VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (sestā palāta)

2017. gada 1. martā*

Valsts atbalsts — Jūras kabotāža — Atbalsts, ko Francija īstenojusi par labu Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) un Compagnie méridionale de navigation — Vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums — Kompensācija par tāda pamatpakalpojuma papildinoša pakalpojuma veikšanu, kas paredzēts, lai tūrisma sezonas laikā ietvertu aktīvos periodus — Lēmums, ar kuru atbalsts atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu — Valsts atbalsta jēdziens — Priekšrocība — Spriedums Altmark — Atbalsta apmēra noteikšana

Lieta T-454/13

***Société nationale maritime Corse Méditerranée* (*SNCM*)**, kas dibināta Marseļā (Francija), ko sākotnēji pārstāvēja *A. Winckler*, *F.-C. Laprévote*, *J.-P. Mignard* un *S. Mabile*, pēc tam *A. Winckler* un *F.-C. Laprévote* un visbeidzot *F.-C. Laprévote* un *C. Froitzheim*, advokāti,

prasītāja,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *M. Afonso* un *B. Stromsky*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Corsica Ferries France SAS , kas dibināta Bastjā [*Bastia*] (Francija), ko pārstāv *S. Rodrigues* un *C. Bernard-Glanz*, advokāti,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību atbilstoši LESD 263. pantam, kurā ir lūgts atcelt Komisijas 2013. gada 2. maija Lēmumu 2013/435/ES par valsts atbalstu SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija īstenojusi par labu *Société nationale Corse Méditerranée* un *Compagnie méridionale de navigation* (OV 2013, L 220, 20. lpp.).

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs S. Frimods Nilsens [*S. Frimodt Nielsen*], tiesneši E. M. Kolinss [*A. M. Collins*] (referents) un V. Valančus [*V. Valančius*],

sekretāre Dž. Predoncani [*G. Predonzani*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2016. gada 14. jūnija tiesas sēdi,

* *Tiesvedības valoda – franču.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Tiesvedības priekšvēsture

Galvenie dalībnieki

1 Prasītāja *Société nationale maritime Corse Méditerranée* (*SNCM*) ir Francijas kuģniecības sabiedrība, kas nodrošina regulāru satiksmi it īpaši uz Korsiku (Francija) no Marseļas [*Marseille*] (Francija) un Nicas [*Nice*] (Francija) ostām, veicot no tām reisus uz Ažaksjo [*Ajaccio*], Bastjas, Kalvī [*Calvi*], Ilrusas [*Île-Rousse*], Portovekšio [*Porto-Vecchio*] un Propriāno [*Propriano*] ostām.

2 Lietas apstākļu rašanās laikā *SNCM* ekspluatēja floti ar desmit kuģiem, no kuriem seši bija prāmji, proti, *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* un *Excelsior*, bet četri bija jaukta tipa kravas kuģi, ar kuriem tika nodrošināti gan pasažieru, gan kravas pārvadājumi, proti, *Jean Nicoli* (ar ko 2009. gadā attiecīgo pakalpojumu sniegšanai tika aizstāts *Monte Cinto*), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* un *Monte d'Oro*.

3 Ar 2014. gada 28. novembra nolēmumu *tribunal de commerce de Marseille* [Marseļas Komerclietu tiesa] uzsāka sanācijas procesu attiecībā uz *SNCM*. Ar 2015. gada 20. novembra nolēmumu šī tiesa pieņēma vienu no piedāvājumiem, kas tai bija iesniegti par *SNCM* pārņemšanu. Tādējādi tā pasludināja *SNCM* sanācijas procesa pārveidi par likvidāciju ar tiesas nolēmumu un noteica termiņu tās nonākšanai pārņēmēja īpašumā 45 dienas pēc minētā sprieduma taisīšanas.

4 *Compagnie méridionale de navigation* (turpmāk tekstā – "*CMN*") ir Francijas kuģniecības sabiedrība, kas no Marseļas ostas nodrošina transporta pakalpojumus it īpaši uz Bastjas, Ažaksjo un Propriāno ostām.

5 Attiecīgo pakalpojumu sniegšanai *CMN* izmantoja trīs jaukta tipa kravas kuģus, proti, *Kalliste*, *Girolata* un *Scandola* (kas vēlāk tika aizstāts ar *Piana*).

6 *Corsica Ferries France SAS* (turpmāk tekstā – "*Corsica Ferries*") ir Francijas kuģniecības sabiedrība, kas nodrošina regulāru jūras satiksmi it īpaši starp kontinentālo Franciju un Korsiku, proti, maršrutos Nica–Ažaksjo, Nica–Ilrusa, Nica–Bastja, Nica–Kalvī, Tulona [*Toulon*]–Ažaksjo, Tulona–Bastja un Tulona–Ilrusa.

7 *Collectivité territoriale de Corse* (turpmāk tekstā – "*CTC*") ir Francijas publisko tiesību juridiska persona, kuras sastāvā ir trīs vienības, proti, *assemblée de Corse* [Korsikas Asambleja], *conseil exécutif de Corse* [Korsikas pašvaldības Izpildpadome] un *conseil économique, social et culturel de Corse* [Korsikas Ekonomikas, sociālo un kultūras lietu padome].

8 *Office des transports de la Corse* [Korsikas Transporta birojs] (turpmāk tekstā – "*OTC*") ir Francijas valsts iestāde, kas nodarbojas ar rūpnieciskiem un komerciāliem jautājumiem, ko dibinājusi *CTC* un kuras pārziņā ir salas gaisa un jūras transporta politikas īstenošana. *OTC* uzdevums it īpaši ir pārvaldīt *CTC* piešķirto finansējumu, lai nodrošinātu teritoriālo nepārtrauktību, un sadalīt prasījumus starp gaisa transportu un jūras transportu. Šajā ziņā tas ar transporta sabiedrībām, kurām ir deleģēta sabiedrisko pakalpojumu sniegšana, slēdz nolīgumus, kuros it īpaši tiek noteikti tarifi, izpildes nosacījumi un pakalpojuma kvalitāte. Teritoriālās nepārtrauktības princips ir vērsts uz to, lai kompensētu insularitātes trūkumus un nodrošinātu satiksmi ar salu atbilstoši noteikumiem, kas pēc iespējas vairāk līdzinātos pilnībā kontinentālai satiksmei, un lai starp kontinentālo Franciju un Korsiku īstenotu jūras satiksmi par tarifu, kas ir salīdzināms ar sauszemes transporta tarifiem.

Jūras transporta pakalpojums starp kontinentālo Franciju un Korsiku un nolīgumi par sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanu

9 Lietas faktu norises laikā jūras transporta pakalpojumu starp kontinentālo Franciju un Korsiku nodrošināja trīs kuģniecības sabiedrības, proti, *SNCM*, *CMN* un *Corsica Ferries*. Ceturtā – šajā gadījumā *Moby Lines* – īstenoja satiksmi starp Tulonu un Korsiku no 2010. gada aprīļa līdz 2011. gada februārim.

10 Pasažieru plūsmu starp kontinentu un Korsiku raksturo krasi izteikta sezonalitāte, un lielākā daļa pasažieru satiksmes notiek vasaras mēnešos. 2000. gados galvenā tendence pārvadājumu tirgū starp Korsiku un kontinentālo Franciju bija saistīta ar pārvadājumu piedāvājumu no Tulonas, kas satiksmes jomā ir kļuvusi par lielāko Korsikas jūras pārvadājumu pakalpojumu ostu. Šī satiksmes pieauguma tendence no Tulonas notika vienlaikus ar uzņēmuma *Corsica Ferries* tirgus daļas palielināšanos.

11 1976. gada 31. martā *SNCM* un *CMN*, no vienas puses, un Francijas Republika, no otras puses, uz 25 gadiem parakstīja vispārējo nolīgumu par jūras pārvadājumu no kontinentālās Francijas uz Korsiku sabiedriskā pakalpojuma sniegšanu.

12 Sakarā ar šīs sabiedriskā pakalpojuma koncesijas beigām 2001. gada 31. decembrī Korsikas iestādes pārskatīja salas jūras pārvadājumu kārtību.

13 Tādējādi, sākot ar 2002. gada 1. janvāri, saskaņā ar nolīgumu par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu tika apkalpotas tikai līnijas no Marseļas, radot deleģējuma saņēmējiem tiesības uz finansiālu kompensāciju. Šis nolīgums tika noslēgts uz pieciem gadiem starp *SNCM* un *CMN*, no vienas puses, un *CTC* un *OTC*, no otras puses.

14 Attiecībā uz citām līnijām – proti, tām, kas veic pārvadājumus no Nicas un Tulonas, – paralēli iepriekš 13. punktā minētajam nolīgumam Korsikas iestādes ieviesa sociāla rakstura atbalsta shēmu par labu salas iedzīvotājiem, kā arī dažām sociālām kategorijām. Tādējādi sociālās palīdzības nolīgums ļauj transporta sabiedrībām, kuras piekrīt pildīt sabiedrisko pakalpojumu saistības (turpmāk tekstā – "SPS"), finansēt avansā tarifa atlaidi katram pasažierim, kam ir tiesības uz preferenciālo tarifu, un šis vienotais pasākums sabiedrībām pēc tam tiek atmaksāts. Norādītajās kategorijās ietilpa gandrīz divas trešdaļas visu satiksmes dalībnieku (Korsikas iedzīvotāji, personas līdz 25 gadu vecumam vai pēc 60 gadu vecuma, studenti, kas ir jaunāki par 27 gadiem, ģimenes un personas ar īpašām vajadzībām vai ar invaliditāti). Šo atbalsta shēmu Eiropas Komisija apstiprināja ar 2002. gada 2. jūlija lēmumu (par valsts atbalstu N 781/2001 – sociāla rakstura individuālā atbalsta shēma attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem Korsikā). Ar 2007. gada 23. aprīļa lēmumu (par valsts atbalstu N 13/2007 – sociāla rakstura individuālā atbalsta shēmas attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem Korsikā N 781/2001 pagarinājums) Komisija apstiprināja minētās atbalsta shēmas pagarinājumu līdz 2013. gada 31. decembrim. Šo jūras satiksmi starp Nicas un Tulonas ostām, no vienas puses, un Korsikas ostām, no otras puses, pamatā īstenoja *Corsica Ferries*.

15 Ar 2006. gada 24. marta lēmumu Korsikas Asambleja apstiprināja sabiedriskā jūras pārvadājumu pakalpojuma deleģējuma (turpmāk tekstā – "SPD") atjaunošanas principu attiecībā uz Ažaksjo, Bastjas, Kalvī, Ilrusas, Portovekšio un Propriāno ostām no Marseļas ostas, sākot no 2007. gada 1. janvāra. Šajā pašā lēmumā tā pilnvaroja *OTC* priekšsēdētāju *CTC* vārdā izsludināt iepirkuma procedūru, veikt dokumentācijas tehnisko novērtējumu un palīdzēt *CTC*, piešķirot SPD.

16 Paziņojums par iepirkumu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2006. gada 27. maijā, kā arī laikrakstā *Les Échos* 2006. gada 9. jūnijā. Četri piedāvājumi tika iesniegti 2006. gada 4. augustā – piedāvājumu iesniegšanas pēdējā dienā –, proti, *SNCM* piedāvājums, *Corsica Ferries* piedāvājums, *CMN* piedāvājums un *Corsica Ferries* un *CMN* izveidotās pagaidu grupas piedāvājums.

17 Ar 2006. gada 15. decembra nolēmumu *Conseil d'État* [Valsts Padome] (Francija) atcēla SPD iepirkuma procedūru.

18 Ar 2006. gada 22. decembra lēmumu Korsikas Asambleja nolēma pilnībā atkārtot SPD iepirkuma procedūru, pagarināt pašreizējo SPD līdz 2007. gada 30. aprīlim un noteikt 2007. gada 1. maiju kā datumu jauna SPD ieviešanai.

19 Jauns paziņojums par iepirkumu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2006. gada 30. decembrī, laikrakstā *Les Échos* – 2007. gada 4. janvārī un laikrakstā *Le Journal de la Marine Marchande* – 2007. gada 5. janvārī. 2007. gada 9. februārī tika iesniegti divi piedāvājumi – proti, pirmkārt, kopīgs *SNCM* un *CMN*, kas bija izveidojušas pagaidu grupu (turpmāk tekstā – "*SNCM-CMN* grupa"), piedāvājums attiecībā uz visiem maršrutiem vienlaikus viena kopīga piedāvājuma un piedāvājumu par katru atsevišķu maršrutu formā, un, otrkārt, *Corsica Ferries* piedāvājums attiecībā uz maršrutiem Marseļa–Ažaksjo, Marseļa–Portovekšio un Marseļa–Propriāno vienlaikus viena kopīga piedāvājuma attiecībā uz visiem šiem trim maršrutiem un piedāvājumu par katru atsevišķu maršrutu formā.

20 Ar 2007. gada 27. aprīļa lēmumu *tribunal administratif de Bastia* [Bastjas Administratīvās tiesas], kurā bija vērsusies *Corsica Ferries*, pagaidu noregulējuma tiesnesis atcēla SPD iepirkuma procedūras pārrunu posmu, kā arī Korsikas Izpildpadomes priekšsēdētāja un *OTC* priekšsēdētāja lēmumu izraudzīties *SNCM-CMN* grupas piedāvājumu un ierosināt Korsikas Asamblejai, lai tā piešķir SPD šai grupai. Viņš lēma, ka *CTC* un *OTC* ir jāatjauno pārrunu procedūra ar uzņēmumiem, kas iesnieguši piedāvājumus.

21 Ar 2007. gada 27. aprīļa lēmumu Korsikas Asambleja par diviem mēnešiem pagarināja pašreizējo deleģējumu un noteica 2007. gada 1. jūliju kā termiņu jauna SPD ieviešanai.

22 Pēc jauna pārrunu posma ar grupu *SNCM-CMN* un *Corsica Ferries OTC* ierosināja noraidīt šīs pēdējās minētās piedāvājumu, pamatojoties uz to, ka tā neesot varējusi stingri un galīgi noteikt datumu, kad tā varēs izpildīt SPD, un ka tā neatbilstot nosacījumam par kuģu maksimālo vecumu, kāds ir izvirzīts iepirkuma procedūras īpašajos noteikumus.

23 2007. gada 7. jūnija lēmumā Korsikas Asambleja piešķīra *SNCM-CMN* grupai SPD jūras pārvadājumiem starp Marseļas ostu un Korsikas ostām uz laikposmu no 2007. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 31. decembrim.

24 Šī lēmuma 1. pants ir formulēts šādi:

"Apstiprina [Korsikas] Izpildpadomes priekšsēdētāja ziņojumu, kurā ir izklāstīts, pirmkārt, ka *SNCM-CMN* grupas piedāvājums attiecībā uz visiem pieciem maršrutiem atbilst prasībām un kritērijiem iepirkuma procedūras īpašajos noteikumos un specifikācijās un, otrkārt, ka sabiedrība *Corsica Ferries* nevar stingri un galīgi noteikt datumu, kad tā varēs izpildīt nākamo [SPD], un ka šajā ziņā nosacījumi, ko tā paredz saistībā ar [SPD] satura ārējiem faktoriem, nevar tikt ņemti vērā."

25 Ar tās pašas dienas lēmumu Korsikas Izpildpadomes priekšsēdētājam tika atļauts parakstīt nolīgumu par sabiedriskā pakalpojuma deleģēšanu saistībā ar šiem jūras pārvadājumiem (turpmāk tekstā – "NSPD").

26 NSPD tika noslēgts 2007. gada 7. jūnijā uz laikposmu no 2007. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 31. decembrim.

27 Ar 2008. gada 24. janvāra spriedumu *tribunal administratif de Bastia* noraidīja *Corsica Ferries* prasību par iepriekš 23. un 25. punktā minēto lēmuma un nolēmuma atcelšanu. Ar 2011. gada 7. novembra spriedumu *cour administrative d'appel de Marseille* [Marseļas Administratīvā apelācijas tiesa] atcēla šo spriedumu, kā arī šo lēmumu un šo nolēmumu. Ar 2012. gada 13. jūlija nolēmumu *Conseil d'État*,

apmierinot *SNCM* un *CMN* apelācijas sūdzību, atcēla *cour administrative d'appel de Marseille* spriedumu un nodeva lietu tai atpakaļ. Ar 2016. gada 6. aprīļa spriedumu *cour administrative d'appel de Marseille* atcēla *tribunal administratif de Bastia* 2008. gada 24. janvāra spriedumu, kā arī minēto lēmumu un nolēmumu.

28 NSPD 1. pantā ir noteikts, ka tā priekšmets ir nodrošināt regulārus jūras satiksmes pakalpojumus visos SPD maršrutos starp Marseļas ostu un Bastjas, Ažaksjo, Portovekšio, Propriāno un Balaņas [*Balagne*] (Kalvī un Ilrusas) ostām.

29 Specifikācijā, kas iekļauta NSPD 1. pielikumā, ir noteikts minēto pakalpojumu raksturs. Tajā it īpaši ir paredzēts:

— pastāvīgs "pasažieru un kravas" pārvadājumu pakalpojums, kas ir jāsniedz visu gadu visos attiecīgajos maršrutos (turpmāk tekstā – "pamatpakalpojums"), un

— "pasažieru" pārvadājumu papildpakalpojums, kas ir jānodrošina intensīvas satiksmes noslodzes laikā maršrutos Marseļa–Ažaksjo, Marseļa–Bastja un Marseļa–Propriāno (turpmāk tekstā – "papildpakalpojums").

30 NSPD 2. pantā it īpaši ir precizētas standarta finansiālās kompensācijas summas, ko deleģējuma ieguvēji saņem SPD laikā.

31 NSPD 3. pantā ir paredzēts, ka SPD nerada ekskluzīvas tiesības uz attiecīgajiem jūras maršrutiem un ļauj citiem uzņēmumiem nodrošināt regulārus pakalpojumus bez finansiālas kompensācijas, tomēr uzliekot tiem zināmus pienākumus. Šajā pantā ir arī precizēts, ka deleģējuma saņēmēju finansiālo kompensāciju pieprasījumi ir noteikti, pamatojoties uz sociāla rakstura atbalsta shēmu.

32 NSPD 5. panta "Finansiālo kompensāciju izmaksāšanas nosacījumi" 2. punkta trešajā daļā ir paredzēts, ka galīgās finansiālās kompensācijas apmērs katram deleģējuma saņēmējam katru gadu ir ierobežots ar ekspluatācijas deficītu, ko rada specifikācijā paredzētie pienākumi, ņemot vērā samērīgu peļņu no izmantotā kuģniecības kapitāla proporcionāli dienu skaitam, kad tas faktiski izmantots jūras pārvadājumiem atbilstoši minētajiem pienākumiem. Par samērīgu peļņu no izmantotā kuģniecības kapitāla procentuāli tiek uzskatīti 15 % no tā parastās vērtības. Šī parastā vērtība ir noteikta NSPD 3. pielikumā.

33 NSPD 7. panta "Drošības klauzula" 1. punktā ir paredzēts, ka deleģēto pakalpojumu tehnisko, regulatīvo vai ekonomisko apstākļu būtisku izmaiņu gadījumos vai lai ņemtu vērā ārējus notikumus, kas būtiski ietekmē deleģējuma saņēmēja vai saņēmēju finansiālās saistības, līgumslēdzējas puses pēc rūpīgākās puses iniciatīvas vienojas par pasākumu veikšanu, lai atjaunotu NSPD sākotnējo finansiālo līdzsvaru, "prioritāri pievēršoties maksimālajiem tarifiem un pakalpojumu pielāgošanai".

34 NSPD 7. panta 2. punktā ir atgādināts, ka finansiālo kompensāciju standarta summas gadā ir noteiktas atkarībā no bruto ieņēmumu, kas gūti par pasažieru un kravas pārvadājumiem, prognozēm, kas ir formulētas katra deleģējuma saņēmēja piedāvājumā. Tajā pašā noteikumā ir paredzēta iespēja katru gadu un noteiktos gadījumos koriģēt finansiālo kompensāciju uz augšu vai uz leju attiecībā uz katru ieņēmumu kategoriju un katru deleģējuma saņēmēju. Minētajā noteikumā ir arī paredzēts, ka šis koriģēšanas mehānisms tiek ņemts vērā tikai līdz NSPD 8. pantā paredzētās pielāgošanas klauzulas piemērošanas dienai.

35 NSPD 8. pants "Pielāgošanas klauzula" ir formulēts šādi:

"Ņemot vērā [NSPD] ilgumu, trešajā gadā ir paredzēts posms, lai, balstoties uz sacīkstes principam atbilstošu procedūru un ekspertīzi, analizētu [NSPD] finansiālo līdzsvaru un, pusēm vienojoties, veiktu iespējamos pakalpojumu koriģēšanas un tarifu pielāgošanas pasākumus, kas [*CTC*] nodrošinās tās finansiālās iejaukšanās kontroli, it īpaši samazinot kompensācijas, un kas saglabās [NSPD] vispārējo sistēmu."

36 Piemērojot šo pielāgošanas klauzulu, NSPD 2009. gada beigās ar papildu vienošanos tika grozīts.

Procedūra Komisijā un apstrīdētais lēmums

37 Ar 2007. gada 27. septembra, 30. novembra un 20. decembra vēstulēm Komisija saņēma sabiedrības *Corsica Ferries* sūdzību par nelikumīgu un ar iekšējo tirgu nesaderīgu valsts atbalstu, ko, pamatojoties uz NSPD, saņem *SNCM* un *CMN*.

38 Ar 2010. gada 20. maija, 2010. gada 16. jūlija, 2011. gada 22. marta, 2011. gada 22. jūnija, 2011. gada 15. decembra un 2012. gada 10. janvāra vēstulēm *Corsica Ferries* nosūtīja Komisijai papildu informāciju savas sūdzības pamatošanai.

39 Ar 2008. gada 13. marta, 2008. gada 12. novembra, 2011. gada 13. oktobra un 2011. gada 14. decembra vēstulēm Komisija lūdza Francijas iestādes sniegt informāciju. Pēdējās minētās uz šiem pieprasījumiem atbildēja attiecīgi ar 2008. gada 3. jūnija, 2009. gada 14. janvāra, 2011. gada 7. decembra un 2012. gada 20. janvāra vēstulēm.

40 Ar 2012. gada 27. jūnija vēstuli Komisija paziņoja Francijas Republikai par savu lēmumu uzsākt formālās izmeklēšanas procedūru atbilstoši LESD 108. panta 2. punktam attiecībā uz iespējamo atbalstu *SNCM* un *CMN*, kas ietverts NSPD (OV 2012, C 301, 1. lpp.).

41 Francijas iestādes savus apsvērumus par šo lēmumu un atbildes uz jautājumiem, kas tajā uzdoti, iesniedza ar 2012. gada 13. jūlija un 7. septembra vēstulēm. *Corsica Ferries*, *SNCM* un *CMN* arī iesniedza apsvērumus par minēto lēmumu, kas tika nosūtīti Francijas iestādēm, un pēdējās minētās sniedza par tiem savas piezīmes ar 2012. gada 14. novembra un 2013. gada 3. janvāra, 16. janvāra un 2013. gada 12. februāra vēstulēm.

42 Šīs procedūras beigās Komisija 2013. gada 2. maijā pieņēma Lēmumu 2013/435/ES par valsts atbalstu SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), [ko Francija īstenojusi par labu] *SNCM* un *CMN* (OV 2013, L 220, 20. lpp.; turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums").

43 Apstrīdētais lēmums Francijas Republikai tika paziņots 2013. gada 3. maijā, un Komisija par to informēja *SNCM* ar 2013. gada 14. jūnija vēstuli.

44 Apstrīdētajā lēmumā, lai noteiktu, vai kompensācijas, kas piešķirtas *SNCM* un *CMN* uz NSPD pamata, veido valsts atbalstu un – it īpaši – selektīvu priekšrocību, Komisija pārbaudīja, vai šajā lietā ir izpildīti kumulatīvie kritēriji, ko Tiesa noteikusi 2003. gada 24. jūlija spriedumā *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415) (turpmāk tekstā – "*Altmark* kritēriji"). Konkrētāk tā veica pirmā un ceturtā kritērija analīzi (skat. šī sprieduma 87. un 90. punktu).

45 Attiecībā uz pirmo *Altmark* kritēriju, pirmkārt, Komisija noteica "analīzes apjomu", kas izmantojams, lai to izvērtētu (apstrīdētā lēmuma preambulas 132.–136. apsvērums). Tā it īpaši uzskatīja, ka, lai tas būtu pieņemams attiecībā pret valsts atbalsta noteikumiem, sabiedrisko pakalpojumu apjomā esot jāievēro Padomes 1992. gada 7. decembra Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV 1992, L 364,

7. lpp.; turpmāk tekstā – "jūras kabotāžas regula"), kā tā ir interpretēta judikatūrā un, it īpaši, kā Tiesa to interpretējusi savā 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107). Komisija no tā secināja, ka "sabiedrisko pakalpojumu joma[i], kas definēta sabiedrisko pakalpojumu līgumā, [esot jābūt] nepieciešama[i] un proporcionāla[i], salīdzinot ar reālo nepieciešamību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apliecina regulāro pārvadājumu pakalpojumu nepietiekamība parastos tirgus apstākļos" (apstrīdētā lēmuma preambulas 136. apsvērums).

46 Otrkārt, Komisija uzskatīja, ka pamatpakalpojums un papildpakalpojums esot jāanalizē atsevišķi (apstrīdētā lēmuma preambulas 137.–144. apsvērums). Tā norādīja, ka specifikācijās, kas pievienotas NSPD pielikumā, šie divi pakalpojumu veidi esot nepārprotami nošķirti. Turklāt tā uzskatīja, ka neesot tiesiski uzskatīt, ka papildpakalpojums var tikt pamatots ar faktisku vajadzību pēc sabiedriskiem pakalpojumiem, ko apmierina pamatpakalpojums, ja vien netiek konstatēts, ka tā izmantošana nav atdalāma no pamatpakalpojuma izmantošanas, "pamatojoties uz visiem tehniskajiem un ekonomiskajiem apsvērumiem" (apstrīdētā lēmuma preambulas 139. apsvērums). Taču šajā lietā neesot konstatēta nekāda tehniska papildināmība starp abiem šiem pakalpojumu veidiem, jo tiem piemērojamie pienākumi esot atšķirīgi, it īpaši attiecībā uz kustības grafiku un biežumu, un pamatpakalpojums tiekot īstenots ar jaukta tipa kravas kuģiem, savukārt papildpakalpojums – ar prāmjiem. Turklāt *SNCM* izmaksu uzskaite attiecībā uz papildpakalpojumu pastāvīgi liecinot par ekspluatācijas nepietiekamību, tātad Francijas iestāžu arguments, saskaņā ar kuru šī pakalpojuma iekļaušanas SPD apjomā pamatojums esot [tā] finansiāls izlīdzinājums ar pamatpakalpojumu, esot jānoraida.

47 Treškārt, Komisija analizēja pamatpakalpojumu, ņemot vērā pirmo *Altmark* kritēriju (apstrīdētā lēmuma preambulas 145.–150. apsvērums). Šajā ziņā vispirms tā konstatēja, ka minimālo teritoriālās nepārtrauktības pakalpojumu sniegšana starp Marseļu un piecām attiecīgajām ostām atbilst skaidri definētām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām (apstrīdētā lēmuma preambulas 145. apsvērums). Savukārt attiecībā uz privātās iniciatīvas trūkuma esamību tā minēja, ka citi tirgus operatori paši atzīst, ka nespētu nodrošināt pamatpakalpojumu (apstrīdētā lēmuma preambulas 146. apsvērums). Turklāt tā uzskatīja, ka maršrutu pārgrupēšana viena pakalpojuma ietvaros pati par sevi neesot pretrunā jūras kabotāžas regulai. Tieši pretēji, šajā lietā piecu maršrutu pārgrupēšana esot ļāvusi apvienot kuģošanas resursus, lai uzlabotu attiecīgo pakalpojumu kvalitāti un samazinātu izmaksas (apstrīdētā lēmuma preambulas 148. apsvērums). Visbeidzot, tā atgādināja, ka NSPD un tā pielikumos esot precīzi noteikti standarti attiecībā uz nepārtrauktību, regularitāti, ietilpību un tarifiem, kas deleģējuma saņēmējiem esot jāievēro, lai nodrošinātu pamatpakalpojumu (apstrīdētā lēmuma preambulas 149. apsvērums). No iepriekš izklāstītā tā secināja, ka pamatpakalpojuma iekļaušana NSPD jomā ir nepieciešama un samērīga, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu faktiskās vajadzības (apstrīdētā lēmuma preambulas 150. apsvērums).

48 Ceturtkārt, Komisija analizēja papildpakalpojumu, ko sniedza vienīgi *SNCM*, izmantojot divus prāmjus, ņemot vērā pirmo *Altmark* kritēriju (apstrīdētā lēmuma preambulas 151.–167. apsvērums). Tā uzskatīja, ka tā iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā neatbilst sabiedrisko pakalpojumu faktiskajām vajadzībām un ka tādējādi Francijas Republika šajā gadījumā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, to kvalificējot kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (turpmāk tekstā – "VTNP") (apstrīdētā lēmuma preambulas 167. apsvērums).

49 Šajā ziņā, pirmkārt, Komisija uzskatīja, ka no pasažieru pieprasījuma viedokļa, noslēdzot NSPD, papildpakalpojumu, kas sniegts no Marseļas ostas, lielā mērā esot bijis iespējams aizstāt ar pasažieru pārvadājuma pakalpojumiem no Tulonas ar galamērķi Bastjā un Ažaksjo (apstrīdētā lēmuma preambulas 154.–160. apsvērums). Šajā ziņā tā it īpaši norādīja, ka satiksmes pieaugums pārvadājumos starp kontinentālo Franciju un Korsiku laikā no 2002. līdz 2009. gadam pierādot, ka ir strauji attīstījušies piedāvājumi, kas konkurē ar abu deleģējuma saņēmēju piedāvājumu. Satiksmes sadalījums starp apkalpotajām ostām liecinot par ļoti strauju satiksmes pieaugumu no Tulonas un vienlaicīgu satiksmes samazināšanos no Marseļas. Kopējo satiksmes pieaugumu lielākoties kompensējot pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas no Tulonas, samazinoties kopīgo deleģējuma saņēmēju

piedāvājumam, kuri darbojas no Marseļas. Tāpat tā norādīja uz nebūtisko attālumu starp Marseļu un Tulonu, uz apstākli, ka sauszemes brauciena laiks no vienas šīs pilsētas uz otru esot daudz mazāks par jūras brauciena laiku, un uz apstākli, ka kuģi no Tulonas varot sasniegt Korsiku ātrāk nekā kuģi no Marseļas.

50 Otrkārt, Komisija norādīja, ka Francijas iestādes nav sniegušas nekādus pierādījumus par privātās iniciatīvas trūkumu attiecībā uz papildpakalpojumu (apstrīdētā lēmuma preambulas 161. apsvērums). Tā it īpaši konstatēja, ka attiecībā uz Bastjas un Ažaksjo ostām, kas pārstāv 90 % no papildpakalpojumam nepieciešamās jaudas, apvienojot jaudas, kas tiek piedāvātas ar SPD pamatpakalpojumu no Marseļas un privātās iniciatīvas pakalpojumiem, kurus no Tulonas sniedza *Corsica Ferries*, esot bijis pietiekoši, lai nodrošinātu faktiski konstatēto pieprasījumu, turklāt gan attiecībā uz pavasara un rudens periodu, gan vasaras periodu katrā no abām ostām katrā gadā no 2004. līdz 2006. gadam (apstrīdētā lēmuma preambulas 162. apsvērums). Tādēļ tā uzskatīja, ka papildpakalpojuma integrācija SPD jomā neesot bijusi nepieciešama un samērīga attiecībā uz konstatētā pārvadājumu pieprasījuma apmierināšanu maršrutos Marseļa–Bastja un Marseļa–Ažaksjo. Attiecībā uz maršrutu Marseļa–Propriāno tā norādīja, ka nebūtiskais satiksmes īpatsvars šajā maršrutā neļaujot atzīt, ka privātās iniciatīvas trūkums šajā vienīgajā maršrutā atspēkotu tās secinājumu par visiem papildpakalpojumiem (apstrīdētā lēmuma preambulas 164. apsvērums). Tāpat arī tā norādīja, ka *Corsica Ferries* sniegtie pakalpojumi esot atbilduši SPS standartiem, kas tiek piemēroti visiem pārvadājumiem starp kontinentālo Franciju un Korsiku, un kvalitātes ziņā neesot atšķirušies no pakalpojumiem, kas tika sniegti papildpakalpojuma jomā (apstrīdētā lēmuma preambulas 165. apsvērums).

51 No iepriekš izklāstītā Komisija secināja, ka pirmais *Altmark* kritērijs neesot izpildīts attiecībā uz kompensācijām, kas piešķirtas par papildpakalpojumu (apstrīdētā lēmuma preambulas 167. apsvērums).

52 Attiecībā uz ceturto *Altmark* kritēriju Komisija uzskatīja, ka tas neesot izpildīts nevienā no abiem attiecīgo pakalpojumu veidiem (apstrīdētā lēmuma preambulas 183. apsvērums).

53 Šajā ziņā Komisija, pirmkārt, pamatojoties uz visiem faktoriem, secināja, ka iepirkuma procedūras nosacījumi neesot ļāvuši atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt pašvaldībai attiecīgos pakalpojumus par zemāko cenu (apstrīdētā lēmuma preambulas 169.–178. apsvērums).

54 Lai izdarītu šādu secinājumu, Komisija būtībā balstījās uz šādiem faktoriem:

— SPD piešķiršana notiek sarunu procedūras ceļā pēc tam, kad ir ticis publicēts paziņojums par iepirkumu, proti, procedūrā, kurā līgumslēdzējai iestādei ir piešķirta plaša rīcības brīvība un kas var ierobežot ieinteresēto operatoru dalību;

— vienīgais piedāvājums, kas konkurēja ar kopīgo deleģējuma saņēmēju piedāvājumu, – proti, *Corsica Ferries* piedāvājums –, netika vērtēts pēc tā vērtīgajām īpašībām (piešķiršanas kritērijiem), bet gan pamatojoties uz atlases kritēriju, proti, uz kandidāta spēju uzsākt darbību no 2007. gada 1. jūlija;

— šī procedūra tātad neļāva *OTC* salīdzināt vairākus piedāvājumus, lai izvēlētos saimnieciski izdevīgāko;

— apstāklis, ka faktiski tika iesniegti divi piedāvājumi, nav pietiekams, lai radītu reālu konkurenci, jo konkurējošais *Corsica Ferries* piedāvājums, kurā kā pakalpojumu sniegšanas sākuma datums bija norādīts 2007. gada 12. novembris, līdz ar to nevarēja būt ticama alternatīva;

— daudzās tiesā iesniegtās prasības šajā lietā nav apstāklis, kas pierādītu konkurences efektivitāti NSPD iepirkuma procedūras ietvaros;

— *SNCM-CMN* grupai bija nozīmīga priekšrocība konkurencē kā vēsturiskam operatoram, kura rīcībā jau bija jūras transportlīdzekļi, kas pielāgoti NSPD specifikāciju prasībām;

— ļoti īsais noteiktais termiņš starp datumu, kurā bija paredzēta NSPD piešķiršana (galīgā piešķiršana notika 2007. gada 7. jūnijā), un pakalpojumu sniegšanas sākuma datumu (2007. gada 1. jūlijs) varēja radīt būtiskus šķēršļus jaunpienācēju iesaistei;

— apvienojumā ar tehniskajām prasībām, kas saistītas ar attiecīgo ostu īpatnībām, nosacījumu par flotes vecumu un vienības jaudām un kas bija paredzētas NSPD specifikācijās, šis ļoti īsais termiņš varēja ierobežot dalību iepirkuma procedūrā;

— daudzie noteikumi par sanāksmēm, kas saistīti ar *OTC* piešķirto brīvību pieņemt lēmumus par izņēmumiem no piemērojamiem tiesību aktiem, arī varēja atturēt no piedalīšanās iepirkuma procedūrā, raisot šaubas par noteiktiem tehniskiem un ekonomiskiem parametriem, kas ir būtiski piedāvājuma izstrādei.

55 Otrkārt, Komisija norādīja, ka Francijas iestādes tai neesot sniegušas nekādas ziņas, ar ko varētu tikt pierādīts, ka kompensācijas tikušas aprēķinātas, izmantojot par pamatu vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši ekipēts (apstrīdētā lēmuma preambulas 179. un 180. apsvērums). Tā piebilda, ka kompensācija neesot tikusi noteikta, pamatojoties uz *a priori* izvēlētu izmaksu bāzi vai salīdzinot ar citu līdzīgu jūras pārvadājumu uzņēmumu izmaksu struktūru, bet gan ņemot vērā ieņēmumu prognozes un degvielas izmaksas, kas veido tikai daļu no šo pakalpojumu radītajiem ieņēmumiem un izmaksām (apstrīdētā lēmuma preambulas 180. apsvērums). Turklāt SPD kompensāciju prognozes esot bijušas ievērojami augstākas par tām, kas tika prasītas 2002.–2006. gadā par līdzīgiem pienākumiem – pat nedaudz zemākiem attiecībā uz piedāvāto jaudu (apstrīdētā lēmuma preambulas 181. apsvērums). Visbeidzot, tā uzskatīja, ka salīdzinājums ar izmaksām, kas rodas pareizi pārvaldītam uzņēmumam, bija jo īpaši nepieciešams tādēļ, ka daži elementi ļāva noprast, ka *SNCM*, kurā tolaik bija notikusi intensīva pārstrukturizācija, pati neesot bijusi šāds uzņēmums (apstrīdētā lēmuma preambulas 182. apsvērums).

56 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija secināja, ka pastāv selektīva ekonomiska priekšrocība, kas piešķirta deleģējuma saņēmējiem (apstrīdētā lēmuma preambulas 184. apsvērums).

57 Konstatējusi, ka attiecīgās kompensācijas varot radīt konkurences izkropļojumu un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, Komisija secināja, ka tās veidojot valsts atbalstu un esot prettiesiskas, jo tās esot piešķirtas, iepriekš par to nepaziņojot (apstrīdētā lēmuma preambulas 185.–187. apsvērums un 1. pants).

58 Apstrīdētā lēmuma preambulas 188.–212. apsvērumā Komisija pārbaudīja šī valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

59 Šajā ziņā, pirmkārt, Komisija norādīja, ka atbilstoši tās paziņojuma "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (2011) (OV 2012, C 8, 15. lpp.; turpmāk tekstā – "VTNP nostādnes") 11. punktam valsts atbalsts, kas neiekļaujas tās 2011. gada 20. decembra Lēmuma 2012/21/ES par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt [VTNP] (OV 2012, L 7, 3. lpp.), piemērošanas jomā, varot tikt atzīts par saderīgu ar LESD 106. panta 2. punktu, ja tas nepieciešams attiecīgo VTNP darbībai un neietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, lai kaitētu Eiropas Savienības interesēm, turklāt šāds līdzsvars esot iespējams, tikai izpildot nosacījumus, kas minēti VTNP nostādņu 2.2.–2.10. punktā (apstrīdētā lēmuma preambulas 190. apsvērums).

60 Otrkārt, Komisija atgādināja, ka pamatpakalpojums esot VTNP, bet tā tas neesot papildpakalpojuma gadījumā, tā ka kompensācijas, kas izmaksātas par pēdējo minēto pakalpojumu, nevarot tikt atzītas par saderīgām ar LESD 106. panta 2. punktu (apstrīdētā lēmuma preambulas 192. un 193. apsvērums).

61 Treškārt, Komisija uzskatīja, ka attiecībā uz pamatpakalpojumu pārējie VTNP nostādnēs paredzētie nosacījumi esot izpildīti (apstrīdētā lēmuma preambulas 194.–212. apsvērums).

62 No iepriekš izklāstītajiem elementiem Komisija secināja, ka kompensācijas, kas samaksātas *SNCM* un *CMN* par pamatpakalpojumu, esot nelikumīgs, bet ar iekšējo tirgu saderīgs valsts atbalsts (apstrīdētā lēmuma preambulas 213. apsvērums, 1. pants un 2. panta 2. punkts), savukārt tās, kas tika samaksātas vienīgi *SNCM* par papildpakalpojumu, esot nelikumīgs un ar iekšējo tirgu nesaderīgs valsts atbalsts (apstrīdētā lēmuma preambulas 214. apsvērums, 1. pants un 2. panta 1. punkts).

63 Tādējādi Komisija lika nekavējoties pārtraukt ar papildpakalpojumu saistīto kompensāciju izmaksu un atgūt no saņēmēja šajā nolūkā jau izmaksāto atbalstu, ņemot vērā, ka atgūstamās summas rada procentus, ko aprēķina no datuma, kad atbalsts tika nodots saņēmēja rīcībā, līdz šo summu faktiskai atgūšanai (apstrīdētā lēmuma preambulas 215.–218. un 220. apsvērums un 3. pants). Komisija precizēja, ka šai atbalsta atgūšanai esot jābūt tūlītējai un efektīvai un Francijas iestādēm ir jānodrošina, lai apstrīdētais lēmums tiktu īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas datuma (apstrīdētā lēmuma preambulas 219. apsvērums un 4. pants), tātad – līdz 2013. gada 3. septembrim. Turklāt Francijas iestādēm esot pienākums divu mēnešu laikā pēc apstrīdētā lēmuma paziņošanas Komisijai darīt zināmu kopējo summu (pamatsummu un procentus), kas atgūstama no saņēmēja, apstrīdētā lēmuma izpildei jau veikto vai paredzēto pasākumu sīku aprakstu, kā arī dokumentus, kas pierāda, ka saņēmējs ir brīdināts par atbalsta atmaksāšanu (apstrīdētā lēmuma 5. pants).

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

64 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2013. gada 26. augustā, *SNCM* cēla šo prasību.

65 Arī Francijas Republika cēla prasību par apstrīdētā lēmuma atcelšanu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegta 2013. gada 12. jūlijā un reģistrēta ar numuru T-366/13.

66 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2013. gada 11. decembrī, *Corsica Ferries* lūdza atļauju iestāties šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

67 Ar dokumentiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti 2014. gada 9. janvārī un 10. februārī, *SNCM* lūdza ievērot konfidencialitāti attiecībā uz *Corsica Ferries*, ja pēdējai minētai tiktu ļauts iestāties lietā, par dažiem elementiem, kas ir ietverti attiecīgi prasības pieteikumā un replikas rakstā. Šiem lūgumiem tā pievienoja šo rakstu nekonfidenciālu versiju.

68 Ar 2014. gada 21. februāra rīkojumu Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs atļāva *Corsica Ferries* iestāties lietā. Lēmuma par lūguma nodrošināt konfidencialitāti pamatotību pieņemšana tika atlikta.

69 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2014. gada 6. martā, *Corsica Ferries* pauda iebildumus pret lūgumiem ievērot konfidencialitāti attiecībā uz lielu daļu no tajos norādītajiem elementiem.

70 Ar 2014. gada 3. oktobra rīkojumu *SNCM*/Komisija (T-454/13, EU:T:2014:898) Vispārējās tiesas sestās palātas priekšsēdētājs daļēji apmierināja lūgumus ievērot konfidencialitāti.

71 *Corsica Ferries* savu iestāšanās rakstu Vispārējās tiesas kancelejā iesniedza 2015. gada 9. janvārī. Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2015. gada 9. martā, *SNCM* sniedza apsvērumus par šo [iestāšanās] rakstu. Vēstulē, kas datēta ar tās pašas dienas datumu, Komisija norādīja, ka tai neesot apsvērumu, ko iesniegt par minēto [iestāšanās] rakstu.

72 Pēc tiesneša referenta ierosinājuma Vispārējā tiesa (sestā palāta) nolēma uzsākt tiesvedības mutvārdu daļu.

73 Reglamenta 89. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros Vispārējā tiesa aicināja Komisiju sniegt rakstveida atbildes uz dažiem jautājumiem, un tā to izdarīja noteiktajā termiņā.

74 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2016. gada 6. jūnijā, *SNCM* lūdza ievērot konfidencialitāti attiecībā uz *Corsica Ferries* par konkrētām Komisijas atbildes uz šiem jautājumiem daļām. *Corsica Ferries* saņēma tikai šīs atbildes nekonfidenciālu versiju un neizvirzīja nekādus iebildumus pret lūgumu ievērot konfidencialitāti, kas iesniegts attiecībā uz to.

75 Tika uzklausīti lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un atbildes uz jautājumiem, ko Vispārējā tiesa uzdeva 2016. gada 14. jūnija tiesas sēdē.

76 *SNCM* prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— galvenokārt, atcelt apstrīdēto lēmumu;

— pakārtoti, daļēji atcelt apstrīdēto lēmumu, ciktāl tajā ir paredzēts, ka atbalsta summā ir ietverti tā preambulas 218. apsvērumā minētie elementi;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

77 Komisijas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— noraidīt prasību kā nepamatotu;

— piespriest *SNCM* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

78 *Corsica Ferries* prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

— noraidīt prasību pamatlietā;

— piespriest *SNCM* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

79 Prasības atbalstam *SNCM* izvirza virkni argumentu, kas var tikt sagrupēti piecos pamatos, proti:

— pirmais pamats, balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka papildpakalpojums neveido VTNP;

— otrais pamats, balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka NSPD neatbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam;

— trešais pamats, balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini aprēķinājusi atgūstamo atbalsta summu;

— ceturtais pamats, balstīts uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu;

— piektais pamats, balstīts uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu.

Ievada apsvērumi

80 Vispirms ir jāizklāsta daži judikatūras principi – kas it īpaši ir saistīti ar kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem kā valsts atbalsta kvalifikāciju –, uz kuriem balstoties ir jāizskata šī prasība.

81 Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, ja vien Līgumos nav paredzēts citādi, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir valstis vai kas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

82 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru atbalsta kvalifikācijai LESD 107. panta 1. punkta izpratnē tiek prasīts, lai būtu izpildīti visi šajā tiesību normā izvirzītie nosacījumi. Tādējādi, pirmkārt, runai ir jābūt par valsts iejaukšanos vai valsts līdzekļu izmantošanu, otrkārt, šim iejaukšanās gadījumam jābūt tādam, kas var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, treškārt, tam jābūt tādam, ar ko tiek radīta selektīva priekšrocība tā saņēmējam, un, ceturtkārt, tam jābūt tādam, ar ko tiek izkropļota konkurence vai arī tiek radīti draudi to izkropļot (skat. spriedumu, 2013. gada 8. maijs, *Libert* u.c., C-197/11 un C-203/11, EU:C:2013:288, 74. punkts un tajā minētā judikatūra).

83 Šīs prasības pirmie divi pamati attiecas it īpaši uz trešo no šiem nosacījumiem, proti, to, saskaņā ar kuru attiecīgais pasākums ir jāanalizē kā priekšrocības tā saņēmējam piešķiršana.

84 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par valsts atbalstu tiek uzskatīta tāda iejaukšanās, kas neatkarīgi no tās veida var dot tiešu vai netiešu labumu uzņēmumiem vai kas uzskatāma par ekonomisku priekšrocību, kuru atbalsta saņēmējs uzņēmums negūtu parastos tirgus apstākļos (skat. spriedumu, 2010. gada 2. septembris, Komisija/*Deutsche Post*, C-399/08 P, EU:C:2010:481, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).

85 Tomēr LESD 107. panta 1. punkts nav attiecināms uz valsts iejaukšanos, kas ir uzskatāma par atbalsta saņēmēju uzņēmumu sniegto pakalpojumu kompensāciju, pildot SPS, līdz ar ko šie uzņēmumi faktiski negūst finansiālu priekšrocību un minētā iejaukšanās šo uzņēmumu konkurētspējai nerada labvēlīgāku situāciju, salīdzinot ar konkurējošiem uzņēmumiem (spriedumi, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 87. punkts, un 2013. gada 8. maijs, *Libert* u.c., C-197/11 un C-203/11, EU:C:2013:288, 84. punkts).

86 Tomēr, lai konkrētajā gadījumā varētu izvairīties no šādas kompensācijas kā valsts atbalsta kvalifikācijas, kumulatīvi ir jābūt izpildītiem četriem kritērijiem (spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 87. un 88. punkts).

87 Pirmkārt, saņēmējam uzņēmumam faktiski ir jābūt uzliktam SPS izpildes pienākumam un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām (spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 89. punkts). SPS jēdziens šajā pirmajā kritērijā atbilst LESD 106. panta 2. punktā minētajam VTNP jēdzienam (šajā ziņā skat. spriedumu, 2008. gada 12. februāris, *BUPA* u.c./Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, 162. punkts).

88 Otrkārt, parametriem, uz kuru pamata tiek aprēķināta kompensācija, ir jābūt iepriekš objektīvi un pārskatāmi noteiktiem (spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 90. punkts).

89 Treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt to, kas ir nepieciešams, lai segtu visus izdevumus vai daļu no tiem, kas radušies, pildot SPS, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī par šo saistību izpildi gūtu saprātīgu peļņu (spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 92. punkts).

90 Ceturtkārt, ja uzņēmums, kam ir uzlikts SPS izpildes pienākums, konkrētajā gadījumā nav izvēlēts publiskā iepirkumu procedūrā, kas ļautu atlasīt pretendentu, kurš spēj sniegt pašvaldībai attiecīgos pakalpojumus par zemāko cenu, nepieciešamās kompensācijas apjoms ir jānosaka, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos vidējam uzņēmumam, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši aprīkots, lai spētu izpildīt izvirzītās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas prasības, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī par šo saistību izpildi gūtu saprātīgu peļņu (spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 93. punkts).

91 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka pirmais *Altmark* kritērijs nav izpildīts attiecībā uz papildpakalpojumu un ka ceturtais no šiem kritērijiem nav izpildīts abu attiecīgo pakalpojumu veidu gadījumā.

Par pirmo pamatu, kas ir balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka papildpakalpojums neveido VTNP

92 Savā pirmajā pamatā, kas ir iedalīts četrās daļās, *SNCM* apgalvo, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka papildpakalpojums neveido VTNP.

93 Iesākumā ir jāprecizē, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru – ņemot vērā plašo rīcības brīvību, kas ir dalībvalstij attiecībā uz VTNP uzdevuma noteikšanu un tā īstenošanas nosacījumiem, no vienas puses, un ierobežoto kontroles, kas attiecas tikai uz acīmredzamu kļūdu, apjomu, ko Komisija šajā sakarā ir tiesīga īstenot, no otras puses (skat. šī sprieduma 111. punktu), – pārbaude, kas Vispārējai tiesai ir jāīsteno attiecībā uz Komisijas vērtējumu, šajā ziņā arī nevar pārsniegt tās pašas robežas un tādējādi šī pārbaude attiecas tikai uz to, vai Komisija ir pamatoti konstatējusi vai noraidījusi acīmredzamas dalībvalsts kļūdas esamību (šajā ziņā skat. spriedumu, 2013. gada 16. septembris, *Iliad* u.c./Komisija, T-325/10, nav publicēts, EU:T:2013:472, 121. punkts un tajā minētā judikatūra).

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, īstenojot detalizētu kontroli par pakalpojumu nepieciešamību, ņemot vērā reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma

94 Pirmā pamata pirmajā daļā *SNCM* apšauba testa, ko apstrīdētajā lēmumā Komisija izmantojusi pirmā *Altmark* kritērija ievērošanas pārbaudei, pamatotību (skat. šī sprieduma 45. punktu). Tā apgalvo, ka pēdējā minētā, īstenojot šajā lietā detalizētu VTNP kvalifikācijas un papildpakalpojuma nepieciešamības, ņemot vērā reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kontroli, esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā.

95 Šo pirmo daļu var sadalīt četrās apakšdaļās. Vispirms ir jāpārbauda pirmā apakšdaļa, pēc tam – otrā un ceturtā apakšdaļa un visbeidzot – trešā apakšdaļa.

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija neesot ievērojusi savu agrāko lēmumu pieņemšanas praksi, kā arī judikatūru

96 *SNCM* apgalvo, ka NSPD, kura pirmais mērķis ir īstenot teritoriālās nepārtrauktības principu, kopumā atbilstot skaidrām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām. Apstrīdētajā lēmumā paužot pretēju uzskatu, Komisija esot attālinājusies no savas agrākās lēmumu pieņemšanas prakses saistībā ar iepriekšējiem Korsikas jūras pārvadājumu SPD, no 1993. gada 19. maija sprieduma *Corbeau* (C-320/91,

EU:C:1993:198) un no 2012. gada 11. septembra sprieduma *Corsica Ferries France*/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415). Replikas rakstā *SNCM* piebilst, ka Komisija nedrīkstot vienā un tajā pašā jautājumā pieņemt diametrāli pretēju nostāju tai nostājai, kādai bija dota priekšroka līdz tam, pareizi un pienācīgi to nepamatojot.

97 Komisija apstrīd *SNCM* izvirzītos argumentus.

98 Vispirms ir jākonstatē, ka *SNCM* apgalvojums, saskaņā ar kuru Komisija esot rīkojusies "acīmredzami pretrunīgi", ciktāl tā agrākos lēmumos par iepriekšējiem SPD jau esot uzskatījusi, ka papildu pasažieru transporta jaudas nodrošināšana intensīvas satiksmes noslodzes laikā atbilstot sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām, ir jānoraida. Proti, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka valsts atbalsta jēdziens ir objektīvs jēdziens, kas ir atkarīgs tikai no viena jautājuma, vai ar valsts pasākumu tiek vai netiek piešķirta priekšrocība vienam vai vairākiem uzņēmumiem. Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse šajā jautājumā tātad nevar būt izšķiroša (skat. spriedumu, 2009. gada 4. marts, *Associazione italiana del risparmio gestito* un *Fineco Asset Management*/Komisija, T-445/05, EU:T:2009:50, 145. punkts un tajā minētā judikatūra). Tāds pats risinājums rodas attiecībā uz jautājumu par atbalsta saderības ar iekšējo tirgu novērtējumu (spriedumi, 2010. gada 20. maijs, *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, EU:C:2010:291, 21. punkts, un 2005. gada 15. jūnijs, *Regione autonoma della Sardegna*/Komisija, T-171/02, EU:T:2005:219, 177. punkts).

99 Katrā ziņā tas vien, ka apstrīdētais lēmums atšķiras no Komisijas agrākajiem lēmumiem konkrētajā jautājumā, neļauj uzskatīt, ka tas ir pretrunā šiem pēdējiem minētajiem. Proti, kā to ļoti pamatoti norāda Komisija, reālas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem esamības novērtējums laika gaitā noteikti var mainīties atkarībā no tirgus spēku attīstības. Turklāt ir jānorāda, ka jau savā 2001. gada 30. oktobra Lēmumā 2002/149/EK par valsts atbalstu, ko Francija sniegusi *SNCM* (OV 2002, L 50, 66. lpp.), uz kuru *SNCM* vairākkārt ir atsaukusies savos rakstos, Komisija ir uzsvērusi, ka "attiecībā uz pārvadājumiem no kontinentālās Francijas ostām šajos pēdējos gados situācija [esot] būtiski mainījusies, liekot apšaubīt [SPS] esamības nepieciešamību visos maršrutos visu gadu [neoficiāls tulkojums]" (preambulas 78. apsvērums), un ka "Komisijas secinājums attiecībā uz reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kas izriet no pārvadājumu sistēmas, kura paredzēta 1976. gadā starp valsti un *SNCM* noslēgtajā pamatnolīgumā un līgumos starp *OTC* un *SNCM*, kas 1991. un 1996. gadā noslēgti uz pieciem gadiem šī vispārējā nolīguma kontekstā, [nevarot] tikt ekstrapolēta pēc 2001. gada 31. decembra – pamatnolīguma termiņa beigām [neoficiāls tulkojums]" (preambulas 80. apsvērums).

100 Tālāk tādu pašu iemeslu dēļ kā tie, kas izklāstīti iepriekš 99. punktā, ir jāuzskata, ka *SNCM* nevarēja lietderīgi atsaukties uz 2012. gada 11. septembra spriedumu *Corsica Ferries France*/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415) sava apgalvojuma atbalstam. Proti, divi šī sprieduma fragmenti, ko minējusi *SNCM*, patiesībā attiecas uz SPD saistībā ar laikposmu no 1996. līdz 2001. gadam.

101 Turklāt *SNCM* nevarēja atsaukties arī uz 1993. gada 19. maija spriedumu *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198) un tādējādi uz prasību izvairīties no "nosmelšanas" prakses, proti, no apstākļa, ka sabiedriskā pakalpojuma deleģējuma saņēmēja konkurējošie operatori koncentrējas uz ienesīgajām SPD darbībām un atstāj deleģējuma saņēmēja pārziņā neienesīgās darbības, tādējādi neļaujot tam kompensēt neienesīgajās nozarēs piedzīvotos zaudējumus ar ienesīgajās nozarēs gūto peļņu. Proti, kā tas tiks detalizēti izklāstīts tālāk 155. punktā, lietas materiālos ietvertajā informācijā ir atspoguļots tas, ka gan pamatpakalpojumos, gan papildpakalpojumos bija novērojama būtiska ekspluatācijas nepietiekamība, kas izslēdz jebkādu finansiāla izlīdzinājuma iespējamību starp tiem (skat. it īpaši apstrīdētā lēmuma preambulas 47. un 143. apsvērumu).

102 Visbeidzot, kā pilnīgi nepamatots ir jānoraida iebildums, saskaņā ar kuru Komisija neesot ievērojusi pienākumu norādīt pamatojumu. Papildus apstāklim, ka pēdējai minētajai nevar pārmest, ka tā šajā lietā esot pieņēmusi "diametrāli pretēju" nostāju nekā tā, kuru tā bija izmantojusi savos iepriekšējos lēmumos šajā jautājumā (skat. šī sprieduma 99. punktu), ir jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā tā

skaidri un precīzi norāda iemeslus, kuru dēļ tā uzskata, ka reālas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem esamība nav konstatēta attiecībā uz papildpakalpojumu. Tādējādi, noteikusi "analīzes apjomu", ko tā izmantoja, lai novērtētu, vai šajā lietā ir izpildīts pirmais *Altmark* kritērijs (apstrīdētā lēmuma preambulas 132.–136. apsvērums), Komisija, it īpaši noraidot Francijas Republikas, *SNCM* un *CMN* izvirzītos argumentus, izklāstīja iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka pamatpakalpojums un papildpakalpojums veido divus dažādus pakalpojumu veidus un tie ir jāpārbauda atsevišķi (apstrīdētā lēmuma preambulas 137.–144. apsvērums) pirms otrā no šiem pakalpojumiem analīzes no šī kritērija skatpunkta (apstrīdētā lēmuma preambulas 151.–167. apsvērums). Attiecībā uz šo pēdējo jautājumu Komisija secināja, ka papildpakalpojuma iekļaušana publisko pakalpojumu jomā neatbilst reālai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, pēc tam, kad tā būtībā bija konstatējusi, no vienas puses, ka, pamatojoties uz virkni faktoru, NSPD slēgšanas laikā šis pakalpojums, kas tiek sniegts no Marseļas, no pasažieru pieprasījuma skatpunkta lielā mērā bija aizstājams ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek sniegti no Tulonas uz galamērķi Bastjā un Ažaksjo (apstrīdētā lēmuma preambulas 154.–160. apsvērums), un, no otras puses, ka nav sniegts nekāds pierādījums par privātās iniciatīvas trūkumu attiecībā uz minēto papildpakalpojumu (apstrīdētā lēmuma preambulas 161.–166. apsvērums).

103 No iepriekš izklāstītā izriet, ka pirmā apakšdaļa ir jānoraida kā nepamatota.

– Par otro un ceturto apakšdaļu, kas ir balstītas uz to, ka Komisija neesot ievērojusi dalībvalstu plašo rīcības brīvību, kā arī 2001. gada 20. februāra sprieduma *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) piemērojamību un jūras kabotāžas regulu

104 Pirmkārt, *SNCM* pārmet Komisijai, ka tā šajā lietā esot pārsniegusi plašo rīcības brīvību, kāda ir dalībvalstīm, kad tās nosaka VTNP. Proti, tā vietā, lai tikai pārbaudītu acīmredzamu kļūdu vērtējumā, tā esot īstenojusi īpaši detalizētu attiecīgās VTNP definīcijas un pakalpojuma nepieciešamības kontroli. Turklāt *SNCM* uzskata, ka Komisija neesot varējusi balstīties uz 2013. gada 16. septembra spriedumu *Colt Télécommunications France*/Komisija (T-79/10, nav publicēts, EU:T:2013:463), jo lietā, kurā tika pasludināts minētais spriedums, pastāvēja pamatnostādnes, kurās bija skaidri paredzēta nepieciešamība pierādīt tirgus nepilnību, tajā gadījumā – Kopienas pamatnostādnes valsts atbalsta noteikumu piemērošanai attiecībā uz platjoslas tīklu ātru izvēršanu (OV 2009, C 235, 7. lpp.).

105 Otrkārt, *SNCM* apgalvo, ka Komisija neesot ievērojusi 2001. gada 20. februāra sprieduma *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) un jūras kabotāžas regulas piemērošanas jomu. Tā apgalvo, ka nedz šis spriedums, nedz šī regula neattiecas uz valsts atbalsta pārbaudi un ka faktiski tajos tiek apstiprināta NSPD spēkā esamība. Tā piebilst, ka minētais spriedums un minētā regula attiecas uz pienākumiem, kas var tikt uzlikti kā sabiedriski pakalpojumi un ar kuriem var tikt pamatota iepriekšējas atļaujas sistēma vai sabiedrisko pakalpojumu līgums, nevis uz pakalpojumu jomu, kas var būt kompensācijas priekšmets sprieduma *Altmark* izpratnē, vai uz šīs kompensācijas summu. It īpaši tā uzsver, ka, pretēji situācijai lietā, kurā tika pasludināts 2001. gada 20. februāra spriedums *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107), iepriekšējas atļaujas iegūšana neesot izvirzīta kā nosacījums jūras transporta starp kontinentālo Franciju un Korsiku pakalpojumu sniegšanai. Turklāt tā apstrīd, ka sabiedrisko pakalpojumu jomai, kas definēta sabiedrisko pakalpojumu līgumā, ir jābūt nepieciešamai un samērīgai, salīdzinot ar reālo vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apliecina regulāro pārvadājumu pakalpojumu nepietiekamība parastos tirgus apstākļos. Visbeidzot, tā apšauba Komisijas konstatējumu, kas ir ietverts apstrīdētā lēmuma preambulas 135. apsvērumā un saskaņā ar kuru "īpašo pienākumu kompensēšana sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros, subsidējot piedāvātos pakalpojumus, nepārprotami ir šķērslis brīvai pakalpojumu apritei". Šajā lietā nedz sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas mērķis, nedz tās sekas nebija kavēt pakalpojumu sniegšanas brīvību un nevienā no spriedumiem, ko Komisija minējusi apstrīdētā lēmuma 63. zemsvītras piezīmē, netika pierādīts pretējais.

106 Tiesas sēdē, atbildot uz Vispārējās tiesas uzdotu jautājumu, kurā tai tika lūgts precizēt, kādi *SNCM* ieskatā ir kritēriji, uz kuru pamata var tikt konstatēta VTNP pamatotība un tā apjoms, *SNCM* apgalvoja, ka dalībvalstij pietiekot "identificēt vispārējas intereses ļoti plašā izpratnē, kas [varot] attiekties uz to, kas vispārēji [iekļaujas] sabiedriskajās interesēs". Tā piebilda, ka tā uzskatot, ka nepieciešamības un samērīguma kritēriji – vismaz tie, kas izriet no jūras kabotāžas regulas un 2001. gada 20. februāra sprieduma *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107), – nebija jāņem vērā šajā pārbaudē, jo tie esot atvasināti no pakalpojumu sniegšanas brīvības jēdzieniem.

107 Komisija, kuru atbalsta *Corsica Ferries*, noraida *SNCM* argumentus.

108 Pirmkārt, atsaucoties uz 2013. gada 16. septembra sprieduma *Colt Télécommunications France* /Komisija (T-79/10, nav publicēts, EU:T:2013:463) 154. punktu, Komisija un *Corsica Ferries* apgalvo, ka – neatkarīgi no attiecīgās nozares – tirgus nepilnības esamības vērtējums esot priekšnosacījums darbības kvalifikācijai par VTNP un līdz ar to nosacījums, kas ir balstīts uz privātas iniciatīvas nepietiekamību vai trūkumu, esot raksturīgs pirmajam no *Altmark* kritērijiem un esot rūpīgi jāpārbauda.

109 Turklāt Komisija un *Corsica Ferries* apgalvo, ka dalībvalstīm atzītā rīcības brīvība VTNP noteikšanā esot ierobežota ar jūras kabotāžas regulu, kā Tiesa to interpretējusi it īpaši 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107). Tas nozīmējot, ka attiecīgajam pakalpojumam esot jāatbilst reālajai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, ņemot vērā regulāru transporta pakalpojumu nepietiekamību brīvas konkurences apstākļos, [un] VTNP apjomam attiecībā uz šo vajadzību esot jābūt nepieciešamam un samērīgam. Tiesas sēdē Komisija precizēja, ka tā uzskatot, ka reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamības pierādīšana veidojot svarīgāku prasību nekā tirgus nepilnības esamības pierādīšana, kāda tā ir norādīta 2013. gada 16. septembra spriedumā *Colt Télécommunications France*/Komisija (T-79/10, nav publicēts, EU:T:2013:463).

110 Otrkārt, Komisija un *Corsica Ferries* uzskata, ka *SNCM* kļūdaini apstrīdot saiknes starp jūras kabotāžas regulu un valsts atbalsta pārbaudi esamību. Tāpat arī esot acīmredzami nepareizi apgalvot, ka šī regula attiecas tikai uz situācijām, kurās pakalpojumu sniegšanai kā priekšnosacījums ir izvirzīta iepriekšēja atļauja. Savukārt 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) esot risināts jautājums ne tikai par to, vai jūras transporta darbībai ir iespējams izvirzīt kā priekšnosacījumu iepriekšēju atļauju, bet esot ietverta arī ļoti skaidra argumentācija par veidu, kādā ir jāinterpretē jūras kabotāžas regulas tiesību normas, ņemot vērā tās mērķi nodrošināt jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību, un ka šīs brīvības aizskārumi var tikt pieņemti vienīgi tad, ja tie ir pamatoti ar reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma un ir nepieciešami un samērīgi, lai izpildītu šīs vajadzības. Turklāt esot acīmredzams, ka apstāklis, ka pakalpojumu piedāvājums tiek subsidēts, ar noteiktu operatoru noslēdzot sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kas ir paredzēts šajā regulā, varot radīt šķērsli pakalpojumu sniegšanas brīvībai.

111 Jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība noteikt, ko tās uzskata par VTNP, un ka līdz ar to Komisija var apšaubīt dalībvalsts definīciju attiecībā uz šiem pakalpojumiem tikai acīmredzamas kļūdas gadījumā (skat. spriedumus, 2005. gada 15. jūnijs, *Olsen* /Komisija, T-17/02, EU:T:2005:218, 216. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2008. gada 22. oktobris, *TV2/Danmark* u.c./Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 un T-336/04, EU:T:2008:457, 101. punkts un tajā minētā judikatūra).

112 Taču dalībvalsts pilnvaras definēt VTNP nav neierobežotas un nevar tikt īstenotas patvaļīgi tikai tāpēc, lai konkrētai nozarei varētu nepiemērot konkurences tiesību normas (spriedums, 2008. gada 12. februāris, *BUPA* u.c./Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, 168. punkts).

113 It īpaši, ja pastāv specifiski Savienības tiesību noteikumi, kas regulē VTNP satura un apjoma noteikšanu, tie ir saistoši dalībvalstu novērtējumam atbilstoši Komisijas paziņojuma par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas

tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV 2012, C 8, 4. lpp.; turpmāk tekstā – "paziņojums par VTNP"), 46. punktam. Kā Komisija pamatoti norāda, šo noteikumu mērķis vispārēji ir tiesību aktu saskaņošana, lai likvidētu šķēršļus pārvietošanās un pakalpojumu sniegšanas brīvībām, un apstāklis, ka tie ir pieņemti uz citu Līguma noteikumu, nevis to, kas attiecas uz valsts atbalsta pārbaudi, pamata un [ka] to pirmais mērķis ir iekšējā tirgus izveide, nekādi neierobežo to atbilstību, ņemot vērā pirmo *Altmark* kritēriju.

114 Taču šajā lietā, kā to pamatoti apgalvo Komisija un *Corsica Ferries*, šādi noteikumi pastāv – šajā gadījumā tās ir jūras kabotāžas regulas tiesību normas. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka šīs regulas 1. pantā ir iedibināts jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvības Savienībā princips. Tajā pašā izpratnē tās preambulas trešajā apsvērumā ir precizēts, ka tās mērķis ir šīs brīvās [pakalpojumu] sniegšanas ierobežojumu atcelšana.

115 Jūras kabotāžas regulas 4. pantā ir paredzēti iespējami izņēmumi no šī pamatprincipa, proti, dalībvalstu iespēja noslēgt sabiedriskā pakalpojuma līgumus ar kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām, vai uzlikt šīm sabiedrībām SPS kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai. Šajā ziņā ir jāatgādina, kā to, starp citu, atzina *SNCM*, ka NSPD neapšaubāmi ir šāds sabiedriskā pakalpojuma līgums, kas šīs regulas 2. panta 3. punktā ir definēts kā dalībvalsts kompetento iestāžu un Savienības kuģu īpašnieka noslēgts līgums, lai nodrošinātu sabiedrībai pietiekamus transporta pakalpojumus. Jāpiebilst, ka minētās regulas 4. panta 2. punktā ir noteikts, ka, uzliekot SPS, dalībvalstīm tajā ir jāievēro prasības, kas attiecas uz apkalpojamām ostām, sistemātiskumu, nepārtrauktību, biežumu, pārvadājumu jaudu, piemērojamiem tarifiem un kuģa komandas komplektēšanu. Saskaņā ar šo pašu tiesību normu kompensācijām par SPS attiecīgā gadījumā ir jābūt pieejamām visiem Savienības kuģu īpašniekiem.

116 Tātad ir jāpiekrīt Komisijas apsvērumam, saskaņā ar kuru šajā lietā Francijas iestāžu rīcības brīvību esot ierobežojušas jūras kabotāžas regulas tiesību normas.

117 Turklāt ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā arī pamatoti ir ņēmusi vērā interpretāciju, ko minētajām tiesību normām sniegusi Tiesa 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107). Lietā, kurā tika pasludināts minētais spriedums, Tiesai tika lūgts interpretēt it īpaši jūras kabotāžas regulas 1. un 4. pantu un precizēt nosacījumus, saskaņā kuriem uz jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanu var tikt attiecināts iepriekšējas administratīvas atļaujas režīms.

118 Interpretējot jūras kabotāžas regulas attiecīgās tiesību normas, Tiesa izstrādāja it īpaši šādu argumentāciju:

"34. Iepriekšējas administratīvas atļaujas režīma piemērošana kā pamats [SPS] uzlikšanai paredz, ka valsts kompetentās iestādes vispirms ir varējušas noteiktos maršrutos konstatēt regulāru transporta pakalpojumu nepietiekamību gadījumos, ja to sniegšana būtu atstāta vienīgi tirgus spēku ziņā. Citiem vārdiem sakot, ir jāspēj pierādīt reālas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem esamība.

35. Otrkārt, lai varētu pamatot iepriekšējas administratīvas atļaujas režīmu, ir jābūt arī pierādītam, ka šāds režīms ir nepieciešams [SPS] uzlikšanai un ka tas ir samērīgs ar izvirzīto mērķi, ciktāl šis pats mērķis nevarētu tikt sasniegts ar pasākumiem, kas mazāk ierobežo pakalpojumu sniegšanas brīvību, it īpaši ar *a posteriori* deklarāciju sistēmu [..].

36. Šajā ziņā nevar izslēgt, ka iepriekšēja administratīva atļauja pati par sevi ir piemērots pamats, kas ļauj konkretizēt privātam kuģu īpašniekam uzliekamo [SPS] saturu, ņemot vērā viņa īpašo situāciju, vai iepriekš pārbaudīt šāda kuģu īpašnieka spēju izpildīt šādus pienākumus.

37. Tomēr šāds režīms nevar padarīt likumīgu valsts iestāžu diskrecionāro rīcību, ar ko Kopienas tiesību normām, it īpaši tām, kas ir saistītas ar tādu pamatbrīvību kā pamatlietā aplūkotā, tiek liegta to lietderīgā iedarbība [..]. [neoficiāls tulkojums]."

119 Protams, lietā, kurā tika pasludināts 2001. gada 20. februāra spriedums *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107), tika aplūkots iepriekšējas administratīvas atļaujas režīms, nevis kā šajā lietā – SPD, kas saistīts ar kompensāciju piešķiršanu. Tomēr argumentācija, ko Tiesa ir izstrādājusi minētajā spriedumā un kas ir balstīta uz jūras kabotāžas regulas interpretāciju, ņemot vērā tās pamatmērķi, proti, nodrošināt jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību un līdz ar to pieņemt šīs brīvības ierobežojumus tikai saskaņā ar ļoti stingriem nosacījumiem, ir pilnībā transponējama šajā lietā.

120 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka LESD 56. pantā ir prasīts ne tikai pilnībā novērst jebkādu diskrimināciju pret pakalpojuma sniedzēju viņa pilsonības dēļ vai tā apstākļa dēļ, ka tas ir reģistrēts citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā pakalpojums tiek sniegts, bet arī atcelt jebkādus ierobežojumus pat tad, ja tie ir piemērojami bez atšķirības gan valsts, gan citu dalībvalstu pakalpojumu sniedzējiem, ja ar šiem ierobežojumiem var tikt aizliegti, apgrūtināti vai padarīti mazāk pievilcīgi tā pakalpojumu sniedzēja pakalpojumi, kurš ir reģistrēts citā dalībvalstī, kurā tas likumīgi sniedz līdzīgus pakalpojumus (papildus apstrīdētā lēmuma 63. zemsvītras piezīmē minētajiem spriedumiem skat. [arī] spriedumus, 2010. gada 7. oktobris, *dos Santos Palhota* u.c., C-515/08, EU:C:2010:589, 29. punkts un tajā minētā judikatūra; 2012. gada 19. decembris, Komisija/Beļģija, C-577/10, EU:C:2012:814, 38. punkts; skat. arī spriedumu, 2014. gada 11. septembris, *Essent Energie Productie*, C-91/13, EU:C:2014:2206, 44. punkts un tajā minētā judikatūra). Taču nevar tikt apstrīdēts, ka finansiālas kompensācijas piešķiršana konkrētam pakalpojumu sniedzējam, proti, sabiedriskā pakalpojuma deleģējuma saņēmējam, var apgrūtināt vai padarīt mazāk pievilcīgus tādus pašus pakalpojumus, ko sniedz operatori, kas nesaņem tādu pašu kompensāciju. Proti, šīs kompensācijas summa ļauj tās saņēmējam izmantot izšķirošu priekšrocību attiecībā pret tā konkurentiem un tātad tos atturēt no attiecīgo pakalpojumu piedāvāšanas.

121 Šajā lietā SPD varēja radīt aizskārumu jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvībai jo vairāk tādēļ, kā tas izriet no Komisijas izdarītajiem konstatējumiem tās lēmuma uzsākt formālas izmeklēšanas procedūru 44. punktā, ka NSPD 3. panta otrajā daļā iespējamiem jaunienācējiem maršrutos no Marseļas uz Korsiku ir uzlikti īpaši ierobežojoši nosacījumi. Proti, šis noteikums ir formulēts šādi:

"Konkurence var tikt īstenota šādi: ikvienā no šiem maršrutiem jebkura sabiedrība bez finansiālas kompensācijas var sniegt regulārus pakalpojumus, kuros visa gada garumā ir ietverti vismaz divi pilni reisi turp un atpakaļ nedēļā, kuriem ir jānotiek saskaņā ar tādiem nosacījumiem, lai neuzliktu slogu sabiedriskā pakalpojuma operatora ekonomiskajiem apstākļiem, un tādēļ izbraukšanas un iebraukšanas dienu izvēli pēc Korsikas Asamblejas piekrišanas noteiks [*OTC*]. Šis nosacījums tiks padarīts par stingru saistību priekšmetu. Visu šo saistību vai to daļas neievērošanas gadījumā sabiedrībai tiks piemērots sods divu miljonu euro apmērā, kura samaksa tiks garantēta ar bankas galvojumu līdzvērtīgas summas apmērā. Šo bankas galvojumu sniegs Eiropas Savienībā reģistrēta banka ar "Standard and Poors A+" (vai līdzvērtīgu) ilgtermiņa kredītreitingu."

122 Šajā kontekstā *SNCM* apsvērums, saskaņā ar kuru SPD esamība neesot kavējusi *Corsica Ferries* iekļauties tirgū un ātri tajā iegūt "dominējošu stāvokli", ir jānoraida. Proti, nevar tikt izslēgts, ka SPD neesamības gadījumā *Corsica Ferries* iekļaušanās tirgū un tās darbības attīstīšana tajā būtu bijusi vēl ātrāka vai ka tirgū būtu iekļāvušies arī citi operatori.

123 Turklāt – pretēji tam, ko apgalvo *SNCM*, – no apstākļa, ka SPD piešķiršana ir veikta publiskā iepirkumā, kurā *Corsica Ferries* piedalījās, nav jāsecina, ka pakalpojumu sniegšanas brīvības aizskārums, ko radījusi finansiālas kompensācijas izmaksa vienīgi sabiedriskā pakalpojuma deleģējuma saņēmējam, esot ticis novērsts. Protams, ja SPD notiek faktiski atvērtas, pārskatāmas un

nediskriminējošas iepirkuma procedūras rezultātā, tas var mazināt šī aizskāruma būtiskumu. Tomēr tas nemaina apstākli, ka aizskārums turpina pastāvēt visā attiecīgā sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas laikposmā.

124 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto un, it īpaši, jūras kabotāžas regulas interpretāciju, kādu 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) veikusi Tiesa (skat. šī sprieduma 118. punktu), ir jāsecina, ka apstrīdētajā lēmumā, pārbaudot pirmā *Altmark* kritērija ievērošanu, Komisija pamatoti uzskatīja, ka "sabiedrisko pakalpojumu joma[i], kas definēta sabiedrisko pakalpojumu līgumā, [esot jābūt] nepieciešama[i] un samērīga[i], salīdzinot ar reālo vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apliecina regulāro pārvadājumu pakalpojumu nepietiekamība parastos tirgus apstākļos" (apstrīdētā lēmuma preambulas 136. apsvērums).

125 Šādos apstākļos tālāk nav jāpauž nostāja par apsvērumiem, ko lietas dalībnieki snieguši par 2013. gada 16. septembra sprieduma *Colt Télécommunications France*/Komisija (T-79/10, nav publicēts, EU:T:2013:463) piemērojamību šai lietai. Tomēr ir svarīgi uzsvērt, ka tādā gadījumā, kāds ir šajā lietā, valsts iestādes nevar apiet privātās iniciatīvas trūkuma esamības pierādīšanu. Proti, no 2001. gada 20. februāra sprieduma *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) 34. punkta skaidri izriet, ka reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamības pierādīšana ir saistīta ar šāda trūkuma esamības pierādīšanu. Citiem vārdiem sakot – tikai uz konstatējuma par privātas iniciatīvas trūkumu pamata var tikt noteikta reāla vajadzība pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem.

126 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka pirmā pamata pirmās daļas otrā un ceturtā apakšdaļa ir jānoraida kā nepamatotas.

– Par trešo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija neesot ievērojusi noteikumus par pierādīšanas pienākumu

127 *SNCM* apgalvo, ka Komisija, analizējot pirmo *Altmark* kritēriju, neesot ievērojusi noteikumus par pierādīšanas pienākumu. Šajā ziņā tā, pirmkārt, apgalvo, ka Komisija esot sistemātiski uzlikusi Francijas Republikai pienākumu pierādīt vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kā arī privātās iniciatīvas trūkumu. Otrkārt, minot divus Komisijas vērtējumus, kas ir iekļauti apstrīdētā lēmuma preambulas 165. un 166. apsvērumā, tā apgalvo, ka, gluži pretēji, šī pēdējā minētā pati esot apgājusi jebkādu pierādīšanas pienākumu vairākās būtiskās minētā kritērija analīzes sadaļās.

128 Replikas rakstā *SNCM* piebilst, ka "tests [..] trīs posmos", uz kuru ir atsaukusies Komisija (skat. šī sprieduma 130. punktu), esot nepieredzēts, neesot minēts nedz lēmumā par formālas izmeklēšanas procedūras uzsākšanu, nedz apstrīdētajā lēmumā un neesot balstīts ne uz kādu iepriekš iedibinātu juridisku pamatu. Turklāt šo testu esot īpaši grūti, pat neiespējami izpildīt.

129 Komisija, kuru atbalsta *Corsica Ferries*, apstrīd, ka nebūtu ievērojusi noteikumus par pierādīšanas pienākumu.

130 Pirmkārt, Komisija apgalvo, ka pienākums pamatot šķērsli pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kā arī konstatēt tā nepieciešamību un samērīgumu esot attiecīgajai dalībvalstij. Precīzāk – šajā lietā, lai konstatētu reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību, ar ko tiek pamatota SPD piešķiršana, Francijas iestādēm esot bijis jāpierāda, pirmkārt, ka bija pieprasījums no lietotāju puses, otrkārt, ka tirgus operatori nevarēja apmierināt šo pieprasījumu, nepastāvot šādam valsts iestāžu noteiktam pienākumam, un, treškārt, ka ar vienkāršu SPS izmantošanu nebija pietiekami, lai novērstu šo trūkumu. Tā precizē, ka tādējādi tā nepasludinot pilnīgi jaunu testu, bet vienkārši visaptveroši atgādinot Francijas iestāžu un *SNCM* trūkumus, ciktāl runa ir par reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību. Tā piebilst, ka šī pierādīšana neesot nedz nepieredzēta, nedz īpaši grūti paveicama.

131 Otrkārt, Komisija noraida *SNCM* apgalvojumu, saskaņā ar kuru daži tās vērtējumi, kas ir formulēti apstrīdētā lēmuma preambulas 165. un 166. apsvērumā, neesot balstīti ne uz vienu pierādījumu.

132 Jāuzskata, ka Komisijai nevar pārmest, ka tā, analizējot pirmo *Altmark* kritēriju, nebūtu ievērojusi noteikumus par pierādīšanas pienākumu.

133 Proti, pirmkārt, no apsvērumiem, kas ir izklāstīti pirmā pamata pirmās daļas otrās un ceturtās apakšdaļas pārbaudē (skat. šī sprieduma 111.–126. punktu), izriet, ka, lai jūras kabotāžas pakalpojums varētu tikt kvalificēts kā VTNP, ir nepieciešams, lai tas atbilstu reālai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, ko pierāda regulāru transporta pakalpojumu nepietiekamība brīvas konkurences apstākļos, un ka VTNP apjoms attiecībā uz šīm vajadzībām ir nepieciešams un samērīgs. Tomēr pienākums veikt šo pierādīšanu neapšaubāmi ir attiecīgajai dalībvalstij, nevis Komisijai, un tas ir jādara, izvirzot pietiekami pārliecinošus pierādījumus. Šajā ziņā ir jānorāda, ka – pretēji tam, ko tiesas sēdē apgalvoja *SNCM* (skat. šī sprieduma 106. punktu), – dalībvalsts nevar vienīgi atsaukties uz "vispārēju interešu ļoti plašā izpratnē" esamību. Dalībvalsts sniegta pierādījuma, ka iepriekš minētie kritēriji ir izpildīti, neesamība vai to neievērošana var radīt acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ko Komisijai ir pienākums ņemt vērā.

134 Attiecībā uz Komisijas nosaukto pierādīšanu trīs posmos, lai konstatētu reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību (skat. šī sprieduma 130. punktu), ir jānorāda, ka – pretēji tam, ko apgalvo *SNCM*, – tā nekādā ziņā nenozīmē papildu pierādījuma prasību, kas nav paredzēta apstrīdētajā lēmumā. Šī pierādīšana vienkārši ir alternatīvs veids testam, ko apstrīdētajā lēmumā izmantoja Komisija, lai pārbaudītu pirmā *Altmark* kritērija ievērošanu (skat. iepriekš 45. punktu), un kura pamatotība tika apstiprināta, pārbaudot pirmā pamata pirmās daļas otro un ceturto apakšdaļu (skat. iepriekš 111.–126. punktu). Tādējādi vispirms, ja nepastāv lietotāju pieprasījums attiecībā uz visiem vai daļu pakalpojumu, kas iekļaujas sabiedrisko pakalpojumu apjomā, kādu to ir noteikušas valsts iestādes, šis sabiedriskais pakalpojums vai tā apjoms nevar būt nepārprotami uzskatāmi par nepieciešamiem un samērīgiem attiecībā uz reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma. Tālāk, tāda vajadzība nevar pastāvēt arī tad, ja lietotāju pieprasījumu jau būtu varējuši apmierināt tirgus operatori gadījumā, ja nepastāvētu šāds valsts iestāžu noteikts pienākums. Citiem vārdiem sakot, kā tas jau tika norādīts iepriekš 125. punktā, privātas iniciatīvas trūkuma neesamības gadījumā reāla vajadzība pēc sabiedriskā pakalpojuma nepastāv. Visbeidzot, ja ir lietotāju pieprasījums un ja šis pieprasījums nevar tikt apmierināts ar vienkāršu tirgus spēku izmantošanu, vēl ir vajadzīgs, lai valsts iestādes dotu priekšroku pieejai, kas rada vismazāko aizskārumu brīvībām, kuras ir būtiskas pienācīgai iekšējā tirgus darbībai. Taču, kā to savā atbildē uz vienu no Vispārējās tiesas rakstveida jautājumiem pamatoti apgalvo Komisija, runājot par jūras kabotāžas sektoru, SPS, kas ir piemērojamas visiem pārvadātājiem, kuri vēlas piedāvāt savus pakalpojumus konkrētā maršrutā, un ar ko netiek obligāti piešķirta finansiāla kompensācija, uzlikšana (skat. jūras kabotāžas regulas 4. panta 2. punktu) izraisa nebūtiskākus pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus nekā finansiālas kompensācijas piešķiršana noteiktam pārvadātājam vai ierobežotam pārvadātāju skaitam SPS ietvaros.

135 Jāpiebilst, ka pierādīšana, ko tā kritizējusi *SNCM*, nav pārmērīgi grūti veicama, jo vajadzība pēc sabiedriskā pakalpojuma faktiski var tikt vienkārši novērtēta it īpaši ar tirgus pētījumiem, sabiedrisku apspriešanos vai uzaicinājumu piedalīties projektos, ko Francijas iestādes pirms jūras pārvadājumu uz Korsiku SPS atjaunošanas principa apstiprināšanas šajā lietā vispār nav veikušas.

136 Otrkārt, *SNCM* kļūdaini apgalvo, ka divi tās uzrādītie Komisijas vērtējumi, kas ietverti apstrīdētā lēmuma preambulas 165. un 166. apsvērumā, neesot balstīti ne uz vienu pierādījumu. Proti, šie vērtējumi izriet no lietas materiālos iekļauto elementu pārbaudes, ko veikusi Komisija.

137 Tādējādi attiecībā uz pirmo kritizēto vērtējumu, kas ir ietverts apstrīdētā lēmuma preambulas 165. apsvērumā, ir jānorāda, ka teikums, no kura tas izriet, sākas ar konstatējumu, ka "*Corsica Ferries* sniegtie pakalpojumi atbilda [SPS] standartiem, ko piemēro visiem savienojumiem starp kontinentālo Franciju un Korsiku," un ka šis konstatējums nevar tikt apšaubīts. Tādējādi uz sabiedrībām, kuras, kā

Corsica Ferries, piedāvāja jūras transporta pakalpojumus it īpaši maršrutā Tulona–Korsika, bija attiecinātas SPS regularitātes, nepārtrauktības, jūras pārvadājumu biežuma, ietilpības, tarifu un kuģu apkalpju ziņā, un tas turklāt bija jāveic sociāla rakstura atbalstu shēmas, kas ir aprakstīta iepriekš 14. punktā, ietvaros. Šīm sabiedrībām bija jāsniedz jebkāda veida pierādījums savai spējai nodrošināt pakalpojumu, savai atbilstībai attiecībā pret nodokļu un sociālo pienākumu izpildi, iepriekš jāiesniedz *OTC* sava ekspluatācijas programma un visu gadu jānodrošina vismaz divi reisi nedēļā turp un atpakaļ starp Tulonu un Korsiku. Uz to kuģu apkalpēm tika attiecinātas Francijas tiesībās paredzētās normas. Turklāt attiecībā uz katru attiecīgo [pasažieru] kategoriju tika noteikti maksimālie sociālie tarifi.

138 *SNCM* kritizēto vērtējumu, saskaņā ar kuru *Corsica Ferries* sniegtais pakalpojums "kvalitātes ziņā neatšķīrās no pakalpojuma, kas tika sniegts kā papildpakalpojums", Komisija varēja balstīt uz prasību, kuras ir saistīta ar šīm SPS, salīdzinājumu ar pienākumiem, kas paredzēti NSPD specifikācijās attiecībā uz papildpakalpojumiem un kas bija mazāk ierobežojoši nekā pamatpakalpojumiem piemērojamie (skat. apstrīdētā lēmuma preambulas 141. apsvērumu un šī sprieduma 151. punktu).

139 Attiecībā uz otru kritizēto vērtējumu, kas ir ietverts apstrīdētā lēmuma preambulas 166. apsvērumā, ir jākonstatē, ka no visa šī apsvēruma lasījuma kopumā izriet, ka Komisija būtībā tajā vēlas apgalvot, ka *Corsica Ferries* no Tulonas sniegtie pakalpojumi tiek sniegti apmierinoši un saskaņā ar nosacījumiem (cena, objektīvas kvalitātes īpašības, nepārtrauktība un pakalpojumu pieejamība), kas atbilst sabiedrības interesēm. Šis vērtējums šķiet pamatots, ne tikai ņemot vērā šī sprieduma 137. punktā ietvertos apsvērumus, bet arī – turklāt vispārēji – ņemot vērā apstākli, attiecībā uz kuru Komisija ļoti pamatoti norādīja, ka ar SPS saistītos nosacījumus, kas ir piemērojami jūras transportam starp kontinentālo Franciju un Korsiku, *OTC* ir noteicis, piemērojot jūras kabotāžas regulu. Šīs SPS tātad ir jāuzskata par pienākumiem, kas ir vērsti uz to, lai jūras kabotāžas pakalpojumi tiktu sniegti saskaņā ar nosacījumiem, kas atbilst vispārējām interesēm un ko Savienības kuģu īpašnieks, ja tas ņemtu vērā savas paša komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā (šajā ziņā skat. jūras kabotāžas regulas 2. panta 4. punktu un paziņojuma par VTNP 47. un 48. punktu). Tādējādi varēja tikt leģitīmi uzskatīts, ka jebkāda jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšana, kas iekļaujas šajās SPS, tika veikta atbilstoši vispārējām interesēm attiecībā uz kvalitatīvajiem parametriem, kas tiek reglamentēti ar SPS un kas ir uzskaitīti jūras kabotāžas regulas 4. panta 2. punktā, tostarp tiem, kas ir noteikti apstrīdētā lēmuma preambulas 166. apsvērumā.

140 No visa iepriekš izklāstītā ir jāsecina, ka pirmā pamata pirmās daļas trešā apakšdaļa un līdz ar to šī pirmā daļa kopumā ir jānoraida kā nepamatotas.

Par otro daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija, papildu jaudu, kas jānodrošina intensīvas satiksmes noslodzes laikā, pielīdzinot papildpakalpojumam un no pirmā *Altmark* kritērija skatpunkta novērtējot šo pakalpojumu nošķirti no pamatpakalpojuma, esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, kļūdu faktos un acīmredzamu kļūdu novērtējumā

141 Pirmā pamata otrajā daļā *SNCM* apgalvo, ka Komisija, papildu jaudu, kas jānodrošina intensīvas satiksmes noslodzes laikā, pielīdzinot papildpakalpojumam un no pirmā *Altmark* kritērija skatpunkta novērtējot šo pakalpojumu nošķirti no pamatpakalpojuma, esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, kļūdu faktos un acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

142 Šī otrā daļa ir iedalāma trīs apakšdaļās, no kurām pēdējā ir izvirzīta pakārtoti.

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka NSPD ietvaros neesot nošķirti pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi

143 *SNCM* izvirza argumentu, ka NSPD ietvaros neesot nošķirti pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi, pretēji tam, kas esot norādīts apstrīdētā lēmuma preambulas 137. apsvērumā, uz kuru tiekot balstīta Komisijas argumentācija kopumā. Apgalvotā papildpakalpojuma saturs neesot noteikts īpašos un

pilnībā identificējamos specifikāciju noteikumos. Paredzot minimālas papildu jaudas noteiktiem gada periodiem, NSPD puses nekādā ziņā neesot plānojušas radīt divus pakalpojumus, kas varētu tikt sniegti neatkarīgi viens no otra. Savukārt apstāklis, ka jaunajā SPD uz laikposmu no 2014. līdz 2023. gadam vairs neiekļaujoties papildpakalpojumi, bet tas attiecoties tikai uz pamatpakalpojumiem, neesot atbilstīgs, jo šī izslēgšana tiekot skaidrota ar budžeta iemesliem. Turklāt pakalpojumu, kas saistīti ar intensīvas satiksmes noslodzes laiku, iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu apjomā, lai izvairītos no jebkādas "nosmelšanas" iespējas, esot vienīgais risinājums, kas esot saderīgs ar judikatūru, kas izriet no 1993. gada 19. maija sprieduma *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198). Visbeidzot, NSPD paredzētā kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem tiekot izmaksāta katru gadu un aprēķināta iepriekš noteiktā veidā par visiem deleģējuma saņēmēju sniegtajiem pakalpojumiem.

144 Komisija, kuru atbalsta *Corsica Ferries*, apstrīd *SNCM* izvirzītos argumentus.

145 Jākonstatē, ka apstrīdētā lēmuma preambulas 137. apsvērumā Komisija pamatoti apgalvoja, ka nošķīrums starp transporta pakalpojumiem, kas sniedzami visu gadu pamatpakalpojuma ietvaros, un papildu jaudām, kas jānodrošina intensīvas satiksmes noslodzes laikā, proti, papildpakalpojumiem, nepārprotami izrietot no NSPD specifikācijas.

146 Šajā ziņā, pirmām kārtām, ir jānorāda, ka papildpakalpojumi, kas attiecas tikai uz trim no pieciem maršrutiem, uz kuriem attiecas SPD, ir īpašu NSPD specifikācijas noteikumu, proti, tā I punkta a) apakšpunkta 2. punkta (maršruts Marseļa–Bastja), I punkta b) apakšpunkta 2. punkta (maršruts Marseļa–Ažaksjo) un I punkta d) apakšpunkta 1.4. punkta (maršruts Marseļa–Propriāno), priekšmets.

147 Tātad apstāklim, uz ko šajā kontekstā norāda *SNCM*, ka NSPD "nekur" neesot "atsauces" uz vārdu "papildpakalpojums" pašu par sevi, nav nozīmes. Katrā ziņā šis apgalvojums nav pamatots, jo NSPD pielikumā pievienoto specifikāciju 1. lappusē ir precizēts, ka attiecīgajos pakalpojumos "katrā maršrutā ir ietverts pastāvīgs pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojums un konkrētos maršrutos – papildu pasažieru pārvadājumu pakalpojums intensīvas satiksmes noslodzes laikā". Turklāt ir jānorāda, kā to pamatoti min *Corsica Ferries*, ka pati *SNCM* dažās atskaitēs par SPD izpildi, kas tai ir jāizstrādā katru gadu, nepārprotami ir nošķīrusi pastāvīgos pakalpojumus un papildpakalpojumus.

148 Otrām kārtām, ir jāuzsver, ka – pretēji tam, ko apgalvo *SNCM*, – Komisijas secinājums, saskaņā ar kuru pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi veidojot divus nošķirtus pakalpojumu veidus, nav "kopumā" balstīts uz apstrīdētā lēmuma preambulas 137. apsvērumā ietverto kritizēto apgalvojumu, ar kuru, izmantojot 64. zemsvītras piezīmi, ir izdarīta atsauce uz īpašajām tiesību normām, kas tika minētas iepriekš 146. punktā. Proti, šis secinājums ir balstīts arī uz virkni citu faktoru, kas izklāstīti tālāk.

149 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka pamatpakalpojums attiecas uz pasažieru un kravas pārvadājumu jūras transportu, savukārt papildpakalpojums attiecas vienīgi uz pasažieru pārvadājumiem.

150 Otrkārt, ir jānorāda, ka attiecībā uz pamatpakalpojumu NSPD specifikācijās par katru attiecīgo maršrutu un katru atsevišķo braucienu katrai dienai ir noteikta minimālā ikdienas jauda, bet attiecībā uz papildpakalpojumu tajās par katru attiecīgo maršrutu un katru atsevišķo braucienu ir noteikta vienīgi kopējā minimālā jauda atsevišķam laikposmam.

151 Treškārt, ir jākonstatē, ka uz abiem pakalpojumu veidiem tiek attiecināti daži atšķirīgi pienākumi, it īpaši attiecībā uz kustības grafiku un biežumu, un ka tie pienākumi, kas tiek piemēroti pamatpakalpojumam, ir ierobežojošāki par tiem, kas tiek piemēroti papildpakalpojumam. Tādējādi NSPD specifikācijās ir paredzēti stingri izbraukšanas un iebraukšanas laiku grafiki attiecībā uz pamatpakalpojumiem, bet nekāds īpašs grafiks nav uzlikts kā pienākums papildpakalpojumiem. Tāpat arī, lai gan šajās specifikācijās attiecībā uz pamatpakalpojumiem ir noteikts, ka pasažieru transports ir jānodrošina katrā virzienā katru dienu (bet tikai trīs reizes nedēļā maršrutā Marseļa–Propriāno) un visa gada garumā, attiecībā uz papildpakalpojumiem nav paredzēts nekāds ierobežojums attiecībā uz

kustības biežumu. Protams, no šīm pašām specifikācijām izriet, ka papildpakalpojumu gadījumā braucienu dienas un grafiki ir jāparedz ar *OTC* noslēgtā "tiešas un iepriekšējas" saprašanās memorandā. Tomēr tas ir izskaidrojams galvenokārt ar NSPD līgumisko raksturu un nemaina apstākli, ka *SNCM* rīcībā ir lielākas elastīguma iespējas nekā pamatpakalpojumu gadījumā. Attiecībā uz pēdējiem minētajiem pakalpojumiem ir jāpiebilst, ka braucieni ir jāveic bez apstāšanās citās ostās, savukārt attiecībā uz papildpakalpojumiem šāda prasība nav paredzēta.

152 Ceturtkārt, kā tas izriet no NSPD 2. pielikuma un tiks detalizētāk izklāstīts tālāk 160. un 161. punktā, pamatpakalpojumi tiek īstenoti, izmantojot jaukta tipa kuģus, ar kuriem var pārvadāt gan pasažierus, gan preces, savukārt papildpakalpojumi tiek īstenoti, izmantojot prāmjus, ar kuriem ir iespējams pārvadāt vienīgi pasažierus (un viņu transportlīdzekļus).

153 Piektkārt, no NSPD 2. pielikuma arī izriet, ka papildpakalpojumu sniegšana bija vienīgi *SNCM* kompetencē. Proti, tajā ir paredzēts, ka, lai "nodrošinātu papildu jaudas pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem Ažaksjo, Bastjas un Propriāno maršrutos", tiek izmantoti kuģi *Danielle Casanova* un *Napoléon Bonaparte*. Taču šie divi kuģi pieder *SNCM*, nevis *CMN* flotei. Tādējādi praksē vienīgi *SNCM* nodrošināja papildpakalpojumu sniegšanu.

154 Trešām kārtām, *SNCM* apgalvojums, saskaņā ar kuru arguments nevarot tikt balstīts uz to, ka jaunais SPD laikposmam no 2014. gada līdz 2023. gadam vairs neattiecas uz papildpakalpojumiem, bet tas attiecas tikai uz pamatpakalpojumiem, jo būtībā šī izslēgšana esot izskaidrojama ar budžeta iemesliem, ir jānoraida kā neefektīvs. Proti, uz šo argumentu, kas ir balstīts jaunajā SPD, administratīvās procedūras laikā atsaucās *Corsica Ferries*, bet Komisija to pašu par sevi neatkārtoja savas argumentācijas pamatojumam apstrīdētajā lēmumā. Katrā ziņā apstāklis, ka šis jaunais SPD vairs neattiecas uz papildpakalpojumiem, faktiski pierāda, ka šie pēdējie minētie pakalpojumi nav nepieciešami pienācīgai pamatpakalpojumu sniegšanai – neatkarīgi no tā, vai tas būtu tehnisku iemeslu vai ekonomiska rakstura apsvērumu dēļ, – un ka šie divi pakalpojumu veidi ir nodalāmi.

155 Ceturtkārt, *SNCM* kļūdaini atsaucas uz judikatūru, kas izriet no 1993. gada 19. maija sprieduma *Corbeau* (C-320/91, EU:C:1993:198). Proti, kā tas jau tika norādīts iepriekš 101. punktā, no lietas materiāliem izriet, ka gan pamatpakalpojumos, gan papildpakalpojumos bija novērojama būtiska ekspluatācijas nepietiekamība, kas izslēdza jebkādu finansiāla izlīdzinājuma iespējamību starp tiem. Tas it īpaši ir redzams no *SNCM* analītiskajiem kontu pārskatiem, kas ir pievienoti kā pielikums 2012. gada 5. novembra apsvērumiem, ko pēdējā minētā sniedza administratīvās procedūras ietvaros, no kuriem izriet, ka par katru gadu laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam un attiecībā gan uz prāmjiem, gan uz jaukta tipa kuģiem tiešās izmaksas (proti, it īpaši jūrniecības, apkalpes un apgādes izdevumi) bija augstākas par neto ieņēmumiem.

156 Piektkārt, lai gan ir taisnība, kā to apgalvo *SNCM* un kā tas turklāt ir konstatēts apstrīdētā lēmuma preambulas 47. apsvērumā, ka šai pēdējai minētajai izmaksājamās kompensācijas bija vispārēji noteiktas NSPD 2. pantā, tas nemaina apstākli, ka no iepriekš 155. punktā minētajiem analītiskajiem kontu pārskatiem izriet, ka praksē tās bija sadalītas starp pamatpakalpojumiem, kas tika veikti ar jaukta tipa kuģiem, un papildpakalpojumiem, kuri tika veikti ar prāmjiem. Katrā ziņā apstāklis, ka šajā pantā ir paredzēta vispārēja kompensācija abiem pakalpojumu veidiem, nenorāda uz to, vai tie ir vai nav nošķirami.

157 No tā izriet, ka pirmā pamata otrās daļas pirmā apakšdaļa ir jānoraida kā nepamatota.

– Par otro apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija pamatpakalpojumu esot kļūdaini pielīdzinājusi pakalpojumiem, kas tiek veikti ar kravas kuģiem, un papildpakalpojumu – tiem, kas tiek veikti ar prāmjiem

158 *SNCM* apgalvo, ka Komisija pamatpakalpojumu esot kļūdaini pielīdzinājusi pakalpojumiem, kas tiek veikti ar kravas kuģiem, un papildpakalpojumu – tiem, kas tiek veikti ar prāmjiem Tā apgalvo, ka NSPD specifikācijās nekur neesot prasīta dažādu kuģu izmantošana katram šo pakalpojumu veidam. Gluži pretēji, praksē daļa papildpakalpojumu tiekot nodrošināta ar kravas kuģiem un prāmji varot tikt izmantoti pamatpakalpojumu sniegšanai, it īpaši zemas noslodzes sezonas laikā, kad kravas kuģi ir pietauvoti tehniskajai apskatei. Savu apgalvojumu pamatojumam *SNCM* atsaucas uz prasības pieteikuma pielikumā pievienotajām tabulām.

159 Komisija un *Corsica Ferries* noraida *SNCM* apgalvojumus.

160 Jākonstatē, kā tas jau tika norādīts iepriekš 152. punktā, ka no NSPD 2. pielikuma izriet, ka pamatpakalpojums tiek veikts, izmantojot jaukta tipa kravas kuģus, bet papildpakalpojums tiek veikts, izmantojot prāmjus. Kā *Corsica Ferries* pamatoti norāda, šo konstatējumu apstiprina arī atskaites par SPD izpildi, ko izstrādājusi *SNCM*. Tādējādi, piemēram, 2010. gada atskaitē par izpildi ir apstiprināts, ka pamatpakalpojums esot sniegts ar "jaukta tipa kuģiem" un ka tie esot bijuši "transportlīdzekļu prāmji *Napoléon Bonaparte* un *Danielle Casanova*, [ar kuriem] intensīvas satiksmes noslodzes laikā tika nodrošinātas pasažieru pārvadājumu transporta papildu jaudas uz Bastjas, Ažaksjo un Propriāno ostām", kopskaitā 251 932 pārvadātu pasažieru, "proti, 47 % no *SNCM* [īstenotās] SPD satiksmes".

161 *SNCM* apgalvojums, saskaņā ar kuru faktiski jaukta tipa kravas kuģi esot tikuši izmantoti papildpakalpojumu sniegšanai, bet prāmji savukārt esot tikuši izmantoti pamatpakalpojumu sniegšanai, nav no juridiskā viedokļa pietiekami pierādīts. Precīzāk, *SNCM* iesniegtās tabulas, ar kurām tā cenšas pamatot šo apgalvojumu, nav pārliecinošas. Patiesībā vispirms vienā no šīm tabulām, proti, tajā, kuras nosaukums ir "Ar kravas kuģiem veikti papildpakalpojumi", ir kļūdas aprēķinos. Tālāk un galvenokārt, kā pamatoti norāda Komisija, minētajās tabulās ir iekļauta dažādu kuģu virsjaudu (vietu skaits uz kuģiem) mākslīga sadale, kurai nav nekāda sakara ar veidu, kādā abi pakalpojumu veidi faktiski ir īstenoti. Tādējādi tabulā ar nosaukumu "Ar kravas kuģiem veikti papildpakalpojumi" attiecībā uz maršrutiem Marseļa–Bastja un Marseļa–Ažaksjo un uz 2007. gada otro pusi, kā arī ikvienu no gadiem laikposmā no 2008. līdz 2013. gadam, ir atspoguļota atšķirība starp jaudām, ko piedāvā deleģējuma saņēmēju kravas kuģi šajos maršrutos, veicot pamatpakalpojumus (tabula ar nosaukumu "Ar kravas kuģiem veikti pastāvīgie pakalpojumi"), un jaudām, kas prasītas NSPD specifikācijās attiecībā uz tiem pašiem pakalpojumiem un maršrutiem (tabula ar nosaukumu "Specifikācijas pastāvīgiem pakalpojumiem"). Citiem vārdiem sakot, minētajā tabulā ir parādīta tikai kuģu, ar kuriem tiek nodrošināts pamatpakalpojums, virsjaudu uzskaite salīdzinājumā ar specifikāciju prasībām – proti, virsjaudām, ko *SNCM* patvaļīgi piešķir apgalvotajam papildpakalpojumam, kas tiek veikts ar kravas kuģiem. Tādā pašā izpratnē tabulā ar nosaukumu "Ar prāmjiem veikti papildpakalpojumi" ar *SNCM* prāmjiem piedāvātās jaudas papildpakalpojumu sniegšanas ietvaros ir patvaļīgi noteiktas kā tādas, kas izriet no atšķirības starp NSPD specifikācijās attiecībā uz šo pakalpojumu prasītajām jaudām (tabula ar nosaukumu "Specifikācijas papildpakalpojumiem") un virsjaudas, kas atkārtoti norādītas tabulā ar nosaukumu "Ar kravas kuģiem veikti papildpakalpojumi". Taču no lietas materiāliem izriet, ka ar minētajiem prāmjiem piedāvātās jaudas bija ievērojami lielākas par tām, kas bija norādītas tabulā ar nosaukumu "Ar prāmjiem veikti papildpakalpojumi", tā ka, ja vien nepastāv izņēmuma apstākļi, kravas kuģi papildpakalpojumu sniegšanas nodrošināšanai nebija jāizmanto. Savukārt tabulā ar nosaukumu "Ar prāmjiem veikti pastāvīgie pakalpojumi" ir vienkārši, nekādi to nepamatojot, norādīts, ka ar prāmjiem katru gadu par konkrētu vietu skaitu esot paplašināts pamatpakalpojumu apjoms maršrutos Marseļa–Ažaksjo un Marseļa–Bastja (it īpaši par 13 000 vietu 2007. gada otrajā pusē un par 26 000 vietu 2008. gadā). Visbeidzot ir jānorāda, ka apstāklis, ka bija iespējami atsevišķi gadījumi, kuros kuģis, kas parasti bija paredzēts pamatpakalpojumu sniegšanai, tika izmantots papildpakalpojumiem un otrādi, pats par sevi nav pietiekams, lai apšaubītu principiālu konstatējumu, saskaņā ar kuru kravas kuģi tika izmantoti pamatpakalpojumiem un prāmji – papildpakalpojumiem.

162 No iepriekš izklāstītā izriet, ka pirmā pamata otrās daļas otrā apakšdaļa ir jānoraida kā nepamatota.

– Par trešo apakšdaļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka papildpakalpojumi esot pamatoti ar reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kas tiekot apmierināta ar pamatpakalpojumiem

163 Pakārtoti *SNCM* apgalvo, ka papildpakalpojumi ir pamatoti ar reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kas tiekot apmierināta ar pamatpakalpojumiem. Tā apgalvo, ka, pat ja pastāvētu papildpakalpojumi, kas nošķirami no pamatpakalpojumiem, *quod non*, šie divi pakalpojumu veidi nevarētu tikt novērtēti neatkarīgi viens no otra, analizējot pirmo no *Altmark* kritērijiem.

164 Šīs trešās apakšdaļas atbalstam *SNCM* izvirza divas argumentu virknes. Pirmajā tās mērķis būtībā ir konstatēt, ka visaptveroša pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu analīze esot izrādījusies nepieciešama, balstoties uz dažiem citiem apsvērumiem, kas nav tehniski un ekonomiski. Otrajā tā vēlas pierādīt, ka starp abiem šiem pakalpojumu veidiem pastāvot tehniska un ekonomiska savstarpēja papildināmība.

165 Komisija, ko atbalsta *Corsica Ferries*, lūdz noraidīt šo trešo apakšdaļu.

166 Attiecībā uz pirmo argumentu virkni ir jākonstatē, ka neviens no tiem neļauj secināt, ka Komisija, neveicot šajā lietā visaptverošu papildpakalpojumu un pamatpakalpojumu analīzi, ir pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā.

167 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jānorāda, ka *SNCM* kļūdaini cenšas apstrīdēt Komisijas vērtējumu, kas ir ietverts apstrīdētā lēmuma preambulas 139. apsvērumā, saskaņā ar kuru "nav pamata apgalvojumam, ka papildpakalpojumi var tikt pamatoti ar reālu vajadzību pēc sabiedriskiem pakalpojumiem, ko apmierina pamatpakalpojumi, ja vien netiek konstatēts, ka to izmantošana [..] nav atdalāma no pamatpakalpojumiem, pamatojoties uz visiem tehniskajiem un ekonomiskajiem apsvērumiem". Proti, pat ja papildpakalpojums, kas nepārprotami ir no pamatpakalpojuma nošķirts pakalpojums (skat. iepriekš 145.–154. punktu), būtu iekļauts sabiedrisko pakalpojumu jomā, neraugoties uz to, ka to nepamato savstarpēja tehniska papildināmība abu šo pakalpojumu veidu starpā vai ekonomiskās efektivitātes apsvērumi, ar to acīmredzami nebūtu izpildītas nepieciešamības un samērīguma prasības (attiecībā uz šīm prasībām skat. iepriekš 124. punktu).

168 Otrkārt, ir jānorāda, ka *SNCM* arī kļūdaini apgalvo, ka nepastāvot nekāda atšķirība starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem. Proti, no iepriekš 145.–154. punktā izklāstītajiem elementiem izriet, ka starp abiem šo pakalpojumu veidiem faktiski ir ievērojamas atšķirības.

169 Treškārt, pieņemot, ka *SNCM* arguments, kas atgādināts iepriekš 168. punktā, arī būtu jāuztver kā tāds, kas ir balstīts uz to, ka abiem šiem pakalpojumu veidiem ir kopīgs mērķis, proti, nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, ir jākonstatē, ka arī tas ir jānoraida.

170 Proti, pirmkārt un galvenokārt, ir jānorāda, ka tas, ka abiem šiem pakalpojumu veidiem ir viens un tas pats mērķis, nenozīmē, ka tie būtu automātiski jāuzskata par tādiem, kas faktiski veido vienu un to pašu pakalpojumu veidu.

171 Otrkārt, apstāklis, ka gan pamatpakalpojuma, gan papildpakalpojuma mērķis šķietami ir nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību, obligāti nenozīmē, it īpaši attiecībā uz jautājumu par reālas vajadzības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību, ka tie ir jāpārbauda kopā, it kā tie veidotu nedalāmu veselumu.

172 Proti, kā ļoti pamatoti norāda Komisija, teritoriālās nepārtrauktības mērķis var tikt ļoti labi sasniegts vienlaikus ar tirgus spēkiem un ar sabiedrisko pakalpojumu. Šajā ziņā ir jāatgādina, no vienas puses, ka, pat ja dalībvalstij ir plaša rīcības brīvība šajā jautājumā, tā var iedibināt VTNP tikai tiktāl, ciktāl tas atbilst reālai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, un, no otras puses, ka, ja pieprasījums jau ir

apmierināts ar tirgus spēkiem, tāda vajadzība nepastāv (skat. iepriekš 111.–124. punktu). Tādējādi, lai varētu tikt iedibināts VTNP jūras kabotāžas nozarē, nepietiek ar to, ka dalībvalsts atsaucas uz nepārtrauktības mērķa sasniegšanu. Vēl ir nepieciešams, lai šī mērķa īstenošana jau nebūtu nodrošināta ar vienkāršiem tirgus konjunktūras spēkiem. Ja šie spēki ļauj sasniegt daļu minētā mērķa, šāda VTNP izveide var būt pamatota tikai tiktāl, ciktāl tā atbilst attiecīgajam trūkumam tirgū.

173 Šajā lietā Komisija, pārbaudot pirmā pamata trešo daļu, konstatēja – un pamatoti –, kā tas izklāstīts tālāk, ka teritoriālā nepārtrauktība starp Korsiku un kontinentālo Franciju jau bija nodrošināta ar pamatpakalpojumu, ko pildīja tirgus spēki, kuriem uzliktas SPS. Tādējādi papildus apstāklim, ka papildpakalpojums nepārprotami neatbilda reālai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, tas pat nebija nepieciešams teorētiskajam teritoriālās nepārtrauktības mērķim, ko tam ir piešķīrušas Francijas iestādes.

174 Ceturtkārt, ir jāuzskata par veltīgu *SNCM* apgalvojums, ka Komisijas izvēlētā pieeja faktiski padara neiespējamu sabiedriskā pakalpojuma veiksmīgu sniegšanu, ciktāl tā atkārtoti attiecina šo pakalpojumu tikai uz neienesīgām darbībām, tādējādi izslēdzot jebkādu [finansiāla] izlīdzinājuma mehānismu un atturot ikvienu uzmanīgu un saprātīgu saimnieciskās darbības subjektu no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas. Proti, kā jau tika uzsvērts iepriekš 101.–155. punktā, gan pamatpakalpojumos, gan papildpakalpojumos bija novērojama būtiska ekspluatācijas nepietiekamība, kas izslēdz jebkādu finansiāla izlīdzinājuma starp tiem iespējamību.

175 Piektkārt, *SNCM* apstiprina, ka nepieciešamība veikt visaptverošu pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu analīzi esot izsecināma arī no *Conseil d'État* 2012. gada 13. jūlija nolēmuma 6. punkta un Komisijas agrākās lēmumu pieņemšanas prakses saistībā ar iepriekšējiem jūras pārvadājumu uz Korsiku SPD.

176 Taču, pirmkārt, *SNCM* nevar atsaukties uz *Conseil d'État* 2012. gada 13. jūlija nolēmuma 6. punkta fragmentu, ko tā citē. Proti, nedz Komisijai, nedz Savienības tiesai nav saistoša interpretācija, kādu *Conseil d'État* sniedz jūras kabotāžas regulas tiesību normām. Šajā lietā *SNCM* ir vēl jo mazāk pamata atsaukties uz minēto fragmentu, jo brīdī, kad *Conseil d'État* pasludināja savu nolēmumu, Komisija jau bija uzsākusi formālas izmeklēšanas procedūru, pēc kuras tika pieņemts apstrīdētais lēmums.

177 Otrkārt, iepriekš 98. un 99. punktā jau izklāstīto iemeslu dēļ *SNCM* nevar atsaukties arī uz Komisijas agrāko lēmumu pieņemšanas praksi saistībā ar iepriekšējiem jūras pārvadājumu uz Korsiku SPD.

178 Attiecībā uz otro argumentu virkni, pirmkārt, ir jākonstatē, ka Komisija apstrīdētā lēmuma preambulas 141. apsvērumā pamatoti norādīja, ka neesot konstatēta nekāda tehniska savstarpēja papildināmība starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem.

179 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka papildus apstāklim, ka šiem pakalpojumiem ir piemērojami atšķirīgi pienākumi, it īpaši attiecībā uz kustības grafiku un biežumu (skat. iepriekš 151. punktu), tie arī tiek īstenoti, izmantojot atšķirīgus kuģu veidus un atšķirīgiem mērķiem (skat iepriekš 152., 160. un 161. punktu). Proti, pamatpakalpojumi tiek veikti ar jaukta tipa kravas kuģiem, ar kuriem var pārvadāt preces un pasažierus, savukārt papildpakalpojumi tiek veikti ar prāmjiem, ar kuriem var pārvadāt tikai pasažierus un viņu transportlīdzekļus. Tehniskās atšķirības starp šiem abiem kuģu veidiem liedz ne vien tos kuģus, kas tiek izmantoti papildpakalpojumu sniegšanai, izmantot arī pamatpakalpojumu sniegšanai, bet arī īstenot apjoma radītus ietaupījumus, it īpaši kuģošanas līdzekļu apkopes un remonta aspektā. Tam jāpievieno fakts, ka apkalpēm ir jābūt atšķirīgai sertifikācijai atkarībā no kuģa veida un līdz ar to tās nav savstarpēji aizstājamas.

180 Šie konstatējumi nevar tikt apstrīdēti ar *SNCM* apgalvojumu, saskaņā ar kuru abos šajos pakalpojumu veidos esot redzamas "daudzas kopīgas tehniskas iezīmes, it īpaši pakalpojumu kvalitātes ziņā", un saskaņā ar kuru starp tiem pastāvot svarīga sinerģija, jo tajos tiek izmantotas tās pašas ostu infrastruktūras, tas pats aģentūru tīkls un tie paši telekomunikāciju un telemātikas līdzekļi biļešu

rezervācijai, kā arī tas pats personāls krastā, un varot tikt izmantotas tās pašas sertifikācijas procedūras un higiēnas un pārtikas drošuma pārbaudes. Proti, kā ļoti pamatoti apgalvo Komisija, pirmkārt, šādi norādītajai sinerģijai ir tikai visai margināls raksturs, jo galvenie attiecīgo pakalpojumu izmaksu avoti tomēr ir meklējami kuģošanas līdzekļos un apkalpē, un, otrkārt, kopīgu administratīvu un komerciālu struktūru izmantošana nevar būt pieņemams savstarpējas papildināmības pamats šīs problemātikas sakarā, jo tā katrā ziņā varētu tikt piemērota jebkurai *SNCM* darbībai.

181 Tāpat arī nevar būt pieņemams *SNCM* apgalvojums, ka prāmju uzdevums esot aizstāt jaukta tipa kravas kuģus, kad šie pēdējie minētie ir pietauvoti tehniskajai apskatei. Proti, papildus tam, ka ar prāmjiem nevar pārvadāt kravas, no NSPD 2. pielikuma B punktā "Tipveida gada apraksts" iekļautajām tabulām nepārprotami izriet, ka jaukta tipa kravas kuģu pietauvošanas tehniskajai apskatei laikā attiecīgā kustība vienmēr varēja tikt nodrošināta ar citiem jaukta tipa kravas kuģiem, kuru nosaukumi uzskaitīti šajās tabulās, nevis ar prāmjiem.

182 Otrkārt, ir jākonstatē, ka neviens no *SNCM* izvirzītajiem argumentiem neļauj secināt, ka papildpakalpojumu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā bija pamatota ar ekonomiskās efektivitātes apsvērumiem.

183 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka iepriekš 101., 155. un 174. punktā jau ir konstatēts, ka papildpakalpojumos bija novērojama ekspluatācijas nepietiekamība.

184 *SNCM* argumentācija, saskaņā ar kuru papildpakalpojums, pateicoties ieņēmumiem, ko tas radījis jūras pārvadājumu uz Korsiku jomā ienesīgākajos laikposmos, esot sniedzis būtisku ieguldījumu pamatpakalpojumu un SPD kopējā ekonomiskajā līdzsvarā, kā arī teritoriālās nepārtrauktības finansēšanā, nevar tikt pieņemta.

185 Šajā ziņā vispirms ir jāuzskata, ka *SNCM* maldīgi pārmet Komisijai, ka tā nav pārbaudījusi, vai "[ar papildpakalpojumiem], sedzot vismaz *SNCM* īpašās mainīgās izmaksas, bija iespējams līdzfinansēt daļu no pastāvīgajām izmaksām, kas tiem kopīgas ar [pamat]pakalpojumiem". Proti, no *SNCM* analītiskajiem kontu pārskatiem, ko tā sniedza administratīvās procedūras ietvaros, izriet, ka par katru gadu laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam no prāmjiem gūtie ieņēmumi bija zemāki par šī pakalpojuma tiešajām izmaksām (proti, it īpaši jūrniecības, apkalpes un apgādes izdevumi) (skat. iepriekš 155. punktu).

186 Turklāt minētās argumentācijas atbalstam *SNCM* velti atgādina savu apgalvojumu, ka prāmji varot tikt izmantoti arī pamatpakalpojumu sniegšanai. Proti, šis apgalvojums ir jānoraida iepriekš 152., 160., 161. un 181. punktā jau izklāstīto apsvērumu dēļ.

187 Visbeidzot, *SNCM* arguments, saskaņā ar kuru papildpakalpojumu radīto ieņēmumu ieguldījums kopējā šīs sabiedrības peļņā esot ļoti nozīmīgs, jo šim pakalpojumam atbilst ienesīgākie laikposmi, ir jānoraida kā neefektīvs. Proti, pieņemot, ka tas būtu pareizs, tas nemainītu apstākli, ka ar minētajiem ieņēmumiem nebija pietiekami, lai kompensētu ar šo pakalpojumu saistītās tiešās izmaksas (skat. iepriekš 101., 155., 174. un 185. punktu).

188 No visa iepriekš izklāstītā ir jāsecina, ka pirmā pamata otrās daļas trešā apakšdaļa un līdz ar to šī otrā daļa kopumā ir jānoraida kā nepamatotas.

Par trešo daļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka papildpakalpojums, aplūkojot to atsevišķi, atbilst pirmajam no *Altmark* kritērijiem

189 Pirmā pamata trešajā daļā, kas ir izvirzīta pakārtoti, *SNCM* apgalvo, ka papildpakalpojums, aplūkojot to atsevišķi, atbilst pirmajam no *Altmark* kritērijiem un ka Komisija tātad, uzskatot, ka šī pakalpojuma iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā neesot atbildusi reālai vajadzībai pēc sabiedriskā pakalpojuma, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

190 Šo trešo daļu var sadalīt četrās apakšdaļās.

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot kļūdaini novērtējusi pasažieru transporta pakalpojumu no Marseļas ostas aizstājamību ar [tādiem pašiem] pakalpojumiem no Tulonas

191 *SNCM* apgalvo, ka Komisijas konstatējums, kas ietverts apstrīdētā lēmuma preambulas 160. apsvērumā, saskaņā ar kuru "no pasažieru pieprasījuma viedokļa, piešķirot [SPD], papildpakalpojumus lielākoties bija iespējams aizstāt ar pakalpojumiem no Tulonas [..] ar galamērķi [Bastjā] [..] un [Ažaksjo] [..]", esot balstīts uz acīmredzami kļūdainu argumentāciju.

192 Komisija, kuru atbalsta *Corsica Ferries*, apstrīd *SNCM* izvirzītos argumentus.

193 Šīs tēzes atbalstam *SNCM*, pirmkārt, apgalvo, ka Komisijas viedoklis ir balstīts uz tendenciozu un pretrunīgu pasažieru pārvadājumu statistikas analīzi.

194 Jākonstatē, ka neviena no kritikām, ko *SNCM* izvirzījusi šī apgalvojuma atbalstam, nav pamatota.

195 Tādējādi, pirmkārt, *SNCM* velti pārmet Komisijai, ka apstrīdētā lēmuma preambulas 154. un 155. apsvērumā tā ir analizējusi pasažieru pārvadājumu starp kontinentālo Franciju un Korsiku attīstību laikposmā no 2002. līdz 2009. gadam, proti, laikposmā, kurā ir iekļauti divi gadi pēc SPD piešķiršanas. Proti, šo divu gadu, papildus 2002. līdz 2007. gadam, ņemšana vērā ļauj ieraudzīt vispārīgās pasažieru pārvadājumu attīstības tendences ilgākā laikposmā un konstatēt, ka tās nav mainījušās pēc SPD piešķiršanas. Tomēr ir jānorāda, ka *SNCM* pat nav apgalvojusi, ka pasažieru pārvadājumu attīstībā pēc 2007. gada būtu bijušas vērojamas nozīmīgas atšķirības salīdzinājumā ar attīstību iepriekšējos gados.

196 Otrkārt, ir jāuzskata, ka *SNCM* apsvērums, saskaņā ar kuru pasažieru transports no Marseļas laikposmā no 2002. līdz 2009. gadam esot saglabājies aptuveni nemainīgs, bet transports no Tulonas esot ievērojami audzis, nav nekādā pretrunā Komisijas secinājumam saistībā ar pasažieru jūras transporta pakalpojumu maršrutā Marseļa–Korsika aizstājamību ar maršrutā Tulona–Korsika piedāvātajiem pakalpojumiem no pieprasījuma viedokļa.

197 Proti, no lietas materiāliem izriet, kā tas ir konstatēts apstrīdētā lēmuma preambulas 154. apsvērumā, ka kopējā pasažieru jūras transporta satiksme starp kontinentālo Franciju un Korsiku ir ievērojami palielinājusies laikposmā no 2002. līdz 2009. gadam (+ 31,6 %) un ka šo pieaugumu ir kompensējuši – un turklāt lielā mērā – pakalpojumu sniedzēji, kas tos sniedz no Tulonas (+ 150 %), nevis tie, kuri tos sniedz no Marseļas (– 1,7 %). *SNCM* apsvērumā, saskaņā ar kuru satiksmes no Tulonas pieaugums esot noticis līdz ar gandrīz nemainīgu satiksmi no Marseļas, nav ņemta vērā satiksmes palielināšanās kopumā un operatoru tirgus daļu attīstība. Nav apstrīdams, ka šīs satiksmes starp kontinentālo Franciju un Korsiku vispārējās palielināšanās kontekstā operatoru, kas sniedz pakalpojumus no Tulonas, tirgus daļa ir ievērojami augusi, savukārt operatoru, kas sniedz pakalpojumus no Marseļas, tirgus daļa ir samazinājusies. Šajā ziņā nav noteicoši, ka kopējā pasažieru skaita ziņā maršrutā Marseļa–Korsika ir notikusi gandrīz stagnācija, jo proporcionāli tirgus daļām tās regresija ir nepārprotama. No tā var tikt skaidri izsecināta pasažieru jūras transporta satiksmes maršrutā Marseļa–Korsika pārcelšanas uz satiksmi maršrutā Tulona–Korsika esamība un līdz ar to – no pieprasījuma viedokļa – pirmajā maršrutā piedāvāto pakalpojumu aizstājamība ar otrajā maršrutā piedāvātajiem pakalpojumiem.

198 Jāpiebilst, ka *SNCM* neapstrīd apstrīdētā lēmuma preambulas 157. apsvērumā ietvertos konstatējumus, kas ir formulēti šādi:

"Faktiski izmaiņas satiksmē starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, paplašinoties savienojumiem no Tulonas (*Toulon*), ir vēl izteiktākas attiecībā uz papildpakalpojumiem. Laikā no 2002. līdz 2005. gadam reāli konstatētā satiksme papildpakalpojumu jomā savienojumā Marseļa (*Marseille*)–Korsika ir samazinājusies par 208 213 pasažieriem un vienlaikus savienojumā Tulona (*Toulon*)–Korsika tā ir palielinājusies par 324 466 pasažieriem. Satiksmes papildpakalpojumu daļas samazināšanās par labu citiem tirgus operatoriem uz kopējā satiksmes pieauguma fona, sākot no 2002. gada, liecina par šo abu pakalpojumu izteiktu aizstājamību."

199 Treškārt, *SNCM* maldīgi apgalvo, ka Komisijas analīze, kas ietverta apstrīdētā lēmuma preambulas 154. apsvērumā, esot pretrunā šī lēmuma preambulas 155. apsvērumam, kurā Komisija esot paziņojusi, ka konstatētā attīstība nešķiet saistāma ar "savienoto trauku" efektu ar Itāliju, jo pasažieru jūras transports starp Korsiku un Itāliju esot palicis nemainīgs visā attiecīgajā laikposmā. Proti, minētajā preambulas 155. apsvērumā Komisija vispār nav apstiprinājusi šādu satiksmes starp Korsiku un Itāliju stabilitāti. Komisija tajā Francijas iestāžu argumentu, saskaņā ar kuru daļa satiksmes Marseļa–Korsika maršrutā esot iekļāvusies pārvadājumos starp Korsiku un Itāliju, noraida, balstoties, gluži pretēji, uz to, ka pasažieru jūras transporta daļa no vai uz visām Korsikas ostām, no kurām tiek piedāvāti savienojumi ar Itāliju, attiecīgajā laikposmā esot vispārēji samazinājusies. Šajā ziņā ir jānorāda, ka no *observatoire régional des transports de la Corse* [Korsikas Reģionālā pārvadājumu novērošanas centra] publicētajiem datiem izriet, ka laikposmā no 2002. līdz 2009. gadam, lai gan satiksme starp Korsiku un Itāliju ir palielinājusies par 4,6 %, satiksme starp Korsiku un dažādām kontinentālajām ostām kopumā tomēr ir palielinājusies par 21 %. Tādējādi Korsikas satiksmes daļa, ko veido savienojumi ar Itāliju, ir samazinājusies no 39,1 % 2002. gadā līdz 33,8 % 2009. gadā.

200 Ceturtkārt, *SNCM* maldīgi pārmet Komisijai, ka tā savā pakalpojumu aizstājamības analīzē ir ņēmusi vērā satiksmes pārcelšanu no savienojuma Marseļa–Korsika uz savienojumu Tulona–Korsika 2004. un 2005. gadā, pamatojoties uz to, ka šajos gados tika pieredzēti ievērojami streiki, kas stipri traucēja satiksmi no Marseļas.

201 Proti, vispirms ir jāatgādina, ka analīze, kuru Komisija veikusi apstrīdētā lēmuma preambulas 154.–160. apsvērumā, attiecas ne tikai uz 2004. un 2005. gadu, bet tajā ir ietverts arī laikposms no 2002. līdz 2009. gadam. Savukārt sociālie konflikti, uz kuriem atsaucas *SNCM*, notika tikai 2004. gada septembrī, 2005. gada septembrī un 2005. gada oktobrī, nevis visā 2004. un 2005. gadā kopumā, kā tā šķiet apgalvojam. Visbeidzot, kā pamatoti norāda Komisija, atsaucoties uz sava Paziņojuma par konkrētā tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesībās (OV 1997, C 372, 5. lpp.) 38. punktu, konkurences tiesībās streika prakse var tikt izmantota tirgus sadalei.

202 Otrkārt, ir jāuzskata, ka *SNCM* kļūdaini kvalificē Komisijas veikto pakalpojumu aizstājamības analīzi kā "īpaši neskaidru", ciktāl tā esot ņēmusi vērā tikai apjomu attīstību, nepārbaudot, vai *Corsica Ferries* piedāvātie pakalpojumi bija aizstājami ar tās pašas pakalpojumiem attiecībā uz kustības grafiku, kas jāievēro, maksimālajiem tarifiem, pakalpojumu kvalitāti un apkalpotajiem galamērķiem.

203 Proti, Komisijas analīze ir balstīta uz patērētāju rīcības, kā arī racionālu elementu un faktu konstatāciju, kas izriet it īpaši no publiskajiem datiem saistībā ar jūras transporta pakalpojumu piedāvājumu un pieprasījumu, nopietnu pārbaudi. Tādējādi, kā pamatoti norāda Komisija, ja lietotājs izvēlas doties uz Korsiku drīzāk no Tulonas, nevis no Marseļas, tas noteikti ņem vērā visu *SNCM* nosaukto parametru kopumu. Leģitīmi var tikt pieņemts, ka, ja būtu pastāvējusi faktiska kvalitātes atšķirība starp šīs sabiedrības sniegtajiem pakalpojumiem no Marseļas un pakalpojumiem, ko *Corsica Ferries* sniedza no Tulonas, tas būtu aizkavējis nozīmīgās satiksmes izmaiņas, kas tika konstatētas iepriekš 197. un 198. punktā. Turklāt, kā tas jau ir izklāstīts iepriekš 137. un 139. punktā, *Corsica Ferries* sniegtajiem

pakalpojumiem bija jāatbilst virknei prasību regularitātes, nepārtrauktības, jūras pārvadājumu biežuma, pakalpojuma īstenošanas jaudas, tarifu un kuģu apkalpes ziņā un jāatbilst nosacījumiem, kas ir saderīgi ar vispārējām interesēm.

204 Šajā kontekstā ir jāpiebilst, ka apstrīdētā lēmuma preambulas 158. apsvērumā Komisija savas pakalpojumu aizstājamības analīzes nolūkā, "vērtējot kvalitatīvā aspektā", ir ņēmusi vērā arī nelielo attālumu starp Marseļu un Tulonu. Šajā ziņā ir jākonstatē, ka tā ir pamatoti uzskatījusi, ka šis nelielais attālums, proti, aptuveni 50 km lineārā attālumā un 65 km pa sauszemi, un tas, ka pārvietošanās laiks pa sauszemi starp šīm divām pilsētām aizņem tikai 45 minūtes, kas ir ievērojami mazāk nekā brauciena ilgums uz Korsiku no kontinentālās Francijas, esot veidojis atbilstīgas norādes uz pasažieru jūras transporta pakalpojumu no Marseļas un tādu pašu pakalpojumu no Tulonas aizstājamību no pieprasījuma viedokļa. Tam vēl ir jāpievieno fakts, ka Tulonas osta ir tuvāk Korsikai nekā Marseļas osta, un tas ļauj kuģiem, kuri veic pārvadājumus no pirmās ostas, to darīt īsākā laikā nekā tiem, kas veic pārvadājumus no otrās ostas. Ņemot vērā šos faktorus, ir maz ticams, ka šis papildu 45 minūšu brauciens ar automobili personas, kas dzīvo vai strādā Marseļā, atturētu izvēlēties maršrutu Tulona–Korsika. Turklāt šo dažādo konstatējumu atbilstību *SNCM* nav apstrīdējusi.

205 Protams, kā pamatoti norāda *SNCM*, Propriāno osta, kas bija viena no trim Korsikas ostām, uz kuru attiecās papildpakalpojumi, netika apkalpota ar kuģiem no Tulonas. Tomēr to pamatpakalpojumu ietvaros apkalpoja *SNCM-CMN* grupas kuģi no Marseļas (skat. NSPD specifikāciju I punkta d) apakšpunkta 1.3. punktu). Maršrutam Marseļa–Propriāno un šiem pakalpojumiem pat bija paredzēta minimālo jaudu palielināšana laikposmā no 1. maija līdz 30. septembrim (skat. NSPD specifikāciju I punkta d) apakšpunkta 1.3. punkta i) apakšpunktu). Kā pamatoti norāda Komisija, nepastāv pat vismazākā norāde, saskaņā ar kuru ar pamatpakalpojumiem, kas piecus mēnešus šādi tika pastiprināti pavasara–vasaras periodā, vien neesot bijis pietiekami, lai apmierinātu lietotāju pieprasījumu šajā maršrutā, pat intensīvas satiksmes noslodzes laikā. Tādējādi ir jāuzskata, ka minētajā maršrutā papildpakalpojumu ietvaros sniegtie pakalpojumi nav atbilduši reālai vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem un pat nerodas jautājums par Marseļas un Tulonas ostu aizstājamību satiksmes uz Propriāno nodrošināšanai.

206 Turklāt un katrā ziņā ir jākonstatē, kā to apstrīdētā lēmuma preambulas 164. apsvērumā un 98. zemsvītras piezīmē norādījusi Komisija, ka satiksme maršrutā Marseļa–Propriāno veidoja tikai niecīgu daļu (aptuveni 10 %) no papildpakalpojumos iekļauto darbību kopuma. Ar tik niecīgu daļu nevar tikt pamatota sabiedriskā pakalpojuma, kam piemīt papildpakalpojuma apjoms, kas veikts ne tikai šajā maršrutā, esamība. Kā ir norādīts minētajā apsvērumā, "nelielais satiksmes īpatsvars [minētajā] līnijā neļauj atzīt, ka privātās iniciatīvas trūkums šajā vienīgajā līnijā atspēkotu secinājumu par visiem papildpakalpojumiem".

207 Visbeidzot ir jāuzsver, ka, lai varētu secināt aizstājamības esamību šajā gadījumā, nebija nepieciešams, lai prasības, kas piemērojamas pakalpojumiem no Marseļas, un prasības, kuras piemērojamas [pakalpojumiem] no Tulonas, būtu pilnībā identiskas.

208 No visiem iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Komisija pamatoti uzskatīja, ka jūras transporta pakalpojumi, kas tika sniegti maršrutā Marseļa–Korsika papildpakalpojumu ietvaros, un tie, kuri tika sniegti maršrutā Tulona–Korsika, no pasažieru pieprasījuma viedokļa bija savstarpēji aizstājami.

– Par otro apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot kļūdaini novērtējusi privātās iniciatīvas trūkumu

209 Šajā otrajā apakšdaļā *SNCM* apgalvo, ka privātās iniciatīvas trūkuma analīze, ko Komisija ir veikusi apstrīdētā lēmuma preambulas 161.–166. apsvērumā, ir nepietiekami pamatota un acīmredzami kļūdaina.

210 Šai analīzei apstrīdētā lēmuma preambulas 162. apsvērumā ir veikts šāds kopsavilkums:

"[..] Komisija salīdzināja reālo pasažieru satiksmi uz galamērķi katrā papildpakalpojumu ostā ar pārvadājumu piedāvājumu, ko *Corsica Ferries* sniedza satiksmei no Tulonas (*Toulon*), un ar *DSP* pamatpakalpojumiem. No tā izrietēja, ka attiecībā uz [Bastjas] (*Bastia*) un [Ažaksjo] (*Ajaccio*) ostām, kas pārstāv 90 % no papildpakalpojumiem nepieciešamajām jaudām, apvienojot jaudas, ko piedāvā *DSP* pamatpakalpojumi no Marseļas (*Marseille*) un privātās iniciatīvas pakalpojumi, kas pastāvēja laikā no 2004. līdz 2006. gadam satiksmei no Tulonas (*Toulon*), pietika, lai nodrošinātu faktiski konstatēto pieprasījumu, un tas attiecās gan uz pavasara un rudens periodu, gan vasaras periodu katrā no abām ostām katrā gadā no 2004. līdz 2006. gadam."

211 Komisija un *Corsica Ferries* apstrīd *SNCM* apgalvojumus.

212 Savas tēzes atbalstam *SNCM*, pirmkārt, pārmet Komisijai, ka tā neesot sniegusi nekādas detalizētas ziņas vai skaitļus attiecībā uz piedāvājuma un pieprasījuma salīdzinošo aprēķinu, kas aprakstīts apstrīdētā lēmuma preambulas 162. apsvērumā.

213 Šis iebildums ir jānoraida kā nepamatots. Proti, kā Komisija to apstiprināja atbildē uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumu, dati, ko tā izmantoja kritizētās analīzes nolūkā, ir publiski dati, kas iegūti no Korsikas Reģionālā pārvadājumu novērošanas centra, kurus administratīvās procedūras gaitā tam esot paziņojusi *Corsica Ferries* un kurus Francijas iestādes šajā procedūrā neesot nekādi apstrīdējušas. *SNCM*, kas ir īpaši labā pozīcijā, lai zinātu jūras transporta starp kontinentālo Franciju un Korsiku piedāvājuma un pieprasījuma situāciju, kā arī datus saistībā ar NSPD paredzētajām jaudām, tātad nevar nopietni apgalvot, kā tā darīja savos procesuālajos rakstos, ka tai neesot iespējams saprast Komisijas argumentāciju un pārbaudīt, vai šīs pēdējās minētās izmantotie skaitļi ir pareizi. Attiecībā uz metodi, kuru Komisija izmantoja savas analīzes nolūkā, no apstrīdētā lēmuma preambulas 162. apsvēruma skaidri izriet, ka tās būtība ir vienkārši salīdzināt katru gadu no 2004. līdz 2006. gadam, nošķirot tā dēvēto "pavasara–rudens" un tā dēvēto "vasaras" periodu, un katru no trim Korsikas ostām, uz kurām attiecas papildpakalpojums, un apvienotās *Corsica Ferries* piedāvātās jaudas no Tulonas un deleģējuma līdzsaņēmēju piedāvātās jaudas no Marseļas pamatpakalpojuma ietvaros ar faktiski konstatēto pieprasījumu (proti, pasažieru faktisko satiksmi). Koncentrējoties uz Bastjas un Ažaksjo ostām, kurās bija pārstāvēti 90 % no papildpakalpojumiem prasītajām jaudām, Komisija konstatēja, ka ar šo apvienojumu esot bijis pietiekoši, lai nodrošinātu faktiski konstatēto pieprasījumu, pamatojoties uz to, ka atšķirība starp pirmo un otro bija sistemātiski pozitīva. Tādējādi Komisija juridiski pietiekami ir pamatojusi savu analīzi par privātās iniciatīvas trūkumu.

214 Otrkārt, *SNCM* apgalvo, ka faktiskās pasažieru satiksmes salīdzinošā analīze ar *Corsica Ferries* sniegto transporta piedāvājumu apvienojumā ar pamatpakalpojumu ietvaros sniegto [pakalpojumu] esot acīmredzami kļūdaina, ciktāl tajā neesot ņemtas vērā tirgus iezīmes un, it īpaši, pieprasījuma ievērojamās svārstības pat intensīvas satiksmes noslodzes laikā. Proti, pat vasaras vidū satiksmē esot pastāvējuši brīži, it īpaši nedēļas nogalēs, kad ar minēto apvienojumu šis pakalpojums nevarēja tikt pilnībā nodrošināts.

215 Jākonstatē, ka *SNCM* juridiski pietiekami nav pierādījusi iespējami būtiskās pieprasījuma svārstības, uz kurām tā atsaucas. Šajā ziņā tā tikai atsaucas uz Komisijas 2003. gada 9. jūlija Lēmuma 2004/166/EK par pārstrukturēšanas atbalstu, ko Francija ir paredzējusi piešķirt *Société nationale maritime Corse-Méditerranée* (*SNCM*) (OV 2004, L 61, 13. lpp.), fragmentu, kurā ir atsauce uz tirgus pētījumu, ko tās ieskatā esot veikusi Komisija. Faktiski, kā tas izriet no šī lēmuma preambulas 50. apsvēruma, šā tirgus pētījuma avots nekādi nav bijusi Komisija, bet gan to ir sniegušas Francijas iestādes. Turklāt minētais tirgus pētījums bija balstīts uz datiem, kas bija pieejami līdz 2001. gadam. Taču tirgus apstākļi laikā no 2001. līdz 2007. gadam ir ievērojami mainījušies. Visbeidzot, ir jānorāda, ka Vispārējā tiesa ar 2005. gada 15. jūnija spriedumu *Corsica Ferries France*/Komisija (T-349/03, EU:T:2005:221) Lēmumu 2004/166 atcēla.

216 Treškārt, *SNCM* apgalvo, ka, lai izskatītu jautājumu par privātās iniciatīvas trūkumu, Komisija neesot varējusi veikt tikai kvantitatīvu *Corsica Ferries* iesniegtā piedāvājuma analīzi. Proti, tai esot bijis jāspriež ne tikai par jaudām, bet arī par tarifiem, nepārtrauktību un regularitāti un jāpierāda, ka *Corsica Ferries* piedāvāja savus pakalpojumus saskaņā ar nosacījumiem, kas ir analoģiski tiem, kādus nodrošināja *SNCM* papildpakalpojuma ietvaros. *SNCM* šajā kontekstā norāda, ka Komisija nevienā brīdī nav pierādījusi, ka *Corsica Ferries* sniegtie pakalpojumi būtu atbilduši specifikācijās izvirzītajām kvalitātes prasībām.

217 Šādi pret Komisiju izvirzītie iebildumi ir jānoraida.

218 Protams, kā tas izriet no lietas materiāliem un par ko turklāt lietas dalībniecēm nav strīda – NSPD pienākumi, kuri ir piemērojami papildpakalpojumiem, un SPS, kas ir izvirzītas kā priekšnosacījums transporta pakalpojumiem no Tulonas, nav stingri identiski. Tomēr, kā apstrīdētā lēmuma preambulas 165. apsvērumā pamatoti norāda Komisija, turklāt nav tikusi pierādīta nozīmīgas kvalitatīvas atšķirības starp jūras transporta pakalpojumiem, kas tiek sniegti no Marseļas papildpakalpojumu ietvaros, un jūras transporta pakalpojumiem, kas tiek sniegti no Tulonas, esamība, kas varētu atturēt pirmo lietotājus no pāriešanas uz otrajiem.

219 Šajā ziņā vispirms ir svarīgi atgādināt, ka NSPD specifikācijās paredzētie pienākumi ir mazāk saistoši attiecībā uz papildpakalpojumiem nekā attiecībā uz pamatpakalpojumiem (skat. iepriekš 151. punktu). Tālāk ir jāatsaucas uz iepriekš 202.–204. punktā izklāstītajiem apsvērumiem, no kuriem izriet, ka, papildus tam, ka *Corsica Ferries* sniegtajiem pakalpojumiem bija jāatbilst prasību virknei regularitātes, nepārtrauktības, jūras pārvadājumu biežuma, pakalpojuma īstenošanas ietilpības, tarifu un kuģu apkalpes ziņā un jāatbilst nosacījumiem, kas ir saderīgi ar vispārējām interesēm, nav ticis konstatēts, ka starp minētajiem pakalpojumiem un tiem, ko sniedz *SNCM* no Marseļas, pastāvētu faktiska kvalitatīva atšķirība. Visbeidzot, runājot detalizētāk par pienākumiem saistībā ar piedāvātā pakalpojuma kvalitāti, kas attiecībā uz papildpakalpojumiem paredzēti NSPD specifikācijās, uz kuriem atsaucās *SNCM*, ir pietiekami konstatēt, ka pēdējā minētā nav izvirzījusi nevienu elementu, kas ļautu pierādīt, ka pastāv jebkāda ceļotāju īpaša vajadzība, kas nav tikusi apmierināta, sniedzot jūras transporta pakalpojumus, ko nodrošina sabiedrības, kas darbojas no Tulonas. Turklāt papildpakalpojumiem bija izvirzīts maz pienākumu saistībā ar piedāvātā pakalpojuma kvalitāti un tie nebija būtiski atšķirīgi no tiem, kas tiek piemēroti konkurējošo sabiedrību – it īpaši *Corsica Ferries* – sniegtajiem transporta pakalpojumiem.

220 No iepriekš izklāstītā izriet, ka Komisija pamatoti uzskatīja, ka šajā lietā nav sniegts neviens privātās iniciatīvas trūkuma pierādījums attiecībā uz papildpakalpojumiem.

– Par trešo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija nepamatoti neesot analizējusi ietekmi, kāda attiecībā uz faktiski konstatēto piedāvājumu būtu bijusi papildpakalpojumu atcelšanai

221 *SNCM* pārmet Komisijai, ka tā neesot analizējusi ietekmi, kāda attiecībā uz faktiski konstatēto piedāvājumu būtu bijusi papildpakalpojuma atcelšanai, kā rezultātā Komisija esot pārāk augstu novērtējusi privāto iniciatīvu, ar ko varot tikt aizstāts šis pakalpojums. Proti, vispirms – nekur apstrīdētajā lēmumā nav norādes uz to, ka *Corsica Ferries* pakalpojumi no Tulonas un *SNCM* pakalpojumi no Marseļas būtu pilnībā savstarpēji aizstājami. Tālāk – nekas nepierāda, ka, nepastāvot jebkādiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, *Corsica Ferries* piedāvājums būtu bijis piemērots, lai nodrošinātu papildpakalpojumiem līdzvērtīgu pakalpojumu nepārtrauktību un regularitāti. Visbeidzot – izmaksāto kompensāciju atcelšanas gadījumā pati *SNCM* klātbūtne tirgū būtu apšaubīta, un tas radītu *Corsica Ferries* monopolam līdzīgu pozīciju un liktu šai pēdējai minētajai būtiski palielināt tarifus un samazināt savu pakalpojuma kvalitāti.

222 Komisija noraida *SNCM* apgalvojumus.

223 Šī trešā apakšdaļa ir jānoraida. Proti, trīs pieņēmumi, uz kuriem ir balstīts *SNCM* pret Komisiju izvirzītais iebildums, ir kļūdaini.

224 Pirmkārt, Komisijai nevar tikt saprātīgi pieprasīts, lai tā pierādītu pilnīgas aizstājamības esamību starp transporta pakalpojumiem, kas sniegti no Tulonas, un tiem, kuri sniegti no Marseļas. Apstrīdētā lēmuma preambulas 160. apsvērumā tā ir pamatoti ņēmusi vērā, ka šie pakalpojumi "lielākoties bija aizstājami".

225 Otrkārt, ir jākonstatē, ka analīze, ko apstrīdētajā lēmumā veikusi Komisija, ļauj juridiski pietiekami pierādīt, ka, ja nepastāvētu SPD attiecībā uz papildpakalpojumiem, *Corsica Ferries* piedāvājums no Tulonas, kas apvienots ar *SNCM-CMN* grupas piedāvājumu attiecībā uz pamatpakalpojumiem, būtu ļāvis nodrošināt teritoriālo nepārtrauktību visu gadu, tostarp intensīvas satiksmes noslodzes laikā, vai, citiem vārdiem sakot, ka pasažieru pieprasījums joprojām būtu apmierināts (skat. iepriekš šīs trešās daļas pirmās un otrās apakšdaļas pārbaudi).

226 Apgalvojums, ko šajā kontekstā formulē *SNCM*, saskaņā ar kuru, ja nepastāvētu SPD attiecībā uz papildpakalpojumiem, *Corsica Ferries* varētu pakāpeniski vai pēkšņi novirzīt savu floti uz citiem galamērķiem, kas neatrodas Korsikā, ir tīra spekulācija un nevar tik pieņemts.

227 Treškārt, ir jāuzskata, ka tīra spekulācija un tātad noraidāmi ir *SNCM* apgalvojumi par sekām, kādas būtu izmaksāto kompensāciju par papildpakalpojumiem atcelšanai attiecībā uz *SNCM* situāciju un uz *Corsica Ferries* situāciju.

– Par ceturto apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka *SNCM* konkurenti, kas sniedz pakalpojumus no Tulonas, nevarot tikt uzskatīti par tādiem, kas savu darbību īsteno parastos tirgus apstākļos

228 *SNCM* apgalvo, ka pretēji tam, kas ir norādīts apstrīdētā lēmuma preambulas 166. apsvērumā, tās konkurenti, kas sniedz pakalpojumus no Tulonas, nevarot tikt uzskatīti par tādiem, kas savu darbību īsteno parakstos tirgus apstākļos. Proti, pārvadājumi no Tulonas tiekot subsidēti ar valsts atbalstu, proti, ar sociālā atbalsta shēmu, un uz tiem saskaņā ar šo shēmu esot attiecinātas SPS.

229 Komisija un *Corsica Ferries* lūdz noraidīt šo apakšdaļu.

230 Jākonstatē, ka Komisija, apstrīdētā lēmuma preambulas 166. apsvēruma pēdējā teikumā norādot, ka " *SNCM* konkurenti pasažieru pārvadāšanas jomā, kuri darbojās no Tulonas (*Toulon*), varēja tikt atzīti par tādiem, kuri īsteno savu darbību parastos tirgus apstākļos", nerunāja par situāciju, kurā nepastāv valsts iejaukšanās tirgū. Kā izriet no minētā teikuma pirmās daļas – "ņemot vērā *OSP* un sociālā atbalsta shēmas klātesamību visās līnijās starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku" –, Komisija vēlējās vienkārši norādīt, ka uz visām kuģniecības sabiedrībām, kas piedāvā pasažieru transporta pakalpojumus starp, it īpaši, Tulonas ostu un Korsikas ostām, attiecas sociāla rakstura atbalsta shēma, kas aprakstīta iepriekš 14. punktā, un līdz ar to uz tām attiecas SPS uzliktās prasības, kas ir paredzētas šajā shēmā, tā ka tās esot jāuzskata par tādām, kas savu darbību tirgū īsteno līdzvērtīgos apstākļos. Citiem vārdiem sakot, "parasti tirgus apstākļi" ir tie, kuros ir ietverta minētā shēma un ar to saistītās SPS.

231 Tādējādi trešās daļas ceturtā apakšdaļa un šī pēdējā minētā daļa kopumā ir jānoraida kā nepamatotas.

Par ceturto daļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka Komisija nav pierādījusi, ka pakalpojumi, kas sniegti kā papildpakalpojumi, neveido parastu komercdarījumu

232 Pakārtoti, proti, gadījumā, ja būtu jāuzskata, ka papildpakalpojums neveido VTNP, *SNCM* pārmet Komisijai, ka tā neesot pierādījusi, ka Francijas iestādes, slēdzot līgumu ar *SNCM* par minētajiem pakalpojumiem, nav rīkojušās tāpat kā privāts ieguldītājs parastos tirgus apstākļos un ka sniegto pakalpojumu pirkšana minētā pakalpojuma ietvaros tātad nevar tik kvalificēta kā parasts komercdarījums.

233 Jākonstatē, kā to pamatoti norāda Komisija un *Corsica Ferries*, ka kritērijs par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā nav piemērojams tādā gadījumā, kāds ir šajā lietā. Proti, pirmkārt, ja valsts iestāde pati pozicionē sevi kā iestādi, kas ir atbildīga par sabiedriskā pakalpojuma organizāciju un deleģēšanu, tā līdz ar to noraida minētā kritērija piemērojamību, jo pēc definīcijas tā rīkojas kā publiskā vara. Otrkārt, pretēji *SNCM* aizstāvētajai nostājai, Francijas iestāžu rīcība šajā lietā nevar tikt pielīdzināta jūras transporta pakalpojumu iegādei, samaksājot par to [atbilstošu] cenu. Faktiski šajā lietā tiek aplūkots nolīgums, ar kuru valsts iestāde saimnieciskās darbības subjektiem piešķir sabiedriskā pakalpojuma vadību, izmaksājot pēdējiem minētajiem finansiālu kompensāciju. Šādos apstākļos, lai noteiktu, vai šī kompensācija veido valsts atbalstu un – it īpaši – selektīvu priekšrocību, ir jāpiemēro četri *Altmark* kritēriji.

234 Tādējādi pirmā pamata ceturtā daļa ir jānoraida.

235 No tā izriet, ka pirmais pamats kopumā ir jānoraida kā nepamatots. Tātad ir jāsecina, ka Komisija pamatoti uzskatīja, ka papildpakalpojumu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā neatbilst reālai vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem un ka Francijas Republika tādējādi ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kvalificējot papildpakalpojumu kā VTNP.

Par otro pamatu, kas ir balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka NSPD nav izpildīts ceturtais Altmark *kritērijs*

236 Savā otrajā pamatā *SNCM* apgalvo, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts ne attiecībā uz pamatpakalpojumiem, ne papildpakalpojumiem. Tā apgalvo, ka NSPD iepirkuma procedūra ļāva nodrošināt efektīvu konkurenci starp operatoriem un tādējādi – izvēlēties pašvaldībai saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu.

237 Komisija un *Corsica Ferries* noraida *SNCM* argumentus.

238 Jāatgādina, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts divos alternatīvos gadījumos. Saskaņā ar pirmo gadījumu uzņēmuma, kuram tiek uzlikta SPS izpilde, izvēle ir jāveic publiskā iepirkuma procedūrā, kas ļauj atlasīt kandidātu, kurš attiecīgos pakalpojumus pašvaldībai spēj sniegt par zemāko cenu. Saskaņā ar otro gadījumu kompensācijas apmēram ir jābūt noteiktam, izmantojot par pamatu vidēja uzņēmuma, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši ekipēts, lai varētu izpildīt izvirzītās sabiedriskā pakalpojuma prasības, izmaksu, kas radušās saistībā ar šo pienākumu izpildi, analīzi, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī par šo saistību izpildi gūtu saprātīgu peļņu.

239 Apstrīdētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka neviens no abiem šiem gadījumiem šajā lietā nav konstatējams (skat. apstrīdētā lēmuma preambulas 169.–178. un 179.–183. apsvērumu). Šīs prasības kontekstā *SNCM* apstrīd Komisijas secinājumus tikai attiecībā uz pirmo no minētajiem gadījumiem.

240 Jākonstatē, ka no saskanīgu pierādījumu kopuma izriet, ka publiskā iepirkuma procedūra, kas īstenota šajā lietā, acīmredzami nav nodrošinājusi pietiekami patiesu un atklātu konkurenci, kas ļautu atlasīt kandidātu, kurš attiecīgos jūras transporta pakalpojumus pašvaldībai spētu sniegt par zemāko cenu.

241 Tādējādi, pirmkārt, ir jānorāda, ka NSPD *SNCM-CMN* grupai tika piešķirts pēc sarunu procedūras ar paziņojuma par līgumu publicēšanu un tas notika pēc tam, kad 2006. gada 15. decembrī *Conseil d'État* bija atcēlusi pirmo SPS publiskā iepirkuma procedūru kopumā. Kā izriet no apstrīdētā lēmuma preambulas 170. apsvēruma un paziņojuma par VTNP 66. punkta, sarunu procedūrā ar paziņojuma par līgumu publikāciju līgumslēdzējai iestādei tiek piešķirta plaša rīcības brīvība un tā var atturēt ieinteresētos operatorus no piedalīšanās. Par pietiekošu, lai izpildītu ceturto *Altmark* kritēriju, tāda procedūra tātad var tikt uzskatīta tikai izņēmuma gadījumos. Jāpiebilst, ka šī paša paziņojuma 68. punktā ir atgādināts, ka ir iespējamas situācijas, kad ar iepirkuma procedūru nevar tikt nodrošinātas zemākās izmaksas pašvaldībai, jo tā nerada pietiekami atklātu un patiesu konkurenci.

242 Otrkārt, ir jānorāda, ka pēc paziņojuma par publiskā iepirkuma procedūru publikācijas tika iesniegti tikai divi piedāvājumi, proti, *SNCM* un *CMN* apvienotais piedāvājums, no vienas puses, un *Corsica Ferries* piedāvājums, no otras puses. Taču teorētiski daudzas citas jūras transporta sabiedrības varēja piedalīties šajā iepirkuma procedūrā, tostarp vismaz trīs sabiedrības, kas sniedz regulārus jūras transporta pakalpojumus starp kontinentu un Korsiku (*Saremar* (Itālija–Korsika), *Lauro* (Itālija–Korsika) un *Moby* (Itālija–Korsika, bet noteiktu laiku arī kontinentālā Francija–Korsika)).

243 Treškārt un turpinot to, kas izklāstīts iepriekš 242. punktā, ir jākonstatē, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma preambulas 174.–177. apsvēruma, ka virkne faktoru patiesībā ir nepārprotami atturējusi, pat kavējusi potenciālos kandidātus piedalīties iepirkuma procedūrā.

244 Pirmkārt, kā tas ir norādīts apstrīdētā lēmuma preambulas 175. apsvērumā un kā tas izriet no *Conseil de la concurrence* [Konkurences padomes] (Francija) 2006. gada 11. decembra Lēmuma 06-MC-03 par aizsardzības pasākumu pieprasījumiem jūras pārvadājumu nozarē starp Korsiku un kontinentu 60. un 106. punkta, ir jāņem vērā, ka *SNCM-CMN* grupai, pateicoties tās kā vēsturiska operatora maršrutā Marseļa–Korsika situācijai, jo tās rīcībā jau bija jūras transportlīdzekļi, kas pielāgoti NSPD specifikācijas prasībām, bija nozīmīga priekšrocība no konkurences viedokļa.

245 Otrkārt, īsajiem termiņiem, kas tika noteikti NSPD iepirkuma procedūrā, noteikti bija izstumjoša iedarbība. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka jauns paziņojums par iepirkumu un galīgās specifikācijas tika publicētas 2006. gada 30. decembrī, lai īstenotu SPD, sākot no 2007. gada 1. maija, tātad tikai četrus mēnešus vēlāk, turklāt šo pēdējo minēto datumu Korsikas Asambleja ar 2007. gada 27. aprīļa lēmumu pārcēla uz 2007. gada 1. jūliju. Līdz ar to termiņš starp SPD piešķiršanas, kura galu galā notika 2007. gada 7. jūnijā, brīdi un SPD īstenošanas brīdi bija galēji īss. Proti, minētais termiņš bija tikai 23 dienas. Tik īsi termiņi operatoriem, kas vēl nedarbojās maršrutā Marseļa–Korsika, acīmredzami neļāva novirzīt savus kuģus no citiem maršrutiem vai iegādāties citus kuģus, kas atbilstu specifikāciju noteikumiem. Šie operatori neuzņēmās ļoti augsto ekonomisko risku iepriekš pielāgot savu floti bez jebkādas norādes par labvēlīgu iznākumu attiecībā uz iespēju iegūt līgumu.

246 Protams, neraugoties uz šķēršļiem, ko veidoja šie ļoti īsie termiņi, *Corsica Ferries* spēja izvirzīt savu kandidatūru attiecīgajā iepirkuma procedūrā. Tomēr ir jānorāda, ka pēdējai minētajai nebija iespējams piedāvāt SPD izpildi ātrāk par 2007. gada 12. novembri tieši tādēļ, ka līdz šim pēdējam minētajam datumam tās flotei bija jāpaliek mobilizētai Nicā un Tulonā, jo transporta biļetes tūrisma sezonai bija laistas pārdošanā jau kopš janvāra.

247 Treškārt, ir jākonstatē, ka arī daži tehniska rakstura ierobežojumi ir mazinājuši kandidātu, kas varēja izvirzīt savas kandidatūras iepirkuma procedūrā, skaitu. Proti, kuģiem, lai tie varētu manevrēt dažās Korsikas ostās, bija jāatbilst precīzām tehniskām prasībām. Piemēram, kā ir norādīts apstrīdētā lēmuma 107. zemsvītras piezīmē, 2007. gadā Bastjas ostā nedrīkstēja veikt manevrus kuģi, kuru garums pārsniedza 180 metrus. Šis ierobežojums kombinācijā ar prasību par lielāku minimālo lineāro metru skaitu, kas NSPD specifikācijās paredzēts kravas transportam, nozīmēja tādu kuģu būvēšanu gandrīz pēc pasūtījuma, kas būtu analoģiski dažiem tādiem *SNCM* kuģiem kā *Paglia Orba* un *Pascal Paoli*. Kā ir norādīts apstrīdētā lēmuma 109. zemsvītras piezīmē, kuģu, kas varētu atbilst specifikāciju nosacījumiem, cenas bija īpaši augstas. Šiem faktoriem ir jāpievieno apstāklis, ka minētajās

specifikācijās bija paredzēts, ka kuģi, kuru mērķis ir nodrošināt sabiedriskos pakalpojumus, nevar būt vecāki par 20 gadiem, ar atkāpes iespēju attiecībā uz 2007. un 2008. gadu, kas, kā Komisija to ļoti pārliecinoši izklāsta savā atbildē uz vienu no Vispārējās tiesas rakstveida jautājumiem, deva tiešu priekšrocību *SNCM* un kā rezultātā tika izslēgti pieci *Corsica Ferries* flotes kuģi, kas bija pieejami SPD izpildei.

248 Jāpiebilst, ka 2006. gada 11. decembra Lēmuma 06-MC-03 56. punktā (skat. iepriekš 244. punktu), kas minēts apstrīdētā lēmuma 106. zemsvītras piezīmē, Konkurences padome secināja, ka, "lai gan teorētiski vairāku sabiedrību rīcībā bija nepieciešamie kuģi un tās varēja izvirzīt savu kandidatūru iepirkuma procedūrā, noteikts skaits iepirkuma procedūras noteikumu īpatnību, noteiktais termiņš, lai iesniegtu kandidatūru, kā arī vairāki tehniskas vai komerciālas dabas ierobežojumi praksē samazināja to skaitu līdz trīs sabiedrībām, kuras jau darbojās Korsikas pakalpojumu jomā no Marseļas, Tulonas un Nicas ostām" (skat. arī Konkurences padomes 2009. gada 27. februāra Lēmuma 09-D-10 par īstenoto praksi jūras pārvadājumu nozarē starp Korsiku un kontinentu 120.–133. punktu).

249 Ceturtkārt, kā tas ir pamatoti konstatēts apstrīdētā lēmuma preambulas 172. apsvērumā, *Corsica Ferries* piedāvājums, kas tātad bija vienīgais ar *SNCM-CMN* grupas piedāvājumu konkurējošais piedāvājums, tika noraidīts uz atlases kritēriju pamata, nevis uz piešķiršanas kritēriju pamata, proti, pat neveicot attiecīgo piedāvājumu vērtīgo īpašību salīdzinājumu klātienē, lai izvēlētos saimnieciski izdevīgāko. Proti, no Korsikas Asamblejas 2007. gada 7. jūnija lēmuma izriet, ka *Corsica Ferries* piedāvājums tika noraidīts, pamatojoties uz to, ka pēdējā minētā nav spējīga "stingri un galīgi noteikt datumu, kad tā varēs izpildīt [SPD]". Precīzāk, kā jau tika norādīts iepriekš 246. punktā, *Corsica Ferries* nebija iespējams piedāvāt par 2007. gada 12. novembri agrāku datumu SPD īstenošanai, lai gan tās sākums bija noteikts 2007. gada 1. jūlijā. Turklāt no Korsikas izpildpadomes priekšsēdētāja ziņojuma par jūras pārvadājuma sabiedrisko pakalpojumu starp Marseļu un Korsiku, saskaņā ar kuru tika pieņemts šis lēmums, izriet, ka daži no *Corsica Ferries* kuģiem neatbilda iepirkuma īpašajos noteikumos fiksētajam maksimālajam vecumam, jo to ekspluatācija bija uzsākta 1987. gada 1. janvārī (skat. arī apstrīdētā lēmuma 20. zemsvītras piezīmi).

250 Tātad nevar tikt uzskatīts, kā to apgalvo *SNCM*, ka *Corsica Ferries* piedāvājums tika noraidīts, pamatojoties uz to, ka tas nebija saimnieciski izdevīgākais. Jāpiebilst, ka iemesli, ar kuriem tika pamatota šī noraidīšana, nav minēti starp piešķiršanas kritērijiem, kas ir uzskaitīti iepirkuma īpašajos noteikumos, kuros ar virsrakstu "Izvēles kritērijs" ir it īpaši paredzēts:

"Attiecībā uz līgumu piešķiršanu [*CTC*] pieņem lēmumu atbilstoši kopējām finansiālajām saistībām, kas tai būs jāuzņemas, un pakalpojumu kvalitātes un salas ekonomiskās attīstības faktoriem, ko tai sniegs sabiedrības, kas iesniedz piedāvājumus, it īpaši salas tirgū plānotajiem pakalpojumiem un darbībai ražošanas jaudu un veidu robežās."

251 Piektkārt, ir jāpieņem Komisijas konstatējums, kas ir iekļauts apstrīdētā lēmuma preambulas 177. apsvērumā, saskaņā ar kuru "daudzie noteikumi par sanāksmēm, kas saistīti ar *OTC* piešķirto brīvību pieņemt lēmumus par izņēmumiem no piemērojamajiem tiesību aktiem, arī varēja atturēt no piedalīšanās iepirkumā, radot šaubas par noteiktiem tehniskiem un ekonomiskiem parametriem, kas ir būtiski piedāvājuma izstrādei".

252 Tādējādi, pirmkārt, NSPD 2. pantā ir paredzēts, ka pārejas posmā, kas beidzās 2008. gada 31. decembrī, specifikācijas pienākumi var tikt pielāgoti. Šādi paredzētie pienākumi, kurus pēc savas vēlēšanās *OTC* var padarīt elastīgākus, attiecas uz būtiskiem SPD punktiem, jo tie ir saistīti ar minimālajām jaudām (skat. specifikāciju I punkta a) apakšpunkta 1.3. punktu; I punkta b) apakšpunkta 1.3. punktu; I punkta c) apakšpunkta 1.3. punktu; I punkta d) apakšpunkta 1.3. punktu un I punkta e) apakšpunkta 1.3. punktu), pakalpojumu kvalitāti un kuģu laišanas ekspluatācijā datumu (skat. specifikāciju III punkta ievadu). Protams, atkāpes bija paredzētas tikai 18 mēnešus ilgam laikposmam, tomēr tāpēc tās nebija maznozīmīgākas, jo šāds termiņš bija pietiekams, lai vajadzības gadījumā reorganizētu kuģu floti.

253 Otrkārt, NSPD specifikācijās ir paredzēts, ka "pēc saskaņošanas ar *OTC*, it īpaši, lai ļautu izpildīt noteikumos paredzētos pienākumus attiecībā uz kuģu apkopi/remontu/pārklasificēšanu, var tikt pieļauts, ka zemāks pakalpojumu apjoma līmenis attiecībā pret iepriekš paredzētajām jaudām, it īpaši attiecībā uz pasažieriem (30 % samazinājuma robežās), var tikt noteikts laikposmā no 1. oktobra līdz 31. martam, neietverot skolēnu brīvlaiku, un jebkurā gada laikā, ja noticis neparedzēts gadījums" (skat. specifikāciju I punkta a) apakšpunkta 1.4. punktu; I punkta b) apakšpunkta 1.4. punktu; I punkta c) apakšpunkta 1.4. punktu; I punkta d) apakšpunkta 1.4. punktu un I punkta e) apakšpunkta 1.4. punktu). Jānorāda, ka pakalpojumu [apjoma] samazinājums bija iespējams "it īpaši", lai varētu izpildīt noteikumos paredzētos pienākumus attiecībā uz kuģu apkopi, remontu un pārklasificēšanu, nevis "vienīgi" šī iemesla dēļ, kā šķiet apgalvojam *SNCM*. Turklāt, kā ļoti pamatoti uzsver Komisija, rīcības brīvība, kāda ar šo normu tika piešķirta *OTC*, bija ļoti plaša, jo tajā bija atstāts atklāts ne tikai iemesls, kura dēļ varēja tikt īstenoti samazinājumi, bet arī to joma ("it īpaši attiecībā uz pasažieriem") un to apmērs (maksimāli 30 %), turklāt tā tas bija visos nenoslogotas satiksmes laikposmos, tātad tajos laikposmos, kad dažādu jūras maršrutu apkalpošanā pēc definīcijas bija vislielākais deficīts un līdz ar to pakalpojumu samazinājums deleģējuma saņēmējiem bija visienesīgākais.

254 Treškārt, attiecībā uz dažiem tehniskiem un ekonomiskiem parametriem, ņemot vērā to piemērošanas jomu, šaubas varēja radīt arī drošības klauzula un pielāgošanas klauzula, kas bija paredzētas attiecīgi NSPD 7. un 8. pantā (skat. iepriekš 33.–35. punktu).

255 Turklāt neviens cits *SNCM* izvirzīts arguments neļauj apšaubīt iepriekš izklāstītos apsvērumus.

256 Tādējādi, pirmkārt, *SNCM* kļūdaini apgalvo, ka sava 2012. gada 11. septembra sprieduma *Corsica Ferries France*/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415) 59. punktā Vispārējā tiesa secināja, ka *SNCM-CMN* grupa SPD laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam ieguva "atbilstoši jaunajiem Kopienas noteikumiem un pēc Eiropas iepirkuma". Proti, no vienas puses, lieta, kurā tika pasludināts šis spriedums, neattiecās uz SPD laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam, bet uz VTNP laikposmā no 1991. līdz 2001. gadam. No otras puses, minētā sprieduma 59. punktā Vispārējā tiesa tikai konstatēja, ka *SNCM* un *CMN* kopā ieguva SPD pēc 2001. gada, piemērojot jaunos Savienības noteikumus un pēc Eiropas iepirkuma, un [Vispārējā tiesa] nepārbaudīja šīs iepirkuma procedūras, kas turklāt nebija strīda priekšmets, likumību, nedz – *a fortiori* – tās spēju atbilst ceturtajam *Altmark* kritērijam.

257 Otrkārt, *SNCM* nevarēja lietderīgi atsaukties uz apstākli, ka *CTC* nekad neesot vērsušies ar lūgumu potenciālie kandidāti, kas specifikāciju vai SPD piešķiršanas kalendāra uzlikto ierobežojumu dēļ ir atteikušies piedalīties konsultācijās. Šis apstāklis, pieņemot, ka tas ir pierādīts, pats par sevi faktiski nevar ietekmēt Komisijas argumentāciju un secinājumus, kas formulēti apstrīdētajā lēmumā saistībā ar ceturtā *Altmark* kritērija neievērošanu.

258 Treškārt, *SNCM* nevarēja balstīt argumentu arī uz to, ka gan *Conseil d'État* 2007. gada 5. jūnija lēmumā, kā arī tās 2012. gada 13. jūlija lēmumā, kas minēts iepriekš 27. punktā, gan Konkurences padome savā 2007. gada 6. aprīļa Lēmumā 07-D-13 par aizsardzības pasākumu pieprasījumiem jūras pārvadājumu nozarē starp Korsiku un kontinentu esot šķietami uzskatījušas, ka *CTC* īstenotā procedūra NSPD piešķiršanai esot bijusi absolūti likumīga.

259 Proti, vispirms attiecībā uz *Conseil d'État* 2007. gada 5. jūnija nolēmumu ir jānorāda, ka runa ir par nolēmumu, kas tika pasludināts pēc kasācijas sūdzības, ko *Corsica Ferries* cēla par iepriekš 20. punktā minēto *tribunal administratif de Bastia* pagaidu noregulējuma tiesneša 2007. gada 27 aprīļa rīkojumu, kurā tikai daļēji tika apmierināta tās prasība pilnībā atcelt *CTC* un *OTC* organizēto [publiskā iepirkuma] procedūru par jūras pārvadājumu uz Korsiku no Marseļas ostas SPD atjaunošanu. Papildus tam, ka pagaidu noregulējuma tiesneša kompetence būtībā ir ierobežota, ir jānorāda, ka savā nolēmumā *Conseil d'État* attiecībā uz pārsūdzētā rīkojuma pamatotību būtībā tikai konstatēja, ka *tribunal administratif de Bastia* pagaidu noregulējuma tiesnesis neesot pieļāvis nekādu faktu vai lietas materiālu sagrozīšanu. Jāpiebilst, ka minētais nolēmums attiecās tikai uz daļu no *Corsica Ferries* prasījumiem, ko

šis pēdējais minētais tiesnesis noraidīja, turklāt, pamatojoties uz to, ka tiekot izjaukta vienlīdzība kandidātu vidū, viņš arī anulēja procedūras sarunu posmu un līdz ar to lēmumu pieņemt *SNCM-CMN* grupas piedāvājumu un ierosināt Korsikas Asamblejai, lai tā piešķir SPD šai grupai.

260 Tālāk, pretēji tam, ko apgalvo *SNCM*, no *Conseil d'État* 2012. gada 13. jūlija nolēmuma nevar tikt secināts, ka pēdējā minētā tajā ir apstiprinājusi *CTC* īstenotās procedūras NSPD piešķiršanai likumību. Sava nolēmuma otrajā daļā, kas attiecas uz valsts atbalsta tiesībām un it īpaši uz iepriekšējas paziņošanas pienākuma, kas ir paredzēts LESD 108. panta 3. punktā, ievērošanu, *Conseil d'État* tikai pārbaudīja, vai ar NSPD 7. panta 1. punktā paredzēto drošības klauzulu, ja to aplūko nošķirti, varēja tikt piešķirts valsts atbalsts. Jāpiebilst, ka pēc tam, kad ar šo *Conseil d'État* 2012. gada 13. jūlija nolēmumu tika atcelts *cour administrative d'appel de Marseille* 2011. gada 7. novembra spriedums un lieta tika nodota tai atpakaļ, minētā tiesa ar 2016. gada 6. aprīļa spriedumu atcēla *tribunal administratif de Bastia* 2008. gada 24. janvāra spriedumu, kā arī iepriekš 23. un 25. punktā minēto lēmumu un nolēmumu pēc tam, kad tā bija precīzi konstatējusi, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts.

261 Visbeidzot attiecībā uz Konkurences padomes 2007. gada 6. aprīļa lēmumu ir jānorāda, ka tas attiecās uz pieteikumiem par aizsardzības pasākumiem un tātad tas nevarēja noteikt attiecīgās lietas risinājumu pēc būtības. Turklāt no šī lēmuma nevar tikt izdarīti nekāds secinājums attiecībā uz ceturtā *Altmark* kritērija ievērošanu. Proti, jautājumi, kas bija uzdoti Konkurences padomei, faktiski attiecās uz *SNCM* un *CMN* pagaidu grupas izveides iespējami pret konkurenci vērsto raksturu, kā arī uz apgalvoti pārmērīgo subsīdiju apmēru, ko šī grupa bija prasījusi savā piedāvājumā, kuru tā iesniedza pēc jaunā iepirkuma publicēšanas. Visbeidzot ir jānorāda, ka sava lēmuma 46. punktā Konkurences padome pati uzsver, ka lēmumam izvēlēties 2007. gada 1. maiju kā SPD īstenošanas datumu (šis pēdējais minētais datums vēlāk tika pārcelts uz 2007. gada 1. jūliju) esot bijusi izstumjoša iedarbība.

262 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu, uzskatot, ka ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts attiecībā uz pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem. Tātad otrais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

Par trešo pamatu, kas ir izvirzīts pakārtoti un balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini aprēķinājusi atgūstamo atbalsta summu

263 Trešais *SNCM* izvirzītais pamats ir vērsts pret apstrīdētā lēmuma preambulas 218. apsvērumu, kas ir formulēts šādi:

"Komisija uzskata, ka *SNCM* izmaksu uzskaite ir atbilstošs pamats kompensāciju sadalīšanai starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem, lai noteiktu atgūstamā atbalsta summu bez procentiem. Pamatojoties uz to, atgūstamā atbalsta summa ietver šādus elementus:

kompensāciju summu, kas laikā no 2007. līdz 2011. gadam faktiski samaksāta par papildpakalpojumiem un sasniedz 172,744 miljonus euro [..];

mēneša maksājumus par papildpakalpojumiem par 2012. gadu, kas pašlaik novērtēti kā 38 miljoni euro, kā arī kompensācijas pārrēķinu, kas jāizmaksā pēc galīgā ziņojuma par pakalpojumu izpildi iesniegšanas, ja šī summa jau ir izmaksāta;

mēneša maksājumus par papildpakalpojumiem par 2013. gadu līdz šā lēmuma datumam, kas pašlaik novērtēti kā 9,5 miljoni euro, atgādinot, ka Francijai ir jāanulē visi maksājumi, kas paredzēti pēc minētā datuma."

264 Šajā pamatā, kas ir iedalāms trīs daļās, *SNCM* apgalvo, ka, pat pieņemot, ka papildpakalpojumi varētu tikt nošķirti no pamatpakalpojumiem un ka kompensācijas, kas tikušas izmaksātas par papildpakalpojumiem, neatbilst *Altmark* kritērijiem, Komisija, nosakot atgūstamā atbalsta summu visu

minēto kompensāciju apmērā, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā un pārkāpusi LESD 106. panta 2. punktu un 107. pantu, kā arī samērīguma un nepamatotas iedzīvošanās aizlieguma principus.

265 Komisija un *Corsica Ferries* uzskata, ka šis trešais pamats ir jānoraida kā nepamatots visās tā daļās.

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija atgūstamā atbalsta apmēra noteikšanai kļūdaini nav ņēmusi vērā izmaksas, kas radušās saistībā ar papildpakalpojumu sniegšanu

266 *SNCM* pārmet Komisijai, ka tā, nosakot atmaksājamā atbalsta apmēru, neesot ņēmusi vērā izmaksas, kas radušās saistībā ar papildpakalpojumu sniegšanu, kas esot bijušas ievērojamas un nevarēja tikt segtas nedz no kompensāciju summas, kura tika izmaksātas par šo pakalpojumu, nedz arī ar apgrozījumu saistībā ar pasažieru pārvadājumiem. Šādi rīkojoties, Komisija neesot ievērojusi LESD 106. panta 2. punktu un 107. pantu, kā arī samērīguma un nepamatotas iedzīvošanās aizlieguma principus un esot pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

267 Jāatgādina, kā tas jau tika norādīts iepriekš 233. punktā un kā to ļoti pamatoti uzsver Komisija, ka šī lieta neattiecas uz situāciju, kurā valsts, samaksājot atbilstošu cenu, iegādājas noteiktu preci vai pakalpojumu. Tas, kas tiek aplūkots šajā lietā, ir nolīgums, ar kuru valsts iestāde saimnieciskās darbības subjektiem piešķir sabiedriskā pakalpojuma vadību, izmaksājot šiem pēdējiem finansiālu kompensāciju. Šādā gadījumā ir piemērojama judikatūra, kas izriet no 2003. gada 24. jūlija sprieduma *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415). Līdz ar to, tā kā kompensācija kumulatīvi neatbilst četriem *Altmark* kritērijiem, tā tiek uzskatīta par tādu, ar kuru tiek piešķirtas priekšrocības tās saņēmējiem, un, ciktāl ir izpildīti citi prasītie nosacījumi, lai konstatētu ar iekšējo tirgu nesaderīga valsts atbalsta esamību, minētajiem saņēmējiem tā ir jāatmaksā pilnībā.

268 Šajā lietā, tā kā pirmais un ceturtais no *Altmark* kritērijiem, kā tas iepriekš tika konstatēts, pārbaudot pirmo un ceturto pamatu, nav izpildīti attiecībā uz *SNCM* izmaksātajām kompensācijām par papildpakalpojumiem, šīs kompensācijas kopumā veido priekšrocību šai sabiedrībai. Tā kā citi nosacījumi, kas ļauj konstatēt, ka minētās kompensācijas ir jākvalificē kā ar iekšējo tirgu nesaderīgs valsts atbalsts, ir izpildīti, ir jāuzskata, ka Komisija ir likusi atgūt visu to apmēru, nepieļaujot LESD 106. panta 2. punkta un 107. panta, kā arī samērīguma un nepamatotas iedzīvošanās aizlieguma principu pārkāpumu. Šajā ziņā ir it īpaši jānorāda, ka nelikumīga valsts atbalsta atcelšana, atgūstot tā summu, loģiski izriet no tā atzīšanas par nelikumīgu. Tādējādi šāda atgūšana, lai atjaunotu iepriekšējo situāciju, principā nevar tikt uzskatīta par nesamērīgu pasākumu attiecībā uz mērķiem, kādi ir Līguma noteikumiem valsts atbalsta jomā (spriedums, 1990. gada 21. marts, Beļģija/Komisija, C-142/87, EU:C:1990:125, 66. punkts).

269 It īpaši nevar tikt uzskatīts, ka pienākums atmaksāt minēto summu Francijas iestādēm šīm pēdējām minētajām izraisītu nepamatotu iedzīvošanos, jo tā tās tikai atgūst summu, kas nedrīkstēja tikt izmaksāta *SNCM*.

270 Attiecībā uz *SNCM* apgalvojumu, ko tā izvirzījusi replikas rakstā, saskaņā ar kuru Komisijas noteiktās summas atgūšana nozīmējot *SNCM* "nāves spriedumu" un likvidāciju, pietiek atgādināt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tas, ka attiecīgajam uzņēmumam ir grūtības vai tas ir maksātnespējīgs, neietekmē atgūšanas pienākumu (spriedums, 2012. gada 11. decembris, Komisija/Spānija, C-610/10, EU:C:2012:781, 71. punkts).

271 Visbeidzot, attiecībā uz *SNCM* apgalvojumu, saskaņā ar kuru papildpakalpojumi ir uzrādījuši "hronisku kompensācijas nepietiekamību", ir jākonstatē, ka tas nav juridiski pietiekami pierādīts. Gluži pretēji, paskaidrojumos, kurus Komisija sniedza kā atbildi uz Vispārējās tiesas uzdotu rakstveida jautājumu, kā arī tiesas sēdē, drīzāk ir pierādīts, ka par šiem pakalpojumiem faktiski ir saņemta pārmērīga kompensācija.

272 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, trešā pamata pirmā daļa ir jānoraida kā nepamatota.

Par otro daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija atgūstamā atbalsta apmēra noteikšanai nepamatoti neesot ņēmusi vērā nepietiekamās kompensācijas par pamatpakalpojumiem

273 *SNCM* apgalvo, ka Komisijai, izvērtējot atmaksājamā atbalsta apmēru, esot bijusi jāņem vērā "hroniskā un smagā" kompensācijas nepietiekamība, kas saistībā ar pamatpakalpojumiem, uz kuriem attiecās tas pats SPD, kas uz papildpakalpojumiem, pastāvēja laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam. Šī iemesla dēļ tā esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, kā arī kļūdu *SNCM* piešķirtās priekšrocības apmēra novērtējumā un pārkāpusi samērīguma un nepamatotas iedzīvošanās aizlieguma principus.

274 Šis iebildums nevar tikt pieņemts.

275 Proti, pirmkārt, kā to pamatoti norāda Komisija, nevarot tikt pieļauts, ka kompensācija, kas piešķirta par noteikta pakalpojuma īstenošanu un kas veido valsts atbalstu, tiek mākslīgi piešķirta kā sabiedriskā pakalpojuma kompensācija, kaut gan abi šie pakalpojumi ir paredzēti vienā un tajā pašā nolīgumā. Kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu, kas piešķirta uzņēmumam, kuram ir uzlikts VTNP izpildes pienākums, ir jānosaka, ņemot vērā vienīgi saistībā ar šī VTNP sniegšanu radušās izmaksas.

276 Otrkārt un katrā ziņā, ir kļūdaini apgalvot, ka pamatpakalpojumi ir bijuši "hroniskas un smagas" kompensācijas nepietiekamības priekšmets. Proti, no aprēķiniem, ko Komisija veikusi, pamatojoties uz finanšu rādītāju "return on assets" (*ROA*, ieguldīto aktīvu atdeve), kurā tiek procentuāli izmērīta attiecība starp neto iznākumu un aktīvu kopējo summu, un *SNCM* analītiskajiem kontu pārskatiem, kas minēti iepriekš 155. punktā, un kurus Komisija izskaidroja savā atbildē uz vienu no Vispārējās tiesas uzdotajiem rakstveida jautājumiem, kā arī tiesas sēdē, izriet, ka kompensācijas par šiem pakalpojumiem nav bijušas nedz pārmērīgas, nedz nepietiekamas (skat. arī apstrīdētā lēmuma preambulas 207. apsvērumā iekļauto tabulu).

Par trešo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija, nosakot papildpakalpojumiem piemērojamās gada kompensācijas daļu, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā

277 *SNCM* apgalvo, ka, pat pieņemot, ka atgūstamās priekšrocības apmērs atbilst visai par papildpakalpojumiem piešķirtajai kompensācijai, *quod non*, Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nosakot šo apmēru. Tā uzskata, ka pēdējā minētā, balstoties uz tās izmaksu uzskaiti un, precīzāk, uz peļņas un zaudējumu, kas gūti ar katra veida kuģiem, uzskaites sadali (kopējā peļņas un zaudējumu uzskaite par jaukta tipa kravas kuģiem, kas pielīdzināta pamatpakalpojumu peļņas un zaudējumu uzskaitei, un uzskaite par prāmjiem – papildpakalpojumu peļņas un zaudējumu uzskaite), lai noteiktu papildpakalpojumiem piemērojamās gada kompensācijas daļu, ir izdarījusi patvaļīgu un kļūdainu izvēli. Tā piedāvā citas divas metodes, kuras Komisija būtu varējusi izmantot šim nolūkam.

278 Jānorāda, ka šī daļa ir pilnībā balstīta uz premisu, saskaņā ar kuru Komisija nevarēja pamatpakalpojumu pielīdzināt pakalpojumiem, kas tiek veikti ar kravas kuģiem, un papildpakalpojumus – tiem, kas tiek veikti ar prāmjiem. Kā jau tika pierādīts iepriekš 158.–162. punktā, šī premisa ir kļūdaina. Tātad ir jāuzskata, ka Komisijas izmantotā metode, lai izvērtētu ar kompensāciju par papildpakalpojumiem saistītās priekšrocības apmēru, kas ir balstīta uz pašas *SNCM* peļņas un zaudējumu pārskatiem (kuros ir skaidri nošķirti kruīza kuģi/prāmji, no vienas puses, un kravas kuģi, no otras puses), bija īpaši piemērota, turklāt atšķirībā no abām *SNCM* piedāvātajām alternatīvajām metodēm, kas nevar tikt pieņemtas, jo ar tām tiktu sajaukti pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi, kā arī šo pakalpojumu sniegšanā izmantotie līdzekļi.

279 No iepriekš izklāstītā izriet, ka trešā pamata trešā daļa un šis pamats kopumā ir jānoraida kā nepamatoti.

Par ceturto pamatu, kas ir balstīts uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu

280 Ceturtajā pamatā *SNCM* atsaucas uz četriem tās ieskatā izņēmuma apstākļiem, kas esot varējuši pamatot tās tiesisko paļāvību uz attiecīgā atbalsta likumību, un līdz ar to noraida Komisijas iespēju likt atgūt šo atbalstu.

281 Komisija un *Corsica Ferries* apstrīd *SNCM* argumentus.

282 Iesākumā ir jānorāda, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tiesības atsaukties uz tiesiskās paļāvības principu ir ikvienam, kam kāda Savienības iestāde ir devusi pamatotas cerības (spriedums, 1987. gada 11. marts, *Van den Bergh en Jurgens* un *Van Dijk Food Products (Lopik)*/EEK, 265/85, EU:C:1987:121, 44. punkts). Šīs tiesības paredz trīs kumulatīvu nosacījumu izpildi. Pirmkārt, Savienības administrācijai ir jābūt sniegušai ieinteresētajai personai precīzu, beznosacījumu un saskaņotu apliecinājumu no kompetentiem un uzticamiem avotiem. Otrkārt, šim apliecinājumam ir jābūt tādam, kas var radīt tiesisku paļāvību personai, uz kuru tas attiecas. Treškārt, sniegtajam apliecinājumam ir jāatbilst piemērojamajām tiesību normām (skat. spriedumu, 2005. gada 30. jūnijs, *Branco*/Komisija, T-347/03, EU:T:2005:265, 102. punkts un tajā minētā judikatūra; spriedumus, 2006. gada 23. februāris, *Cementbouw Handel & Industrie*/Komisija, T-282/02, EU:T:2006:64, 77. punkts, un 2009. gada 30. jūnijs, *CPEM*/Komisija, T-444/07, EU:T:2009:227, 126. punkts).

283 Tāpat arī no pastāvīgās judikatūras izriet, ka uzņēmumiem, kas saņem atbalstu, principā tiesiskā paļāvība par atbalsta likumību var rasties tikai tad, ja tas ir piešķirts, ievērojot LESD paredzēto procedūru. Proti, rūpīgam saimnieciskās darbības subjektam parasti būtu jāpārliecinās, vai šī procedūra ir ievērota (skat. spriedumu, 1997. gada 20. marts, *Alcan Deutschland*, C-24/95, EU:C:1997:163, 25. punkts un tajā minētā judikatūra). Īpaši gadījumā, ja atbalsts ir piešķirts, iepriekš par to nepaziņojot Komisijai, un tādējādi tas nav likumīgs saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu, atbalsta saņēmējs šajā brīdī nevar iegūt tiesisko paļāvību attiecībā uz atbalsta piešķiršanas likumību (skat. spriedumu, 2012. gada 27. septembris, *Fedecom*/Komisija, T-243/09, nav publicēts, EU:T:2012:497, 93. punkts un tajā minētā judikatūra).

284 Jākonstatē, ka neviens no četriem apgalvotajiem izņēmuma apstākļiem, uz kuriem atsaucas *SNCM*, nevarēja pamatot tās tiesisko paļāvību par attiecīgā atbalsta likumību.

285 Tādējādi, pirmkārt, *SNCM* velti cenšas balstīt savu argumentu uz to, ka Komisija savos agrākajos lēmumos saistībā ar iepriekšējiem Korsikas jūras pārvadājumu SPD, proti, Lēmumā 2002/149 un 2008. gada 8. jūlija Lēmumā 2009/611/EK par pasākumiem C 58/02 (ex N 118/02), ko Francija veikusi par labu *Société nationale maritime Corse-Méditerranée* (*SNCM*) (OV 2009, L 225, 180. lpp.), neesot izdarījusi secinājumu par nepieciešamību nošķirti analizēt pamatpakalpojumus un papildpakalpojumus.

286 Proti, tas, ka Komisija varēja uzskatīt, ka Korsikas jūras pārvadājumu VTNP atbilst reālai vajadzībai pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem agrākā laikposmā, nedod nekādu norādi un, *a fortiori*, nekādu apstiprinājumu tam, ka šāda vajadzība vēl pastāvētu laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam. Kā jau tika norādīts iepriekš 99. punktā, šādas vajadzības esamības vērtējums, ņemot vērā tirgus spēku attīstību, laika gaitā var mainīties. Taču iepriekš 285. punktā minētos lēmumus Komisija pieņēma 2001. un 2008. gadā, ņemot vērā faktisko kontekstu, kas bija atšķirīgs no tā, kāds pastāvēja apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā, it īpaši tirgus daļu attīstības ziņā. Turklāt šo skatpunktu apstiprina iepriekš 99. punktā minētie Lēmuma 2002/149 preambulas 78. un 80. apsvēruma fragmenti, kā arī 2012. gada 11. septembra sprieduma *Corsica Ferries France*/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415) 70. punkts – turklāt uz šo spriedumu *SNCM* atsaucās šī apgalvojuma atbalstam –, no kura izriet, ka, ņemot vērā konkurences īpaši straujo attīstību konkrētajā tirgū, reālas vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem esamības attiecīgajā laikposmā analīze nevar sniegt nekādu pārliecinošu pierādījumu, kas ļautu apšaubīt Komisijas vērtējumu par šo pašu vajadzību citā laikposmā.

287 Otrkārt, *SNCM* nevar pārmest Komisijai, ka tā ir piemērojusi paziņojuma par VTNP 48. punktu, pamatojoties uz to, ka NSPD parakstīšanas brīdī šis paziņojums vēl nebija pieņemts.

288 Paziņojuma par VTNP 48. punkts, kas ir ietverts 3.2. sadaļā "[VTNP] esamība", ir formulēts šādi:

"[..] Komisija uzskata, ka nebūtu lietderīgi noteikt īpašas [SPS] darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus, piemēram, attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturlielumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam [..]."

289 Apstrīdētā lēmuma preambulas 166. apsvērumā, atkārtojusi iepriekš 288. punktā minēto fragmentu, Komisija norāda, ka "tādēļ [tā] uzskata, ka iepriekš minētais liecina, ka to izmaksu kompensēšana, kas *SNCM* radās saistībā ar papildpakalpojumu sniegšanu, bija pretrunā arī [tās] attiecīg[ajai] praks[ei]".

290 Iebildumi, kurus *SNCM* izvirza pret Komisiju, nevar tikt pieņemti. Proti, kā tas izriet no paziņojuma par VTNP 3. punkta, paziņojuma mērķis ir tikai precizēt galvenos jēdzienus, kas ir pamatā valsts atbalsta noteikumiem attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu. Tādēļ, lai novērtētu, vai pirmais no *Altmark* kritērijiem šajā lietā ir izpildīts, Komisija tikai piemēroja objektīvos Līguma noteikumus un ņēma vērā atbilstīgās jūras kabotāžas regulas tiesību normas, kā Tiesa tās ir interpretējusi 2001. gada 20. februāra spriedumā *Analir* u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107), proti, principus, kas pēc savas būtības SPD slēgšanas laikā jau pastāvēja.

291 Treškārt, ir jāuzskata, ka, lai pamatotu savu tiesisko paļāvību par attiecīgā atbalsta likumību, *SNCM* nevar atsaukties uz tās ieskatā pārmērīgu administratīvā procesa ilgumu, kā rezultātā esot ticis pieņemts apstrīdētais lēmums.

292 Vispirms ir jāuzsver, ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka jebkādai Komisijas bezdarbībai attiecībā uz šo atbalsta pasākumu nav nozīmes, ja, kā tas ir šajā lietā, tai par atbalstu nebija paziņots (spriedumi, 2004. gada 11. novembris, *Demesa* un *Territorio Histórico de Álava*/Komisija, C-183/02 P un C-187/02 P, EU:C:2004:701, 52. punkts, un 2012. gada 27. septembris, *Fedecom*/Komisija, T-243/09, nav publicēts, EU:T:2012:497, 93. punkts). Turklāt, kā tas izriet no iepriekš 294.–296. punktā izklāstītajiem konstatējumiem, Komisijai, kad tā bija saņēmusi *Corsica Ferries* iesniegto sūdzību šajā lietā, nevienā brīdī nevar pārmest bezdarbību.

293 Tālāk ir jāatgādina, ka 2012. gada 27. jūnijā Komisija paziņoja Francijas Republikai savu lēmumu uzsākt formālas izmeklēšanas procedūru atbilstoši LESD 108. panta 2. punktam attiecībā uz NSPD ietverto iespējamo atbalstu *SNCM* un *CMN* un ka šis lēmums 2012. gada 5. oktobrī tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Pat pieņemot, ka pirms šīs publikācijas rūpīgs saimnieciskās darbības subjekts būtu varējis atsaukties uz tiesisko paļāvību par attiecīgā atbalsta piešķiršanu, tas vairs nevarēja saglabāt šādu paļāvību pēc šīs publikācijas. Proti, formālas izmeklēšanas procedūras uzsākšana nozīmē, ka Komisijai ir nopietnas šaubas par attiecīgā atbalsta saderīgumu ar Savienības tiesībām. Tātad no šī brīža rūpīgs saimnieciskās darbības subjekts vairs nevar paļauties uz šī atbalsta turpināšanos (spriedums, 2013. gada 21. marts, *Magdeburger Mühlenwerke*, C-129/12, EU:C:2013:200, 47. punkts).

294 Visbeidzot katrā ziņā ir jākonstatē, ka, lai gan, protams, administratīvā procesa ilgums bija salīdzinoši liels, tomēr tas nevar tikt kvalificēts kā nepamatots. Lai gan ir taisnība, ka principi un konteksts, kas ir apstrīdētā lēmuma pamatā, būtiski neatšķiras no tiem, kas bija agrāko Komisijas lēmumu saistībā ar Korsikas jūras pārvadājumiem pamatā, tas tomēr nemaina apstākli, ka šai lietai piemita zināma sarežģītība un tā prasīja konstatēt daudzus faktiskos apstākļus, ko apgrūtināja iepriekšēja Francijas iestāžu paziņojuma neesamība.

295 Šajā kontekstā ir jānorāda, ka – pretēji tam, ko apgalvo *SNCM*, – Komisija nav vilcinājusies vairāk kā pusgadu pēc tam, kad 2007. gada 27. septembrī tā bija saņēmusi *Corsica Ferries* sūdzību, līdz tā veica jebkādu pasākumu. *SNCM* aizmirst pieminēt, ka *Corsica Ferries* šo sūdzību papildināja 2007. gada

30. novembrī un 20. decembrī, līdz ar to ir jāuzskata, ka mazāk kā trīs mēnešu laikā, proti, 2008. gada 13. martā, Komisija veica pirmo konkrēto pasākumu šajā lietā, nosūtot Francijas iestādēm informācijas pieprasījumu, uz kuru šīs pēdējās atbildēja 2008. gada 3. jūnijā. Otro informācijas pieprasījumu Francijas iestādēm Komisija nosūtīja 2008. gada 12. novembrī, uz kuru tās atbildēja 2009. gada 14. janvārī.

296 *SNCM* apgalvojums, ka pēc tam Komisija esot vainojama bezdarbībā gandrīz trīs gadus, proti, līdz 2011. gada 13. oktobrim – datumam, kad tā Francijas iestādēm nosūtīja savu trešo informācijas pieprasījumu, ir maldinošs. Proti, 2010. gada 20. maijā un 16. jūlijā un 2011. gada 22. martā un 22. jūnijā Komisija saņēma no *Corsica Ferries* papildu informāciju tās sūdzības, kas Komisijai bija jāpārbauda un jāvērtē, atbalstam. Francijas iestādes uz šo trešo informācijas pieprasījumu atbildēja 2011. gada 7. decembrī. 2011. gada 15. decembrī un 2012. gada 10. janvārī *Corsica Ferries* nosūtīja Komisijai papildu informāciju. 2012. gada 20. janvārī Francijas iestādes atbildēja uz Komisijas ceturto informācijas pieprasījumu, kas tām bija nosūtīts 2011. gada 14. decembrī.

297 Aptuveni piecu mēnešu termiņš, kas tādējādi bija pagājis līdz 2012. gada 27. jūnijam – datumam, kad Komisija paziņoja Francijas iestādēm par lēmumu uzsākt formālas izmeklēšanas procedūru, nevar tikt kvalificēts kā pārmērīgs. Tāpat ir arī attiecībā uz termiņu, kas ilga nedaudz vairāk kā desmit mēnešus no šī pēdējā minētā datuma līdz apstrīdētā lēmuma pieņemšanai 2013. gada 2. maijā. Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Francijas iestādes savus apsvērumus par lēmumu uzsākt [formālas izmeklēšanas procedūru] sniedza 2012. gada 13. jūlijā un 7. septembrī un ka arī *Corsica Ferries*, *SNCM* un *CMN* par minēto lēmumu iesniedza apsvērumus, kas tika nosūtīti Francijas iestādēm un par kuriem pēdējās minētās sniedza savas piezīmes 2012. gada 14. novembra un 2013. gada 3. janvāra, 16. janvāra un 12. februāra vēstulēs.

298 Ceturtkārt, nav nozīmes arī tam, ka *SNCM* atsaucas uz *Conseil d'État* 2012. gada 13. jūlija nolēmumu, konkrētāk, uz to, ka šī pēdējā minētā tajā esot apstiprinājusi nepieciešamību veikt visaptverošu pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu analīzi.

299 Proti, vispirms ir jāuzsver, kā tas izriet no iepriekš 282. punktā minētās judikatūras, ka vienīgi Savienības iestādes, nevis dalībvalsts tiesa var radīt tiesiskas cerības. Šajā kontekstā ir jāatgādina, kā tas jau tika izklāstīts iepriekš 176. punktā, ka *Conseil d'État* sniegtā jūras kabotāžas regulas tiesību normu interpretācija Komisijai turklāt nevarēja būt saistoša.

300 Tālāk ir jānorāda, ka tad, kad *Conseil d'État* pasludināja savu 2012. gada 13. jūlija nolēmumu, Komisija jau bija nolēmusi uzsākt formālas izmeklēšanas procedūru atbilstoši LESD 108. panta 2. punktam attiecībā uz NSPD ietverto iespējamo atbalstu *SNCM* un *CMN*. Tādējādi, ņemot vērā to, kas izklāstīts iepriekš 293. punktā, ir jāuzskata, ka tikmēr, kamēr Komisija nebija pasludinājusi savu galīgo lēmumu, jebkāda tiesiskā paļāvība saistībā ar attiecīgā atbalsta likumību bija izslēgta neatkarīgi no tā, ko būtu varējusi nolemt *Conseil d'État*.

301 Visbeidzot ir jāpiemin, kā to pārliecinoši norāda Komisija, ka jautājums par Korsikas jūras pārvadājumu SPD kopš 2006. gada beigām ir bijis daudzu prasību priekšmets Francijas tiesās un šīs prasības ir kļuvušas par pamatu daudziem pavērsieniem judikatūrā, kuru epilogs bija *cour administrative d'appel de Marseille* 2016. gada 6. aprīļa spriedums, ar kuru tika atcelts *tribunal administratif de Bastia* 2008. gada 24. janvāra spriedums, kā arī Korsikas Asamblejas 2007. gada 7. jūnija lēmums un Korsikas izpildpadomes priekšsēdētāja tās pašas dienas nolēmums (skat. 17., 20. un 27. punktu iepriekš).

302 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ceturtais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

Par piekto pamatu, kas ir balstīts uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu

303 Piektajā pamatā *SNCM* apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā, liekot Francijas Republikai atgūt summas, kas *SNCM* ir izmaksātas, piemērojot NSPD papildpakalpojumiem, neparedzot nekādu citu kompensācijas iespēju par šiem pakalpojumiem, tiekot iedibināta neattaisnota nevienlīdzīga attieksme starp *SNCM* un pārējiem operatoriem jūras maršrutos starp Korsiku un kontinentu neatkarīgi no tā, vai runa būtu par *CMN* vai citiem konkurējošiem operatoriem ārpus SPD.

304 Komisija un *Corsica Ferries* lūdz noraidīt šo piekto pamatu kā nepamatotu.

305 Jāatgādina, ka vienlīdzīgas attieksmes princips prasa, lai salīdzināmas situācijas netiktu aplūkotas atšķirīgi un dažādas situācijas netiktu aplūkotas vienādi, ja vien tādai pieejai nav objektīva attaisnojuma (spriedumi, 1995. gada 17. oktobris, *Fishermen's Organisations* u.c., C-44/94, EU:C:1995:325, 46. punkts, un 2006. gada 30. marts, Spānija/Padome, C-87/03 un C-100/03, EU:C:2006:207, 48. punkts).

306 Šajā lietā ir jākonstatē, ka neviena no abām situācijām, uz kurām atsaucas *SNCM*, nevar veidot vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu.

307 Tādējādi, pirmkārt, *SNCM* kļūdaini kritizē to, ka apstrīdētajā lēmumā kompensācijas, ko *SNCM* saņēma par papildpakalpojumu sniegšanu maršrutā Marseļa–Propriāno (skat. NSPD specifikāciju I punkta d) apakšpunkta 1.4. punktu), Komisija ir kvalificējusi kā ar iekšējo tirgu nesaderīgu valsts atbalstu, taču tā nav tāpat kvalificējusi kompensācijas, kas esot izmaksātas *CMN* par "papildu jaudām, ko šī pēdējā minētā [esot] īstenojusi tajā pašā maršrutā no maija līdz septembrim".

308 Proti, *SNCM* minētās "papildu jaudas" ietilpst NSPD specifikāciju I punkta d) apakšpunkta 1.3. punkta i) apakšpunktā un tātad ir neatņemama pamatpakalpojumu, nevis – kā apgalvo *SNCM* – papildpakalpojumu sastāvdaļa. Tas ir apstiprināts it īpaši vienā no NSPD 2. pielikuma B punktā "Tipveida gada apraksts" iekļautajām tabulām, no kuras izriet, ka šajā specifikāciju normā tādējādi paredzētā pamatpakalpojumu pastiprināšana praksē tika īstenota, *CMN* jaukta tipa kravas kuģa *Scandola* veiktajiem pilnajiem reisiem turp un atpakaļ pievienojot vienu pilnu reisu turp un atpakaļ nedēļā ar *CMN* jaukta tipa kravas kuģiem *Kalliste* vai *Girolata*. Kā jau tika izklāstīts iepriekš 160. un 161. punktā, pamatpakalpojumi tika veikti, izmantojot jaukta tipa kravas kuģus, savukārt papildpakalpojumi tika veikti, izmantojot prāmjus.

309 Tā kā papildpakalpojumus sniedza vienīgi *SNCM* un tā kā par valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, Komisija uzskatīja vienīgi kompensācijas, kuras tika izmaksātas par šiem pakalpojumiem, tad šī pēdējā minētā, nepārkāpjot vienlīdzīgas attieksmes principu, ir likusi atgūt vienīgi šīs kompensācijas – bet ne tās, kas tika izmaksātas *CMN* par pamatpakalpojumos ietilpstošu pakalpojumu sniegšanu.

310 Otrkārt, *SNCM* kļūdaini atsaucas uz tās ieskatā nevienlīdzīgu attieksmi pret to un pārējiem operatoriem, kas piedāvā jūras transporta pakalpojumus savienojumos Tulona–Korsika un Nica–Korsika. Proti, tās situācija nebija salīdzināma ar citu operatoru situāciju, jo tā bija vienīgā, kas NSPD ietvaros sniedza papildpakalpojumus un par to saņēma kompensāciju, savukārt uz pārējiem operatoriem attiecās sociāla rakstura atbalsta shēma, kas minēta iepriekš 14. punktā. Jāpiebilst, ka atšķirībā no minētās kompensācijas šo atbalsta shēmu Komisija pasludināja par saderīgu ar iekšējo tirgu (skat. iepriekš 14. punktu).

311 Šajā kontekstā *SNCM* arī kļūdaini apgalvo, ka no apstrīdētā lēmuma izrietot, ka tā esot bijusi spiesta piedāvāt konkrētas transporta jaudas savienojumā Marseļa–Korsika, bez iespējas pretendēt uz jebkādu kompensāciju, neatkarīgi no tā, vai tas būtu saskaņā ar NSPD vai sociāla rakstura atbalsta shēmu, lai gan kuģniecības sabiedrības, kas sniedz pakalpojumus no Tulonas vai Nicas, varēja saņemt kompensāciju saskaņā ar šo pēdējo minēto shēmu. Šajā situācijā patiesībā ir vainojama nevis Komisija,

bet gan Francijas iestādes, kas, sākot no 2002. gada 1 janvāra, organizēja jūras transporta sabiedrisko pakalpojumu starp Korsiku un kontinentālo Franciju saskaņā ar diviem paralēliem pārvaldības veidiem, proti, ar SPD nolīgumu maršrutiem no Marseļas, sniedzot finansiālu kompensāciju deleģējuma saņēmējiem, no vienas puses, un ar sociāla atbalsta shēmu pasažieriem, kas tiek pārvadāti maršrutos no Nicas un Tulonas, no otras puses.

312 No tā izriet, ka piektais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

313 Tādējādi prasība kopumā ir jānoraida kā nepamatota.

Par tiesāšanās izdevumiem

314 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā *SNCM* spriedums ir nelabvēlīgs, tai ir jāpiespriež segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas un *Corsica Ferries* tiesāšanās izdevumus saskaņā ar šo pēdējo minēto prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (sestā palāta)

nospriež:

1) prasību noraidīt;

***2) Société nationale maritime Corse Méditerranée* (*SNCM*) sedz savus tiesāšanās izdevumus pati, kā arī atlīdzina Eiropas Komisijas un *Corsica Ferries France SAS* tiesāšanās izdevumus.**

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2017. gada 1. martā.

[Paraksti]

Satura rādītājs

Tiesvedības priekšvēsture . . . 2

Galvenie dalībnieki . . . 2

Jūras transporta pakalpojums starp kontinentālo Franciju un Korsiku un nolīgumi par sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanu . . . 3

Procedūra Komisijā un apstrīdētais lēmums . . . 6

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi . . . 10

Juridiskais pamatojums . . . 11

Ievada apsvērumi . . . 12

Par pirmo pamatu, kas ir balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka papildpakalpojums neveido VTNP . . . 13

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, īstenojot detalizētu kontroli par pakalpojumu nepieciešamību, ņemot vērā reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma . . . 13

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija neesot ievērojusi savu agrāko lēmumu pieņemšanas praksi, kā arī judikatūru . . . 13

– Par otro un ceturto apakšdaļu, kas ir balstītas uz to, ka Komisija neesot ievērojusi dalībvalstu plašo rīcības brīvību, kā arī 2001. gada 20. februāra sprieduma Analir u.c. (C-205/99, EU:C:2001:107) piemērojamību un jūras kabotāžas regulu . . . 15

– Par trešo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija neesot ievērojusi noteikumus par pierādīšanas pienākumu . . . 19

Par otro daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija, papildu jaudu, kas jānodrošina intensīvas satiksmes noslodzes laikā, pielīdzinot papildpakalpojumam un no pirmā Altmark kritērija skatpunkta novērtējot šo pakalpojumu nošķirti no pamatpakalpojuma, esot pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, kļūdu faktos un acīmredzamu kļūdu novērtējumā . . . 21

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka NSPD ietvaros neesot nošķirti pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi . . . 21

– Par otro apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija pamatpakalpojumu esot kļūdaini pielīdzinājusi pakalpojumiem, kas tiek veikti ar kravas kuģiem, un papildpakalpojumu – tiem, kas tiek veikti ar prāmjiem . . . 24

– Par trešo apakšdaļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka papildpakalpojumi esot pamatoti ar reālu vajadzību pēc sabiedriskā pakalpojuma, kas tiekot apmierināta ar pamatpakalpojumiem . . . 25

Par trešo daļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka papildpakalpojums, aplūkojot to atsevišķi, atbilst pirmajam no Altmark kritērijiem . . . 27

– Par pirmo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot kļūdaini novērtējusi pasažieru transporta pakalpojumu no Marseļas ostas aizstājamību ar [tādiem pašiem] pakalpojumiem no Tulonas 28

– Par otro apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija esot kļūdaini novērtējusi privātās iniciatīvas trūkumu 30

– Par trešo apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija nepamatoti neesot analizējusi ietekmi, kāda attiecībā uz faktiski konstatēto piedāvājumu būtu bijusi papildpakalpojumu atcelšanai 32

– Par ceturto apakšdaļu, kas ir balstīta uz to, ka SNCM konkurenti, kas sniedz pakalpojumus no Tulonas, nevarot tikt uzskatīti par tādiem, kas savu darbību īsteno parastos tirgus apstākļos 33

Par ceturto daļu, kas ir izvirzīta pakārtoti un balstīta uz to, ka Komisija nav pierādījusi, ka pakalpojumi, kas sniegti kā papildpakalpojumi, neveido parastu komercdarījumu 34

Par otro pamatu, kas ir balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini uzskatījusi, ka NSPD nav izpildīts ceturtais Altmark kritērijs 34

Par trešo pamatu, kas ir izvirzīts pakārtoti un balstīts uz to, ka Komisija esot kļūdaini aprēķinājusi atgūstamo atbalsta summu 38

Par pirmo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija atgūstamā atbalsta apmēra noteikšanai kļūdaini nav ņēmusi vērā izmaksas, kas radušās saistībā ar papildpakalpojumu sniegšanu 39

Par otro daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija atgūstamā atbalsta apmēra noteikšanai nepamatoti neesot ņēmusi vērā nepietiekamās kompensācijas par pamatpakalpojumiem 40

Par trešo daļu, kas ir balstīta uz to, ka Komisija, nosakot papildpakalpojumiem piemērojamās gada kompensācijas daļu, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā 40

Par ceturto pamatu, kas ir balstīts uz tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu 41

Par piekto pamatu, kas ir balstīts uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu 44

Par tiesāšanās izdevumiem 45