kitomis Sutarties nuostatomis, nei susijusiosios su valstybės pagalba, ir jomis pirmiausia siekiama sukurti vidaus rinką, nemažina jų reikšmės pirmosios *Altmark* sąlygos atžvilgiu.

114 Tačiau nagrinėjamu atveju, kaip teisingai teigia Komisija ir *Corsica Ferries*, yra nustatytos tokios taisyklės, tai – Jūrų kabotažo reglamento nuostatos. Primintina, kad šio reglamento 1 straipsnyje įtvirtintas laisvės teikti jūrų kabotažo paslaugas Sąjungoje principas. Taip pat šio reglamento trečioje konstatuojamojoje dalyje patikslinama, kad juo siekiama panaikinti šios laisvės apribojimus.

115 Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnyje nustatytos galimos šio pagrindinio principo išimtys: valstybės narės gali su laivybos bendrovėmis, reguliariai teikiančiomis paslaugas į salas ir iš jų arba tarp jų, sudaryti viešosios paslaugos teikimo sutartis arba nustatyti joms su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus kaip sąlygą teikti kabotažo paslaugas. Pažymėtina, kad – tai, beje, pripažįsta SNCM – ĮTVP sutartis neabejotinai yra tokia viešosios paslaugos teikimo sutartis, kuri šio reglamento 2 straipsnio 3 punkte apibrėžiama kaip valstybės narės kompetentingų institucijų ir Sąjungos laivo savininko sudaryta poreikius atitinkančių transporto paslaugų teikimo visuomenei sutartis. Primintina, kad minėto reglamento 4 straipsnio 2 dalyje nurodyta, jog nustatydamos su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus valstybės narės gali kelti reikalavimus tik dėl uostų, kuriuose teikiamos paslaugos, reguliarumo, tęstinumo, dažnumo, pajėgumo teikti paslaugą, imamų mokesčių ir laivo įgulos sukomplektavimo. Pagal minėtą nuostatą visiems Sąjungos laivų savininkams prireikus turi būti sumokėta bet kuri kompensacija už su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymą.

116 Taigi reikia pritarti Komisijos teiginiui, pagal kurį šioje byloje Prancūzijos valdžios institucijų diskreciją riboja Jūrų kabotažo reglamento nuostatos.

117 Be to, reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime Komisija taip pat teisingai atsižvelgė į 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107) Teisingumo Teismo pateiktą minėtų nuostatų aiškinimą. Byloje, kurioje buvo priimtas šis sprendimas, Teisingumo Teismo buvo prašoma išaiškinti Jūrų kabotažo reglamento 1 ir 4 straipsnius ir patikslinti sąlygas, kuriomis Jūrų kabotažo paslaugų teikimui gali būti taikoma išankstinio administracinio leidimo tvarka.

118 Aiškindamas aptariamas Jūrų kabotažo reglamento nuostatas Teisingumo Teismas, be kita ko, pateikė tokius argumentus:

„34. Išankstinio administracinio leidimo tvarkos, kaip būdo nustatyti [su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus], taikymas reiškia, kad kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos iš pradžių galėjo nustatyti, kad dėl aiškiai apibrėžtų maršrutų nepakaktų reguliarių transporto paslaugų, jei reguliuoti jų teikimą būtų leista vien rinkos jėgoms. Kitaip tariant, tikrą viešosios paslaugos poreikį turi būti galima įrodyti.

35. Kita vertus, tam, kad būtų galima pateisinti išankstinio administracinio leidimo tvarkos taikymą, taip pat reikia įrodyti, kad tokia tvarka būtina siekiant galėti nustatyti [su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus] ir yra proporcinga siekiamam tikslui, o šio tikslo negalima pasiekti mažiau laisvę teikti paslaugas ribojančiomis priemonėmis, pirmiausia taikant deklaravimo *a posteriori* sistemą <…>

36. Reikia pažymėti, kad neatmestina galimybė, jog pats išankstinis administracinis leidimas yra tinkama priemonė, leidžianti sukonkretinti atskiram laivo savininkui nustatytinų [su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų] turinį atsižvelgiant į jo konkrečią padėtį arba iš anksto patikrinti laivo savininko pajėgumą vykdyti tokius įsipareigojimus.

37. Tačiau tokia tvarka negalima pateisinti nacionalinių valdžios institucijų diskrecijos, dėl kurios Bendrijos teisės aktų nuostatos, pirmiausia susijusios su pagrindine laisve, kaip antai aptariama pagrindinėje byloje, netektų veiksmingumo <…>“

119 Tiesa, byloje, kurioje priimtas 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107), buvo kalbama apie išankstinio administracinio leidimo tvarką, o ne apie įgaliojimą teikti viešąją paslaugą ir su juo susijusias kompensacijas, kaip šioje byloje. Tačiau tame sprendime Teisingumo Teismo pateikti motyvai, kurie grindžiami Jūrų kabotažo reglamento aiškinimu atsižvelgiant į pagrindinį juo siekiamą tikslą užtikrinti laisvę teikti jūrų kabotažo paslaugas, taigi pripažinti šios laisvės apribojimus tik labai griežtomis sąlygomis, visiškai tinka ir nagrinėjamu atveju.

120 Primintina, jog iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad pagal SESV 56 straipsnį reikalaujama panaikinti ne tik bet kurią paslaugų teikėjo diskriminaciją dėl jo pilietybės ar aplinkybės, kad jis įsteigtas kitoje valstybėje nei ta, kurioje turi būti teikiama paslauga, bet ir bet kuriuos apribojimus, net vienodai taikomus tiek nacionaliniams, tiek kitų valstybių narių paslaugų teikėjams, jeigu jie draudžia, trukdo ar daro mažiau patrauklią paslaugų teikėjo, įsteigto kitoje valstybėje narėje, kurioje jis teisėtai teikia panašias paslaugas, veiklą (be sprendimų, nurodytų ginčijamo sprendimo 63 išnašoje, žr. 2010 m. spalio 7 d. Sprendimo *Dos Santos Palhota ir kt.*, C-515/08, EU:C:2010:589, 29 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją, 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Komisija / Belgija*, C-577/10, EU:C:2012:814, 38 punktą ir 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Essent Energie Productie*, C-91/13, EU:C:2014:2206, 44 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Tačiau neginčijama, kad suteikiant finansinę kompensaciją konkrečiam paslaugų teikėjui, būtent viešąją paslaugą įgaliotam teikti subjektui, tokios kompensacijos negaunantiems veiklos vykdytojams gali būti trukdoma teikti tokią pačią paslaugą arba jos teikimas gali tapti mažiau patrauklus. Šios kompensacijos dydis leidžia jos gavėjui įgyti lemiamą pranašumą prieš savo konkurentus, todėl šie gali būti atgrasyti nuo atitinkamų paslaugų teikimo.

121 Nagrinėjamu atveju dėl įgaliojimo teikti viešąją paslaugą laisvė teikti jūrų kabotažo paslaugas galėjo būti ribojama juo labiau dėl to, kad, kaip matyti iš Komisijos teiginių, išdėstytų jos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 44 punkte, ĮTVP sutarties 3 straipsnio antroje pastraipoje galimiems naujiems rinkos dalyviams, siekiantiems teikti paslaugas maršrutais iš Marselio į Korsiką, buvo nustatytos ypatingai griežtos sąlygos. Iš tikrųjų ši nuostata suformuluota taip:

„Konkurencija gali vykti šiomis sąlygomis: dėl kiekvieno šių maršrutų bet kuri bendrovė gali be finansinės kompensacijos visus metus teikti reguliarią paslaugą, apimančią mažiausiai du reisus per savaitę ir teikiamą tokiomis sąlygomis, kad neapsunkintų ekonominių sąlygų, kuriomis veiklą vykdo viešosios paslaugos teikėjas, todėl išvykimo ir atvykimo dienas, gavusi *Assemblée de Corse* pritarimą, nustato OTC. Ši sąlyga yra tvirto įsipareigojimo dalykas. Nesilaikant viso ar dalies šio įsipareigojimo bendrovei skiriama dviejų milijonų eurų bauda, kurios mokėjimas užtikrinamas atitinkamos sumos dydžio banko garantija. Šią garantiją turi suteikti Europos Sąjungoje įsteigtas bankas, kuriam „Standard and Poor’s“ suteiktas ilgalaikis reitingas A+ (arba jam lygiavertis reitingas).“

122 Šiomis aplinkybėmis SNCM pastabą, kad įgaliojimas teikti viešąją paslaugą nesutrukdė *Corsica Ferries* patekti į rinką ir greitai užimti joje „dominuojančią padėtį“, reikia atmesti. Iš tikrųjų negalima atmesti galimybės, kad nesant įgaliojimo teikti viešąją paslaugą *Corsica Ferries* būtų greičiau patekusi į rinką ir joje išplėtojusi savo veiklą arba kad į rinką būtų patekę ir kiti veiklos vykdytojai.

123 Be to, priešingai, nei teigia SNCM, atsižvelgiant į tai, kad įgaliojimas teikti viešąją paslaugą buvo suteiktas surengus konkursą, kuriame *Corsica Ferries* dalyvavo, negalima daryti išvados, kad laisvė teikti paslaugas nebuvo ribojama dėl to, kad finansinė kompensacija skirta vieninteliam viešąją paslaugą įgaliotam teikti subjektui. Tiesa, jeigu įgaliojimas teikti viešąją paslaugą suteikiamas pasibaigus tikrai atviram, skaidriam ir be diskriminacijos vykusiam konkursui, tai gali sumažinti šio ribojimo reikšmę. Vis dėlto šis ribojimas išlieka visu aptariamos viešosios paslaugos teikimo laikotarpiu.

124 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pirmiausia į 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107) Teisingumo Teismo pateiktą Jūrų kabotažo reglamento aiškinimą (žr. šio sprendimo 118 punktą), darytina išvada, kad Komisija, ginčijamame sprendime patikrinusi, ar įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga, teisingai nusprendė, kad „visuomenės aptarnavimo [viešosios paslaugos teikimo] sutartimi nustatyta viešosios paslaugos sritis turi būti būtina ir proporcinga atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį, įrodytą tuo, kad įprastomis rinkos sąlygomis reguliariųjų transporto paslaugų nepakanka“ (ginčijamo sprendimo 136 konstatuojamoji dalis).

125 Šiomis aplinkybėmis nebereikia nuspręsti dėl šalių pateiktų argumentų, susijusių su 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Colt Télécommunications France / Komisija* (T-79/10, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:463) reikšme šioje byloje. Tik pabrėžtina, kad šioje byloje nagrinėjamu atveju nacionalinės valdžios institucijos negali neprivalėti įrodyti privačios iniciatyvos trūkumo. Iš tikrųjų, iš 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107) 34 punkto aiškiai matyti, kad tikro viešosios paslaugos poreikio buvimo įrodymas yra susijęs su tokio trūkumo buvimo įrodymu. Kitaip tariant, remiantis privačios iniciatyvos trūkumo konstatavimu ir nustatomas tikras viešosios paslaugos poreikis.

126 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad pirmojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktus antrąjį ir ketvirtąjį kaltinimus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

– Dėl trečiojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija pažeidė su įrodinėjimo pareiga susijusias taisykles

127 SNCM teigia, kad nagrinėdama pirmąją *Altmark* sąlygą Komisija pažeidė su įrodinėjimo pareiga susijusias taisykles. Šiuo klausimu, viena vertus, ji tvirtina, kad Komisija nuolat nurodinėjo Prancūzijos Respublikai, kad jai tenka pareiga įrodyti viešosios paslaugos būtinumą ir privačios iniciatyvos trūkumą. Kita vertus, cituodama du Komisijos vertinimus, pateikiamus ginčijamo sprendimo 165 ir 166 konstatuojamosiose dalyse, ji teigia, kad, priešingai, Komisija pati visiškai nevykdė įrodinėjimo pareigos keliose esminėse minėtos sąlygos analizės dalyse.

128 Dublike SNCM priduria, kad Komisijos nurodytas „trijų etapų <…> testas“ (žr. šio sprendimo 130 punktą) yra naujas, jis neminimas nei sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą, nei ginčijamame sprendime ir nėra pagrįstas jokiu iš anksto nustatytu teisiniu pagrindu. Be to, šį testą labai sunku ar jo net neįmanoma atlikti.

129 Komisija, palaikoma *Corsica Ferries*, tvirtina, kad nepažeidė su įrodinėjimo pareiga susijusių taisyklių.

130 Viena vertus, Komisija teigia, kad būtent atitinkama valstybė narė turi pateisinti laisvės teikti paslaugas ribojimą ir nustatyti jo būtinumą ir proporcingumą. Konkrečiau kalbant, nagrinėjamu atveju siekdamos nustatyti tikrą viešosios paslaugos poreikį, pateisinantį įgaliojimo teikti viešąją paslaugą suteikimą, Prancūzijos valdžios institucijos turėjo įrodyti, pirma, kad yra paslaugos gavėjų paklausa, antra, kad nesant viešosios valdžios institucijų šiuo atžvilgiu nustatytos pareigos rinkoje veikiantys veiklos vykdytojai šios paklausos negali patenkinti ir, trečia, kad su viešąja paslauga susijusių paprastų įsipareigojimų nustatymo nepakanka šiam trūkumui kompensuoti. Komisija patikslina, kad nepateikia

visiškai naujo testo, ji paprasčiausiai glaustai primena tai, ko Prancūzijos valdžios institucijos ir SNCM neatliko, kiek tai susiję su tikro viešosios paslaugos poreikio buvimu. Ji priduria, kad toks įrodymas nėra nei naujas, nei jį ypatingai sunku pateikti.

131 Kita vertus, Komisija atmeta SNCM teiginį, kad kai kurie jos vertinimai, pateikiami ginčijamo sprendimo 165 ir 166 konstatuojamosiose dalyse, nepagrįsti jokiais įrodymais.

132 Reikia pripažinti, kad negalima kaltinti Komisijos tuo, jog, nagrinėdama pirmąją *Altmark* sąlygą, ji pažeidė su įrodinėjimo pareiga susijusias taisykles.

133 Iš tikrųjų, viena vertus, iš argumentų, išdėstytų nagrinėjant pirmojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktus antrąjį ir ketvirtąjį kaltinimus (žr. šio sprendimo 111–126 punktus), matyti, jog tam, kad jūrų kabotažo paslaugą būtų galima laikyti VESP, reikia, kad ji atitiktų tikrą viešosios paslaugos poreikį, įrodytą tuo, kad trūksta reguliarių transporto paslaugų, teikiamų laisvos konkurencijos sąlygomis, ir kad VESP yra būtina ir proporcinga šiam poreikiui patenkinti. Tačiau neginčijama, kad būtent atitinkama valstybė narė, o ne Komisija privalo tai įrodyti, pateikdama pakankamai įtikinamus įrodymus. Pažymėtina, kad, priešingai, nei per posėdį teigė SNCM (žr. šio sprendimo 106 punktą), valstybė narė negali tik nurodyti, kad esama „bendrojo intereso plačiąja prasme“. Tai, kad valstybė narė nepateikia įrodymų, jog minėtos sąlygos įvykdytos ar neįvykdytos, gali reikšti akivaizdžią vertinimo klaidą, į kurią Komisija turi atsižvelgti.

134 Kalbant apie įrodymą trimis etapais, kurį nurodė Komisija dėl nustatymo, ar yra tikras viešosios paslaugos poreikis (žr. šio sprendimo 130 punktą), pažymėtina, kad, priešingai, nei teigia SNCM, tai visai nėra papildomas reikalavimas pateikti įrodymų, nenumatytas ginčijamame sprendime. Šis įrodymas – tai paprasčiausiai alternatyvus testo, kurį Komisija taikė ginčijamame sprendime siekdama patikrinti, ar įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga (žr. šio sprendimo 45 punktą), ir kurio pagrįstumas buvo patvirtintas nagrinėjant pirmojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktus antrąjį ir ketvirtąjį kaltinimus (žr. šio sprendimo 111–126 punktus), atlikimas. Taigi, visų pirma, jei nėra paslaugos gavėjų paklausos visai paslaugai ar daliai paslaugos, kurią apima viešoji paslauga, kaip ją apibrėžia nacionalinės valdžios institucijos, ši viešoji paslauga ar jos apimtis negali būti aiškiai laikoma būtina tikram viešosios paslaugos poreikiui patenkinti ir proporcinga jam. Be to, negali būti tokio poreikio ir tuo atveju, jei paslaugos gavėjų paklausą jau gali patenkinti rinkoje veikiantys veiklos vykdytojai nesant šiuo atžvilgiu viešosios valdžios institucijų nustatyto įpareigojimo. Kitaip tariant, kaip minėta šio sprendimo 125 punkte, jei netrūksta privačios iniciatyvos, negali būti tikro viešosios paslaugos poreikio. Galiausiai, jei yra paslaugos gavėjų paklausa ir jei ši paklausa gali būti patenkinta veikiant vien rinkos jėgoms, nacionalinės valdžios institucijos turi teikti pirmenybę požiūriui, pagal kurį mažiausiai kliudoma naudotis pagrindinėmis laisvėmis ir sklandžiai veikti vidaus rinkai. Tačiau, kaip, atsakydama į vieną iš Bendrojo Teismo raštu pateiktų klausimų, teisingai teigia Komisija, kalbant apie jūrų kabotažo sektorių, su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų nustatymas visiems vežėjams, pageidaujantiems teikti paslaugas atitinkamu maršrutu, nebūtinai skiriant finansinę kompensaciją (žr. Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 2 dalį), lemia mažesnį laisvės teikti paslaugas ribojimą nei finansinės kompensacijos skyrimas konkrečiam vežėjui ar ribotam vežėjų skaičiui pagal įgaliojimą teikti viešąją paslaugą.

135 Pridurtina, kad SNCM kritikuojamą įrodymą nėra ypatingai sunku pateikti, nes viešosios paslaugos poreikį iš tikrųjų galima nesunkiai įvertinti atlikus rinkos tyrimus, surengus viešas konsultacijas arba paskelbus projektų vykdymo konkursus, o to šiuo atveju Prancūzijos valdžios institucijos, prieš tvirtindamos principą, pagal kurį pratęsiamas įgaliojimas teikti viešąją paslaugą jūrų transportu vežant maršrutu į Korsiką, nepadarė.

136 Kita vertus, SNCM nepagrįstai teigia, kad jos cituojami du Komisijos vertinimai, pateikti ginčijamo sprendimo 165 ir 166 konstatuojamosiose dalyse, nepagrįsti jokiais įrodymais. Iš tikrųjų šie vertinimai atlikti Komisijai išnagrinėjus bylos medžiagoje esančią informaciją.

137 Taigi dėl kritikuojamo pirmojo vertinimo, pateikiamo ginčijamo sprendimo 165 konstatuojamojoje dalyje, pažymėtina, kad sakinys, kuriuo remiantis šis vertinimas atliktas, prasideda konstatavimu, kad „*Corsica Ferries* teikiama paslauga atitiko su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų taisykles, taikomas visiems maršrutams, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika“, ir kad šis konstatavimas negali būti ginčijamas. Taigi bendrovėms, kurios, kaip *Corsica Ferries*, teikė jūrų transporto paslaugas, be kita ko, maršrutu Tulonas–Korsika, buvo taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai dėl reguliarumo, tęstinumo, reisų dažnumo, pajėgumo teikti paslaugą, tarifų ir laivo įgulos pagal šio sprendimo 14 punkte aprašytą socialinės pagalbos sistemą. Šios bendrovės turėjo pateikti įrodymus, susijusius su jų pajėgumu teikti paslaugą, nebūti padariusios mokestinių ir socialinių įsipareigojimų vykdymo pažeidimų, iš anksto pateikti OTC savo veiklos planą ir visus metus užtikrinti bent du reisus per savaitę iš Tulono į Korsiką ir atgal. Jų laivų įgulai buvo taikomos Prancūzijos teisėje nustatytos taisyklės. Be to, dėl kiekvienos atitinkamos kategorijos buvo nustatyti maksimalūs socialiniai tarifai.

138 Palyginusi reikalavimus, nustatytus dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų, su įsipareigojimais, nustatytais ĮTVP sutarties specifikacijose papildomai paslaugai, kurie buvo ne tokie griežti, kaip nustatyti dėl pagrindinės paslaugos (žr. ginčijamo sprendimo 141 konstatuojamąją dalį ir šio sprendimo 151 punktą), Komisija galėjo padaryti pagrįstą išvadą (ją kritikuoja SNCM), kad *Corsica Ferries* teikiama paslauga „kokybės požiūriu nesiskyrė nuo teikiamos papildomos paslaugos“.

139 Dėl kritikuojamo antrojo vertinimo, pateikto ginčijamo sprendimo 166 konstatuojamojoje dalyje, reikia konstatuoti, jog perskaičius visą šią konstatuojamąją dalį matyti, kad ja Komisija iš esmės teigia, jog *Corsica Ferries* paslaugas iš Tulono teikia patenkinamai ir su viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis (jos susijusios su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga). Taigi šis vertinimas pagrįstas ne tik atsižvelgiant į šio sprendimo 137 punkte išdėstytus argumentus, bet ir apskritai atsižvelgiant į Komisijos teisingai nurodytą aplinkybę, kad sąlygas, nustatytas dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų, taikomas jūrų maršrutams, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika, apibrėžė OTC, taikydama Jūrų kabotažo reglamentą. Todėl šiuos su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus reikia laikyti įsipareigojimais, kuriais siekiama, kad jūrų kabotažo paslaugos būtų teikiamos su viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, ir kurių Sąjungos laivo savininkas neprisiimtų arba kuriuos prisiimtų ne tokios apimties, jei paisytų savo komercinių interesų (šiuo klausimu žr. Jūrų kabotažo reglamento 2 straipsnio 4 punktą ir Komunikato dėl VESP 47 ir 48 punktus). Todėl buvo galima pagrįstai manyti, kad bet kuris jūrų kabotažo paslaugos teikimas, patenkantis į šių su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų taikymo sritį, yra suderinamas su viešuoju interesu, kalbant apie kokybės reikalavimus, nustatytus pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus ir išvardytus Jūrų kabotažo reglamento 4 straipsnio 2 dalyje, tarp jų ir nurodytus ginčijamo sprendimo 166 konstatuojamojoje dalyje.

140 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad pirmojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktą trečiąjį kaltinimą, taigi ir visą pirmą dalį, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė teisės klaidą, faktinę klaidą ir akivaizdžią vertinimo klaidą, kai papildomą pajėgumą teikti paslaugas piko laikotarpiais prilygino papildomai paslaugai ir šią paslaugą nagrinėjo atskirai nuo pagrindinės paslaugos atsižvelgdama į pirmąją Altmark sąlygą

141 Pirmojo pagrindo antroje dalyje SNCM teigia, kad Komisija padarė teisės klaidą, faktinę klaidą ir akivaizdžią vertinimo klaidą, kai papildomą pajėgumą teikti paslaugas piko laikotarpiais prilygino papildomai paslaugai ir šią paslaugą nagrinėjo atskirai nuo pagrindinės paslaugos atsižvelgdama į pirmąją *Altmark* sąlygą.

142 Šioje dalyje pateikiami trys kaltinimai, kurių paskutinis – papildomai.

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad ĮTVP sutartyje nėra išskirtos pagrindinė ir papildoma paslaugos

143 SNCM teigia, kad ĮTVP sutartyje nėra išskirtos pagrindinė ir papildoma paslaugos, kitaip, nei nurodyta ginčijamo sprendimo 137 konstatuojamojoje dalyje, kuria grindžiama visa Komisijos analizė. Tariamos papildomos paslaugos turinys nėra apibrėžtas konkrečiose ir lengvai nustatomose specifikacijų nuostatose. Numatydamos papildomą minimalų pajėgumą tam tikrais metų laikotarpiais ĮTVP sutarties šalys visai neketino sukurti dviejų paslaugų, kurias būtų galima teikti taip, kad viena nuo kitos nepriklausytų. Aplinkybė, kad pagal naują įgaliojimą teikti viešąją paslaugą 2014–2023 m. laikotarpiu papildomos paslaugos teikimas nenumatytas, o apsiribota pagrindine paslauga, neturi reikšmės, nes tai paaiškinama su biudžetu susijusiomis priežastimis. Be to, paslaugų, susijusių su piko laikotarpiais, įtraukimas į viešąją paslaugą siekiant išvengti „grietinėlės nugriebimo“ strategijos taikymo rizikos yra vienintelė išeitis, suderinama su 1993 m. gegužės 19 d. Sprendime *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198) įtvirtinta jurisprudencija. Galiausiai ĮTVP sutartyje numatyta kompensacija už viešosios paslaugos teikimą mokama kiekvienais metais ir apskaičiuojama nustatant fiksuotą dydį už visas paslaugas, kurias teikia viešąją paslaugą teikti įgalioti subjektai.

144 Komisija, palaikoma *Corsica Ferries*, ginčija SNCM pateiktus argumentus.

145 Reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 137 konstatuojamojoje dalyje Komisija teisingai teigė, kad iš ĮTVP sutarties specifikacijų aiškiai matyti, jog transporto paslaugos, kurios turi būti teikiamos visus metus kaip pagrindinė paslauga, atskiriamos nuo papildomo pajėgumo, kurį reikia užtikrinti piko laikotarpiu, t. y. nuo papildomos paslaugos.

146 Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad papildomai paslaugai, susijusiai tik su trimis iš penkių maršrutų, kuriuos apima įgaliojimas teikti viešąją paslaugą, taikomos konkrečios ĮTVP sutarties specifikacijų nuostatos, t. y. jos I dalies a punkto 2 papunktis (maršrutas Marselis–Bastja), I dalies b punkto 2 papunktis (maršrutas Marselis–Ajačas) ir I dalies d punkto 1.4 papunktis (maršrutas Marselis–Proprianas).

147 Taigi šiomis aplinkybėmis SNCM teiginys, kad ĮTVP sutartyje „niekur“ nevartojamas pasakymas „papildoma paslauga“, neturi reikšmės. Bet kuriuo atveju šis teiginys nepagrįstas, nes prie ĮTVP sutarties pridėtų specifikacijų 1 puslapyje patikslinama, kad atitinkamos paslaugos, „kalbant apie kiekvieną maršrutą, apima nuolatinę keleivių ir krovinių vežimo paslaugą ir papildomą keleivių vežimo paslaugą, teiktiną piko laikotarpiais“. Be to, pažymėtina, kad, kaip teisingai nurodo *Corsica Ferries*, pati SNCM kai kuriose ataskaitose dėl įgaliojimo teikti viešąją paslaugą vykdymo, kurias ji turi pateikti kiekvienais metais, aiškiai skiria nuolatinę paslaugą ir papildomą paslaugą.

148 Pažymėtina, jog, priešingai, nei teigia SNCM, Komisijos išvada, kad pagrindinė paslauga ir papildoma paslauga – tai dvi skirtingų rūšių paslaugos, nėra grindžiama „vien“ kritikuotu teiginiu, pateiktu ginčijamo sprendimo 137 konstatuojamojoje dalyje, kuriuo per 64 išnašą daroma nuoroda į konkrečias nuostatas, minėtas šio sprendimo 146 punkte. Iš tikrųjų ši išvada grindžiama ir įvairiais kitais argumentais, išdėstytais toliau.

149 Pirma, reikia priminti, kad pagrindinė paslauga susijusi su keleivių ir krovinių vežimu jūrų transportu, o papildoma paslauga – vien su keleivių vežimu.

150 Antra, pažymėtina, kad, kalbant apie pagrindinę paslaugą, ĮTVP sutarties specifikacijose dėl kiekvieno atitinkamo maršruto ir kiekvieno reiso nurodytas mažiausias kasdien užtikrintinas pajėgumas, o kalbant apie papildomą paslaugą taip pat dėl kiekvieno atitinkamo maršruto ir kiekvieno reiso nustatytas tik bendras mažiausias pajėgumas, kurį reikia užtikrinti tam tikrais laikotarpiais.

151 Trečia, reikia konstatuoti, kad dėl abiejų rūšių paslaugų nustatyti skirtingi įpareigojimai, pirmiausia kiek tai susiję su tvarkaraščiais ir reisų dažnumu, ir kad įpareigojimai, taikomi pagrindinei paslaugai, yra griežtesni, nei taikomi papildomai paslaugai. Pavyzdžiui, ĮTVP sutarties specifikacijose dėl pagrindinės

paslaugos nurodyti tikslūs išvykimo ir atvykimo tvarkaraščiai, o dėl papildomos paslaugos konkretūs tvarkaraščiai nenustatyti. Be to, kalbant apie pagrindinę paslaugą, specifikacijose nurodyta, kad keleivių vežimas turi būti užtikrinamas visus metus, kasdien ir kiekviena kryptimi (bet tik tris kartus per savaitę, kiek tai susiję su maršrutu Marselis–Proprianas), o kalbant apie papildomą paslaugą nenumatyta jokio įpareigojimo dėl reisų dažnumo. Tiesa, iš šių specifikacijų matyti, kad papildomos paslaugos atveju vežimo dienos ir tvarkaraščiai turi būti nustatyti „aiškiame ir išankstiniame“ susitarime su OTC. Tačiau ši aplinkybė paaiškinama visų pirma sutartiniu ĮTVP sutarties pobūdžiu ir nepaneigia to, kad SNCM šiuo atveju turi didesnę laisvę nei pagrindinės paslaugos atveju. Pridurtina, kad, kalbant apie pastarąją paslaugą, reisai turi būti be tarpinių sustojimų, o dėl papildomos paslaugos tokio reikalavimo nenustatyta.

152 Ketvirta, kaip matyti iš ĮTVP sutarties 2 priedo ir kaip bus išsamiau išdėstyta šio sprendimo 160 ir 161 punktuose, pagrindinė paslauga teikiama mišraus tipo krovininiais laivais, kuriais galima vežti ir keleivius, ir prekes, o papildoma paslauga – keltais, kuriais galima vežti tik keleivius (ir jų transporto priemones).

153 Penkta, iš ĮTVP sutarties 2 priedo taip pat matyti, kad papildomą paslaugą buvo įgaliota teikti tik SNCM. Iš tikrųjų šiame priede numatyta, kad būtent laivai „Danielle Casanova“ ir „Napoléon Bonaparte“ naudojami siekiant „užtikrinti papildomą pajėgumą keleivių vežimo paslaugai maršrutais į Ajačą, Bastją ir Proprianą ir atgal teikti“. Šie laivai sudaro dalį SNCM, o ne CMN laivyno, taigi papildomos paslaugos teikimą praktiškai užtikrino vien SNCM.

154 SNCM teiginį, pagal kurį aplinkybe, kad pagal naują įgaliojimą teikti viešąją paslaugą 2014–2023 m. laikotarpiu papildomos paslaugos teikimas nenumatytas, o apsiribota pagrindine paslauga, negalima remtis, nes iš esmės tai paaiškinama su biudžetu susijusiomis priežastimis, reikia atmesti kaip nereikšmingą. Iš tikrųjų šis argumentas, grindžiamas nauju įgaliojimu teikti viešąją paslaugą, – tai argumentas, kurį pateikė *Corsica Ferries* vykstant administracinei procedūrai, bet kuriuo Komisija, ginčijamame sprendime grįsdama savo analizę, nesirėmė. Bet kuriuo atveju aplinkybė, kad naujas įgaliojimas teikti viešąją paslaugą nebeapima papildomos paslaugos, aiškiai įrodo, kad ši paslauga nėra būtina siekiant tinkamai teikti pagrindinę paslaugą (nesvarbu, ar tai būtų dėl techninių, ar dėl ekonominio pobūdžio priežasčių) ir kad šios dvi paslaugų rūšys yra atskirtinos.

155 SNCM klysta, remdamasi 1993 m. gegužės 19 d. Sprendime *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198) įtvirtinta jurisprudencija. Iš tikrųjų, kaip minėta šio sprendimo 101 punkte, iš bylos medžiagos matyti, kad teikiant tiek pagrindinę, tiek papildomą paslaugą buvo patiriama didelių veiklos nuostolių, todėl atmestina bet kuri lėšų subalansavimo per jas galimybė. Tai konkrečiai įrodo SNCM pelno ir nuostolio ataskaitos, kurias ji pridėjo prie 2012 m. lapkričio 5 d. pateiktų pastabų vykstant administracinei procedūrai ir iš kurių matyti, kad, kiek tai susiję tiek su keltais, tiek su mišraus tipo krovininiais laivais, 2007–2011 m. laikotarpiu kiekvienais metais tiesioginės išlaidos (patirtos, be kita ko, teikiant jūrų transporto paslaugas, išlaikant įgulą ir apsirūpinant degalais), viršijo grynąsias pajamas.

156 Nors iš tikrųjų, kaip teigia SNCM ir kaip konstatuota ginčijamo sprendimo 47 konstatuojamojoje dalyje, SNCM skirta kompensacija buvo bendrai nustatyta ĮTVP sutarties 2 straipsnyje, vis dėlto iš šio sprendimo 155 punkte minėtų pelno ir nuostolio ataskaitų matyti, kad faktiškai ši kompensacija buvo paskirstyta pagrindinei paslaugai, teikiamai mišraus tipo krovininiais laivais, ir papildomai paslaugai, teikiamai keltais. Bet kuriuo atveju aplinkybė, kad šiame straipsnyje numatyta bendra kompensacija dėl abiejų rūšių paslaugų, nereiškia, kad jos yra arba nėra atskiriamos.

157 Tuo remiantis darytina išvada, kad pirmojo pagrindo antroje dalyje pateiktą pirmąjį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

– Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai pagrindinę paslaugą prilygino krovininiais laivais teikiamoms paslaugoms, o papildomą paslaugą – keltais teikiamoms paslaugoms

158 SNCM teigia, kad Komisija klaidingai pagrindinę paslaugą prilygino krovininiais laivais teikiamoms paslaugoms, o papildomą paslaugą – keltais teikiamoms paslaugoms. SNCM teigia, jog pagal ĮTVP sutarties specifikacijas nereikalaujama, kad teikiant kiekvieną iš šių rūšių paslaugų būtų naudojamasi skirtingais laivais. Priešingai, praktiškai dalis papildomos paslaugos buvo teikiama krovininiais laivais, o keltus buvo galima naudoti teikiant pagrindinę pasaugą, pirmiausia ne piko laikotarpiais, kai atliekama krovininių laivų techninė priežiūra ar remontas. Siekdama pagrįsti savo teiginius SNCM remiasi prie ieškinio pridedamomis lentelėmis.

159 Komisija ir *Corsica Ferries* SNCM argumentus atmeta.

160 Reikia konstatuoti, kad, kaip minėta šio sprendimo 152 punkte, iš ĮTVP sutarties 2 priedo matyti, jog pagrindinė paslauga teikiama mišraus tipo krovininiais laivais, o papildoma paslauga – keltais. Kaip teisingai teigia *Corsica Ferries*, šį konstatavimą patvirtina SNCM parengtos įgaliojimo teikti viešąją paslaugą vykdymo ataskaitos. Pavyzdžiui, su 2010 m. susijusioje vykdymo ataskaitoje nurodoma, kad pagrindinė paslauga teikiama „mišraus tipo laivais“, o papildomas pajėgumas piko laikotarpiais vežant keleivius į Bastjos, Ajačo ir Propriano uostus ir atgal užtikrintas automobilių keltais „Napoléon Bonaparte“ ir „Danielle Casanova“; pažymima, kad iš viso šiais keltais buvo perkelti 251 932 keleiviai, „t. y. 47 % keleivių, SNCM vežtų vykdant įgaliojimą teikti viešąją paslaugą“.

161 SNCM teiginys, kad faktiškai mišraus tipo krovininiai laivai buvo naudojami papildomai paslaugai teikti ir, priešingai, keltai buvo naudojami pagrindinei paslaugai teikti, teisiniu požiūriu nėra pakankamai įrodytas. Konkrečiau kalbant, SNCM pateiktos lentelės, siekiant pagrįsti šį teiginį, nėra įtikinamos. Iš tikrųjų vienoje iš šių lentelių, būtent lentelėje „Krovininiais laivais teikiama papildoma paslauga“, padaryta skaičiavimo klaidų. Be to, pabrėžtina, kad, kaip teisingai pažymi Komisija, minėtose lentelėse įvairiems laivams dirbtinai priskiriamas perteklinis pajėgumas (pagal vietų skaičių), kuris neturi ryšio su tuo, kaip faktiškai buvo teikiamos abiejų rūšių paslaugos. Pavyzdžiui, lentelėje „Krovininiais laivais teikiama papildoma paslauga“, kalbant apie maršrutus Marselis–Bastja ir Marselis–Ajačas, dėl 2007 m. antrosios pusės ir dėl kiekvienų 2008–2013 m. laikotarpio metų nurodomas skirtumas tarp pajėgumo, užtikrinamo krovininiais laivais, priklausančiais viešąją paslaugą teikti įgaliotiems subjektams, kurie veža šiais maršrutais teikdami pagrindinę paslaugą (lentelė „Krovininiais laivais teikiama nuolatinė paslauga“), ir pajėgumo, kurio dėl tų pačių paslaugų ir maršrutų reikalaujama pagal ĮTVP sutarties specifikacijas (lentelė „Nuolatinė paslauga pagal specifikacijas“). Kitaip tariant, minėtoje lentelėje paprasčiausiai nurodomas laivų, kuriais užtikrinamas pagrindinės paslaugos teikimas, perteklinis pajėgumas atsižvelgiant į specifikacijose nurodytus reikalavimus, t. y. perteklinis pajėgumas, kurį SNCM savavališkai priskiria tariamam papildomos paslaugos teikimui krovininiais laivais. Taip pat lentelėje „Keltais teikiama papildoma paslauga“ savavališkai nurodomas pajėgumas, užtikrinamas SNCM keltais teikiant papildomą paslaugą, kaip pajėgumas, kurį lemia skirtumas tarp pajėgumo, reikalaujamo pagal ĮTVP sutarties specifikacijas šiai paslaugai teikti (lentelė „Papildoma paslauga pagal specifikacijas“), ir perteklinio pajėgumo, nurodyto lentelėje „Krovininiais laivais teikiama papildoma paslauga“. Tačiau iš bylos medžiagos matyti, kad minėtais keltais užtikrinamas pajėgumas buvo daug didesnis nei lentelėje „Keltais teikiama papildoma paslauga“ nurodytas pajėgumas, todėl, išskyrus išimtines aplinkybes, nebuvo reikalo naudotis krovininiais laivais siekiant užtikrinti papildomos paslaugos teikimą. Kalbant apie lentelę „Keltais teikiama nuolatinė paslauga“, reikia pasakyti, kad joje paprasčiausiai be jokio pagrindimo nurodyta, kad kiekvienais metais maršrutais Marselis–Ajačas ir Marselis–Bastja keltais buvo teikiama ir pagrindinė paslauga užtikrinant tam tikrą vietų skaičių (13 000 vietų – 2007 m. antroje pusėje ir 26 000 vietų – 2008 m.). Galiausiai pažymėtina, jog to, kad atskirais atvejais laivas, paprastai skirtas pagrindinei paslaugai teikti, galėjo būti panaudotas papildomai paslaugai teikti, atvirkščiai, savaime nepakanka, kad būtų galima ginčyti principinę išvadą, pagal kurią krovininiai laivai buvo skirti pagrindinei paslaugai, o keltai – papildomai paslaugai teikti.

162 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad pirmojo pagrindo antroje dalyje pateiktą antrąjį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

– Dėl trečiojo kaltinimo, pateikto papildomai ir grindžiamo tuo, kad papildoma paslauga pateisinama tikru viešosios paslaugos poreikiu, kuris tenkinamas teikiant pagrindinę paslaugą

163 SNCM papildomai teigia, kad papildoma paslauga pateisinama tikru viešosios paslaugos poreikiu, kuris tenkinamas teikiant pagrindinę paslaugą. Ji tvirtina, kad, nors yra papildoma paslauga, kurią reikia skirti nuo pagrindinės paslaugos, *quod non*, šios dviejų rūšių paslaugos negali būti vertinamos atskirai viena nuo kitos nagrinėjant pirmąją *Altmark* sąlygą.

164 Grįsdama trečiąjį kaltinimą SNCM pateikia dvi grupes argumentų. Pirmąja ji iš esmės siekia įrodyti, kad pagrindinę paslaugą ir papildomą paslaugą reikia nagrinėti kartu atsižvelgiant į tam tikrus kitus argumentus nei techninio ar ekonominio pobūdžio argumentai. Antrąja ji siekia įrodyti, kad šios dviejų rūšių paslaugos viena kitą techniniu ir ekonominiu atžvilgiu papildo.

165 Komisija, palaikoma *Corsica Ferries*, prašo trečiąjį kaltinimą atmesti.

166 Dėl pirmosios grupės argumentų reikia konstatuoti, kad nė vienas iš jų neleidžia daryti išvados, jog Komisija padarė teisės klaidą nagrinėjamu atveju neatlikusi papildomos paslaugos ir pagrindinės paslaugos bendros analizės.

167 Pirma pažymėtina, kad SNCM klysta mėgindama ginčyti Komisijos vertinimą, pateikiamą ginčijamo sprendimo 139 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurį „vertinti [manyti], kad papildoma paslauga gali būti pagrįsta tikru viešosios paslaugos poreikiu, kuris tenkinamas teikiant pagrindinę paslaugą, teisėtai [pagrįstai] galima tik tuomet, jeigu, remiantis visais techniniais ir ekonominiais motyvais, nustatoma, kad <…> teikti papildomą paslaugą būtina tam, kad būtų teikiama pagrindinė paslauga“. Iš tikrųjų, jei papildoma paslauga, kuri aiškiai skiriasi nuo pagrindinės paslaugos (žr. šio sprendimo 145–154 punktus), būtų įtraukta į viešąją paslaugą ir šis įtraukimas nebūtų pateisinamas tuo, kad šios dviejų rūšių paslaugos techniniu atžvilgiu papildo viena kitą, arba tuo, kad siekiama ekonominio veiksmingumo, ji akivaizdžiai neatitiktų būtinumo ir proporcingumo reikalavimų (dėl šių reikalavimų žr. šio sprendimo 124 punktą).

168 Antra, pažymėtina, kad SNCM klysta ir teigdama, kad pagrindinės paslaugos ir papildomos paslaugos pobūdis visiškai toks pats. Iš tikrųjų, iš šio sprendimo 145–154 punktuose išdėstytų argumentų matyti, kad šios dviejų rūšių paslaugos faktiškai labai skiriasi.

169 Trečia, darant prielaidą, kad SNCM argumentą, nurodytą šio sprendimo 168 punkte, reikia suprasti ir kaip argumentą, grindžiamą tuo, kad abiejų rūšių paslaugomis siekiama bendro tikslo užtikrinti teritorinį tęstinumą, reikia konstatuoti, kad jam taip pat negalima pritarti.

170 Iš tikrųjų apskritai pažymėtina, kad jei dviejų rūšių paslaugomis siekiama to paties tikslo, tai nebūtinai reiškia, kad faktiškai jas automatiškai reikia laikyti vienos rūšies paslaugomis.

171 Kita vertus, tai, kad ir pagrindine paslauga, ir papildoma paslauga tariamai siekiama užtikrinti teritorinį tęstinumą, nebūtinai reiškia – pirmiausia sprendžiant tikro viešosios paslaugos poreikio buvimo klausimą, – kad jas, kaip sudarančias nedalomą visumą, reikia nagrinėti kartu.

172 Iš tikrųjų, kaip visiškai teisingai pažymėjo Komisija, teritorinį tęstinumą gali užtikrinti ir rinkos jėgos, ir viešoji paslauga. Šiuo atžvilgiu primintina, viena vertus, kad nors valstybė narė šioje srityje turi didelę diskreciją, ji gali nustatyti VESP tik tiek, kiek ši atitinka tikrą viešosios paslaugos poreikį, ir, kita vertus, kad jei paklausą jau patenkina rinkos jėgos, tokio poreikio negali būti (žr. šio sprendimo 111–124 punktus). Taigi tam, kad jūrų kabotažo sektoriuje būtų galima nustatyti VESP, nepakanka,

kad valstybė narė nurodytų tikslą užtikrinti teritorinį vientisumą. Dar reikia, kad šio tikslo nebūtų siekiama paprasčiausiai veikiant rinkos jėgoms. Jei rinkos jėgos leidžia pasiekti dalį minėto tikslo, tokios VESP nustatymas pateisinamas tik tiek, kiek tai atitinka tam tikrą trūkumą rinkoje.

173 Nagrinėjamu atveju Komisija teisingai konstatavo (kaip bus išsamiau paaiškinta toliau, nagrinėjant pirmojo pagrindo trečią dalį), kad teritorinis tęstinumas tarp Korsikos ir žemyninės Prancūzijos jau buvo užtikrinamas teikiant pagrindinę paslaugą ir veikiant rinkos jėgoms, t. y. rinkos dalyviams, kuriems nustatyti su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai. Taigi papildoma paslauga ne tik aiškiai neatitiko tikro viešosios paslaugos poreikio, bet netgi nebuvo būtina siekiant teorinio tikslo užtikrinti teritorinį vientisumą, su kuriuo ją siejo Prancūzijos valdžios institucijos.

174 Ketvirta, reikia konstatuoti, kad SNCM nepagrįstai teigia, jog pritariant požiūriui, kurio laikosi Komisija, tampa praktiškai neįmanoma tinkamai teikti viešąją paslaugą, nes pagal jį ši paslauga susijusi tik su nepelninga veikla, taigi nesuteikiama jokia lėšų subalansavimo galimybė, o atsargus ir apdairus ekonominės veiklos vykdytojas atgrasomas nuo viešosios paslaugos teikimo. Iš tikrųjų, kaip buvo pabrėžta šio sprendimo 101 ir 155 punktuose, teikiant tiek pagrindinę, tiek papildomą paslaugą nuolat buvo patiriama didelių veiklos nuostolių, todėl atmestina bet kuri lėšų subalansavimo per jas galimybė.

175 Penkta, SNCM teigia, kad būtinybė bendrai nagrinėti pagrindinę ir papildomą paslaugas pagrįsta ir 2012 m. liepos 13 d. *Conseil d'État* sprendimo 6 punktu, ir ankstesne Komisijos sprendimų praktika, susijusia su ankstesniais įgaliojimais teikti viešąją paslaugą jūrų transportu vežant maršrutu į Korsiką.

176 Tačiau, viena vertus, SNCM negali remtis savo cituojama 2012 m. liepos 13 d. *Conseil d'État* sprendimo 6 punkto ištrauka. Iš tikrųjų nei Komisijos, nei Sąjungos teismo nesaisto *Conseil d'État* pateiktas Jūrų kabotažo reglamento nuostatų aiškinimas. Nagrinėjamu atveju SNCM minėta ištrauka negali remtis juo labiau dėl to, kad tą dieną, kai *Conseil d'État* priėmė savo sprendimą, Komisija jau buvo pradėjusi oficialią tyrimo procedūrą, ji užbaigta priimant ginčijamą sprendimą.

177 Kita vertus, SNCM negali remtis ir ankstesne Komisijos sprendimų praktika, susijusia su ankstesniais įgaliojimais teikti viešąją paslaugą jūrų transportu vežant maršrutu į Korsiką, dėl priežasčių, kurios nurodytos šio sprendimo 98 ir 99 punktuose.

178 Dėl antrosios grupės argumentų, pirma, reikia konstatuoti, jog Komisija ginčijamo sprendimo 141 konstatuojamojoje dalyje teisingai pažymėjo, kad nėra nustatyta jokio techninio pagrindinės ir papildomos paslaugų tarpusavio papildomumo.

179 Primintina, kad ne tik dėl abiejų rūšių paslaugų nustatyti skirtingi įpareigojimai, pirmiausia kiek tai susiję su tvarkaraščiais ir reisų dažnumu (žr. šio sprendimo 151 punktą), bet ir jos vykdomos skirtingais laivais ir siekiant skirtingų tikslų (žr. šio sprendimo 152, 160 ir 161 punktus). Iš tikrųjų pagrindinė paslauga teikiama mišraus tipo krovininiais laivais, galinčiais vežti ir prekes, ir keleivius, o papildoma paslauga – keltais, galinčiais vežti tik keleivius ir jų transporto priemones. Techninio pobūdžio skirtumai tarp šių dviejų rūšių laivų trukdo ne tik tam, kad tie, kurie naudojami papildomai paslaugai teikti, būtų naudojami pagrindinei paslaugai teikti, bet ir tam, kad būtų pasiekta masto ekonomija, pirmiausia kiek tai susiję su laivybos priemonių technine priežiūra ir remontu. Be to, įguloms išduodami skirtingi pažymėjimai atsižvelgiant į laivo rūšį, taigi jos negali vienos kitų pakeisti.

180 Šių teiginių negalima paneigti SNCM argumentu, kad abiejų rūšių paslaugos pasižymi „daugeliu bendrų techninių charakteristikų, pirmiausia kiek tai susiję su paslaugos kokybe", ir reikšminga tarpusavio sinergija, nes naudojasi tomis pačiomis uostų infrastruktūromis, tuo pačiu agentūrų tinklu, tomis pačiomis bilietų užsakymo telefonu ir telematikos priemonėmis, tų pačių krantinės darbuotojų paslaugomis ir gali taikyti tas pačias sertifikavimo, higienos kontrolės ir maisto saugos procedūras. Iš tikrųjų, kaip teisingai pažymi Komisija, viena vertus, minėta sinergija yra palyginti nedidelė, nes pagrindiniai atitinkamų paslaugų kaštai susiję su laivybos priemonėmis ir įgula, ir, kita vertus, tai, kad

naudojamasi tomis pačiomis administracinėmis ir komercinėmis struktūromis, negali reikšti pagrįsto papildomumo, susijusio su šiais klausimais, nes bet kuriuo atveju tai būtų galima taikyti visoms SNCM veiklos rūšims.

181 Negalima pritarti ir SNCM teiginiui, kad keltai naudotini vietoj mišraus tipo krovininių laivų, kai atliekama šių laivų techninė priežiūra ar remontas. Iš tikrųjų keltais negalima vežti krovinių, be to, iš ĮTVP sutarties 2 priedo B punkte „Tipinė metinė veikla“ pateikiamų lentelių aiškiai matyti, kad atliekant mišraus tipo krovininių laivų techninę priežiūrą ar remontą atitinkami reisai turi būti užtikrinami naudojant ne keltus, o kitus mišrius krovininius laivus, pirmiausia nurodytus šiose lentelėse.

182 Antra, reikia konstatuoti, kad nė vienas iš SNCM pateiktų argumentų neleidžia daryti išvados, kad papildomos paslaugos įtraukimas į viešąją paslaugą buvo pagrįstas ekonominio veiksmingumo sumetimais.

183 Šiuo atžvilgiu primintina, kad šio sprendimo 101, 155 ir 174 punktuose jau konstatuota, jog teikiant papildomą paslaugą buvo patiriama veiklos nuostolių.

184 SNCM argumentui, kad papildoma paslauga per pajamas, gaunamas pelningiausiais laikotarpiais jūrų transportu teikiant šią paslaugą Korsikai, buvo reikšmingai prisidedama prie visos ekonominės pusiausvyros, susijusios su pagrindinės paslaugos teikimu, įgaliojimu teikti viešąją paslaugą ir teritorinio tęstinumo finansavimu, išlaikymo, negalima pritarti.

185 Visų pirma reikia pripažinti, jog SNCM klysta, kaltindama Komisiją tuo, kad ji neatliko analizės, siekdama nustatyti, ar „[papildoma paslauga“], padengdama bent savo pačios konkrečias kintamąsias išlaidas, galėjo prisidėti prie dalies bendrų su [pagrindine] paslauga susijusių pastoviųjų išlaidų padengimo“. Iš tikrųjų, iš SNCM pelno ir nuostolio ataskaitų, kurias ji pateikė vykstant administracinei procedūrai, matyti, kad 2007–2011 m. laikotarpiu kiekvienais metais naudojant keltus gaunamos grynosios pajamos buvo mažesnės už tiesiogines išlaidas, susijusias su šia paslauga (patirtas, be kita ko, teikiant jūrų transporto paslaugas, išlaikant įgulą ir apsirūpinant degalais) (žr. šio sprendimo 155 punktą).

186 Be to, grįsdama minėtą argumentą SNCM nepagrįstai pakartoja, kad keltus buvo galima naudoti ir teikiant pagrindinę paslaugą. Iš tikrųjų šį teiginį reikia atmesti dėl šio sprendimo 152, 160, 161 ir 181 punktuose jau nurodytų priežasčių.

187 Galiausiai SNCM argumentą, kad teikiant papildomą paslaugą gaunamos pajamos, papildančios bendras šios bendrovės pajamas, yra labai svarbios, nes ši paslauga teikiama pelningiausiais laikotarpiais, reikia atmesti kaip nereikšmingą. Iš tikrųjų, net darant prielaidą, kad taip ir yra, minėtos pajamos buvo nepakankamos, kad būtų galima kompensuoti su šios paslaugos teikimu susijusias tiesiogines išlaidas (žr. šio sprendimo 101, 155, 174 ir 185 punktus).

188 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad pirmojo pagrindo antroje dalyje pateiktą trečiąjį kaltinimą, taigi ir visą šią antrąją dalį reikia atmesti kaip nepagrįstus.

Dėl pirmojo pagrindo trečios dalies, pateikiamos papildomai ir grindžiamos tuo, kad papildoma paslauga, vertinama atskirai, atitinka pirmąją Altmark sąlygą

189 Pirmojo pagrindo trečioje dalyje, pateikiamoje papildomai, SNCM tvirtina, kad papildoma paslauga, vertinama atskirai, atitinka pirmąją *Altmark* sąlygą, todėl Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą teigdama, kad šios paslaugos įtraukimas į viešąją paslaugą neatitinka tikro viešosios paslaugos poreikio.

190 Šioje trečioje dalyje galima išskirti keturis kaltinimus.

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai įvertino keleivių vežimo iš Marselio paslaugų pakeičiamumą paslaugomis, teikiamomis iš Tulono

191 SNCM tvirtina, kad Komisijos teiginys, pateikiamas ginčijamo sprendimo 160 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurį „skiriant VPPS [sudarant ĮTVP sutartį] buvo didelė galimybė, atsižvelgiant į keleivių paklausą, papildomą paslaugą pakeisti paslaugomis iš Tulono į Bastją ir Ajačą“, grindžiamas akivaizdžiai klaidingu vertinimu.

192 Komisija, palaikoma *Corsica Ferries*, ginčija SNCM pateiktus argumentus.

193 Grįsdama savo teiginį SNCM pirmiausia tvirtina, kad Komisijos vertinimas paremtas iškraipyta ir prieštaringa su keleivių srautu susijusių statistinių duomenų analize.

194 Reikia konstatuoti, kad nė vienas argumentas, SNCM pateiktas siekiant paremti šį teiginį, nėra pagrįstas.

195 Taigi, pirma, SCNM nepagrįstai kaltina Komisiją tuo, kad ji ginčijamo sprendimo 154 ir 155 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėjo keleivių srauto iš žemyninės Prancūzijos į Korsiką ir atgal pokyčius 2002–2009 m., t. y. laikotarpiu, apimančiu dvejus metus po to, kai buvo suteiktas įgaliojimas teikti viešąją paslaugą. Iš tikrųjų, atsižvelgiant į šiuos dvejus metus ir kartu į 2002–2007 m. laikotarpį, galima nustatyti pagrindines keleivių srauto pokyčių tendencijas per ilgą laikotarpį ir konstatuoti, kad po to, kai buvo suteiktas įgaliojimas teikti viešąją paslaugą, šis srautas nesumažėjo. Be to, pažymėtina, kad SNCM net ir neteigė, jog keleivių srautas po 2007 m. labai skyrėsi nuo su ankstesniais metais susijusio keleivių srauto.

196 Antra, reikia manyti, kad SNCM pastaba, pagal kurią 2002–2009 m. laikotarpiu keleivių srautas iš Marselio liko beveik nepakitęs, o keleivių srautas iš Tulono labai padidėjo, visai neprieštarauja Komisijos išvadai, kad, atsižvelgiant į paklausą, keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas, teikiamas maršrutu Marselis–Korsika, galima pakeisti paslaugomis, teikiamomis maršrutu Tulonas–Korsika.

197 Iš tikrųjų, iš bylos medžiagos matyti, kad, kaip pažymima ginčijamo sprendimo 154 konstatuojamojoje dalyje, bendras jūrų transportu iš žemyninės Prancūzijos į Korsiką ir atgal vežamų keleivių srautas 2002–2009 m. laikotarpiu labai padidėjo (+31,6 %) ir šią padidėjusią paklausą iš esmės patenkino veiklos vykdytojai, teikiantys vežimo paslaugas iš Tulono (srautas padidėjo 150 %), o ne teikiantys tokias paslaugas iš Marselio (srautas sumažėjo 1,7 %). Pateikdama pastabą, kad srautas iš Tulono padidėjo, o srautas iš Marselio liko beveik nepakitęs, SNCM neatsižvelgia į bendro srauto padidėjimą ir veiklos vykdytojų rinkos dalių pokyčius. Taigi neginčijama, kad, padidėjus bendram srautui iš Korsikos į žemyninę Prancūziją ir atgal, veiklos vykdytojų, teikiančių vežimo paslaugas iš Tulono, rinkos dalis labai padidėjo, o veiklos vykdytojų, teikiančių tokias paslaugas iš Marselio, – sumažėjo. Šiuo atžvilgiu lemiamos reikšmės neturi tai, kad apskritai pagal keleivių skaičių maršrutas Marselis–Korsika liko beveik nepakitęs, nors jam tenkanti rinkos dalis labai sumažėjo. Remiantis tuo lengvai buvo galima padaryti išvadą, kad jūrų transportu vežamų keleivių srautas iš maršruto Marselis–Korsika persikėlė į maršrutą Tulonas–Korsika, taigi buvo galima nuspręsti, kad, atsižvelgiant į paklausą, vežimo šiais dviem maršrutais paslaugos yra pakeičiamos viena kita.

198 Pridurtina, kad SNCM neginčija argumentų, išdėstytų ginčijamo sprendimo 157 konstatuojamojoje dalyje, kuri suformuluota taip:

„Iš tikrųjų transporto [srauto] apimties, vežant iš žemyninės Prancūzijos į Korsiką ir atgal, pokytis (ši apimtis padidėjo vežant maršrutais iš Tulono) dar labiau pastebimas atsižvelgiant į papildomą paslaugą. 2002–2005 m. tikra nustatyta transporto apimtis [nustatytas tikras srautas] teikiant papildomą paslaugą maršrutu Marselis–Korsika sumažėjo 208 213 keleivių, o tuo pačiu laikotarpiu transporto [srauto] apimtis [vežant] maršrutu Tulonas–Korsika padidėjo 324 466 keleiviais. Nuo

2002 m. transporto [srauto] apimtis apskritai didėjo, o transporto dalis, kurią sudaro [srauto dalis, susijusi su] papildoma paslauga, mažėjo (toks mažėjimas naudingas kitiems rinkos dalyviams) – tai rodo, kad yra didelių galimybių šias dvi paslaugas pakeisti vieną kita.“

199 Trečia, SNCM klysta teigdama, kad Komisijos analizė, atlikta ginčijamo sprendimo 154 konstatuojamojoje dalyje, prieštarauja šio sprendimo 155 konstatuojamajai daliai, kurioje Komisija pažymi, kad neatrodo, jog nustatytą pokytį reikėtų priskirti „susisiekiančių indų“ dėsnio poveikiui, susijusiam su vežimu iš Italijos, nes jūrų transportu vežamų keleivių srautas iš Korsikos į Italiją ir atgal atitinkamu laikotarpiu išliko stabilus. Iš tikrųjų minėtoje 155 konstatuojamojoje dalyje Komisija visai neteigia, kad srautas iš Korsikos į Italiją ir atgal išliko stabilus. Šioje dalyje Komisija atmeta Prancūzijos valdžios institucijų argumentą, pagal kurį vežant maršrutais iš Korsikos į Italiją ir atgal buvo perimta dalis srauto, susijusio su maršrutais Marselis–Korsika, remdamasi tuo, kad iš visų Korsikos uostų į Italiją ir atgal jūrų transportu vežamų keleivių srauto dalis atitinkamu laikotarpiu apskritai sumažėjo. Šiuo atžvilgiu pažymėtina, jog iš *Observatoire régional des transports de la Corse* (Korsikos regioninis transporto stebėjimo centras) pateiktos informacijos matyti, kad nors 2002–2009 m. srautas iš Korsikos į Italiją ir atgal padidėjo 4,6 %, visas srautas iš Korsikos į įvairius žemyninius uostus padidėjo daugiau kaip 21 %. Taigi viso su Korsika susijusio srauto dalis, kurią atitinka maršrutai į Italiją ir atgal, 2002 m. siekusi 39,1 %, 2009 m. sumažėjo iki 33,8 %.

200 Ketvirta, SNCM nepagrįstai priekaištauja Komisijai dėl to, kad ji, atlikdama paslaugų pakeičiamumo vienos kita analizę, atsižvelgė į srauto persikėlimą 2004–2005 m. iš maršruto Marselis–Korsika į maršrutą Tulonas–Korsika, paaiškinamą tuo, kad tais metais vyko dideli streikai, dėl kurių labai sutriko transporto paslaugų teikimas iš Marselio.

201 Iš tikrųjų visų pirma primintina, kad ginčijamo sprendimo 154–160 konstatuojamosiose dalyse Komisijos atlikta analizė neapsiriboja 2004–2005 m. laikotarpiu, ji apima laikotarpį nuo 2002 iki 2009 metų. Be to, socialiniai konfliktai, kuriuos nurodo SNCM, vyko tik 2004 m. rugsėjo mėn., 2005 m. rugsėjo mėn. ir 2005 m. spalio mėn., o ne per visus 2004–2005 metus, kaip, atrodo, ji teigia. Galiausiai, kaip teisingai pažymi Komisija savo Pranešimo dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams (OL C 372, 1997, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 155) 38 punkte, pagal konkurencijos teisę streiko patirtis gali būti panaudota apibrėžiant rinką.

202 Antra, reikia manyti, kad SNCM klysta, laikydama Komisijos atliktą paslaugų pakeičiamumo vienos kita analizę „labai šiukščia“, nes joje atsižvelgiama tik į apimčių pokyčius ir nepatikrinama, ar *Corsica Ferries* teikiamos paslaugos galėjo būti pakeičiamos jos pačios paslaugomis atsižvelgiant į nustatytus tvarkaraščius, didžiausius tarifus, paslaugų kokybę ir kryptis, kuriomis yra maršrutai.

203 Iš tikrųjų Komisijos analizė pagrįsta išsamiu vartotojų elgsenos tyrimu, taip pat argumentais ir faktinėmis aplinkybėmis, kurie išdėstyti remiantis viešai prieinamais duomenimis, susijusiais su jūrų transporto pasiūla ir paklausa. Taigi, kaip teisingai pažymi Komisija, jei paslaugos gavėjas nusprendžia, kad į Korsiką geriau nuvykti iš Tulono, o ne iš Marselio, jis būtinai atsižvelgia į visas SNCM nurodytas aplinkybes. Galima pagrįstai daryti prielaidą, kad jei būtų buvęs tikras kokybės skirtumas tarp šios bendrovės teikiamų paslaugų iš Marselio ir *Corsica Ferries* teikiamų paslaugų iš Tulono, tai būtų trukdę dideliam srauto persikėlimui, kuris konstatuotas šio sprendimo 197 ir 198 punktuose. Be to, kaip minėta šio sprendimo 137 ir 139 punktuose, *Corsica Ferries* paslaugos turėjo atitikti įvairius reikalavimus, susijusius su reisų reguliarumu, tęstinumu ir dažnumu, su pajėgumu teikti paslaugas, tarifais ir laivų įgula, ir turėjo būti teikiamos su viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis.

204 Šiomis aplinkybėmis pridurtina, kad ginčijamo sprendimo 158 konstatuojamojoje dalyje atlikdama paslaugų pakeičiamumo vienos kita analizę Komisija, „labiau atsižvelg[dama] į kokybės aspektą“, taip pat pažymi nedidelį atstumą tarp Marselio ir Tulono. Šiuo atžvilgiu reikia konstatuoti, kad Komisija pagrįstai nusprendė, jog šis nedidelis atstumas, apie 50 km tiesia linija ir 65 km važiuojant keliu, taip pat aplinkybė, kad nuvykti žeme iš vieno šių miestų į kitą galima vos per 45 minutes, t. y. daug greičiau, nei nuplaukti į Korsiką iš žemyninės Prancūzijos, yra svarbūs jūrų transporto paslaugų,

keleiviams teikiamų iš Marselio, ir tokių paslaugų, teikiamų iš Tulono, atsižvelgiant į paklausą, pakeičiamumo vienos kita rodikliai. Be to, Tulono uostas yra arčiau Korsikos nei Marselio uostas, todėl laivai, išvykstantys iš Tulono uosto, gali greičiau atvykti į Korsiką, nei laivai, išvykstantys iš Marselio uosto. Atsižvelgiant į visas šias aplinkybes mažai tikėtina, kad dėl papildomų 45 minučių kelionės automobiliu Marselyje gyvenantys ar dirbantys asmenys būtų atgrasyti nuo naudojimosi maršrutu Tulonas–Korsika. Be to, įvairių šių teiginių reikšmės SNCM neginčija.

205 Tiesa, kaip teisingai pažymi SNCM, Propriano uoste, viename iš trijų Korsikos uostų, kuriuos apėmė papildomos paslaugos teikimas, nebuvo teikiamos paslaugos laivais iš Tulono. Tačiau jame buvo teikiamos paslaugos SNCM-CMN grupės laivais iš Marselio teikiant pagrindinę paslaugą (žr. ĮTVP sutarties specifikacijų I dalies d punkto 1.3 papunktį). Buvo net numatyta, kiek tai susiję su maršrutu Marselis– Proprianas ir su šia paslauga, laikotarpiu nuo gegužės 1 d. iki rugsėjo 30 d. padidinti minimalų pajėgumą (žr. ĮTVP sutarties I dalies d punkto 1.3 papunkčio i dalį). Kaip teisingai pažymi Komisija, nėra jokios nuorodos, pagal kurią vien pagrindinės paslaugos, kurios teikimas taip suintensyvinamas per penkis mėnesius pavasario–vasaros laikotarpiu, nebūtų pakakę siekiant patenkinti su šiuo maršrutu susijusią paslaugos gavėjų paklausą, netgi piko laikotarpiu. Todėl reikia manyti, kad minėtu maršrutu teikiamos paslaugos – kaip papildoma paslauga – neatitiko tikro viešosios paslaugos poreikio, taigi paslaugų, teikiamų iš Marselio ir Tulono uostų, pakeičiamumo vienos kita teikiant paslaugas Propriano uoste klausimo net nekilo.

206 Be to, bet kuriuo atveju reikia konstatuoti, kad, kaip pažymi Komisija ginčijamo sprendimo 164 konstatuojamojoje dalyje ir 98 išnašoje, maršrutas Marselis–Proprianas sudarė tik nedidelę dalį (apie 10 %) visos papildomos paslaugos apimties. Tokia nedidelė dalis neleido pateisinti viešosios paslaugos, kurios apimtis kaip papildomos paslaugos, neapsiribojančios šiuo maršrutu, buvimo. Kaip pažymima minėtoje konstatuojamojoje dalyje, „atsižvelgiant į nedidelę su šiuo maršrutu susijusią transporto [srauto] apimtį, negalima manyti, kad dėl privačios iniciatyvos teikti paslaugas vien šiuo maršrutu trūkumo išvada dėl visos papildomos paslaugos negalioja“.

207 Galiausiai pabrėžtina, jog tam, kad būtų galima daryti išvadą dėl pakeičiamumo šiuo atveju buvimo, iš Marselio teikiamoms paslaugoms taikomi reikalavimai nebūtinai turėjo būti visiškai tokie patys, kaip reikalavimai, taikomi paslaugoms, teikiamoms iš Tulono.

208 Iš to, kas išdėstyta, matyti, jog Komisija pagrįstai nusprendė, kad jūrų transporto paslaugos, teikiamos maršrutu Marselis–Korsika kaip papildoma paslauga, ir paslaugos, teikiamos maršrutu Tulonas–Korsika, atsižvelgiant į keleivių paklausą, yra pakeičiamos viena kita.

– Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai įvertino privačios iniciatyvos trūkumą

209 Pateikdama antrąjį kaltinimą SNCM teigia, kad privačios iniciatyvos trūkumo analizė, Komisijos atlikta ginčijamo sprendimo 161–166 konstatuojamosiose dalyse, yra nepakankamai motyvuota ir akivaizdžiai klaidinga.

210 Ši analizė ginčijamo sprendimo 162 konstatuojamojoje dalyje apibendrinama taip:

„<…> tikrą keleivių vežimo į kiekvieną uostą, kuriame teikiama papildoma paslauga, apimtį Komisija palygino su „Corsica Ferries“ teikiama vežimo iš Tulono pasiūla ir transporto pasiūla, užtikrinama pagal viešosios paslaugos perdavimo nuostatas [įgaliojimą teikti viešąją paslaugą] teikiant pagrindinę paslaugą. Paaiškėjo, kad teikiant paslaugas Bastjos ir Ajačo uostuose, kurie sudaro 90 proc. papildomai paslaugai teikti būtinų pajėgumų, pagrindinės paslaugos, teiktos iš Marselio pagal viešosios paslaugos perdavimo nuostatas [įgaliojimą teikti viešąją paslaugą], pajėgumų, derinamų su 2004–2006 m. privačių subjektų iniciatyva iš Tulono teiktomis paslaugomis, užteko siekiant patenkinti iš tikrųjų

nustatytą paklausą, – šių pajėgumų ir privačių subjektų iniciatyva teikiamų paslaugų užteko tiek pavasario ir rudens laikotarpiu, tiek vasaros laikotarpiu teikiant paslaugas abiejuose uostuose kiekvienais 2004–2006 m. laikotarpio metais.“

211 Komisija ir *Corsica Ferries* ginčija SNCM teiginius.

212 Grįsdama savo teiginį SNCM, pirma, kaltina Komisiją tuo, kad ji nepateikė jokios informacijos ar skaičių, susijusių su pasiūlos ir paklausos palyginimu, atliktu ginčijamo sprendimo 162 konstatuojamojoje dalyje.

213 Šį kaltinimą reikia atmesti kaip nepagrįstą. Iš tikrųjų, kaip Komisija patvirtino atsakydama į Bendrojo Teismo raštu pateiktą klausimą, informacija, kuria ji naudojosi atlikdama kritikuojamą analizę, – tai *Observatoire régional des transports de la Corse* viešai paskelbta informacija, kurią jai pateikė *Corsica Ferries* per administracinę procedūrą ir kurios Prancūzijos valdžios institucijos vykstant šiai procedūrai neginčijo. Taigi SNCM, kuri turi ypač geras galimybes žinoti jūrų transporto pasiūlos ir paklausos sujungiant žemyninę Prancūziją su Korsika dydį, taip pat duomenis, susijusius su ĮTVP sutartyje numatytu pajėgumu, negali pagrįstai teigti, kaip ji daro savo rašytiniuose dokumentuose, kad nepajėgia suprasti Komisijos vertinimo ir patikrinti, ar informacija, kuria ši remiasi, yra teisinga, ar ne. Dėl Komisijos taikytos metodikos atliekant šią analizę pažymėtina, jog iš ginčijamo sprendimo 162 konstatuojamosios dalies aiškiai matyti, kad ji reiškia paprasčiausią *Corsica Ferries* pasiūlos vežant iš Tulono, derinamos su viešąją paslaugą kartu teikti įgaliotų subjektų pasiūla teikiant pagrindinę paslaugą iš Marselio, palyginimą su tikra nustatyta paklausa (t. y. tikru keleivių srautu), kalbant apie kiekvienus 2004–2006 m. laikotarpio metus, skiriant vadinamuosius pavasario ir rudens laikotarpį bei vasaros laikotarpį ir atsižvelgiant į kiekvieną iš trijų Korsikos uostų, kuriuos apima papildomos paslaugos teikimas. Sutelkusi dėmesį į Bastjos ir Ajačo uostus, kurie atitinka 90 % papildomai paslaugai teikti būtino pajėgumo, Komisija konstatavo, kad šio suderinimo pakako siekiant patenkinti iš tikrųjų nustatytą paklausą, remdamasi tuo, kad skirtumas tarp pirmosios ir antrosios visada buvo teigiamas. Taigi Komisija teisiniu požiūriu pakankamai motyvavo savo atliktą privačios iniciatyvos trūkumo analizę.

214 Antra, SNCM teigia, kad tikro keleivių srauto ir *Corsica Ferries* transporto pasiūlos, derinamos su pasiūla teikiant pagrindinę paslaugą, lyginamoji analizė yra akivaizdžiai klaidinga, nes joje neatsižvelgiama į rinkos ypatybes, pirmiausia į didelį paklausos ir pasiūlos neatitikimą pačiu piko laikotarpiu. Iš tikrųjų net vidurvasarį paklausa kartais, pirmiausia savaitgaliais, būna tokia didelė, kad minėto suderinimo nepakanka jai visiškai patenkinti.

215 Reikia konstatuoti, kad SNCM teisiniu požiūriu pakankamai neįrodo tariamo didelio paklausos ir pasiūlos neatitikimo, kuriuo ji remiasi. Šiuo atžvilgiu ji tik nurodo 2003 m. liepos 9 d. Komisijos sprendimo 2004/166/EB dėl restruktūrizavimo pagalbos, kurią Prancūzija ketina suteikti *Société nationale maritime Corse–Méditerranée* (SNCM) (OL L 61, 2004, p. 13), dalį, kurioje remiamasi, jos manymu, Komisijos atliktu rinkos tyrimu. Iš tikrųjų, kaip matyti iš to sprendimo 50 konstatuojamosios dalies, Komisija šio rinkos tyrimo neatliko, jį pateikė Prancūzijos valdžios institucijos. Be to, minėtame rinkos tyrime buvo remiamasi iki 2001 m. turimais duomenimis. Tačiau nuo 2001 iki 2007 m. rinkos sąlygos labai pasikeitė. Galiausiai pažymėtina, kad Sprendimas 2004/166 buvo panaikintas 2005 m. birželio 15 d. Pirmosios instancijos teismo (dabar – Bendrasis Teismas) sprendimu *Corsica Ferries France / Komisija* (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Trečia, SNCM teigia, kad nagrinėdama privačios iniciatyvos trūkumo klausimą Komisija negalėjo apsiriboti kiekybine *Corsica Ferries* teikiamos paslaugos analize. Iš tikrųjų ji turėjo atsižvelgti ne tik į pajėgumą, bet ir į tarifus, tęstinumą ir reguliarumą ir įrodyti, kad *Corsica Ferries* teikė paslaugas tokiomis pat sąlygoms, kuriomis SNCM teikia papildomą paslaugą, analogiškomis sąlygomis. Šiomis aplinkybėmis SNCM pažymi, kad Komisija niekur neįrodo, jog *Corsica Ferries* teikiamos paslaugos atitinka specifikacijose nustatytus kokybės reikalavimus.

217 Šiems Komisijai pateiktiems kaltinimams negalima pritarti.

218 Tiesa, kaip matyti iš bylos medžiagos ir dėl ko, beje, šalys nesiginčija, pagal ĮTVP sutartį tenkantys su papildoma paslauga susiję įsipareigojimai ir su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, taikomi iš Tulono teikiamoms transporto paslaugoms, nėra visiškai tokie patys. Tačiau, kaip ginčijamo sprendimo 165 konstatuojamojoje dalyje teisingai pažymi Komisija, didelis kokybinis skirtumas tarp jūrų transporto paslaugų, kurios buvo teikiamos iš Marselio kaip papildoma paslauga, ir jūrų transporto paslaugų, teikiamų iš Tulono, galintis atgrasyti pirmųjų paslaugų gavėjus nuo naudojimosi antrosiomis, nebuvo įrodytas.

219 Šiuo atžvilgiu pirmiausia primintina, kad ĮTVP sutarties specifikacijose nurodyti įpareigojimai dėl papildomos paslaugos nėra tokie griežti, kaip nurodyti dėl pagrindinės paslaugos (žr. šio sprendimo 151 punktą). Be to, darytina nuoroda į šio sprendimo 202–204 punktuose išdėstytus argumentus, iš kurių matyti, jog, be to, kad *Corsica Ferries* teikiamos paslaugos turėjo atitikti įvairius reikalavimus, susijusius su reisų reguliarumu, tęstinumu ir dažnumu, su pajėgumu teikti paslaugą, tarifais ir įgula, ir turėjo būti teikiamos su viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, nėra nustatyta, kad esama tikro didelio skirtumo tarp minėtų paslaugų ir paslaugų, kurias SNCM teikė iš Marselio. Galiausiai, kalbant būtent apie SNCM nurodytus ĮTVP sutarties specifikacijose dėl papildomos paslaugos nustatytus su kokybe susijusius įpareigojimus, pakanka konstatuoti, kad SNCM nenurodė jokios aplinkybės, kuria remiantis būtų galima įrodyti, jog buvo tam tikras keleivių poreikis, kurio nepatenkino bendrovės, teikiančios jūrų transporto paslaugas iš Tulono. Be to, dėl papildomos paslaugos buvo nustatyti tik keli su kokybe susiję įpareigojimai, iš esmės nesiskiriantys nuo įpareigojimų, taikomų transporto paslaugoms, kurias teikė bendrovės konkurentės, pirmiausia *Corsica Ferries*.

220 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija teisingai nusprendė, jog nagrinėjamu atveju nebuvo pateikta jokių su papildoma paslauga susijusios privačios iniciatyvos trūkumo įrodymų.

– Dėl trečiojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija padarė klaidą neišnagrinėjusi poveikio iš tikrųjų nustatytai pasiūlai, kurį būtų lėmęs papildomos paslaugos panaikinimas

221 SNCM kaltina Komisiją tuo, kad ji neišnagrinėjo poveikio iš tikrųjų nustatytai pasiūlai, kurį būtų lėmęs papildomos paslaugos panaikinimas, todėl pervertino privačią iniciatyvą, galinčią pakeisti šią paslaugą. Iš tikrųjų, iš ginčijamo sprendimo nematyti, kad *Corsica Ferries* iš Tulono teikiamos paslaugos ir SNCM iš Marselio teikiamos paslaugos galėjo visiškai pakeisti vienos kitas. Be to, nenustatyta, kad ne pagal viešosios paslaugos teikimo sutartį *Corsica Ferries* būtų pajėgusi užtikrinti paslaugos tęstinumą ir reguliarumą, lygiaverčius užtikrinamiems pagal papildomą paslaugą. Galiausiai, jei būtų panaikintos kompensacijos, iškiltų paties SNCM buvimo rinkoje klausimas, o tai sudarytų sąlygas *Corsica Ferries* užimti beveik monopolinę padėtį ir gerokai padidinti savo tarifus ir sumažinti savo teikiamos paslaugos kokybę.

222 Komisija SNCM kaltinimus atmeta.

223 Šiam trečiajam kaltinimui negalima pritarti. Iš tikrųjų trys prielaidos, kuriomis grindžiamas SNCM suformuluotas priekaištas Komisijai, yra klaidingos.

224 Taigi, pirma, negalima pagrįstai reikalauti, kad Komisija įrodytų visišką iš Tulono teikiamų transporto paslaugų ir iš Marselio teikiamų transporto paslaugų pakeičiamumą vienų kitomis. Komisija ginčijamo sprendimo 160 konstatuojamojoje dalyje teisingai atsižvelgė į tai, kad buvo „didelė galimybė <…> pakeisti“ šias paslaugas vienas kitomis.

225 Antra, reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime Komisijos atlikta analizė leidžia teisiniu požiūriu pakankamai įrodyti, kad dėl papildomos paslaugos nesant įgaliojimo teikti viešąją paslaugą *Corsica Ferries* pasiūla iš Tulono, derinama su SNCM-CMN grupės pasiūla teikiant pagrindinę paslaugą, būtų

galėjusi užtikrinti teritorinį tęstinumą visus metus, įskaitant piko laikotarpius, arba, kitaip tariant, kad keleivių paklausa būtų buvusi patenkinta (žr. šiame sprendime atliktą pirmojo pagrindo trečioje dalyje pateikiamų pirmojo ir antrojo kaltinimų analizę).

226 Šiomis aplinkybėmis SNCM teiginys, kad dėl papildomos paslaugos nesant įgaliojimo teikti viešąją paslaugą *Corsica Ferries* galėtų laipsniškai arba iškart nukreipti savo laivyną kitomis kryptimis nei į Korsiką, tėra hipotetinis, taigi jam negalima pritarti.

227 Trečia, manytina, kad SNCM teiginiai, susiję su kompensacijų už papildomos paslaugos teikimą panaikinimo pasekmėmis jos padėčiai ir *Corsica Ferries* padėčiai, taip pat tėra hipotetiniai, todėl juos reikia atmesti.

– Dėl ketvirtojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad SNCM konkurentai, teikiantys paslaugas iš Tulono, negali būti laikomi vykdančiais veiklą įprastomis rinkos sąlygomis

228 SNCM teigia, kad priešingai, nei nurodyta ginčijamo sprendimo 166 konstatuojamojoje dalyje, jos konkurentai, teikiantys paslaugas iš Tulono, negali būti laikomi vykdančiais veiklą įprastomis rinkos sąlygomis. Iš tikrųjų paslaugų teikimui iš Tulono yra skirta valstybės pagalba, t. y. jam taikoma socialinės pagalbos priemonė ir pagal ją – su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai.

229 Komisija ir *Corsica Ferries* prašo šį kaltinimą atmesti.

230 Reikia konstatuoti, kad Komisija, ginčijamo sprendimo 166 konstatuojamosios dalies paskutiniame sakinyje pažymėjusi, kad „iš Tulono keleivius vežantys SNCM konkurentai galėjo būti laikomi vykdančiais veiklą įprastomis rinkos sąlygomis“, kalbėjo ne apie padėtį nesant viešosios intervencijos į rinką. Kaip matyti iš minėto sakinio pirmos dalies – „atsižvelgiant į su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų ir socialinės pagalbos priemonės taikymą <…> visiems maršrutams, kuriais žemyninė Prancūzija sujungiama su Korsika“, – Komisija norėjo paprasčiausiai pažymėti, kad visoms laivybos bendrovėms, teikiančioms keleivių vežimo paslaugas, be kita ko, iš Tulono uosto į Korsikos uostus ir atgal, taikoma šio sprendimo 14 punkte aprašyta socialinio pobūdžio pagalbos sistema, taigi taikomi ir reikalavimai pagal su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, numatytus šioje sistemoje, todėl jos turi būti laikomos vykdančiomis veiklą rinkoje tokiomis pačiomis sąlygomis. Kitaip tariant, „įprastos rinkos sąlygos“ – tai sąlygos, apimančios minėtą sistemą ir joje numatytus su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus.

231 Todėl trečioje dalyje pateiktą ketvirtąjį kaltinimą ir visą trečią dalį reikia atmesti kaip nepagrįstus.

Dėl ketvirtos dalies, pateikiamos visiškai papildomai ir grindžiamos tuo, kad Komisija neįrodė, jog kaip papildoma paslauga teikiamų paslaugų pirkimas nėra įprastas komercinis sandoris

232 Visiškai papildomai, t. y. tuo atveju, jei reikėtų manyti, kad papildoma paslauga nėra VESP, SNCM kaltina Komisiją tuo, kad ji neįrodė, jog Prancūzijos valdžios institucijos, susitardamos su SNCM dėl minėtos paslaugos, nesielgė taip, kaip elgtųsi privatus investuotojas įprastomis rinkos sąlygomis, todėl kaip papildoma paslauga teikiamų paslaugų pirkimas negali būti laikomas įprastu komerciniu sandoriu.

233 Reikia konstatuoti, kad, kaip teisingai teigia Komisija ir *Corsica Ferries*, rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijus šiuo atveju netaikytinas. Iš tikrųjų, viena vertus, jei viešosios valdžios institucija pati veikia kaip institucija, organizuojanti viešosios paslaugos teikimą ir suteikianti įgaliojimą ją teikti, tuo savaime atmetamas minėto kriterijaus taikymas, nes ji veikia būtent kaip viešosios valdžios institucija. Kita vertus, priešingai, nei tvirtina SNCM, Prancūzijos valdžios institucijų veiksmai šioje byloje negali būti prilyginti jūrų transporto paslaugų pirkimui už tam tikrą kainą. Iš tikrųjų nagrinėjamu atveju kalbama apie sutartį, kuria viešosios valdžios institucija ekonominės veiklos

vykdytojams patiki teikti viešąją paslaugą, už tai mokėdama jiems finansinę kompensaciją. Tokiu atveju, siekiant nustatyti, ar ši kompensacija reiškia, kad suteikiama valstybės pagalba, ypač atrankinė nauda, taikomos keturios *Altmark* sąlygos.

234 Todėl pirmojo pagrindo ketvirtos dalies negalima pripažinti pagrįsta.

235 Tai reiškia, kad visą pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą. Todėl reikia daryti išvadą, kad Komisija teisingai nusprendė, jog papildomos paslaugos įtraukimas į viešąją paslaugą neatitiko tikro viešosios paslaugos poreikio, taigi kvalifikuodama papildomą paslaugą VESP Prancūzijos Respublika padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog ĮTVP sutartis neatitinka ketvirtosios „Altmark“ sąlygos

236 Antruoju pagrindu SNCM teigia, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog tiek dėl pagrindinės paslaugos, tiek dėl papildomos paslaugos nėra įvykdyta ketvirtoji *Altmark* sąlyga. Ji tvirtina, kad įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutarties sudarymo procedūra leido užtikrinti veiksmingą veiklos vykdytojų konkurenciją, taigi ir pasirinkti bendruomenei ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą.

237 Komisija ir *Corsica Ferries* atmeta SNCM argumentus.

238 Primintina, kad ketvirtoji *Altmark* sąlyga yra įvykdyta dviem alternatyviais atvejais. Pirmuoju atveju įmonė, vykdanti su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, turi būti pasirinkta vadovaujantis viešojo pirkimo procedūra, leidžiančia pasirinkti kandidatą, galintį teikti šią paslaugą mažiausia bendruomenei kaina. Antruoju atveju kompensacijos dydis turi būti nustatytas išanalizavus išlaidas, kurių tipinė įmonė, tinkamai valdoma ir turinti pakankamai reikiamų priemonių, kad galėtų atitikti viešosios paslaugos teikimui keliamus reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šiuos įsipareigojimus, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu.

239 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad nagrinėjamu atveju nėra atitikties nė vienam iš šių dviejų atvejų (žr. ginčijamo sprendimo 169–178 ir 179–183 konstatuojamąsias dalis). Šiame ieškinyje SNCM ginčija tik Komisijos išvadas, susijusias su pirmuoju iš minėtų atvejų.

240 Reikia konstatuoti, kad iš vienas kitą patvirtinančių duomenų visumos matyti, jog šiuo atveju vykdant konkurso procedūrą akivaizdžiai nebuvo užtikrinta pakankamai tikra ir atvira konkurencija, leidžianti pasirinkti kandidatą, galintį teikti aptariamas jūrų transporto paslaugas mažiausia bendruomenei kaina.

241 Taigi, pirma, pažymėtina, kad ĮTVP sutartis su SNCM-CMN grupe buvo sudaryta pasibaigus derybų su išankstiniu skelbimu apie konkursą procedūrai po to, kai 2006 m. gruodžio 15 d. *Conseil d'État* sprendimu buvo atšaukta visa pirmoji įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutarties sudarymo procedūra. Tačiau, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 170 konstatuojamosios dalies ir Komunikato dėl VESP 66 punkto, vykdant derybų su išankstiniu skelbimu apie konkursą procedūrą perkančiajai organizacijai suteikiama didelė diskrecija ir gali būti ribojamas suinteresuotųjų veiklos vykdytojų dalyvavimas. Taigi tokia procedūra gali būti laikoma pakankamai atitinkančia ketvirtąją *Altmark* sąlygą tik išimtiniais atvejais. Pridurtina, kad minėto komunikato 68 punkte primenama, jog gali susidaryti aplinkybės, kuriomis viešojo pirkimo procedūra nesuteiktų galimybės bendruomenei mokėti mažiausią kainą, nes konkurencija nebūtų pakankamai atvira ir tikra.

242 Antra, pažymėtina, kad paskelbus pranešimą apie konkursą buvo pateikti tik du pasiūlymai: bendras SNCM ir CMN pasiūlymas ir atskiras *Corsica Ferries* pasiūlymas. Tačiau teoriškai šiame konkurse galėjo dalyvauti ir įvairios kitos laivybos bendrovės, iš jų – bent trys bendrovės, teikiančios reguliarias

jūrų transporto paslaugas maršrutais, kuriais žemynas sujungiamas su Korsika (*Saremar* (Italija–Korsika), *Lauro* (Italija–Korsika) ir *Moby* (Italija–Korsika, taip pat tam tikru metu žemyninė Prancūzija–Korsika).

243 Trečia, tęsiant tai, kas išdėstyta šio sprendimo 242 punkte, reikia konstatuoti, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 174–177 konstatuojamųjų dalių, faktiškai įvairūs veiksniai neabejotinai atgrasė galimus kandidatus nuo dalyvavimo konkurse ar net sutrukdė jiems tai padaryti.

244 Pirma, reikia atsižvelgti į tai, kad, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 175 konstatuojamojoje dalyje ir kaip matyti iš 2006 m. gruodžio 11 d. *Conseil de la concurrence* (Konkurencijos taryba, Prancūzija) sprendimo 06-MC-03 dėl prašymų taikyti apsaugos priemones jūrų transporto paslaugų, teikiamų iš Korsikos į žemyną ir atgal, sektoriuje, 60 ir 106 punktų, SNCM-CMN grupė, kaip rinkoje įsitvirtinęs veiklos maršrutu Marselis–Korsika vykdytojas, turintis ĮTVP sutarties specifikacijose nurodytus reikalavimus atitinkančių laivybos priemonių, turėjo didelį konkurencinį pranašumą.

245 Antra, būtinai turėjo ribojamąjį poveikį vykstant ĮTVP sutarties sudarymo procedūrai nustatyto termino trumpumas. Šiuo atžvilgiu primintina, kad naujasis konkursas ir galutinės specifikacijos buvo paskelbti 2006 m. gruodžio 30 d., o įgaliojimas teikti viešąją paslaugą turėjo būti pradėtas vykdyti nuo 2007 m. gegužės 1 d., t. y. praėjus vos keturiems mėnesiams; vėliau 2007 m. balandžio 27 d. *Assemblée de Corse* sprendimu ši data buvo nukelta į 2007 m. liepos 1 d. Todėl terminas nuo įgaliojimo teikti viešąją paslaugą suteikimo dienos (šis įgaliojimas galiausiai buvo suteiktas 2007 m. birželio 7 d.) iki šio įgaliojimo vykdymo pradžios galėjo būti tik nepaprastai trumpas. Taigi tai buvo tik 23 dienų terminas. Tačiau toks trumpas terminas akivaizdžiai neleido veiklos vykdytojams, dar nevežantiems maršrutu Marselis–Korsika, skirti savo laivų iš kitų maršrutų arba įsigyti kitų laivų, atitinkančių specifikacijose nurodytus reikalavimus. Šie veiklos vykdytojai nebūtų ekonominiu požiūriu labai rizikavę iš anksto atitinkamai pritaikydami savo laivyną, nesant jokios palankios nuorodos, susijusios su galimybe laimėti konkursą.

246 Tiesa, nepaisant kliūčių, kurias lėmė šis labai trumpas terminas, *Corsica Ferries* galėjo dalyvauti nagrinėjamame konkurse. Tačiau pažymėtina, kad pradėti vykdyti įgaliojimą teikti viešąją paslaugą ji galėjo tik po 2007 m. lapkričio 12 d., būtent dėl to, kad jos laivynas iki tos dienos turėjo likti Nicoje ir Tulone, nes transporto bilietai turistiniam sezonui buvo parduodami nuo sausio mėnesio.

247 Trečia, reikia konstatuoti, kad tam tikros techninio pobūdžio kliūtys taip pat apribojo kandidatų, galinčių dalyvauti konkurse, skaičių. Laivai turėjo atitikti tam tikrus tikslius techninius reikalavimus, kad galėtų manevruoti kai kuriuose Korsikos uostuose. Pavyzdžiui, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 107 išnašoje, 2007 m. Bastjos uoste negalėjo manevruoti ilgesni nei 180 metrų laivai. Ši kliūtis kartu su mažiausiu tiesinių metrų skaičiaus reikalavimu, nustatytu ĮTVP sutarties specifikacijose dėl krovinių vežimo, reiškė, kad laivai turi būti pagaminti vos ne pagal užsakymą, kaip kai kurie SNCM laivai, pavyzdžiui, „Paglia Orba“ ir „Pascal Paoli“. Tačiau, kaip pažymima ginčijamo sprendimo 109 išnašoje, laivų, galinčių atitikti šiose specifikacijose nurodytas sąlygas, kaina yra itin didelė. Be to, minėtose specifikacijose buvo nurodyta, kad laivų, skirtų viešajai paslaugai teikti, amžius negali viršyti 20 metų, numatant galimybę 2007 ir 2008 m. taikyti išimtį, o tai tiesiogiai buvo naudinga SNCM ir lėmė penkių laivų iš *Corsica Ferries* laivyno, turimo siekiant vykdyti įgaliojimą teikti viešąją paslaugą, pripažinimą netinkamais, kaip labai įtikinamai paaiškina Komisija savo atsakyme į vieną iš Bendrojo Teismo raštu pateiktų klausimų.

248 Pridurtina, kad 2006 m. gruodžio 11 d. Sprendimo 06-MC-03 (žr. šio sprendimo 244 punktą), minėto ginčijamo sprendimo 106 išnašoje, 56 punkte *Conseil de la concurrence* padarė išvadą, kad, „nors teoriškai įvairios bendrovės turėjo būtinų laivų ir būtų galėjusios dalyvauti konkurse, dėl pasiūlymų pateikimo taisyklių tam tikrų aspektų, nustatytų dalyvavimo konkurse terminų ir įvairių techninio ar komercinio pobūdžio kliūčių praktiškai jų skaičius sumažėjo iki trijų bendrovių, jau teikiančių

paslaugas Korsikoje iš Marselio, Tulono ir Nicos uostų“ (taip pat žr. 2009 m. vasario 27 d. *Conseil de la concurrence* sprendimo 09-D-10 dėl veiksmų, vykdomų jūrų transporto sektoriuje, sujungiant Korsiką su žemynu 120–133 punktus).

249 Ketvirta, kaip teisingai konstatuota ginčijamo sprendimo 172 konstatuojamojoje dalyje, *Corsica Ferries* pasiūlymas, vienintelis, konkuravęs su SNCM-CMN grupės pasiūlymu, buvo atmestas remiantis atrankos kriterijais, o ne laimėtojo nustatymo kriterijais, t. y. net nepalyginus pateiktų pasiūlymų kokybiniu požiūriu, siekiant atrinkti tą, kuris ekonomiškai naudingiausias. Taigi, kaip matyti iš 2007 m. birželio 7 d. *Assemblée de Corse* nutarimo, *Corsica Ferries* pasiūlymas buvo atmestas remiantis tuo, kad ši negali „tvirtai ir galutinai nustatyti dienos, nuo kurios ji galėtų vykdyti [įgaliojimą teikti viešąją paslaugą]“. Konkrečiau kalbant, kaip minėta šio sprendimo 246 punkte, *Corsica Ferries* galėjo pasiūlyti pradėti įgaliojimo teikti viešąją paslaugą vykdymą tik po 2007 m. lapkričio 12 d., o buvo nustatyta pradėti šį vykdymą 2007 m. liepos 1 d. Be to, kaip matyti iš *Conseil exécutif de Corse* pirmininko ataskaitos, susijusios su jūrų transportu teikiama viešąja paslauga iš Marselio į Korsiką ir atgal, dėl kurios buvo priimtas minėtas nutarimas, kai kurie *Corsica Ferries* laivai neatitiko didžiausio amžiaus, nurodyto specialiose konkurso taisyklėse, nes buvo pradėti naudoti iki 1987 m. sausio 1 d. (taip pat žr. ginčijamo sprendimo 20 išnašą).

250 Taigi negalima manyti, kad, kaip teigia SNCM, *Corsica Ferries* pasiūlymas buvo atmestas remiantis tuo, kad jis nebuvo ekonomiškai naudingiausias. Pridurtina, kad motyvai, kuriais grindžiamas šis atmetimas, nėra nurodyti tarp laimėtojo nustatymo kriterijų, išvardytų specialiose konkurso taisyklėse, kuriose, kalbant apie „pasirinkimo kriterijus“, nustatyta:

„Dėl sutarčių sudarymo [CTC] nusprendžia atsižvelgdama į bendrą finansinį įsipareigojimą, kurį ji turi prisiimti, į paslaugų kokybę ir salos ekonominę plėtrą, numatomas konkurse dalyvaujančių įmonių pasiūlymuose, pirmiausia kiek tai susiję su salos rinkoje numatytomis teikti paslaugomis ir veikla, atsižvelgiant į pajėgumą ir gamybos rūšis.“

251 Penkta, reikia pritarti Komisijos teiginiui, pateiktam ginčijamo sprendimo 177 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurį „daug susitikimo sąlygų <…>, taip pat tarnybai OTC suteikta laisvė priimti sprendimą dėl taikomų taisyklių netaikymo <…> taip pat galėjo prisidėti prie to, kad subjektai atsisakė minties dalyvauti konkurse abejodami dėl tam tikrų pagrindinių techninių ir ekonominių pasiūlymo rengimo kriterijų“.

252 Taigi, pirma, ĮTVP sutarties 2 straipsnyje nustatyta, kad specifikacijose nurodyti įpareigojimai gali būti šiek tiek keičiami pereinamuoju laikotarpiu, kuris baigiasi 2008 m. gruodžio 31 d. Šie įpareigojimai, kurie OTC leidus gali būti sušvelninti, yra susiję su esminiais įgaliojimo teikti viešąją paslaugą aspektais, nes nustatyti dėl minimalaus pajėgumo (žr. specifikacijų I dalies a punkto 1.3 papunktį, b punkto 1.3 papunktį, c punkto 1.3 papunktį, d punkto 1.3 papunktį ir e punkto 1.3 papunktį), paslaugų kokybės ir dienos, kurią turi būti pradėti naudoti laivai (žr. specifikacijų III dalies įžangą). Tiesa, šios išimtys buvo numatytos tik 18 mėnesių laikotarpiui, bet jos vis dėlto yra reikšmingos, nes tokio laiko pakaktų prireikus perorganizuoti laivyną.

253 Antra, ĮTVP specifikacijose nustatyta, kad „gavus OTC leidimą galima, be kita ko, siekiant vykdyti reglamentuojamojo pobūdžio įpareigojimus, susijusius su laivų priežiūra, remontu ir perklasifikavimu, kalbant apie minėtą pajėgumą, pirmiausia kiek tai susiję su keleiviais, sumažinti teikiamų paslaugų apimtį (daugiausia 30 %) laikotarpiu nuo spalio 1 d. iki kovo 31 d., išskyrus moksleivių atostogų laikotarpius, ir bet kuriuo laikotarpiu netikėto įvykio atveju“ (žr. specifikacijų I dalies a punkto 1.4 papunktį, b punkto 1.4 papunktį, c punkto 1.4 papunktį, d punkto 1.4 papunktį ir e punkto 1.4 papunktį). Pažymėtina, kad paslaugų apimtis galėjo būti sumažinta, „be kita ko“, siekiant vykdyti reglamentuojamojo pobūdžio įpareigojimus, susijusius su laivų priežiūra, remontu ir perklasifikavimu, o ne „vien“ dėl šio motyvo, kaip, atrodo, teigia SNCM. Be to, kaip teisingai pažymi Komisija, pagal šią nuostatą OTC suteikiama diskrecija buvo labai didelė, nes nebuvo tiksliai nurodyti nei motyvai, dėl kurių gali būti taikomi sumažinimai, ar jų apimtis („pirmiausia kiek tai susiję su keleiviais“), nei

sumažinimų dydis (daugiausia 30 %) laikotarpiais, kuriais keleivių būna mažiausiai, t. y. kuriais įvairių jūrų transporto maršrutai iš esmės yra nuostolingiausi, taigi, kuriais paslaugų teikimo apimties sumažinimas viešąją paslaugą teikti įgaliotiems subjektams yra naudingiausias.

254 Trečia, atsižvelgiant į apsaugos sąlygos ir suderinimo sąlygos, nustatytų atitinkamai ĮTVP sutarties 7 ir 8 straipsniuose (žr. šio sprendimo 33–35 punktus), apimtis, šios sąlygos taip pat galėjo sukelti abejonių dėl kai kurių techninių ir ekonominių kriterijų.

255 Pirmiau išdėstyti teiginiai negali būti paneigti ir jokiais kitais SNCM pateiktais argumentais.

256 Taigi, pirma, SNCM nepagrįstai teigia, kad 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Corsica Ferries France / Komisija* (T-565/08, EU:T:2012:415), 59 punkte Bendrasis Teismas nusprendė, jog įgaliojimas teikti viešąją paslaugą 2007–2013 m. laikotarpiu SNCM-CMN grupei buvo suteiktas „laikantis naujų Bendrijos teisės normų ir paskelbus Europos viešojo pirkimo konkursą“. Iš tikrųjų, viena vertus, byla, kurioje priimtas minėtas sprendimas, buvo susijusi ne su įgaliojimu teikti viešąją paslaugą 2007–2013 m. laikotarpiu, o su VESP, teikta 1991–2001 m. laikotarpiu. Kita vertus, minėto sprendimo 59 punkte Bendrasis Teismas tik konstatavo, kad laikantis naujų Sąjungos teisės normų ir paskelbus Europos viešojo pirkimo konkursą SNCM ir CMN buvo įgaliotos kartu teikti viešąją paslaugą nuo 2001 m., nenagrinėjęs nei šio konkurso, kuris, beje, nebuvo ginčo dalykas, teisėtumo, nei juo labiau jų galėjimo atitikti ketvirtąją *Altmark* sąlygą.

257 Antra, SNCM negali veiksmingai remtis aplinkybe, kad CTC negavo galimų kandidatų, atsisakiusių dalyvauti derybose, skundų dėl specifikacijose nustatytų ar su įgaliojimu teikti viešąją paslaugą susijusių terminų nulemtų apribojimų. Net darant prielaidą, kad ši aplinkybė nustatyta, ji pati negali turėti įtakos ginčijamame sprendime Komisijos pateiktiems teiginiams ir išvadoms, susijusiems su ketvirtosios *Altmark* sąlygos neįvykdymu.

258 Trečia, SNCM negali remtis ir argumentu, kad tiek *Conseil d'État* 2007 m. birželio 5 d. sprendime ir 2012 m. liepos 13 d. sprendime, minėtame šio sprendimo 27 punkte, tiek *Conseil de la concurrence* 2007 m. balandžio 6 d. sprendime 07-D-13 dėl prašymų taikyti naujas apsaugos priemones jūrų transporto paslaugų, teikiamų iš Korsikos į žemyną ir atgal, sektoriuje, tariamai laikėsi nuomonės, kad CTC vykdyta procedūra siekiant sudaryti ĮTVP sutartį buvo visiškai teisėta.

259 Iš tikrųjų pirmiausia dėl 2007 m. birželio 5 d. *Conseil d'État* sprendimo pažymėtina, kad tai sprendimas, priimtas *Corsica Ferries* pateikus kasacinį skundą dėl 2007 m. balandžio 27 d. *Tribunal administratif de Bastia* laikinąsias apsaugos priemones taikančio teisėjo nutarties, minėtos šio sprendimo 20 punkte, kuriuo tik iš dalies patenkintas *Corsica Ferries* prašymas pripažinti negaliojančia visą CTC ir OTC vykdytą procedūrą dėl įgaliojimo teikti viešąją paslaugą jūrų transportu Korsikoje iš Marselio uosto pratęsimo. Pažymėtina, kad laikinąsias apsaugos priemones taikančio teisėjo kompetencija yra ribota, be to, *Conseil d'État* savo sprendime dėl skundžiamos nutarties pagrįstumo iš esmės apsiribojo konstatavimu, kad *Tribunal administratif de Bastia* laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas neišskraipė faktinių aplinkybių ar bylos medžiagoje pateikiamos informacijos. Pridurtina, kad minėtas sprendimas susijęs tik su dalimi *Corsica Ferries* reikalavimų, kuriuos atmetė minėtas teisėjas, be to, jis dėl nevienodo požiūrio į kandidatus pripažino negaliojančiu procedūros derybų etapą, todėl panaikino spendimą priimti SNCM-CMN grupės pasiūlymą ir pasiūlyti *Assemblée de Corse* įgalioti šią grupę teikti viešąją paslaugą.

260 Be to, priešingai, nei teigia SNCM, remiantis 2012 m. liepos 13 d. *Conseil d'État* sprendimu negalima daryti išvados, kad juo patvirtintas CTC vykdytos procedūros siekiant sudaryti ĮTVP sutartį teisėtumas. Savo sprendimo antroje dalyje, susijusioje su valstybės pagalbos teise, būtent su SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos išankstinio pranešimo pareigos vykdymu, *Conseil d'État* tik išnagrinėjo, ar ĮTVP sutarties 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta apsaugos sąlyga, vertinama atskirai, gali reikšti valstybės pagalbą. Pridurtina, kad po to, kai 2012 m. liepos 13 d. *Conseil d'État* sprendimu buvo panaikintas 2011 m. lapkričio 7 d. *Cour administrative d'appel de Marseille* sprendimas ir byla

grąžinta nagrinėti šiam teismui, pastarasis 2016 m. balandžio 6 d. sprendimu, aiškiai konstatavęs, kad neįvykdyta ketvirtoji *Altmark* sąlyga, panaikino 2008 m. sausio 24 d. *Tribunal administratif de Bastia* sprendimą, taip pat šio sprendimo 23 ir 25 punktuose minėtus nutarimą ir sprendimą.

261 Galiausiai dėl 2007 m. balandžio 6 d. *Conseil de la concurrence* sprendimo pažymėtina, kad jis susijęs su prašymais taikyti apsaugos priemones, taigi jame negalėjo būti nuspręsta dėl aptariamo ginčo esmės. Be to, remiantis šiuo sprendimu negalima daryti jokios išvados dėl ketvirtosios *Altmark* sąlygos įvykdymo. Iš tikrųjų klausimai, kuriuos turėjo išspręsti *Conseil de la concurrence*, faktiškai buvo susiję su galimu laikinosios SNCM ir CMN grupės sudarymo antikonkurenciniu pobūdžiu ir tariamai per didele subsidijos suma, kurią ši grupė prašė skirti, pateikdama savo pasiūlymą paskelbus naująjį konkursą. Taip pat pažymėtina, kad savo sprendimo 46 punkte *Conseil de la concurrence* pati pabrėžia, jog sprendimas pasirinkti 2007 m. gegužės 1 d. įgaliojimo teikti viešąją paslaugą vykdymo pradžios data (ji vėliau buvo nukelta į 2007 m. liepos 1 d.) darė ribojamąjį poveikį.

262 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Komisija nepadarė klaidos nuspręsdama, jog, kalbant apie pagrindinę paslaugą ir papildomą paslaugą, ketvirtoji *Altmark* sąlyga nėra įvykdyta. Taigi antrąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl trečiojo pagrindo, pateikto papildomai ir grindžiamo tuo, kad Komisija neteisingai apskaičiavo susigrąžintinos pagalbos sumą

263 SNCM nurodytas trečiasis pagrindas susijęs su ginčijamo sprendimo 218 konstatuojamąja dalimi, kuri suformuluota taip:

„Komisija mano, kad SNCM sąnaudų apskaita <…> yra tinkamas kompensacijų paskirstymo pagrindinei ir papildomai paslaugoms pagrindas, siekiant nustatyti susigrąžintiną pagalbos sumą (be palūkanų). Pagal šį pagrindą į susigrąžintiną pagalbos sumą įeina tokios dalys:

2007–2011 m. iš tikrųjų išmokėtų kompensacijų už papildomą paslaugą suma –172,744 mln. EUR <…>;

kas mėnesį mokėtos 2012 m. išmokos už papildomą paslaugą, kurių suma šiuo metu vertinama 38 mln. EUR <…>, ir kompensacijos likutis, kuris turi būti išmokėtas perdavus galutinę paslaugų teikimo ataskaitą, jeigu šis likutis jau buvo išmokėtas;

kas mėnesį iki šio sprendimo [priėmimo] dienos mokėtos 2013 m. išmokos už papildomą paslaugą, kurių suma šiuo metu vertinama 9,5 mln. EUR; primenama, kad visus mokėjimus po šios dienos Prancūzija turi panaikinti.“

264 Trečiuoju pagrindu, kurį sudaro trys dalys, SNCM teigia, kad net darant prielaidą, jog papildoma paslauga gali būti atskirta nuo pagrindinės paslaugos ir kad kompensacijos, sumokėtos už papildomos paslaugos teikimą, neatitinka *Altmark* sąlygų, Komisija, nustatydama, kad susigrąžintinos pagalbos suma apima abi minėtas kompensacijas, padarė akivaizdžią vertinimo klaidą ir pažeidė SESV 106 straipsnio 2 dalį ir 107 straipsnį, proporcingumo ir draudimo nepagrįstai praturtėti principus.

265 Komisija ir *Corsica Ferries* mano, kad kiekvieną trečiojo pagrindo dalį, taigi ir visą trečiąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

Dėl trečiojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija, nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą, nepagrįstai neatsižvelgė į teikiant papildomą paslaugą patirtas išlaidas

266 SNCM kaltina Komisiją tuo, kad ji, nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą, neatsižvelgė į teikiant papildomą paslaugą patirtas išlaidas, kurios buvo didelės ir kurių nepadengė nei kompensacijos, sumokėtos už šios paslaugos teikimą, nei vežant keleivius gautos pajamos. Taip elgdamasi Komisija pažeidė SESV 106 straipsnio 2 dalį ir 107 straipsnį bei proporcingumo ir draudimo nepagrįstai praturtėti principus ir padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

267 Primintina, kad, kaip minėta šio sprendimo 233 punkte ir kaip teisingai pažymi Komisija, ši byla nesusijusi su atveju, kai valstybė už tam tikrą sumą perka atitinkamą turtą ar paslaugą. Nagrinėjamu atveju kalbama apie sutartį, kuria viešosios valdžios institucija ekonominės veiklos vykdytojams patiki teikti viešąją paslaugą ir už tai moka jiems finansinę kompensaciją. Tokiu atveju taikoma 2003 m. liepos 24 d. Sprendime *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415) įtvirtinta jurisprudencija. Taigi, jei kompensacija neatitinka visų keturių *Altmark* sąlygų, ji vertinama kaip jos gavėjams suteikiama nauda ir, jei įvykdytos kitos sąlygos, nustatytos su vidaus rinka nesuderinamos valstybės pagalbos buvimui konstatuoti, turi būti visa susigrąžinta iš minėtų gavėjų.

268 Šioje byloje, kaip konstatuota išnagrinėjus pirmąjį ir antrąjį pagrindus, pirmoji ir ketvirtoji *Altmark* sąlygos nėra įvykdytos, kiek tai susiję su SNCM sumokėtomis kompensacijomis už papildomos paslaugos teikimą, todėl visos šios kompensacijos reiškia šiai bendrovei suteiktą naudą. Kadangi yra įvykdytos kitos sąlygos, leidžiančios nustatyti, jog minėtos kompensacijos laikytinos su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba, reikia pripažinti, kad nurodydama visas šias kompensacijas susigrąžinti Komisija nepažeidė nei SESV 106 straipsnio 2 dalies ir 107 straipsnio, nei proporcingumo ir draudimo nepagrįstai praturtėti principų. Šiuo atžvilgiu taip pat pažymėtina, kad neteisėtai suteiktos pagalbos panaikinimas yra logiška jos pripažinimo neteisėta pasekmė. Todėl tokios pagalbos susigrąžinimas siekiant atkurti buvusią padėtį iš esmės negali būti laikomas neproporcinga priemone atsižvelgiant į Sutartimi siekiamus tikslus valstybės pagalbos srityje (1990 m. kovo 21 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-142/87, EU:C:1990:125, 66 punktas).

269 Be to, negalima manyti, kad pareiga grąžinti minėtą sumą Prancūzijos valdžios institucijoms lemia nepagrįstą jų praturtėjimą, nes taip jos tik susigrąžina sumą, kuri negalėjo būti sumokėta SNCM.

270 Dėl SNCM dublike pateikto teiginio, pagal kurį Komisijos nustatytos sumos susigrąžinimas reiškia, kad jai paskelbiamas „mirties nuosprendis“ ir ji likviduojama, pakanka priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją tai, kad įmonė susiduria su sunkumais arba bankrutuoja, neturi poveikio pareigai sugrąžinti pagalbą (2012 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-610/10, EU:C:2012:781, 71 punktas).

271 Galiausiai dėl SNCM teiginio, kad dėl papildomos paslaugos susidarydavo „nuolatinė kompensacijos nepriemoka“, reikia konstatuoti, kad teisiniu požiūriu tai nėra pakankamai įrodyta. Priešingai, iš Komisijos paaiškinimų atsakant į Bendrojo Teismo raštu pateiktą klausimą ir per posėdį matyti, kad iš tikrųjų kompensacija už šios paslaugos teikimą būdavo per didelė.

272 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, trečiojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl trečiojo pagrindo antros dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija, nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą, nepagrįstai neatsižvelgė į tai, kad dėl pagrindinės paslaugos susidarydavo kompensacijos nepriemoka

273 SNCM teigia, kad Komisija, įvertindama susigrąžintinos pagalbos sumą, turėjo atsižvelgti į tai, kad 2007–2011 m. mokant kompensaciją už pagrindinės paslaugos, susijusios su tuo pačiu įgaliojimu teikti viešąją paslaugą, kuris apėmė ir papildomą paslaugą, teikimą susidarydavo „nuolatinė didelė“ nepriemoka. Taigi Komisija padarė teisės klaidą ir SNCM suteiktos naudos įvertinimo atitinkama suma klaidą ir taip pažeidė proporcingumo ir draudimo nepagrįstai praturtėti principus.

274 Šiam kaltinimui negalima pritarti.

275 Iš tikrųjų, viena vertus, kaip teisingai pažymi Komisija, negalima pripažinti, kad kompensacija, kuri suteikiama už atitinkamos paslaugos teikimą ir kuri yra valstybės pagalba, turi būti dirbtinai priskirta viešosios paslaugos kompensavimui, net jei šios dvi paslaugos yra numatytos toje pačioje sutartyje. Kompensacija už viešąją paslaugą, skiriama įmonei, įpareigotai teikti VESP, faktiškai turi būti nustatyta atsižvelgiant į išlaidas, patirtas teikiant vien šią VESP.

276 Kita vertus, bet kuriuo atveju klaidinga teigti, kad mokant kompensaciją už pagrindinės paslaugos teikimą susidarydavo „nuolatinė didelė“ nepriemoka. Iš tikrųjų, iš Komisijos skaičiavimų (jie atlikti remiantis „return on assets“ (ROA, turto grąža) finansiniu rodikliu, pagal kurį procentais nustatomas viso turto ir grynojo pelno santykis, ir šio sprendimo 155 punkte minėtomis SNCM pelno ir nuostolio ataskaitomis), kuriuos Komisija paaiškino savo atsakyme į vieną iš Bendrojo Teismo raštu pateiktų klausimų ir per posėdį, matyti, kad mokant kompensaciją už šios paslaugos teikimą nesusidarydavo nei permoka, nei nepriemoka (taip pat žr. ginčijamo sprendimo 207 konstatuojamojoje dalyje pateikiamą lentelę).

Dėl trečiojo pagrindo trečios dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nustatydama metinės kompensacijos dalį, skirtiną už papildomos paslaugos teikimą

277 SNCM teigia, kad net darant prielaidą, jog susigrąžintinos pagalbos suma atitinka visą kompensaciją, skirtą už papildomos paslaugos teikimą, *quod non*, Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nustatydama šios sumos dydį. SNCM nuomone, nustatydama metinės kompensacijos dalį, skirtiną už papildomos paslaugos teikimą, Komisija savavališkai ir klaidingai rėmėsi buhalterinės apskaitos duomenimis, konkrečiau kalbant, susidariusių sumų paskirstymu pagal laivo rūšį (visos susidariusios sumos, susijusios su mišraus tipo krovininiais laivais, buvo priskirtos pagrindinei paslaugai, o atitinkamos sumos, susijusios su keltais – papildomai paslaugai). SNCM siūlo du kitus metodus, kuriais šiuo tikslu būtų galėjusi naudotis Komisija.

278 Pažymėtina, kad visa trečiojo pagrindo trečia dalis grindžiama prielaida, pagal kurią Komisija negalėjo mišraus tipo krovininiais laivais teikiamų paslaugų prilyginti pagrindinei paslaugai, o teikiamųjų keltais – papildomai paslaugai. Tačiau, kaip įrodyta šio sprendimo 158–162 punktuose, ši prielaida yra klaidinga. Todėl manytina, kad metodas, kurį taikė Komisija, siekdama nustatyti pagalbos sumą, susijusią su kompensacija už papildomos paslaugos teikimą, ir kuris grindžiamas pačios SNCM pelno ir nuostolio ataskaitomis (o jose aiškiai atskirti, viena vertus, garlaiviai ir (arba) keltai ir, kita vertus, krovininiai laivai), buvo visiškai tinkamas, priešingai nei SNCM siūlomi du alternatyvūs metodai, kurių negalima pripažinti pagrįstais, nes pagal juos dingsta atskirtis tarp pagrindinės paslaugos ir papildomos paslaugos bei priemonių, kurios naudojamos šioms paslaugoms teikti.

279 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad trečiojo pagrindo trečią dalį ir visą šį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstus.

Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu

280 Nurodydama ketvirtąjį pagrindą SNCM remiasi keturiomis tariamai išimtinėmis aplinkybėmis, pagrindžiančiomis jos teisėtus lūkesčius dėl aptariamos pagalbos teisėtumo, taigi ir prieštaraujančiomis tam, kad Komisija galėtų nurodyti šią pagalbą susigrąžinti.

281 Komisija ir *Corsica Ferries* ginčija SNCM pateiktus argumentus.

282 Pirmiausia reikia pažymėti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją teisę remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu turi kiekvienas teisės subjektas, kuriam Sąjungos institucija suteikė pagrįstų vilčių (1987 m. kovo 11 d. Sprendimo *Van den Bergh en Jurgens ir Van Dijk Food Products (Lopik) / EEB*, 265/85, EU:C:1987:121, 44 punktas). Tam turi būti įvykdytos trys kumuliacinės sąlygos. Pirma, suinteresuotasis asmuo iš Sąjungos valdžios institucijų patvirtintų ir patikimų šaltinių turi būti gavęs tikslius, besąlyginius ir tarpusavyje derančius patikinimus. Antra, šie patikinimai turi būti tokie, kad asmeniui, kuriam jie skirti, atsirastų teisėtų lūkesčių. Trečia, šie patikinimai turi atitikti taikytinas teisės normas (žr. 2005 m. birželio 30 d. Sprendimo *Branco / Komisija*, T-347/03, EU:T:2005:265, 102 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją, 2006 m. vasario 23 d. Sprendimo *Cementbouw Handel & Industrie / Komisija*, T-282/02, EU:T:2006:64, 77 punktą ir 2009 m. birželio 30 d. Sprendimo *CPEM / Komisija*, T-444/07, EU:T:2009:227, 126 punktą).

283 Taip pat pagal suformuotą jurisprudenciją pagalbą gavusios įmonės gali turėti teisėtų lūkesčių dėl pagalbos teisėtumo tik tuo atveju, jeigu ji buvo suteikta laikantis SESV nustatytos procedūros. Iš tikrųjų rūpestingas ekonominės veiklos vykdytojas paprastai turi gebėti įsitikinti, ar tos procedūros buvo laikytasi (žr. 1997 m. kovo 20 d. Sprendimo *Alcan Deutschland*, C-24/95, EU:C:1997:163, 25 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Konkrečiau kalbant, jei pagalba suteikta iš anksto nepranešus Komisijai, todėl remiantis SESV 108 straipsnio 3 dalimi ji yra neteisėta, pagalbos gavėjas negali turėti teisėtų lūkesčių dėl jos suteikimo teisėtumo (žr. 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Fedecom / Komisija*, T-243/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:497, 93 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

284 Reikia konstatuoti, kad nė viena iš keturių SNCM nurodytų tariamai išimtinių aplinkybių negalima pagrįsti jos teisėtų lūkesčių dėl aptariamos pagalbos teisėtumo.

285 Taigi, pirma, SNCM nepagrįstai remiasi argumentu, kad savo ankstesniuose sprendimuose, susijusiuose su pirmesniais įgaliojimais teikti viešąją paslaugą jūrų transportu Korsikoje, t. y. Sprendime 2002/149 ir 2008 m. liepos 8 d. Sprendime 2009/611/EB dėl priemonių C 58/02 (*ex* N 118/02), kurių Prancūzija ėmėsi bendrovės *Société nationale maritime Corse-Méditerranée* (SNCM) naudai (OL L 225, 2009, p. 180), Komisija nenusprendė, jog pagrindinę paslaugą ir papildomą paslaugą reikia nagrinėti atskirai.

286 Iš tikrųjų tai, kad Komisija galėjo nuspręsti, jog VESP, ankstesniu laikotarpiu teikta jūrų transportu teikiant paslaugas Korsikoje, atitinka tikrą viešosios paslaugos poreikį, nesuteikia jokio pagrindo manyti ir juo labiau nepatvirtina, kad toks poreikis išliko ir 2007–2013 m. laikotarpiu. Kaip minėta šio sprendimo 99 punkte, tokio poreikio vertinimas laikui bėgant gali kisti atsižvelgiant į rinkos jėgų vystymąsi. Tačiau šio sprendimo 285 punkte minėtus sprendimus Komisija priėmė 2001 ir 2008 m. atsižvelgdama į faktines aplinkybes, kurios skiriasi nuo faktinių aplinkybių, susiklosčiusių prieš priimant ginčijamą sprendimą, pirmiausia kiek tai susiję su rinkos dalių raida. Be to, šį požiūrį patvirtina Sprendimo 2002/149 78 ir 80 konstatuojamųjų dalių ištraukos, cituotos šio sprendimo 99 punkte, ir 2012 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Corsica Ferries France / Komisija* (T-565/08, EU:T:2012:415) 70 punktas (nors juo SNCM rėmėsi grįsdama šį argumentą), iš kurių matyti, kad atsižvelgiant į labai greitą konkurencinės kovos atitinkamoje rinkoje vystymąsi, analizė, susijusi su tikru viešosios paslaugos poreikiu atitinkamu laikotarpiu, negali pateikti jokių įrodymų, kurie galėtų paneigti Komisijos atliktą tokio paties poreikio kitu laikotarpiu vertinimą.

287 Antra, SNCM negali pagrįstai kaltinti Komisijos tuo, kad ši taikė Komunikato dėl VESP 48 punktą, remdamasi aplinkybe, kad ĮTVP sutarties pasirašymo metu šis komunikatas dar nebuvo priimtas.

288 Komunikato dėl VESP 3.2 antraštinės dalies „[VESP] buvimas“ 48 punktas suformuluotas taip:

„<…>Komisija mano, kad su tam tikrais viešosios paslaugos įgaliojimais [konkrečiais su viešąja paslauga susijusiais įgaliojimais] nederėtų susieti veiklos, kurią patenkinamai ir su valstybės apibrėžtu viešuoju interesu suderinamomis sąlygomis, pavyzdžiui, susijusiomis su kaina, objektyviais kokybės reikalavimais, tęstinumu ir galimybe naudotis paslauga, jau vykdė arba gali vykdyti įprastomis rinkos sąlygomis veikiančios įmonės <…>“

289 Ginčijamo sprendimo 166 konstatuojamojoje dalyje, pacitavusi šio sprendimo 288 punkte minėtą ištrauką, Komisija pažymi, jog „šiomis aplinkybėmis [ji] mano, kad, sprendžiant iš jau pateiktos informacijos, SNCM patirtų sąnaudų kompensacija už papildomos paslaugos teikimą taip pat neatitinka šioje srityje [jos] taikomos praktikos“.

290 Kaltinimui, kurį SNCM pateikia Komisijai, negalima pritarti. Iš tikrųjų, kaip matyti iš Komunikato dėl VESP 3 punkto, šiuo komunikatu siekiama tik išaiškinti pagrindines sąvokas, kuriomis grindžiamas valstybės pagalbos taisyklių taikymas kompensacijai už viešosios paslaugos teikimą. Taigi siekdama nustatyti, ar šiuo atveju yra įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga, Komisija tik pritaikė objektyvias Sutartyje nustatytas taisykles ir atsižvelgė į reikšmingas Jūrų kabotažo reglamento nuostatas, Teisingumo Teismo išaiškintas 2001 m. vasario 20 d. Sprendime *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107), t. y. į principus, kurie suteikiant įgaliojimą teikti viešąją paslaugą iš esmės jau buvo nustatyti.

291 Trečia, reikia manyti, kad SNCM, siekdama pagrįsti savo teisėtus lūkesčius dėl aptariamos pagalbos teisėtumo, negali remtis tariamai pernelyg ilga administracinės procedūros, užbaigtos priimant ginčijamą sprendimą, trukme.

292 Iš tikrųjų pirmiausia pabrėžtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją, jei, kaip šiuo atveju, Komisijai nebuvo pranešta apie pagalbą, jos delsimas šios priemonės atžvilgiu neturi reikšmės (žr. 2004 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Demesa ir Territorio Histórico de Álava / Komisija*, C-183/02 P ir C-187/02 P, EU:C:2004:701, 52 punktą ir 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Fedecom / Komisija*, T-243/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:497, 93 punktą). Be to, kaip bus matyti iš šio sprendimo 294–296 punktuose išdėstytų teiginių, Komisija, gavusi skundą, kurį šioje byloje pateikė *Corsica Ferries*, nedelsė.

293 Taip pat primintina, kad 2012 m. birželio 27 d. Komisija pranešė Prancūzijos Respublikai apie savo sprendimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos pagalbos SNCM ir CMN pagal ĮTVP sutartį ir kad šis sprendimas 2012 m. spalio 5 d. buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Net darant prielaidą, kad iki minėto paskelbimo rūpestingas ekonominės veiklos vykdytojas galėjo turėti teisėtų lūkesčių dėl aptariamos pagalbos suteikimo, po šio paskelbimo jis nebegalėjo turėti tokių lūkesčių. Iš tikrųjų tai, kad pradėta oficiali tyrimo procedūra, reiškia, jog Komisija labai abejoja dėl aptariamos pagalbos atitikties Sąjungos teisei. Taigi nuo šio momento rūpestingas ekonominės veiklos vykdytojas nebegali tikėtis, kad ši pagalba bus ir toliau teikiama (2013 m. kovo 21 d. Sprendimo *Magdeburger Mühlenwerke*, C-129/12, EU:C:2013:200, 47 punktas).

294 Galiausiai bet kuriuo atveju reikia konstatuoti, kad, nors iš tikrųjų administracinės procedūros trukmė buvo palyginti ilga, vis dėlto jos negalima laikyti nepagrįsta. Tiesa, principai ir aplinkybės, kuriais grindžiamas ginčijamas sprendimas, iš esmės nesiskiria nuo tų, kuriais grindžiami ankstesni Komisijos sprendimai, susiję su jūrų transporto paslaugų teikimu Korsikoje, tačiau ši byla buvo gana sudėtinga ir reikėjo nustatyti daug faktinių aplinkybių, o tai padaryti buvo sunkiau dėl to, kad Prancūzijos valdžios institucijos iš anksto nepranešė apie šią pagalbą.

295 Šiomis aplinkybėmis pažymėtina, kad, priešingai, nei teigia SNCM, Komisija nedelsė ilgiau kaip šešis mėnesius prieš imdamasi kokių nors priemonių po to, kai 2007 m. rugsėjo 27 d. *Corsica Ferries* pateikė skundą. Iš tikrųjų SNCM nenurodo, kad 2007 m. lapkričio 30 d. ir gruodžio 20 d. *Corsica Ferries* šį skundą papildė, taigi reikia manyti, kad šiuo atveju mažiau nei per tris mėnesius, t. y. 2008 m. kovo 13 d., Komisija ėmėsi pirmos konkrečios priemonės, Prancūzijos valdžios institucijoms pateikdama prašymą suteikti informaciją, jos atsakė 2008 m. birželio 3 d. Komisija Prancūzijos valdžios institucijoms 2008 m. lapkričio 12 d. pateikė antrąjį prašymą suteikti informaciją, jos atsakė 2009 m. sausio 14 d.

296 SNCM teiginys, kad po to Komisija beveik trejus metus, t. y. iki 2011 m. spalio 13 d., kai Prancūzijos valdžios institucijoms pateikė trečiąjį prašymą suteikti informaciją, delsė, yra klaidinantis. Iš tikrųjų 2010 m. gegužės 20 d. ir liepos 16 d. bei 2011 m. kovo 22 d. ir birželio 22 d. Komisija iš *Corsica Ferries* gavo papildomos informacijos, kuri pateikta siekiant pagrįsti savo skundą, ir turėjo ją išnagrinėti ir įvertinti. Prancūzijos valdžios institucijos 2011 m. gruodžio 7 d. atsakė į trečiąjį prašymą suteikti informaciją. 2011 m. gruodžio 15 d. ir 2012 m. sausio 10 d. *Corsica Ferries* pateikė Komisijai papildomos informacijos. 2012 m. sausio 20 d. Prancūzijos valdžios institucijos atsakė į ketvirtą Komisijos prašymą suteikti informaciją, pateiktą 2011 m. gruodžio 14 d.

297 Maždaug penkių mėnesių laikotarpio, trukusio iki 2012 m. birželio 27 d., kai Komisija pranešė Prancūzijos Respublikai apie sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą, negalima laikyti per ilgu. Tas pats pasakytina ir apie šiek tiek ilgesnį nei dešimties mėnesių laikotarpį, praėjusį nuo minėtos dienos iki 2013 m. gegužės 2 d., kai buvo priimtas ginčijamas sprendimas. Šiuo atžvilgiu primintina, kad Prancūzijos valdžios institucijos savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė 2012 m. liepos 13 d. ir rugsėjo 7 d. ir kad *Corsica Ferries*, SNCM ir CMN taip pat pateikė pastabas dėl minėto sprendimo, jos buvo perduotos Prancūzijos valdžios institucijoms, šios į jas atsakė 2012 m. lapkričio 14 d., 2013 m. sausio 3 d., sausio 16 d. ir vasario 12 d. laiškais.

298 Ketvirta, SNCM taip pat nepagrįstai remiasi 2012 m. liepos 13 d. *Conseil d'État* sprendimu, būtent tuo, kad *Conseil d'État* patvirtino, jog pagrindinę ir papildomą paslaugas reikia nagrinėti kartu.

299 Iš tikrųjų pirmiausia pabrėžtina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 282 punkte nurodytos jurisprudencijos, tik Sąjungos institucijos, o ne valstybės narės teismas gali suteikti teisėtų lūkesčių. Šiomis aplinkybėmis primintina, kad, kaip minėta šio sprendimo 176 punkte, Komisija negalėjo būti susaistyta *Conseil d'État* pateikto Jūrų kabotažo reglamento nuostatų aiškinimo.

300 Be to, pažymėtina, kad kai *Conseil d'État* priėmė 2012 m. liepos 13 d. sprendimą, Komisija jau buvo nusprendusi pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl galimos pagalbos SNCM ir CMN pagal ĮTVP sutartį. Todėl, atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta šio sprendimo 293 punkte, reikia manyti, kad kol Komisija nebuvo priėmusi galutinio sprendimo, nebuvo galima turėti jokių teisėtų lūkesčių dėl aptariamos pagalbos teisėtumo, nepriklausomai nuo to, ką nusprendė *Conseil d'État*.

301 Galiausiai pažymėtina, kad, kaip teisingai nurodė Komisija, nuo 2006 m. pabaigos įgaliojimo teikti viešąją paslaugą jūrų transportu Korsikoje klausimas buvo įvairių Prancūzijos teismuose pareikštų ieškinių, lėmusių įvairius jurisprudencijos pakeitimus, dalykas ir šiuo atžvilgiu galiausiai buvo priimtas 2016 m. balandžio 6 d. *Cour administrative d'appel de Marseille* sprendimas, kuriuo panaikintas 2008 m. sausio 24 d. *Tribunal administratif de Bastia* sprendimas, taip pat 2007 m. birželio 7 d. *Assemblée de Corse* nutarimas ir 2007 m. birželio 7 d. *Conseil exécutif de Corse* pirmininko sprendimas (žr. šio sprendimo 17, 20 ir 27 punktus).

302 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ketvirtąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo vienodo požiūrio principo pažeidimu

303 Penktuoju pagrindu SNCM teigia, kad ginčijamame sprendime, nurodant Prancūzijos Respublikai susigrąžinti sumas, kurios buvo sumokėtos pagal ĮTVP sutartį už papildomos paslaugos teikimą, ir nenumatant jokios kitos kompensavimo už šios paslaugos teikimą galimybės, įtvirtintas nepagrįstas skirtingas požiūris į SNCM ir į kitus veiklos jūrų transporto maršrutais, kuriais Korsika sujungiama su žemynu, vykdytojus, – nesvarbu, ar tai būtų CMN, ar konkurentai, vykdantys veiklą, kuri nesusijusi su įgaliojimu teikti viešąją paslaugą.

304 Komisija ir *Corsica Ferries* prašo penktąjį pagrindą atmesti kaip nepagrįstą.

305 Primintina, jog pagal vienodo požiūrio principą reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (1995 m. spalio 17 d. Sprendimo *Fishermen's Organisations ir kt.*, C-44/94, EU:C:1995:325, 46 punktas ir 2006 m. kovo 30 d. Sprendimo *Ispanija / Taryba*, C-87/03 ir C-100/03, EU:C:2006:207, 48 punktas).

306 Nagrinėjamu atveju reikia konstatuoti, kad nė viena iš dviejų SNCM nurodytų situacijų negali reikšti vienodo požiūrio principo pažeidimo.

307 Taigi, pirma, SNCM nepagrįstai kritikuoja tai, kad kompensacijas, kurias ji gavo už papildomos paslaugos teikimą maršrutu Marselis–Proprianas, ginčijamame sprendime Komisija kvalifikavo kaip su vidaus rinka nesuderinamą valstybės pagalbą (žr. ĮTVP sutarties specifikacijų I dalies d punkto 1.4 papunktį), bet taip nekvalifikavo kompensacijų, sumokėtų CMN už „papildomą pajėgumą, kurį pastaroji [užtikrino] tuo pačiu maršrutu gegužės–rugsėjo mėnesiais".

308 Iš tikrųjų „papildomas pajėgumas", apie kurį kalba SNCM, nurodytas ĮTVP sutarties specifikacijų I dalies d punkto 1.3 papunkčio i dalyje, taigi yra neatskiriamai susijęs su pagrindine paslauga, o ne su papildoma paslauga, kaip teigia SNCM. Tai pirmiausia patvirtina viena iš lentelių, pateikiamų ĮTVP sutarties 2 priedo B punkte „Tipinė metinė veikla", iš kurios matyti, kad šioje specifikacijų nuostatoje dėl pagrindinės paslaugos numatytas papildomas pajėgumas praktiškai buvo užtikrintas, be jau esamų reisų CMN priklausančiu mišraus tipo krovininiu laivu „Scandola", pridėjus vieną papildomą reisą per savaitę šios bendrovės mišraus tipo krovininiais laivais „Kalliste" arba „Girolata". Taigi, kaip minėta šio sprendimo 160 ir 161 punktuose, pagrindinė paslauga buvo teikiama naudojant mišraus tipo krovininius laivus, o papildoma – keltus.

309 Vadinasi, papildomą paslaugą teikė tik SNCM ir tik už šios paslaugos teikimą sumokėtas kompensacijas Komisija pripažino su vidaus rinka nesuderinama valstybės pagalba, todėl nurodydama susigrąžinti tik šias kompensacijas, o ne tas, kurios buvo sumokėtos CMN už paslaugų, susijusių su pagrindine paslauga, teikimą, Komisija nepažeidė vienodo požiūrio principo.

310 Antra, SNCM nepagrįstai remiasi tariamu skirtingu požiūriu į ją ir į veiklos vykdytojus, teikiančius jūrų transporto pasaugas maršrutais Tulonas–Korsika ir Nica–Korsika. Iš tikrųjų jos padėtis nebuvo panaši į šių veiklos vykdytojų padėtį, nes tik ji teikė papildomą paslaugą pagal ĮTVP sutartį ir gaudavo už tai kompensaciją, o šiems veiklos vykdytojams buvo taikoma šio sprendimo 14 punkte minėta socialinės pagalbos sistema. Pridurtina, kad, priešingai nei minėtą kompensaciją, šią pagalbos sistemą Komisija pripažino suderinama su vidaus rinka (žr. šio sprendimo 14 punktą).

311 Šiomis aplinkybėmis SNCM taip pat nepagrįstai teigia, jog iš ginčijamo sprendimo matyti, kad ji buvo priversta užtikrinti tam tikrą transporto pajėgumą maršrutu Marselis–Korsika, negalėdama už tai gauti jokios kompensacijos, ar pagal ĮTVP sutartį, ar pagal socialinės pagalbos sistemą, o laivybos bendrovės, teikiančios paslaugas iš Tulono arba Nicos, galėjo gauti kompensaciją pagal šią sistemą. Iš tikrųjų už tai, kad susidarė tokia padėtis, atsakinga ne Komisija, o Prancūzijos valdžios institucijos, kurios nuo 2002 m. sausio 1 d. viešosios paslaugos teikimą jūrų transportu vežant maršrutais, kuriais Korsika

sujungiama su žemynine Prancūzija, organizavo dviem būdais: viena vertus, kiek tai susiję su maršrutais iš Marselio, pagal įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutartį, šią paslaugą teikti įgaliotiems subjektams suteikiančią teisę į finansinę kompensaciją, ir, kita vertus, pagal socialinės pagalbos sistemą, taikomą keleiviams, vežamiems maršrutais iš Nicos ir Tulono.

312 Tai reiškia, kad penktąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

313 Todėl visą ieškinį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

314 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi SNCM pralaimėjo bylą, ji turi padengti ne tik savo, bet ir Komisijos ir *Corsica Ferries* patirtas bylinėjimosi išlaidas pagal jų pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (šeštoji kolegija)

nusprendžia:

1. **Atmesti ieškinį.**

2. ***Société nationale maritime Corse Méditerranée* (*SNCM*) padengia ne tik savo, bet ir Europos Komisijos ir *Corsica Ferries France SAS* patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Paskelbta 2017 m. kovo 1 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

Ginčo aplinkybės 2

Pagrindiniai dalyviai 2

Jūrų transporto paslaugos, teikiamos maršrutais, kuriais žemyninė Prancūzija 3

sujungiama su Korsika, ir įgaliojimo teikti viešąją paslaugą sutartys 3

Procedūra Komisijoje ir ginčijamas sprendimas 6

Procesas ir šalių reikalavimai 10

Dėl teisės 11

Pirminės pastabos 12

Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai teigė, jog papildoma paslauga nėra VESP 13

Dėl pirmojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė teisės klaidą, atlikdama išsamią paslaugos būtinumo atsižvelgiant į tikrą viešosios paslaugos poreikį kontrolę 13

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija nukrypo nuo savo ankstesnės sprendimų praktikos ir jurisprudencijos 14

– Dėl antrojo ir ketvirtojo kaltinimo, grindžiamų tuo, kad Komisija neatsižvelgė į didelę valstybių narių diskreciją, taip pat į 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kt.* (C-205/99, EU:C:2001:107) ir Jūrų kabotažo reglamento taikymo sritis 15

– Dėl trečiojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija pažeidė su įrodinėjimo pareiga susijusias taisykles 19

Dėl pirmojo pagrindo antros dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė teisės klaidą, faktinę klaidą ir akivaizdžią vertinimo klaidą, kai papildomą pajėgumą teikti paslaugas piko laikotarpiais prilygino papildomai paslaugai ir šią paslaugą nagrinėjo atskirai nuo pagrindinės paslaugos atsižvelgdama į pirmąją *Altmark* sąlygą 21

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad ĮTVP sutartyje nėra išskirtos pagrindinė ir papildoma paslaugos 22

– Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai pagrindinę paslaugą prilygino krovininiais laivais teikiamoms paslaugoms, o papildomą paslaugą – keltais teikiamoms paslaugoms 24

– Dėl trečiojo kaltinimo, pateikto papildomai ir grindžiamo tuo, kad papildoma paslauga pateisinama tikru viešosios paslaugos poreikiu, kuris tenkinamas teikiant pagrindinę paslaugą ... 25

Dėl pirmojo pagrindo trečios dalies, pateikiamos papildomai ir grindžiamos tuo, kad papildoma paslauga, vertinama atskirai, atitinka pirmąją *Altmark* sąlygą 27

– Dėl pirmojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai įvertino keleivių vežimo iš Marselio paslaugų pakeičiamumą paslaugomis, teikiamomis iš Tulono 28

– Dėl antrojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai įvertino privačios iniciatyvos trūkumą 30

– Dėl trečiojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad Komisija padarė klaidą neišnagrinėjusi poveikio iš tikrųjų nustatytai pasiūlai, kurį būtų lėmęs papildomos paslaugos panaikinimas 32

– Dėl ketvirtojo kaltinimo, grindžiamo tuo, kad SNCM konkurentai, teikiantys paslaugas iš Tulono, negali būti laikomi vykdančiais veiklą įprastomis rinkos sąlygomis 33

Dėl ketvirtos dalies, pateikiamos visiškai papildomai ir grindžiamos tuo, kad Komisija neįrodė, jog kaip papildoma paslauga teikiamų paslaugų pirkimas nėra įprastas komercinis sandoris 33

Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog ĮTVP sutartis neatitinka ketvirtosios „Altmark“ sąlygos 34

Dėl trečiojo pagrindo, pateikto papildomai ir grindžiamo tuo, kad Komisija neteisingai apskaičiavo susigrąžintinos pagalbos sumą 38

Dėl trečiojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija, nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą, nepagrįstai neatsižvelgė į teikiant papildomą paslaugą patirtas išlaidas 39

Dėl trečiojo pagrindo antros dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija, nustatydama susigrąžintinos pagalbos sumą, nepagrįstai neatsižvelgė į tai, kad dėl pagrindinės paslaugos susidarydavo kompensacijos nepriemoka 40

Dėl trečiojo pagrindo trečios dalies, grindžiamos tuo, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nustatydama metinės kompensacijos dalį, skirtiną už papildomos paslaugos teikimą 40

Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo teisėtų lūkesčių apsaugos principo pažeidimu 41

Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo vienodo požiūrio principo pažeidimu 44

Dėl bylinėjimosi išlaidų 45