Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (szósta izba)

z dnia 1 marca 2017 r.*

Pomoc państwa — Kabotaż morski — Pomoc wdrożona przez Francję na rzecz Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) i Compagnie méridionale de navigation — Usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym — Rekompensaty za usługę dodatkową względem usługi podstawowej mającą pokryć okresy największego natężenia ruchu w sezonie turystycznym — Decyzja uznająca pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym — Pojęcie pomocy państwa — Korzyść — Wyrok Altmark — Określenie kwoty pomocy

W sprawie T-454/13

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), z siedzibą w Marsylii (Francja), reprezentowana początkowo przez A. Wincklera, F.C. Laprévote'a, J.P. Mignarda i S. Mabile'a, następnie przez A. Wincklera i F.C. Laprévote'a, i wreszcie przez F.C. Laprévote'a i C. Froitzheim, adwokatów,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, reprezentowanej przez M. Afonso oraz B. Stromsky'ego, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez

Corsica Ferries France SAS, z siedzibą w Bastii (Francja), reprezentowaną przez adwokatów S. Rodriguesa oraz C. Bernarda-Glanza,

interwenient,

mającej za przedmiot żądanie stwierdzenia nieważności, na podstawie art. 263 TFUE, decyzji Komisji 2013/435/UE z dnia 2 maja 2013 r. w sprawie pomocy państwa SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Republikę Francuską na rzecz Société nationale Corse Méditerranée i Compagnie méridionale de navigation (Dz.U. 2013, L 220, s. 20),

SĄD (szósta izba)

w składzie: S. Frimodt Nielsen, prezes, A.M. Collins (sprawozdawca) i V. Valančius, sędziowie

sekretarz: G. Predonzani, administrator

* * Język postępowania: francuski.

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 14 czerwca 2016 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

Główne podmioty

1 Skarżąca, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), jest francuskim przedsiębiorstwem żeglugowym oferującym regularne połączenia morskie między innymi z Korsyką (Francja) z portów w Marsylii (Francja) i z Nicei (Francja), łącząc je z portami w Ajaccio, Bastii, Calvi, Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano.

2 W czasie zaistnienia okoliczności faktycznych SNCM eksploatowała flotę dziesięciu statków, mianowicie sześć promów: Danielle Casanova, Napoléon Bonaparte, Corse, Méditerranée, Île de Beauté i Excelsior, oraz cztery statki towarowo-pasażerskie służące do przewozu zarówno pasażerów, jak i ładunków: Jean Nicoli (który zastąpił Monte Cinto w 2009 r. w zakresie świadczenia rozpatrywanych usług), Pascal Paoli, Paglia Orba i Monte d'Oro.

3 Wyrokiem z dnia 28 listopada 2014 r. tribunal de commerce de Marseille (sąd gospodarczy w Marsylii, Francja) wszczął postępowanie naprawcze wobec SNCM. Wyrokiem z dnia 20 listopada 2015 r. sąd ten przyjął jedną ze złożonych mu ofert nabycia SNCM. W związku z tym wydał postanowienie o przekształceniu postępowania naprawczego w postępowanie likwidacyjne SNCM i ustalił termin wejścia w posiadanie przez nabywcę na 45 dni od daty wyroku.

4 Compagnie méridionale de navigation (zwana dalej „CMN") jest francuskim przedsiębiorstwem żeglugowym obsługującym w szczególności porty w Bastii, Ajaccio i Propriano w ramach połączeń z Marsylii.

5 Na potrzeby świadczenia rozpatrywanych usług CMN eksploatuje trzy statki towarowo-pasażerskie: Kalliste, Girolata i Scandola (zastąpiony później przez Piana).

6 Corsica Ferries France SAS (zwana dalej „Corsica Ferries") jest francuskim przedsiębiorstwem żeglugowym, które zapewnia regularne połączenia morskie między w szczególności Francją kontynentalną a Korsyką, mianowicie na trasach Nicea-Ajaccio, Nicea-L'Île-Rousse, Nicea-Bastia, Nicea-Calvi, Tulon-Ajaccio, Toulon-Bastia i Tulon-L'Île-Rousse.

7 Collectivité territoriale de Corse (zwany dalej „samorządem terytorialnym Korsyki") jest osobą prawną francuskiego prawa publicznego, która składa się z trzech jednostek, a mianowicie ze zgromadzenia Korsyki, rady wykonawczej Korsyki oraz rady gospodarczej, społecznej i kulturalnej Korsyki.

8 Office des transports de la Corse (zwany dalej „urzędem transportu Korsyki") jest francuskim zakładem publicznym o charakterze przemysłowo-handlowym utworzonym przez samorząd terytorialny Korsyki w celu wdrożenia polityki transportu lotniczego i morskiego tej wyspy. Urząd transportu Korsyki ma w szczególności za zadanie zarządzanie budżetem przeznaczonym przez samorząd terytorialny Korsyki na zapewnienie ciągłości terytorialnej i rozdział środków na transport lotniczy i transport morski. W związku z tym zawarł on z przedsiębiorstwami transportowymi będącymi wykonawcami usług publicznych umowy określające w szczególności stawki, warunki wykonywania usług i ich jakość. Zasada ciągłości terytorialnej ma na celu zrekompensowanie wyspiarskiego położenia i zapewnienie, by

połączenia z wyspą działały na zasadach jak najbardziej zbliżonych do zasad dotyczących połączeń przebiegających w całości na stałym lądzie, oraz stosowanie do połączeń morskich między Francją kontynentalną a Korsyką cen porównywalnych do cen transportu lądowego.

Usługa transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką i umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej

9 W okresie zaistnienia okoliczności faktycznych usługi transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką były świadczone przez trzy przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, a mianowicie przez SNCM, CMN i Corsica Ferries. Czwarte przedsiębiorstwo, to znaczy Moby Lines, obsługiwało połączenia między Tulonem a Korsyką od kwietnia 2010 r. do lutego 2011 r.

10 Natężenie ruchu pasażerskiego na trasach między Francją kontynentalną a Korsyką charakteryzuje się bardzo silną sezonowością, ponieważ zasadnicza część tego ruchu odbywa się w miesiącach letnich. W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. najważniejszą tendencją na rynkach transportowych między Francją kontynentalną i Korsyką był rozwój oferty transportowej z Tulonu, który stał się pierwszym pod względem liczby przewozów portem świadczącym usługi połączeń z Korsyką. Ta tendencja polegająca na zwiększeniu ruchu z Tulonu łączyła się ze zwiększeniem udziału w rynku spółki Corsica Ferries.

11 W dniu 31 marca 1976 r. SNCM i CMN z jednej strony oraz Republika Francuska z drugiej strony podpisały na okres 25 lat umowę ramową o świadczenie usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką z portów położonych we Francji kontynentalnej.

12 W związku z wygaśnięciem tej koncesji na świadczenie usługi publicznej w dniu 31 grudnia 2001 r. władze korsykańskie dokonały przeglądu systemu połączeń morskich z wyspą.

13 W rezultacie począwszy od dnia 1 stycznia 2002 r. tylko linie rozpoczynające się w Marsylii były obsługiwane w ramach umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, przewidującej rekompensaty finansowe dla zleceniobiorców. Umowa ta została zawarta między SNCM i CMN z jednej strony i samorządem terytorialnym Korsyki oraz urzędem transportu Korsyki z drugiej strony na okres pięciu lat.

14 Co się tyczy pozostałych linii, to jest z Nicei i Tulonu, równolegle do umowy, o której mowa w pkt 13 powyżej, władze Korsyki wprowadziły w życie system pomocy o charakterze socjalnym na rzecz mieszkańców wyspy i osób należących do niektórych określonych kategorii społecznych. I tak umowa o pomocy o charakterze socjalnym pozwala na wypłacenie, w odniesieniu do każdego pasażera uprawnionego do taryfy preferencyjnej, pomocy sfinansowanej uprzednio przez przedsiębiorstwa transportowe, które zobowiązują się do przestrzegania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej (zwanych dalej „zobowiązaniami z tytułu świadczenia usługi publicznej”), przy czym otrzymują one następnie refundację tej jednostkowej pomocy. Określone kategorie osób stanowiły około dwóch trzecich łącznego ruchu (mieszkańcy Korsyki, osoby w wieku poniżej 25 lat lub powyżej 60 lat, studenci w wieku poniżej 27 lat, rodziny i osoby upośledzone lub niepełnosprawne). Ów system pomocy został zatwierdzony przez Komisję Europejską w decyzji z dnia 2 lipca 2002 r. w sprawie pomocy państwa nr N 781/2001 – System pomocy indywidualnej o charakterze socjalnym na obsługę połączeń morskich z Korsyką. Decyzją z dnia 23 kwietnia 2007 r. w sprawie pomocy państwa nr N 13/2007 – Przedłużenie systemu pomocy indywidualnej o charakterze socjalnym na obsługę połączeń morskich z Korsyką nr N 781/2001, Komisja zatwierdziła przedłużenie tego systemu pomocy do dnia 31 grudnia 2013 r. Połączenia morskie między portami w Nicei i Tulonie z jednej strony a portami na Korsyce z drugiej strony są obsługiwane przede wszystkim przez Corsica Ferries.

15 Uchwałą z dnia 24 marca 2006 r. zgromadzenie Korsyki zatwierdziło zasadę przedłużenia zlecenia świadczenia usługi publicznej (zwanego dalej „zleceniem świadczenia usługi publicznej") w zakresie obsługi połączeń morskich do portów w Ajaccio, Bastii, Calvi, Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano z portu w Marsylii począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r. W tej samej uchwale zgromadzenie udzieliło prezesowi urzędu transportu Korsyki upoważnienia do wszczęcia w imieniu samorządu terytorialnego Korsyki postępowania przetargowego, opracowania technicznego dokumentacji i wsparcia samorządu terytorialnego Korsyki przy udzieleniu zlecenia świadczenia usługi publicznej.

16 Zaproszenie do składania ofert zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 27 maja 2006 r., jak również w dzienniku Les Échos w dniu 9 czerwca 2006 r. W dniu 4 sierpnia 2006 r., kiedy to upływał termin składania ofert, zostały złożone cztery oferty, mianowicie oferta SNCM, oferta Corsica Ferries, oferta CMN oraz oferta tymczasowego konsorcjum składającego się ze spółek Corsica Ferries i CMN.

17 Decyzją z dnia 15 grudnia 2006 r. Conseil d'État (rada państwa, Francja) unieważniła postępowanie w sprawie zlecenia świadczenia usługi publicznej.

18 Uchwałą z dnia 22 grudnia 2006 r. zgromadzenie Korsyki postanowiło ponownie powtórzyć w całości postępowanie w sprawie zlecenia świadczenia usługi publicznej, przedłużyć obowiązujące zlecenie do dnia 30 kwietnia 2007 r. i ustalić na dzień 1 maja 2007 r. datę wejścia w życie nowego zlecenia świadczenia usługi publicznej.

19 Nowe zaproszenie do składania ofert zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 30 grudnia 2006 r., w Les Échos w dniu 4 stycznia 2007 r. i w tygodniku Le Journal de la Marine Marchande w dniu 5 stycznia 2007 r. W dniu 9 lutego 2007 r. zostały złożone dwie oferty, mianowicie, po pierwsze, wspólna oferta SNCM i CMN tworzących tymczasowe konsorcjum (zwane dalej „konsorcjum SNCM-CMN") dotycząca wszystkich połączeń, w postaci jednocześnie oferty globalnej i ofert na każdą linię z osobna, a po drugie oferta Corsica Ferries dotycząca linii Marsylia–Ajaccio, Marsylia–Porto-Vecchio i Marsylia–Propriano, w postaci jednocześnie oferty globalnej na wszystkie te trzy linie i ofert na każdą linię z osobna.

20 Postanowieniem z dnia 27 kwietnia 2007 r. sędzia orzekający w przedmiocie środków tymczasowych w sądzie administracyjnym w Bastii, do którego wniosek złożyła Corsica Ferries, unieważnił etap negocjacji postępowania w sprawie zlecenia świadczenia usługi publicznej, a także decyzję przewodniczącego rady wykonawczej Korsyki oraz prezesa urzędu transportu Korsyki o przyjęciu oferty konsorcjum SNCM-CMN i o zaproponowaniu zgromadzeniu Korsyki, aby przyznało zlecenie świadczenia usługi publicznej temu konsorcjum. Orzekł on, że samorząd terytorialny Korsyki oraz urząd transportu Korsyki mają obowiązek wznowić postępowanie negocjacyjne z przedsiębiorstwami, które złożyły ofertę.

21 Uchwałą z dnia 27 kwietnia 2007 r. zgromadzenie Korsyki przedłużyło o dwa miesiące okres obowiązywania bieżącego zlecenia i ustaliło na dzień 1 lipca 2007 r. datę wejścia w życie nowego zlecenia świadczenia usługi publicznej.

22 W następstwie nowego etapu negocjacji z konsorcjum SNCM-CMN i z Corsica Ferries urząd transportu Korsyki zaproponował odrzucenie oferty Corsica Ferries ze względu na to, że przedsiębiorstwo to nie było w stanie określić w sposób zdecydowany i ostateczny, od kiedy byłoby w stanie wykonywać zlecenie świadczenia usługi publicznej, i ze względu na to, że nie spełniało kryterium maksymalnego wieku statków określonego w szczegółowym regulaminie przetargu.

23 Uchwałą z dnia 7 czerwca 2007 r. zgromadzenie Korsyki powierzyło konsorcjum SNCM-CMN zlecenie świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich między portem w Marsylii a portami Korsyki na okres od dnia 1 lipca 2007 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.

24 Artykuł 1 tej uchwały ma następujące brzmienie:

„Zatwierdza się sprawozdanie przewodniczącego rady wykonawczej [Korsyki], w którym stwierdzono, po pierwsze, że oferta konsorcjum SNCM-CMN spełnia wymogi i kryteria szczegółowego regulaminu przetargu i specyfikacji przetargowej w odniesieniu do każdej z pięciu linii, a po drugie, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie jest w stanie określić w sposób zdecydowany i ostateczny, od kiedy byłoby w stanie wykonywać przyszłe [zlecenie świadczenia usługi publicznej] i że w tym względzie warunki, które stawia w odniesieniu do elementów zewnętrznych wobec treści [zlecenia świadczenia usługi publicznej], nie mogą być brane pod uwagę".

25 Decyzją przyjętą w tym samym dniu przewodniczący rady wykonawczej samorządu Korsyki został upoważniony do podpisania umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej dotyczącej obsługi tych połączeń morskich (zwanej dalej „umową o zlecenie świadczenia usługi publicznej").

26 Umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej została zawarta w dniu 7 czerwca 2007 r. w odniesieniu do okresu od dnia 1 lipca 2007 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.

27 Wyrokiem z dnia 24 stycznia 2008 r. tribunal administratif de Bastia (zwany dalej „sądem administracyjnym w Bastii", Francja) oddalił wniosek przedsiębiorstwa Corsica Ferries o uchylenie uchwały oraz decyzji, o których mowa w pkt 23–25 niniejszego wyroku. Wyrokiem z dnia 7 listopada 2011 r. cour administrative d'appel de Marseille (zwany dalej „administracyjnym sądem apelacyjnym w Marsylii", Francja) uchylił ów wyrok, jak również uchwałę i decyzję, o których mowa. Orzeczeniem z dnia 13 lipca 2012 r. Conseil d'État (rada państwa), rozstrzygając w przedmiocie odwołania wniesionego przez SNCM i CMN, uchyliła wyrok administracyjnego sądu apelacyjnego w Marsylii i zwróciła mu sprawę do ponownego rozpoznania. W wyroku z dnia 6 kwietnia 2016 r. administracyjny sąd apelacyjny w Marsylii uchylił wyrok sądu administracyjnego w Bastii z dnia 24 stycznia 2008 r., jak również uchwałę i decyzję, o których mowa.

28 W art. 1 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej określono jej przedmiot jako świadczenie usług regularnych połączeń morskich na wszystkich liniach objętych zleceniem świadczenia usługi publicznej między portem w Marsylii a portami w Bastii, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano i Balagne (Calvi oraz L'Île-Rousse).

29 Specyfikacja przetargowa zawarta w załączniku 1 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej określa charakter tych usług. W szczególności przewidziano w niej:

— usługę stałą „transportu pasażerskiego i towarowego" świadczoną przez cały rok na wszystkich odnośnych liniach (zwaną dalej „usługą podstawową") i

— usługę dodatkową „transportu pasażerskiego" świadczoną w okresach największego natężenia ruchu na liniach Marsylia–Ajaccio, Marsylia–Bastia i Marsylia–Propriano (zwaną dalej „usługą dodatkową").

30 Artykuł 2 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej określa w szczególności kwoty referencyjne rekompensaty finansowej, na podstawie których zleceniobiorcy podejmują zobowiązania na okres trwania zlecenia świadczenia usługi publicznej.

31 Artykuł 3 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej przewiduje, że zlecenie świadczenia usługi publicznej nie przyznaje wyłączności na omawianych liniach morskich, ale pozwala innym przedsiębiorstwom, nakładając jednak na nie pewne obowiązki, na świadczenie regularnych połączeń bez rekompensaty finansowej. Artykuł ten wyjaśnia również, że wnioski zleceniobiorców o rekompensatę finansową zostały sformułowane w odniesieniu do pomocy o charakterze socjalnym.

32 Artykuł 5 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, zatytułowany „Warunki wypłaty rekompensat finansowych”, przewiduje w ust. 2 akapit trzeci, że ostateczna rekompensata finansowa dla każdego zleceniobiorcy za każdy rok ograniczona jest do kwoty deficytu operacyjnego powstałego na skutek zobowiązań wynikających ze specyfikacji, biorąc pod uwagę rozsądną rentowność włożonego kapitału żeglugowego proporcjonalnie do liczby dni jego rzeczywistego wykorzystania do rejsów przewidzianych w tych zobowiązaniach. Za rozsądną rentowność włożonego kapitału żeglugowego jest uznawana stopa 15% jego wartości umownej. Ta wartość umowna jest określona w załączniku 3 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej.

33 Artykuł 7 tej umowy, zatytułowany „Klauzula ochronna”, stanowi w ust. 1, że w przypadku istotnej zmiany warunków technicznych, regulacyjnych lub ekonomicznych świadczenia zleconych usług lub w celu uwzględnienia zewnętrznych okoliczności mających znaczący wpływ na zobowiązania finansowe lub na zleceniobiorców, strony spotkają się z inicjatywy jednej ze stron w celu przyjęcia środków na rzecz przywrócenia pierwotnej równowagi finansowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej „priorytetowo w odniesieniu do najwyższych taryf i dostosowania usług”.

34 Artykuł 7 ust. 2 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej stanowi, że referencyjne kwoty rocznych rekompensat finansowych zostały ustalone na podstawie prognozowanych przychodów brutto z transportu pasażerów i ładunków, wskazanych w ofercie każdego ze zleceniobiorców. To samo postanowienie ustanawia możliwość dostosowania w górę lub w dół, co roku i w niektórych przypadkach, rekompensaty finansowej dla każdej kategorii przychodów i dla każdego zleceniobiorcy. Przepis ten stanowi również, że ów mechanizm korekty działa tylko do dnia wejścia w życie klauzuli adaptacyjnej znajdującej się w art. 8 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej.

35 Artykuł 8 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, zatytułowany „Klauzula adaptacyjna”, brzmi następująco:

„Biorąc pod uwagę czas trwania [umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej], przewiduje się w ciągu trzeciego roku etap pozwalający na przeanalizowanie, w trybie kontradyktoryjnym i w oparciu o kontradyktoryjne ekspertyzy, równowagi finansowej [umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej] i na określenie, w drodze uzgodnienia między stronami, ewentualnych środków naprawczych i służących dostosowaniu taryf, które zapewnią kontrolę przez [samorząd terytorialny Korsyki] jego wkładu finansowego, w szczególności poprzez zmniejszenie wysokości rekompensaty, i będą chronić ogólny rachunek ekonomiczny [umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej]”.

36 Na podstawie tejże klauzuli adaptacyjnej umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej została zmieniona aneksem pod koniec roku 2009.

Postępowanie przed Komisją i zaskarżona decyzja

37 Pismami z dnia 27 września, 30 listopada i 20 grudnia 2007 r. Corsica Ferries złożyła do Komisji skargę w sprawie przyznanej bezprawnie pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym, z której miały skorzystać SNCM i CMN dzięki umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej.

38 Pismami z dnia 20 maja 2010 r., 16 lipca 2010 r., 22 marca 2011 r., 22 czerwca 2011 r., 15 grudnia 2011 r. i 10 stycznia 2012 r. Corsica Ferries przekazała Komisji dodatkowe informacje na potwierdzenie swojej skargi.

39 Pismami z dnia 13 marca 2008 r., 12 listopada 2008 r., 13 października 2011 r. i 14 grudnia 2011 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o przekazanie informacji. Udzieliły one odpowiedzi na te żądania w pismach, odpowiednio, z dnia 3 czerwca 2008 r., z dnia 14 stycznia 2009 r., z dnia 7 grudnia 2011 r. i z dnia 20 stycznia 2012 r.

40 Pismem z dnia 27 czerwca 2012 r. Komisja poinformowała Republikę Francuską o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE w sprawie potencjalnej pomocy na rzecz SNCM i CMN zawartej w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej (Dz.U. 2012, C 301, s. 1).

41 Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi na temat tej decyzji i udzieliły odpowiedzi na pytania w niej zawarte w pismach z dnia 13 lipca i 7 września 2012 r. Spółki Corsica Ferries, SNCM i CMN również przedstawiły uwagi na temat tej decyzji, które zostały przekazane władzom francuskim i były przedmiotem uwag z ich strony w pismach z dnia 14 listopada 2012 r. i z dnia 3 stycznia, 16 stycznia i 12 lutego 2013 r.

42 W wyniku tego postępowania Komisja wydała w dniu 2 maja 2013 r. decyzję 2013/435/UE w sprawie pomocy państwa SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Republikę Francuską na rzecz SNCM i CMN (Dz.U. 2013, L 220, s. 20, zwaną dalej „zaskarżoną decyzją").

43 Decyzja ta została doręczona Republice Francuskiej w dniu 3 maja 2013 r. i przekazana SNCM wiadomością elektroniczną Komisji z dnia 14 czerwca 2013 r.

44 W celu ustalenia, czy rekompensaty przyznane na rzecz SNCM i CMN w ramach umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej stanowią pomoc państwa, a w szczególności selektywną korzyść, Komisja zbadała w zaskarżonej decyzji, czy kumulatywne kryteria określone przez Trybunał w wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415), były w niniejszej sprawie spełnione (zwane dalej „kryteriami z wyroku Altmark"). W szczególności przeprowadziła ona analizę pierwszego i czwartego z tych kryteriów (zob. pkt 87 i 90 poniżej).

45 Odnośnie do pierwszego kryterium z wyroku Altmark, w pierwszej kolejności Komisja określiła „ramy analizy" służące do jego oceny (motywy 132–136 zaskarżonej decyzji). Uznała w szczególności, że aby możliwe było zaakceptowanie zakresu usługi publicznej w świetle zasad dotyczących pomocy państwa, musi on być zgodny z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. 1992, L 364, s. 7, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego"), tak jak jest ono interpretowane w orzecznictwie, a w szczególności przez Trybunał w wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107). Komisja wywnioskowała stąd, że „zakres usługi publicznej określony w umowie o świadczenie usług publicznych musi być konieczny i współmierny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, o którym świadczyła niewystarczająca liczba regularnych usług transportowych oferowanych w normalnych warunkach rynkowych" (motyw 136 zaskarżonej decyzji).

46 W drugiej kolejności Komisja uznała, że usługa podstawowa i usługa dodatkowa powinny być rozpatrywane odrębnie (motywy 137–144 zaskarżonej decyzji). Wskazała ona, że specyfikacja przetargowa załączona do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej zawiera wyraźne rozróżnienie pomiędzy tymi dwoma rodzajami usług. Ponadto Komisja uznała, że usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa, tylko wówczas, gdy stwierdzi się, że jej świadczenie jest niezbędne dla usługi podstawowej „ze względu na całość uwarunkowań technicznych i ekonomicznych" (motyw 139 zaskarżonej decyzji). Tymczasem w niniejszej sprawie żadna komplementarność techniczna między tymi dwoma rodzajami usług nie została wykazana, zważywszy, że podlegały one odrębnym obowiązkom, w szczególności w kategoriach rozkładu i częstotliwości rejsów, i że usługa podstawowa była realizowana przez statki towarowo-pasażerskie, podczas gdy usługa dodatkowa – za pomocą promów. Co więcej, księgowość analityczna SNCM stale wykazuje w odniesieniu do usługi dodatkowej deficyt operacyjny, przez co argument władz francuskich, zgodnie z którym włączenie tej usługi do zakresu zlecenia świadczenia usługi publicznej było uzasadnione potrzebą wyrównania finansowego między usługą dodatkową a usługą podstawową, nie może zostać uwzględniony.

47 W trzeciej kolejności Komisja zbadała usługę podstawową w świetle pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark (motywy 145–150 zaskarżonej decyzji). W tym względzie stwierdziła ona przede wszystkim, że świadczenie minimum usług dla ciągłości terytorialnej między Marsylią i pięcioma portami Korsyki odpowiada jasno określonemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną (motyw 145 zaskarżonej decyzji). Następnie, jeśli chodzi o brak inicjatywy prywatnej, Komisja podniosła, że inne podmioty gospodarcze obecne na rynku same stwierdziły, że nie byłyby w stanie zapewnić świadczenia usługi podstawowej (motyw 146 zaskarżonej decyzji). Ponadto Komisja uznała, że zgrupowanie linii w ramach jednej usługi nie jest samo w sobie sprzeczne z rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego. Wręcz przeciwnie, w niniejszym przypadku zgrupowanie tych pięciu linii pozwoliło na połączenie taboru pływającego, prowadząc do poprawy jakości omawianych usług i do zredukowania kosztów (motyw 148 zaskarżonej decyzji). Wreszcie Komisja przypomniała, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej i załączniki do niej określają precyzyjne zasady dotyczące ciągłości, regularności, zdolności i taryf, których zleceniobiorcy muszą przestrzegać, aby zapewnić świadczenie usługi podstawowej (motyw 149 zaskarżonej decyzji). Komisja wyciągnęła stąd wniosek, że włączenie usługi podstawowej do zakresu umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej było niezbędne i współmierne do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną (motyw 150 zaskarżonej decyzji).

48 W czwartej kolejności Komisja zbadała usługę dodatkową, świadczoną tylko przez SNCM za pomocą dwóch promów, z punktu widzenia pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark (motywy 151–167 zaskarżonej decyzji). Komisja uznała, że włączenie jej do zakresu usługi publicznej nie odpowiada rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, a zatem Republika Francuska popełniła oczywisty błąd w ocenie, uznając ją za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym (zwaną dalej „UOIG”) (motyw 167 zaskarżonej decyzji).

49 W tym względzie, po pierwsze, Komisja stwierdziła, że z punktu widzenia popytu pasażerów usługa dodatkowa świadczona z portu w Marsylii była w dużym stopniu zamienna z usługami przewozów pasażerskich świadczonych z Tulonu do Bastii i Ajaccio w momencie zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej (motywy 154–160 zaskarżonej decyzji). W tym względzie podniosła ona w szczególności, że zmiany w natężeniu ruchu na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką w latach 2002–2009 wskazują na szybki rozwój oferty konkurencyjnej w porównaniu z ofertą dwóch zleceniobiorców. Podział natężenia ruchu między obsługiwanymi portami wskazuje na bardzo duży wzrost ruchu z portu w Tulonie i towarzyszący mu spadek ruchu z portu w Marsylii. Ogólny wzrost natężenia ruchu został zatem w dużym stopniu przejęty przez operatorów oferujących usługi połączeń z portu w Tulonie, na niekorzyść oferty zleceniobiorców oferujących połączenia z portu w Marsylii. Komisja wskazała również na niewielką odległość między Marsylią a Tulonem, na fakt, że czas przejazdu lądem pomiędzy tymi dwoma miastami jest dużo krótszy niż czas rejsu morskiego oraz na fakt, że statki wypływające z Tulonu mogą dotrzeć na Korsykę w czasie krótszym niż płynące z portu w Marsylii.

50 Po drugie Komisja stwierdziła, że władze francuskie nie przedstawiły żadnego dowodu na brak inicjatywy podmiotów prywatnych w zakresie usługi dodatkowej (motyw 161 zaskarżonej decyzji). Ustaliła ona w szczególności, że w przypadku portów w Bastii i Ajaccio, które stanowią 90% zdolności wymaganych przez usługę dodatkową, połączenie zdolności oferowanych w ramach usługi podstawowej wynikającej z umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej z portu w Marsylii oraz usług podmiotów prywatnych świadczonych przez Corsica Ferries z portu w Tulonie było wystarczające do zaspokojenia faktycznie stwierdzonego popytu zarówno w okresach wiosny i jesieni, jak i w okresie letnim dla obydwu portów i dla każdego roku w latach 2004–2006 (motyw 162 zaskarżonej decyzji). Tak więc Komisja uznała, że włączenie usługi dodatkowej do zakresu zlecenia świadczenia usługi publicznej nie było konieczne ani współmierne do zaspokojenia popytu na transport odnotowanego dla linii Marsylia–Bastia i Marsylia–Ajaccio. W odniesieniu do linii Marsylia–Propriano Komisja wskazała, że mały procent natężenia ruchu związany z tą linią nie pozwala stwierdzić, że brak inicjatywy podmiotów prywatnych na tej tylko linii unieważnia jej wniosek dotyczący całej usługi dodatkowej (motyw 164 zaskarżonej decyzji). Komisja podniosła również, że usługa świadczona przez

Corsica Ferries spełniała normy dla zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej mające zastosowanie do wszystkich połączeń między Francją kontynentalną a Korsyką i nie wykazywała różnicy jakościowej w porównaniu z usługami świadczonymi w ramach usługi dodatkowej (motyw 165 zaskarżonej decyzji).

51 Komisja wywnioskowała z powyższego, że pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark nie zostało spełnione w odniesieniu do rekompensat wypłacanych z tytułu usługi dodatkowej (motyw 167 zaskarżonej decyzji).

52 Co się tyczy czwartego kryterium z wyroku Altmark, Komisja stwierdziła, że nie zostało ono spełnione w odniesieniu do żadnego z dwóch typów omawianych usług (motyw 183 zaskarżonej decyzji).

53 W tym względzie, w pierwszej kolejności, Komisja uznała w oparciu o szereg czynników, że warunki zaproszenia do składania ofert nie pozwoliły wyłonić kandydata zdolnego świadczyć przedmiotowe usługi po najniższej cenie dla społeczeństwa (motywy 169–178 zaskarżonej decyzji).

54 Komisja doszła do takiego wniosku, opierając się zasadniczo na następujących elementach:

— udzielenie zlecenia świadczenia usługi publicznej nastąpiło po opublikowaniu ogłoszenia o zaproszeniu do składania ofert, mianowicie w ramach procedury, która zapewnia instytucji zamawiającej szeroki zakres uznania i pozwala ograniczyć liczbę uczestniczących zainteresowanych podmiotów;

— jedyna oferta konkurencyjna wobec oferty obu zleceniobiorców, mianowicie oferta Corsica Ferries, nie została oceniona w odniesieniu do jej zasług (kryteria przyznawania), ale w oparciu o kryterium selekcyjne, to znaczy zdolności kandydata do świadczenia usług od dnia 1 lipca 2007 r.;

— procedura ta nie umożliwiła więc urzędowi transportu Korsyki porównania kilku ofert celem wyłonienia oferty najkorzystniejszej ekonomicznie;

— fakt, że rzeczywiście złożono dwie oferty, nie jest wystarczający, by skutkować powstaniem rzeczywistej konkurencji, ponieważ oferta konkurencyjna Corsica Ferries wskazywała jako datę rozpoczęcia świadczenia usług dzień 12 listopada 2007 r. i z racji tego faktu nie mogła stanowić wiarygodnej alternatywy;

— wielość odwołań złożonych w niniejszym przypadku nie stanowi elementu świadczącego o faktycznym istnieniu konkurencji w ramach procedury udzielenia zamówienia w kontekście umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej;

— konsorcjum SNCM-CMN posiadało istotną przewagę konkurencyjną jako operator historyczny dysponujący już środkami transportu morskiego odpowiadającymi warunkom specyfikacji umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej;

— bardzo krótki termin ustalony między powierzeniem zlecenia świadczenia usługi publicznej (co ostatecznie miało miejsce w dniu 7 czerwca 2007 r.) i datą rozpoczęcia świadczenia usług (1 lipca 2007 r.) stanowił istotną przeszkodę w wejściu nowych podmiotów;

— w połączeniu z wymaganiami technicznymi związanymi ze specyfiką odnośnych portów, z warunkiem wieku floty i z wymaganymi zdolnościami jednostkowymi określonymi w specyfikacji umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, ten bardzo krótki termin mógł ograniczyć liczbę podmiotów uczestniczących w przetargu;

— istnienie wielu klauzul uprawniających strony do spotkania się oraz swoboda pozostawiona urzędowi transportu Korsyki w zakresie decydowania o wyjątkach od obowiązujących zasad również mogły przyczynić się do zniechęcenia do udziału w przetargu, powodując wątpliwości co do niektórych parametrów technicznych i finansowych kluczowych przy sporządzeniu oferty.

55 W drugiej kolejności Komisja stwierdziła, że władze francuskie nie przedstawiły jej żadnych informacji pozwalających wykazać, że rekompensaty zostały obliczone na podstawie modelu przeciętnego przedsiębiorstwa, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego (motywy 179 i 180 zaskarżonej decyzji). Komisja dodała, że wysokość rekompensaty nie została ustalona w odniesieniu do podstawy kosztowej ustalonej z góry lub przez porównanie ze strukturą kosztów porównywalnych przedsiębiorstw transportu morskiego, ale na podstawie przewidywanych dochodów i kosztów paliwa, które stanowią tylko część zysków i kosztów usługi (motyw 180 zaskarżonej decyzji). Ponadto rekompensaty przewidziane za świadczenie usługi publicznej były zdecydowanie wyższe od rekompensat dotyczących lat 2002–2006 z tytułu podobnych zobowiązań, a nawet nieznacznie niższe pod względem oferowanej zdolności (motyw 181 zaskarżonej decyzji). Wreszcie uznała, że porównanie z kosztami ponoszonymi przez prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo było o tyle bardziej niezbędne, że pewne elementy pozwalały przypuszczać, iż SNCM, które przeszło okres intensywnej restrukturyzacji, nie było już takim przedsiębiorstwem. (motyw 182 zaskarżonej decyzji).

56 Mając na względzie całość powyższych rozważań, Komisja stwierdziła istnienie selektywnej korzyści gospodarczej przyznanej zleceniobiorcom (motyw 184 zaskarżonej decyzji).

57 Po stwierdzeniu, że rozpatrywane rekompensaty mogą zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, Komisja doszła do wniosku, że stanowią one pomoc państwa i że są one niezgodne z prawem, ponieważ zostały przyznane bez uprzedniego zgłoszenia (motywy 185–187 oraz art. 1 zaskarżonej decyzji).

58 W motywach 188–212 zaskarżonej decyzji Komisja zbadała zgodność owej pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym.

59 W tym względzie, w pierwszej kolejności, Komisja wskazała, że zgodnie z pkt 11 komunikatu Komisji zawierającego zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011) (Dz.U. 2012, C 8, s. 15, zwanego dalej „komunikatem UOIG") pomoc państwa wykraczająca poza zakres stosowania decyzji 2012/21/UE Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 TFUE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania [UOIG] (Dz.U. 2012, L 7, s. 3) może zostać uznana za zgodną z art. 106 ust. 2 TFUE, jeżeli jest konieczna do wykonywania danej UOIG oraz nie wpływa na rozwój wymiany handlowej w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Unii Europejskiej, przy czym osiągnięcie tej równowagi jest możliwe tylko wtedy, gdy spełnione są warunki określone w sekcjach 2.2 do 2.10 komunikatu UOIG (motyw 190 zaskarżonej decyzji).

60 W drugiej kolejności Komisja przypomniała, że usługa podstawowa stanowiła UOIG, lecz że nie było tak już w przypadku usługi dodatkowej, przez co rekompensaty wypłacone z tytułu tej ostatniej usługi nie mogą zostać uznane za zgodne z art. 106 ust. 2 TFUE (motywy 192 i 193 zaskarżonej decyzji).

61 W trzeciej kolejności Komisja uznała, że w odniesieniu do usługi podstawowej pozostałe warunki określone w komunikacie UOIG zostały spełnione (motywy 194–212 zaskarżonej decyzji).

62 Komisja wywnioskowała z powyższego, że rekompensaty wypłacone na rzecz SNCM i CMN z tytułu świadczenia usługi podstawowej stanowiły pomoc państwa niezgodną z prawem, ale zgodną z rynkiem wewnętrznym (motyw 213, art. 1 i art. 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji), podczas gdy rekompensaty wypłacone samej już tylko SNCM z tytułu usługi dodatkowej stanowiły pomoc państwa niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym (motyw 214, art. 1 i art. 2 ust. 1 zaskarżonej decyzji).

63 W konsekwencji Komisja nakazała niezwłoczne zaprzestanie wypłaty rekompensat związanych z usługą dodatkową oraz odzyskanie od beneficjenta pomocy przyznanej już w tym względzie, z uwzględnieniem faktu, że od kwot podlegających odzyskaniu naliczane były odsetki od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania (motywy 215–218 i 220 oraz art. 3 zaskarżonej decyzji). Komisja wyjaśniła, że odzyskanie pomocy powinno odbyć się w sposób bezzwłoczny i skuteczny i że władze francuskie powinny zapewnić wykonanie tej decyzji w ciągu czterech miesięcy od daty jej notyfikacji (motyw 219 oraz art. 4 zaskarżonej decyzji), czyli do dnia 3 września 2013 r. Ponadto władze francuskie były zobowiązane poinformować Komisję w terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji zaskarżonej decyzji w szczególności o łącznej kwocie (sumie głównej i odsetkach) podlegającej odzyskaniu od beneficjenta, przekazać szczegółowy opis środków już podjętych i przewidzianych w celu zastosowania się do zaskarżonej decyzji, a także dostarczyć dokumenty potwierdzające, że beneficjent został wezwany do zwrotu pomocy (art. 5 zaskarżonej decyzji).

Postępowanie i żądania stron

64 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 26 sierpnia 2013 r. SNCM wniosła niniejszą skargę.

65 Zaskarżona decyzja jest również przedmiotem skargi o stwierdzenie nieważności wniesionej przez Republikę Francuską, złożonej w sekretariacie Sądu w dniu 12 lipca 2013 r. i zarejestrowanej pod sygnaturą T-366/13.

66 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 11 grudnia 2013 r. Corsica Ferries wniosła o dopuszczenie jej do udziału w sprawie w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji.

67 Pismami złożonymi w sekretariacie Sądu w dniach 9 stycznia i 10 lutego 2014 r. SNCM wniosła o zachowanie poufności wobec spółki Corsica Ferries – na wypadek, gdyby ta ostatnia została dopuszczona do udziału w sprawie w charakterze interwenienta – w odniesieniu do niektórych elementów zawartych odpowiednio w skardze i w replice. Spółka dołączyła do tych wniosków jawną wersję tych pism.

68 Postanowieniem z dnia 21 lutego 2014 r. prezes szóstej izby Sądu dopuścił interwencję spółki Corsica Ferries. Decyzja w przedmiocie zasadności wniosków o zachowanie poufności została pozostawiona do późniejszego rozstrzygnięcia.

69 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 6 marca 2014 r. spółka Corsica Ferries wniosła zastrzeżenia wobec wniosków o zachowanie poufności w odniesieniu do znacznej części elementów, których one dotyczą.

70 Postanowieniem z dnia 3 października 2014 r., SNCM/Komisja (T-454/13, EU:C:2014:898), prezes szóstej izby Sądu częściowo uwzględnił wnioski o zachowanie poufności.

71 Corsica Ferries złożyła swoje uwagi interwenienta w sekretariacie Sądu w dniu 9 stycznia 2015 r. SNCM przedstawiła swoje uwagi w przedmiocie pisma interwenienta pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 9 marca 2015 r. Pismem z tego samego dnia Komisja poinformowała, że nie przedstawi uwag na temat pisma interwenienta.

72 Na wniosek sędziego sprawozdawcy Sąd (szósta izba) postanowił o otwarciu ustnego etapu postępowania.

73 W ramach środków organizacji postępowania przewidzianych w art. 89 regulaminu postępowania Sąd wezwał Komisję do udzielenia odpowiedzi na piśmie na pewne pytania, co też instytucja ta uczyniła w wyznaczonym terminie.

74 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 6 czerwca 2016 r. SNCM wniosła o zachowanie poufności wobec przedsiębiorstwa Corsica Ferries w odniesieniu do niektórych fragmentów odpowiedzi Komisji na te pytania. Corsica Ferries otrzymała jedynie jawną wersję tej odpowiedzi i nie zgłosiła żadnego zastrzeżenia wobec wniosku o zachowanie poufności złożonego w stosunku do niej.

75 Na rozprawie w dniu 14 czerwca 2016 r. wysłuchano wystąpień stron i ich odpowiedzi na pytania Sądu.

76 SNCM wnosi do Sądu o:

— tytułem żądania głównego, stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

— tytułem żądania ewentualnego, częściowe stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim Komisja uznała w niej, że kwota pomocy obejmuje elementy przywołane w motywie 218 tej decyzji;

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

77 Komisja wnosi do Sądu o:

— oddalenie skargi jako bezzasadnej;

— obciążenie SNCM kosztami postępowania.

78 Corsica Ferries wnosi do Sądu o:

— oddalenie skargi głównej;

— obciążenie SNCM kosztami postępowania.

Co do prawa

79 Na poparcie swojej skargi SNCM podnosi szereg argumentów, które można zgrupować w pięć zarzutów, mianowicie:

— zarzut pierwszy, oparty na tym, że Komisja błędnie uznała, iż usługa dodatkowa nie stanowiła UOIG;

— zarzut drugi oparty na tym, że Komisja błędnie uznała, iż umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie spełniała czwartego kryterium z wyroku Altmark;

— zarzut trzeci oparty na tym, że Komisja błędnie obliczyła kwotę pomocy podlegającej odzyskaniu;

— zarzut czwarty, oparty na naruszeniu zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań;

— zarzut piąty, oparty na naruszeniu zasady równego traktowania.

Uwagi wstępne

80 Na wstępie należy przedstawić pewne zasady wypracowane w orzecznictwie, dotyczące w szczególności kwalifikacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych jako pomocy państwa, w świetle których to zasad należy zbadać niniejszą skargę.

81 Stosownie do art. 107 ust. 1 TFUE, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

82 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem uznanie danego środka za pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE wymaga spełnienia wszystkich przewidzianych w tym postanowieniu przesłanek. Zatem, po pierwsze, musi mieć miejsce interwencja państwa lub przy użyciu zasobów państwowych, po drugie, interwencja ta musi być w stanie wpłynąć na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, po trzecie, musi przyznawać beneficjentowi selektywną korzyść, a po czwarte, musi ona zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem (zob. wyrok z dnia 8 maja 2013 r., Libert i in., C-197/11 i C-203/11, EU:C:2013:288, pkt 74 i przytoczone tam orzecznictwo).

83 Dwa pierwsze zarzuty podniesione w niniejszej sprawie dotyczą w szczególności trzeciej z tych przesłanek, a mianowicie przesłanki, że sporny środek powinien przyznawać korzyść jego beneficjentowi.

84 W tym względzie należy przypomnieć, że z utrwalonego orzecznictwa wynika, iż za pomoc państwa uznaje się interwencje, które, niezależnie od ich formy, mogą uprzywilejowywać przedsiębiorstwa w bezpośredni lub pośredni sposób lub które winny być uznane za korzyść gospodarczą, jakiej przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych (zob. wyrok z dnia 2 września 2010 r. w sprawie Komisja/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).

85 Natomiast nie podlega art. 107 ust. 1 TFUE interwencja państwa uznawana za rekompensatę stanowiącą świadczenie wzajemne za świadczenia przedsiębiorstw będących beneficjentami wykonane w celu wypełnienia zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, tak że przedsiębiorstwa te w rzeczywistości nie czerpią z tego tytułu korzyści finansowych, a zatem owa interwencja nie powoduje ich uprzywilejowania względem przedsiębiorstw konkurujących (wyroki: z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 87; z dnia 8 maja 2013 r., Libert i in., C-197/11 i C-203/11, EU:C:2013:288, pkt 84).

86 Jednak aby w konkretnym przypadku można było uniknąć zakwalifikowania takiej rekompensaty jako pomocy państwa, muszą zostać spełnione łącznie cztery kryteria (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 87, 88).

87 Po pierwsze przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 89). Pojęcie zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej w rozumieniu tego pierwszego kryterium odpowiada pojęciu UOIG w rozumieniu art. 106 ust. 2 TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 12 lutego 2008 r., BUPA i in./Komisja, T-289/03, EU:T:2008:29, pkt 162).

88 Po drugie parametry, na których podstawie zostaje obliczona rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 90).

89 Po trzecie rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 92).

90 Po czwarte, jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań (wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, pkt 93).

91 W zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, że pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark nie było spełnione w przypadku usługi dodatkowej oraz że czwarte z tych kryteriów nie zostało spełnione w odniesieniu do żadnej z obu rozpatrywanych usług.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na tym, że Komisja błędnie uznała, iż usługa dodatkowa nie stanowiła UOIG

92 W pierwszym zarzucie, który dzieli się na cztery części, SNCM podnosi, że Komisja błędnie uznała, iż usługa dodatkowa nie stanowiła UOIG.

93 Tytułem wstępu należy wyjaśnić, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w świetle, po pierwsze, szerokiego zakresu uznania, którym dysponuje państwo członkowskie w dziedzinie zdefiniowania zadania polegającego na świadczeniu UOIG i warunków wprowadzenia go w życie, i po drugie, ograniczonego do oczywistego błędu zakresu kontroli, którą Komisja jest uprawniona przeprowadzić w tym zakresie (zob. pkt 111 poniżej), kontrola sprawowana przez Sąd nad oceną dokonaną w tym względzie przez Komisję też nie może pójść dalej, i że w związku z tym kontrola ta powinna ograniczyć się do zbadania, czy Komisja słusznie stwierdziła popełnienie przez państwo członkowskie oczywistego błędu lub też je wykluczyła (zob. podobnie wyrok z dnia 16 września 2013 r., Iliad i in./Komisja, T-325/10, niepublikowany, EU:T:2013:472, pkt 121 i przytoczone tam orzecznictwo).

W przedmiocie części pierwszej, opartej na tym, że Komisja naruszyła prawo w ramach szczegółowej kontroli koniecznego charakteru usługi w świetle rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną

94 W ramach pierwszej części zarzutu pierwszego SNCM kwestionuje zasadność testu zastosowanego przez Komisję w zaskarżonej decyzji w celu sprawdzenia przestrzegania pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark (zob. pkt 45 powyżej). Skarżąca utrzymuje, że Komisja naruszyła prawo, przeprowadzając w niniejszej sprawie szczegółową kontrolę zakwalifikowania danej usługi jako UOIG i koniecznego charakteru świadczenia usługi dodatkowej w świetle rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną.

95 Pierwszą część zarzutu pierwszego można podzielić na cztery punkty. Należy zbadać wpierw punkt pierwszy, następnie punkty drugi i czwarty oraz wreszcie punkt trzeci.

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że Komisja postąpiła niezgodnie ze swoją dotychczasową praktyką decyzyjną i z orzecznictwem

96 SNCM podnosi, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej, której pierwszorzędnym celem była realizacja zasady ciągłości terytorialnej, zaspokajała w całości wyraźne zapotrzebowanie na usługi publiczne. Przyjąwszy tezę przeciwną w zaskarżonej decyzji, Komisja odeszła od swojej dotychczasowej praktyki decyzyjnej dotyczącej poprzednich przypadków zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką oraz od wyroków: z dnia 19 maja 1993 r., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) i z dnia 11 września 2012 r., Corsica Ferries France/Komisja (T-565/08,

EU:T:2012:415). W replice SNCM dodaje, że Komisja nie jest uprawniona do przyjęcia w tej samej kwestii stanowiska diametralnie odmiennego od dotychczas preferowanego stanowiska bez należytego uzasadnienia.

97 Komisja nie zgadza się z argumentami przedstawionymi przez SNCM.

98 Przede wszystkim należy stwierdzić, że teza SNCM, zgodnie z którą Komisja działała w sposób „oczywiście niekonsekwentny" ze względu na to, że uznała już we wcześniejszych decyzjach dotyczących poprzednich przypadków zlecenia świadczenia usługi publicznej, iż udostępnienie dodatkowych mocy w zakresie transportu pasażerskiego w okresach największego natężenia ruchu odpowiada zapotrzebowaniu na usługę publiczną, nie może zostać uwzględniona. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że pojęcie pomocy państwa jest pojęciem obiektywnym, którego ustalenie zależy wyłącznie od kwestii, czy środek państwowy przyznaje, czy też nie, korzyść jednemu przedsiębiorstwu lub niektórym przedsiębiorstwom. Praktyka decyzyjna Komisji w omawianym zakresie nie ma zatem decydującego znaczenia (zob. wyrok z dnia 4 marca 2009 r., Associazione italiana del risparmio gestito i Fineco Asset Management/Komisja, T-445/05, EU:T:2009:50, pkt 145 i przytoczone tam orzecznictwo). Takie samo rozwiązanie narzuca się w odniesieniu do kwestii oceny zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym (zob. wyroki: z dnia 20 maja 2010 r., Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, pkt 21; z dnia 15 czerwca 2005 r., Regione autonoma della Sardegna/Komisja, T-171/02, Zb.Orz., EU:T:2005:219, pkt 177).

99 W każdym razie sama okoliczność, że zaskarżona decyzja różni się od wcześniejszych decyzji Komisji wydanych w tej dziedzinie, nie pozwala uznać, że jest ona z nimi niezgodna. Jak bardzo słusznie podnosi bowiem Komisja, ocena istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne może zmieniać się w czasie w zależności od zmian sił rynkowych. Należy zauważyć ponadto, że już w decyzji 2002/149/WE z dnia 30 października 2001 r. dotyczącej pomocy państwa wypłaconej przez Francję na rzecz SNCM (Dz.U. 2002, L 50, s. 66), wielokrotnie powoływanej przez SNCM w jej pismach procesowych, Komisja podkreśliła, że „[w] odniesieniu do obsługi połączeń z portów Francji kontynentalnej sytuacja na rynku w znacznym stopniu zmieniła się w ostatnich latach, prowadząc do podważenia konieczności istnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej na wszystkich liniach przez cały rok" (motyw 78) oraz że „wniosek Komisji co do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną wynikającego z systemu połączeń przewidzianego w umowie ramowej pomiędzy państwem a SNCM w 1976 r. i, w ramach tej umowy, w umowach pięcioletnich zawartych między urzędem transportu Korsyki a SNCM w 1991 r. i 1996 r. nie [mógł] być ekstrapolowany na okres po dniu 31 grudnia 2001 r., który jest terminem wygaśnięcia tejże umowy ramowej" (motyw 80).

100 Co więcej z tych samych powodów, co powody przedstawione w pkt 99 powyżej, należy stwierdzić, że SNCM nie może skutecznie powoływać się na wyrok z dnia 11 września 2012 r., Corsica Ferries France/Komisja (T-565/08, EU:T:2012:415) na poparcie swojego twierdzenia. Oba fragmenty tego wyroku cytowane przez SNCM dotyczą bowiem zlecenia świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do lat 1996–2001.

101 Ponadto SNCM nie może też powoływać się na wyrok z dnia 19 maja 1993 r., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198) i, co za tym idzie, na wymóg unikania praktyki „spijania śmietanki", czyli praktyki polegającej na koncentrowaniu się przez podmioty konkurujące ze zleceniobiorcą usługi publicznej na rentownych usługach z tego zakresu i na pozostawieniu mu działalności nierentownej, nie pozwalając mu w ten sposób na skompensowanie strat poniesionych w sektorze nierentownym za pomocą zysków osiągniętych w sektorach bardziej rentownych. Jak zostanie to bowiem wyjaśnione bardziej szczegółowo w pkt 155 poniżej, z akt sprawy wynika, że zarówno usługa podstawowa, jak i usługa dodatkowa charakteryzowały się znacznym deficytem operacyjnym, co wyklucza wszelką możliwość wyrównania finansowego między nimi (zob. w szczególności motywy 47 i 143 zaskarżonej decyzji).

102 Wreszcie należy oddalić jako bezzasadne zastrzeżenie, zgodnie z którym Komisja uchybiła ciążącemu na niej obowiązkowi uzasadnienia. Poza tym, że nie można zarzucać Komisji, iż przyjęła ona w niniejszej sprawie podejście „diametralnie odmienne" od podejścia przyjętego w jej wcześniejszych decyzjach w tej dziedzinie (zob. pkt 99 powyżej), należy stwierdzić, że w zaskarżonej decyzji wskazuje ona w sposób wyraźny i szczegółowy powody, dla których uważa, że istnienie rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną nie zostało wykazane w odniesieniu do usługi dodatkowej. I tak, określiwszy „ramy analizy", które miała wykorzystać w celu ustalenia, czy pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark było spełnione w niniejszej sprawie (motywy 132–136 zaskarżonej decyzji), Komisja przedstawiła – w szczególności gdy oddalała argumenty podniesione przez Republikę Francuską, SNCM i CMN – powody, dla których uznała, że usługa podstawowa i usługa dodatkowa stanowiły dwa odrębne rodzaje usług i powinny zostać zbadane oddzielnie (motywy 137–144 zaskarżonej decyzji), a następnie zbadała drugą z tych usług w świetle rzeczonego kryterium (motywy 151–167 zaskarżonej decyzji). W odniesieniu do tej ostatniej kwestii Komisja doszła do wniosku, że włączenie usługi dodatkowej do zakresu usługi publicznej nie odpowiadało rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, gdy stwierdziła zasadniczo w oparciu o szereg elementów, po pierwsze, że usługa ta, świadczona z portu w Marsylii, była z punktu widzenia popytu pasażerów w dużym stopniu wymienna z usługami przewozu pasażerów świadczonymi z Tulonu do Bastii i Ajaccio w momencie zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej (motywy 154–160 zaskarżonej decyzji), a po drugie, że nie przedstawiono żadnego dowodu na brak inicjatywy podmiotów prywatnych w zakresie tej usługi dodatkowej (motywy 161–166 zaskarżonej decyzji).

103 Z powyższego wynika, że punkt pierwszy powinien zostać oddalony jako bezzasadny.

– W przedmiocie punktów drugiego i czwartego, opartych na tym, że Komisja nie uwzględniła szerokiego zakresu swobodnego uznania państw członkowskich oraz błędnie zrozumiała zakres wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), a także rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego

104 W pierwszej kolejności SNCM podnosi, że Komisja naruszyła w niniejszej sprawie szeroki zakres swobodnego uznania, który przysługuje państwom członkowskim przy definiowaniu UOIG. Komisja nie dość bowiem, że nie ograniczyła się do zwykłego zbadania oczywistego błędu w ocenie, to jeszcze przeprowadziła szczególnie dokładną kontrolę definicji UOIG i koniecznego charakteru usługi. Ponadto SNCM uważa, że Komisja nie może opierać swej argumentacji na wyroku z dnia 16 września 2013 r., Colt Télécommunications France/Komisja (T-79/10, niepublikowany, EU:T:2013:463) ze względu na to, że w sprawie, w której wydano ten wyrok, istniały wytyczne, które przewidywały wyraźnie konieczność wykazania nieprawidłowości funkcjonowania rynku, to znaczy wytyczne wspólnotowe w sprawie stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa w odniesieniu do szybkiego wdrażania sieci szerokopasmowych (Dz.U. 2009, C 235, s. 7).

105 W drugiej kolejności SNCM podnosi, że Komisja błędnie zrozumiała zakres wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), a także zakres rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego. Skarżąca twierdzi, że ani ów wyrok, ani owo rozporządzenie nie dotyczą kontroli pomocy państwa, i że w rzeczywistości potwierdzają one ważność umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej. Skarżąca dodaje, że wspomniany wyrok i wspomniane rozporządzenie dotyczą obowiązków, które mogą zostać nałożone w związku z usługami publicznymi i które mogą uzasadniać system uprzednich zezwoleń lub umowę o świadczenie usług publicznych, a nie zakresu usług, które mogą być przedmiotem rekompensaty w rozumieniu orzecznictwa Altmark, ani też wysokości takiej rekompensaty. Podkreśla ona w szczególności, że w przeciwieństwie do sytuacji w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), świadczenie usług transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką nie jest uzależnione od uzyskania uprzedniego zezwolenia. Ponadto skarżąca kwestionuje tezę, że zakres usługi publicznej określony w umowie o świadczenie usług publicznych, musi być konieczny i współmierny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, wynikającego z niewystarczającej liczba regularnych usług

transportowych oferowanych w normalnych warunkach rynkowych. Wreszcie podważa ona twierdzenie Komisji zawarte w motywie 135 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym „rekompensata za specjalne zobowiązania w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w formie dotacji do określonej oferty usług, stanowi w sposób oczywisty przeszkodę dla swobodnego przepływu usług". W niniejszej sprawie rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie ma na celu utrudniania swobodnego świadczenia usług ani nie skutkuje takim utrudnianiem, a żaden z wyroków przytoczonych przez Komisję w przypisie 63 zaskarżonej decyzji nie wskazuje na nic innego.

106 Podczas rozprawy, w odpowiedzi na pytanie Sądu, jakie są według niej kryteria, na podstawie których należy ustalić zasadność UOIG i jej zakres, SNCM stwierdziła, że wystarczy, aby państwo członkowskie „zidentyfikowało interes ogólny w bardzo szerokim znaczeniu, który może dotyczyć tego, co w sposób ogólny należy do zakresu interesu publicznego". Dodała, iż jej zdaniem kryteria konieczności i proporcjonalności, przynajmniej takie, które wynikają z rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego oraz wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), nie musiały być przy tym brane pod uwagę, ponieważ są one pochodnymi koncepcji związanych ze swobodnym świadczeniem usług.

107 Komisja, popierana przez Corsica Ferries, kwestionuje argumenty przedstawione przez SNCM.

108 W pierwszej kolejności, powołując się na pkt 154 wyroku z dnia 16 września 2013 r., Colt Télécommunications France/Komisja (T-79/10, niepublikowany, EU:T:2013:463), Komisja i Corsica Ferries twierdzą, że niezależnie od tego, jaki sektor jest brany pod uwagę, ocena istnienia nieprawidłowości funkcjonowania rynku stanowi warunek wstępny kwalifikacji działalności jako UOIG, a zatem, że przesłanka dotycząca niewystarczającego charakteru lub braku inicjatywy prywatnej jest nierozerwalnie związana z pierwszym z kryteriów z wyroku Altmark i wymaga uważnej analizy.

109 Ponadto Komisja i Corsica Ferries podnoszą, że zakres swobodnego uznania przysługujący państwom członkowskim przy definiowaniu UOIG jest ograniczony przez rozporządzenie w sprawie kabotażu morskiego, tak jak jest ono interpretowane przez Trybunał w szczególności w wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107). Oznacza to, że dana usługa powinna odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną z powodu niewystarczającego charakteru regularnych usług transportowych oferowanych w sytuacji wolnej konkurencji na rynku, przy czym zakres UOIG musi być konieczny i proporcjonalny do tego zapotrzebowania. Podczas rozprawy Komisja wyjaśniła, że jej zdaniem wykazanie istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną stanowi wymóg dalej idący niż wykazanie istnienia nieprawidłowości funkcjonowania rynku, o którym mowa w wyroku z dnia 16 września 2013 r., Colt Télécommunications France/Komisja (T-79/10, niepublikowany, EU:T:2013:463).

110 W drugiej kolejności Komisja i Corsica Ferries uważają, że SNCM niesłusznie zaprzecza istnieniu związku pomiędzy rozporządzeniem w sprawie kabotażu morskiego i kontrolą pomocy państwa. Twierdzenie, że rozporządzenie to obejmuje jedynie sytuacje, w których świadczenie usług uzależnione jest od uzyskania uprzedniego zezwolenia, jest również w oczywisty sposób nieprawdziwe. Co się tyczy wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), nie dotyczy on tylko kwestii, czy możliwe jest ustanowienie w odniesieniu do działalności transportu morskiego obowiązku uzyskania uprzedniego zezwolenia, lecz zawiera również bardzo jasną argumentację co do sposobu, w jaki sposób należy interpretować przepisy rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, z uwzględnieniem jego celu, który polega na zapewnieniu swobody świadczenia usług kabotażu morskiego i na akceptowaniu ograniczeń tej swobody jedynie wówczas, gdy są one uzasadnione faktycznym zapotrzebowaniem na usługi publiczne oraz konieczne i proporcjonalne do tego celu. Ponadto oczywiste jest, że dotowanie oferty usług poprzez zawarcie z określonym podmiotem umowy o świadczenie usług publicznych objętych tym rozporządzeniem może stanowić przeszkodę w swobodnym świadczeniu tych usług.

111 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem państwa członkowskie dysponują szerokim zakresem uznania w odniesieniu do definicji tego, co uważają za UOIG, a w konsekwencji definicja tych usług opracowana przez państwo członkowskie może zostać podana w wątpliwość przez Komisję jedynie w przypadku oczywistego błędu (zob. wyroki: z dnia 15 czerwca 2005 r., Olsen/Komisja, T-17/02, EU:T:2005:218, pkt 216 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 22 października 2008 r., TV 2/Danmark i in./Komisja, T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, EU:T:2008:457, pkt 101 i przytoczone tam orzecznictwo).

112 Jednakże przysługujące państwu członkowskiemu uprawnienie do zdefiniowania UOIG nie jest nieograniczone i nie może być ono wykonywane w arbitralny sposób jedynie w celu wyłączenia szczególnego sektora z zakresu stosowania reguł konkurencji (wyrok z dnia 12 lutego 2008 r., BUPA i in./Komisja, T-289/03, EU:T:2008:29, pkt 168).

113 W szczególności w przypadku gdy istnieją szczególne przepisy prawa Unii normujące definicję treści i zakresu UOIG, są one wiążące przy ocenie dokonywanej przez państwa członkowskie, zgodnie z pkt 46 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. 2012, C 8, s. 4, zwanego dalej „komunikatem w sprawie UOIG”.) Jak słusznie podnosi Komisja, przepisy te służą generalnie harmonizacji przepisów w celu usunięcia przeszkód w swobodach przepływu i w swobodnym świadczeniu usług, a fakt, że zostały one przyjęte na podstawie postanowień traktatu innych niż postanowienia dotyczące kontroli pomocy państwa, a ich podstawowym celem jest ustanowienie rynku wewnętrznego, nie może w żaden sposób ograniczyć ich znaczenia w odniesieniu do pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark.

114 Tymczasem, jak słusznie podnoszą Komisja i Corsica Ferries, takie przepisy, mianowicie przepisy rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, istniały w niniejszym przypadku. W tym względzie należy przypomnieć, że art. 1 tego rozporządzenia ustanawia zasadę swobodnego świadczenia usług kabotażu morskiego w Unii. Podobnie jego motyw 3 stanowi, że ma ono na celu zniesienie ograniczeń tej swobody.

115 Artykuł 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego przewiduje ewentualne odstępstwa od tej wiodącej zasady, a mianowicie prawo państw członkowskich do udzielania zamówień na usługi publiczne spółkom żeglugowym uczestniczącym w świadczeniu regularnych usług na wyspy, z wysp i między wyspami, lub prawo nakładania na te spółki zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, jako warunek prowadzenia usług kabotażowych. W tym względzie należy podnieść, że – jak przyznaje zresztą SNCM – umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej stanowi niewątpliwie takie zamówienie na usługi publiczne, które zostało zdefiniowane w art. 2 ust. 3 tego rozporządzenia jako umowa zawarta pomiędzy właściwymi organami państwa członkowskiego i armatorem Unii w celu świadczenia społeczeństwu wystarczających usług transportowych. Należy dodać, że art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia stanowi, że nakładając zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, państwa członkowskie powinny ograniczyć się do wymagań dotyczących obsługiwanych portów, regularności rejsów, ich ciągłości, częstotliwości, zdolności do świadczenia tych usług, stawek opłat i załogi statku. Zgodnie z tym samym przepisem, tam, gdzie ma to zastosowanie, wynagrodzenie za zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych musi być osiągalne dla wszystkich armatorów Unii.

116 Należy więc przyjąć argument Komisji, że w niniejszej sprawie uznanie władz francuskich było ograniczone przepisami rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.

117 Ponadto należy stwierdzić, że w zaskarżonej decyzji Komisja słusznie uwzględniła wykładnię tych przepisów dokonaną przez Trybunał w wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107). W sprawie, w której wydano ten wyrok, do Trybunału zwrócono się o wykładnię

art. 1 i art. 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego oraz o wyjaśnienie warunków, na jakich świadczenie usług w zakresie kabotażu morskiego może podlegać systemowi uprzednich zezwoleń administracyjnych.

118 Dokonując wykładni spornych przepisów rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, Trybunał przeprowadził w szczególności następujące rozumowanie:

„34. Stosowanie systemu uprzednich zezwoleń administracyjnych jako sposobu nałożenia zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej zakłada, że właściwe władze krajowe mogły uprzednio ustalić, w odniesieniu do określonych kursów, niewystarczający charakter regularnych usług transportowych, w przypadku pozostawienia ich świadczenia samym tylko siłom rynkowym. Innymi słowy, musi być możliwe wykazanie istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne.

35. Po drugie, aby system uprzednich zezwoleń administracyjnych mógł być uzasadniony, należy wykazać jeszcze, że system ten jest konieczny, aby możliwe było nałożenie zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, i że jest on proporcjonalny do realizowanego celu, tak że ów cel nie może zostać osiągnięty za pomocą środków w mniejszym stopniu ograniczających swobodę świadczenia usług, w szczególności w drodze systemu oświadczeń a posteriori […].

36. W tym względzie nie można wykluczyć, że uprzednie zezwolenie administracyjne jest samo w sobie odpowiednim środkiem pozwalającym na skonkretyzowanie treści zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej nakładanego na armatora indywidualnego, biorąc pod uwagę jego szczególną sytuację, lub środkiem uprzedniej kontroli zdolności armatora do wykonania tych zobowiązań.

37. Jednak taki system nie może uzasadniać uznaniowości władz krajowych pozbawiającej skuteczności przepisy wspólnotowe, zwłaszcza przepisy dotyczące jednej z podstawowych swobód takiej jak ta, która jest przedmiotem postępowania głównego […]”.

119 Prawdą jest, że przedmiotem sporu w sprawie, w której wydano wyrok z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), był system uprzednich zezwoleń administracyjnych, a nie, jak w niniejszej sprawie, zlecenie świadczenia usługi publicznej powiązane z przyznaniem rekompensat. Jednakże rozumowanie przedstawione przez Trybunał w tym wyroku, które opiera się na wykładni rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego w świetle jego podstawowego celu, jakim jest zapewnienie swobodnego świadczenia usług kabotażu morskiego i, co za tym idzie, akceptowanie ograniczeń tej swobody jedynie w bardzo ściśle określonych warunkach, można w pełni przenieść na grunt niniejszej sprawy.

120 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem art. 56 TFUE wymaga nie tylko wyeliminowania wszelkiej dyskryminacji usługodawców ze względu na ich przynależność państwową lub okoliczność, że ich siedziba mieści się w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym usługa jest świadczona, lecz również zniesienia wszelkich ograniczeń, nawet gdy obowiązują one bez różnicy zarówno w stosunku do krajowych usługodawców, jak i usługodawców z innych państw członkowskich, jeżeli są w stanie uniemożliwić, ograniczyć lub uczynić mniej atrakcyjną działalność usługodawcy mającego siedzibę w innym państwie członkowskim, w którym zgodnie z przepisami świadczy on takie same usługi (poza wyrokami cytowanymi w przypisie 63 zaskarżonej decyzji, zob. wyroki: z dnia 7 października 2010 r., dos Santos Palhota i in., C-515/08, EU:C:2010:589, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 19 grudnia 2012 r., Komisja/Belgia, C-577/10, EU:C:2012:814, pkt 38; zob. również wyrok z dnia 11 września 2014 r., Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, pkt 44 i przytoczone tam orzecznictwo). Tymczasem nie można zaprzeczyć temu, że przyznanie rekompensaty finansowej określonemu usługodawcy, czyli zleceniobiorcy usługi publicznej, może zakłócić lub uczynić mniej atrakcyjnym świadczenie tych usług przez tych

operatorów, którzy nie otrzymują takiej samej rekompensaty. Jej wysokość pozwala bowiem beneficjentowi rekompensaty na skorzystanie z decydującej przewagi względem jego konkurentów i w ten sposób na powstrzymywanie ich od oferowania danych usług.

121 W niniejszym przypadku zlecenie świadczenia usługi publicznej tym bardziej mogło naruszać swobodę świadczenia usług kabotażu morskiego, że – jak wynika z ustaleń dokonanych przez Komisję w pkt 44 decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego – umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej, zgodnie z jej art. 3 akapit drugi, nakłada na potencjalne nowe podmioty rozpoczynające rejsy na liniach z Marsylii na Korsykę szczególnie restrykcyjne warunki. Postanowienie to ma następujące brzmienie:

„[K]onkurencja może funkcjonować na następujących zasadach: na każdej z linii każde przedsiębiorstwo może wykonywać, bez rekompensaty finansowej, usługę regularną obejmującą przez cały rok przynajmniej dwa rejsy tam i z powrotem na tydzień, która powinna być realizowana w taki sposób, aby nie mogła wpływać negatywnie na warunki gospodarcze operatora usługi publicznej, w związku z czym rozkład rejsów zostanie ustalony przez [urząd transportu Korsyki] za zgodą zgromadzenia Korsyki. Warunek ten będzie przedmiotem wiążącego zobowiązania. W przypadku uchybienia temu zobowiązaniu w całości lub w części na przedsiębiorstwo zostanie nałożona kara w wysokości 2 mln EUR, której zapłata zostanie zabezpieczona za pomocą gwarancji bankowej na równoważną kwotę. Rzeczona gwarancja bankowa zostanie wystawiona przez bank z siedzibą w Unii Europejskiej, posiadający rating długoterminowy »Standard and Poors A+« (lub równoważny)”.

122 W tym kontekście uwaga SNCM, zgodnie z którą istnienie zlecenia świadczenia usługi publicznej nie uniemożliwiło spółce Corsica Ferries wejścia na rynek i szybkiego zdobycia na nim „pozycji dominującej”, powinna zostać oddalona. Nie można bowiem wykluczyć, że w braku zlecenia świadczenia usługi publicznej wejście Corsica Ferries na rynek i rozwój jej działalności na tym rynku byłyby jeszcze szybsze lub że weszłyby nań również inne podmioty gospodarcze.

123 Ponadto, wbrew twierdzeniom SNCM, z faktu, iż zlecenie świadczenia usługi publicznej zostało dokonane w ramach postępowania przetargowego, w którym uczestniczyła Corsica Ferries, nie można wywieść, że naruszenie swobody świadczenia usług wynikające z wypłaty rekompensaty finansowej tylko jednemu zleceniobiorcy usługi publicznej zostało wyeliminowane. Prawdą jest, że jeśli zlecenie świadczenia usługi publicznej następuje w drodze postępowania przetargowego, rzeczywiście otwartego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego, okoliczność ta może zmniejszyć wagę tego naruszenia. Nie zmienia to jednak faktu, że trwa ono przez cały okres świadczenia rozpatrywanej usługi publicznej.

124 Mając na względzie powyższe rozważania, a w szczególności wykładnię rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego dokonaną przez Trybunał w wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107) (zob. pkt 118 powyżej), należy stwierdzić, że w zaskarżonej decyzji, w celu sprawdzenia przestrzegania pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark, Komisja słusznie uznała, że „zakres usługi publicznej określony w umowie o świadczenie usług publicznych musi być konieczny i współmierny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, o którym świadczyła niewystarczająca liczba regularnych usług transportowych oferowanych w normalnych warunkach rynkowych” (motyw 136 zaskarżonej decyzji).

125 W tych okolicznościach nie ma potrzeby orzekać co do argumentów przedstawionych przez strony w odniesieniu do znaczenia dla niniejszej sprawy wyroku z dnia 16 września 2013 r., Colt Télécommunications France/Komisja (T-79/10, niepublikowany, EU:T:2013:463). Należy jednak podkreślić, że w przypadku takim jak w niniejszej sprawie, organy krajowe nie mogą zignorować obowiązku wykazania braku inicjatywy prywatnej. Jak wynika bowiem jasno z pkt 34 wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), wykazanie istnienia rzeczywistego

zapotrzebowania na usługi publiczne jest związane z wykazaniem istnienia takiego braku. Innymi słowy, to właśnie w wyniku ustalenia braku inicjatywy prywatnej stwierdza się rzeczywiste zapotrzebowanie na usługę publiczną.

126 Z całości powyższych rozważań wynika, że punkty drugi i czwarty pierwszej części zarzutu pierwszego należy oddalić jako bezzasadne.

– W przedmiocie punktu trzeciego, opartego na tym, że Komisja naruszyła zasady ciężaru dowodu

127 SNCM uważa, że Komisja naruszyła zasady ciężaru dowodu w ramach analizy pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark. W tym względzie, po pierwsze, skarżąca podnosi, że Komisja systematycznie obarczała Republikę Francuską ciężarem dowodu w zakresie koniecznego charakteru świadczenia usług publicznych oraz braku inicjatywy prywatnej. Po drugie, skarżąca, cytując dwa ustalenia Komisji przedstawione w motywach 165 i 166 zaskarżonej decyzji, podnosi, że wprost przeciwnie Komisja zwolniła się sama z ciężaru dowodu w odniesieniu do kilku kluczowych aspektów przeprowadzonej przez siebie analizy tego kryterium.

128 W replice SNCM dodaje, że „test […] trzystopniowy", na który powołuje się Komisja w zaskarżonej decyzji (zob. pkt 130 i nast.), jest czymś bez precedensu, nie ma o nim mowy ani w decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, ani w zaskarżonej decyzji, i nie opiera się on na żadnej określonej wcześniej podstawie prawnej. Ponadto test ten byłby wyjątkowo trudny, czy wręcz niemożliwy do przeprowadzenia.

129 Komisja, popierana przez Corsica Ferries, kwestionuje twierdzenie, że naruszyła zasady ciężaru dowodu.

130 Z jednej strony Komisja podnosi, że to do danego państwa członkowskiego należy uzasadnienie przeszkody w swobodnym świadczeniu usług, jak również wykazanie jego konieczności i proporcjonalności. W szczególności, w niniejszym przypadku, aby wykazać istnienie rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, które uzasadniałoby zlecenie świadczenia usługi publicznej, władze francuskie powinny były wykazać, po pierwsze, że istniał popyt ze strony użytkowników, po drugie, że popyt ten nie mógł zostać zaspokojony przez obecne na rynku podmioty w braku ustalenia takiego obowiązku przez organy władzy publicznej, a po trzecie, że posłużenie się instytucją zwykłego zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej było niewystarczające do tego, aby ów brak usunąć. Komisja dodaje, że nie wprowadza w ten sposób zupełnie nowego testu, lecz przypomina jedynie w sposób syntetyczny elementy, które zostały pominięte przez władze francuskie i SNCM w odniesieniu do istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną. Dodaje ona, że dowód ten nie jest ani bez precedensu, ani szczególnie trudny do przeprowadzenia.

131 Z drugiej strony Komisja odrzuca twierdzenie SNCM, zgodnie z którym niektóre z jej ustaleń zawartych w motywach 165 i 166 zaskarżonej decyzji nie opierają się na żadnym środku dowodowym.

132 Należy stwierdzić, że nie można zarzucać Komisji naruszenia zasad ciężaru dowodu w ramach analizy pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark.

133 Po pierwsze z rozważań przedstawionych w ramach analizy punktów drugiego i czwartego pierwszej części zarzutu pierwszego (zob. pkt 111–126 powyżej) wynika bowiem, że aby usługa kabotażu morskiego mogła zostać uznana za UOIG, powinna ona odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, wykazanemu na podstawie niewystarczającego charakteru regularnych usług transportowych oferowanych w sytuacji wolnej konkurencji, przy czym zakres UOIG musi być konieczny i proporcjonalny do tego zapotrzebowania. Tymczasem to z pewnością do państwa członkowskiego, a nie do Komisji należy wykazanie tej okoliczności, a ponadto powinna ona zostać wykazana za pomocą wystarczająco przekonujących dowodów. W tym względzie należy stwierdzić, że

wbrew temu, co SNCM stwierdziła podczas rozprawy (zob. pkt 106 powyżej), państwo członkowskie nie może jedynie podnieść istnienia „interesu ogólnego w bardzo szerokim znaczeniu". Brak udowodnienia przez państwo członkowskie, że przywołane powyżej kryteria zostały spełnione, lub niespełnienie tych kryteriów może stanowić oczywisty błąd w ocenie, który Komisja jest zobowiązana wziąć pod uwagę.

134 Jeśli chodzi o opisany przez Komisję dowód trzystopniowy służący wykazaniu istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną (zob. pkt 130 powyżej), należy stwierdzić, że wbrew twierdzeniom SNCM nie stanowi on w żadnym razie dodatkowego wymogu dowodowego nieprzewidzianego w zaskarżonej decyzji. Dowód ten jest jedynie alternatywnym sposobem przedstawienia testu zastosowanego przez Komisję w zaskarżonej decyzji w celu sprawdzenia spełnienia pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark (zob. pkt 45 powyżej), którego zasadność została potwierdzona podczas badania punktów drugiego i czwartego pierwszej części zarzutu pierwszego (zob. pkt 111–126 powyżej). Zatem, przede wszystkim, jeżeli nie istnieje popyt ze strony użytkowników w odniesieniu do wszystkich lub niektórych usług wchodzących w zakres usługi publicznej określony przez władze krajowe, owa usługa publiczna ani jej zakres oczywiście nie mogą zostać uznane za konieczne i proporcjonalne do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną. Następnie zapotrzebowanie to również nie występuje, jeśli popyt ze strony użytkowników może już zostać zaspokojony przez działające na rynku podmioty w braku ustalenia takiego obowiązku przez organy władzy publicznej. Innymi słowy, jak zostało już wskazane w pkt 125 powyżej, gdy nie występuje brak inicjatywy prywatnej, nie może mieć miejsca rzeczywiste zapotrzebowanie na usługę publiczną. Wreszcie, jeżeli istnieje popyt ze strony użytkowników oraz jeżeli ów popyt nie może zostać zaspokojony poprzez zwykłe działanie sił rynkowych, konieczne jest jeszcze, aby władze krajowe wybrały podejście, które w możliwie najmniejszym stopniu narusza swobody niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Natomiast, jak słusznie podnosi Komisja w odpowiedzi na jedno z pytań zadanych przez Sąd na piśmie, należy stwierdzić, że jeśli chodzi o sektor kabotażu morskiego, nałożenie zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej na wszystkie przedsiębiorstwa pragnące oferować swe usługi w ramach danego połączenia, bez nieuchronnego wprowadzenia rekompensaty finansowej (zob. art. 4 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego), prowadzi do mniej poważnych ograniczeń swobody świadczenia usług niż przyznanie rekompensaty finansowej określonemu przewoźnikowi lub ograniczonej liczbie przewoźników w ramach zlecenia świadczenia usługi publicznej.

135 Należy dodać, że dowód, który został skrytykowany przez SNCM, nie jest szczególnie trudny do przeprowadzenia, ponieważ zapotrzebowanie na usługę publiczną może być łatwo ustalone w szczególności w drodze badania rynku, konsultacji publicznych i zaproszenia do składania projektów, aczkolwiek w niniejszej sprawie władze francuskie nie przeprowadziły żadnych działań tego rodzaju przed przyjęciem zasady przedłużenia zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką.

136 Po drugie SNCM niesłusznie utrzymuje, że oba ustalenia Komisji, które skarżąca przytacza i które są zawarte w pkt 165 i 166 zaskarżonej decyzji, nie opierają się na żadnym środku dowodowym. Ustalenia te wynikają bowiem z dokonanej przez Komisję analizy dowodów zawartych w aktach sprawy.

137 Tak więc co się tyczy pierwszego podważanego ustalenia przedstawionego w motywie 165 zaskarżonej decyzji, należy zauważyć, że zdanie, w którym jest ono ujęte, zaczyna się od stwierdzenia, że „usługa świadczona przez Corsica Ferries spełniała normy dla obowiązku świadczenia usługi publicznej, mające zastosowanie dla wszystkich połączeń między Francją kontynentalną a Korsyką", a to stwierdzenie nie może zostać zakwestionowane. A zatem przedsiębiorstwa, które – tak jak Corsica Ferries – oferowały usługi transportu morskiego, w szczególności na trasie Tulon-Korsyka, podlegały zobowiązaniu z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie regularności rejsów, ich ciągłości i częstotliwości, zdolności do świadczenia usługi, taryf i załogi statków, która to usługa była ponadto objęta systemem pomocy o charakterze socjalnym, opisanym w pkt 14 powyżej. Przedsiębiorstwa te

musiały przedstawiać różne dowody dotyczące ich zdolności do świadczenia usługi, wykonania zobowiązań podatkowych i socjalnych, z wyprzedzeniem informować urząd transportu Korsyki o swoich planach operacyjnych i zapewniać przynajmniej dwa rejsy tam i z powrotem przez cały rok między Tulonem i Korsyką. Załogi ich statków były objęte zasadami przewidzianymi przez prawo francuskie. Ponadto dla każdej z odnośnych kategorii zostały ustalone maksymalne taryfy socjalne.

138 Komisja mogła zgodnie z prawem dojść – na podstawie porównania wymogów powiązanych z tymi zobowiązaniami z tytułu świadczenia usługi publicznej z obowiązkami przewidzianymi w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia publicznej usługi dodatkowej, które były mniej restrykcyjne niż te, które miały zastosowanie do świadczenia usługi podstawowej (zob. motyw 141 zaskarżonej decyzji i pkt 151 poniżej) – do wniosku, podważanego przez SNCM, że usługa świadczona przez Corsica Ferries „nie wykazywała różnicy jakościowej w porównaniu z usługami świadczonymi w ramach usługi dodatkowej”.

139 Co się tyczy drugiego podważanego ustalenia, zawartego w motywie 166 zaskarżonej decyzji, należy stwierdzić, że z lektury całego tego motywu wynika, iż za jego pomocą Komisja podnosi zasadniczo, że usługi świadczone przez Corsica Ferries z portu w Tulonie są świadczone w sposób zadowalający i na warunkach (cena, obiektywna charakterystyka jakościowa, ciągłość i dostęp do usługi) zgodnych z interesem ogólnym. Takie ustalenie zdaje się zasadne nie tylko w świetle rozważań przedstawionych w pkt 137 powyżej, ale również, w sposób bardziej ogólny, z uwagi na okoliczność, na którą Komisja słusznie zwróciła uwagę, że warunki związane z zobowiązaniami z tytułu świadczenia usługi publicznej, dotyczącymi połączeń morskich między Francją kontynentalną a Korsyką, zostały określone przez urząd transportu Korsyki na podstawie rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego. Zobowiązania te powinny zatem być postrzegane jako zobowiązania mające na celu zapewnienie świadczenia usług kabotażu morskiego na warunkach zgodnych z interesem ogólnym, których armator Unii nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie, gdyby miał na uwadze własny interes handlowy (zob. w tym względzie art. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego oraz pkt 47 i 48 komunikatu w sprawie UOIG). Można zatem było zasadnie uznać, że każda usługa kabotażu morskiego należąca do zakresu tych zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej była świadczona zgodnie z wymogami interesu publicznego w odniesieniu do cech jakościowych określonych w ramach zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej i wymienionych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, w tym wymienionych w motywie 166 zaskarżonej decyzji.

140 Należy zatem stwierdzić, że z całości powyższych rozważań wynika, iż trzeci punkt pierwszej części zarzutu pierwszego, a co za tym idzie pierwszą część w całości należy oddalić jako bezzasadne.

W przedmiocie części drugiej, opartej na tym, że Komisja naruszyła prawo, popełniła błąd w ustaleniach faktycznych i oczywisty błąd w ocenie, zrównując zdolności dodatkowe, które należy zapewnić w okresie największego natężenia ruchu, z usługą dodatkową oraz oceniając ową usługę w świetle pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark odrębnie od usługi podstawowej

141 W ramach drugiej części zarzutu pierwszego SNCM podnosi, że Komisja naruszyła prawo, popełniła błąd w ustaleniach faktycznych i oczywisty błąd w ocenie, zrównując zdolności dodatkowe, które należy zapewnić w okresie największego natężenia ruchu, z usługą dodatkową oraz oceniając ową usługę w świetle pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark odrębnie od usługi podstawowej.

142 Druga część dzieli się na trzy punkty, przy czym ostatni z nich jest podniesiony tytułem ewentualnym.

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie czyni rozróżnienia między usługą podstawową a usługą dodatkową

143 SNCM uważa, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie ustanawia rozróżnienia między usługą podstawową a usługą dodatkową, wbrew temu co zostało stwierdzone w motywie 137 zaskarżonej decyzji, na którym oparty był cały tok rozumowania Komisji. Treść rzekomej usługi dodatkowej nie została zdefiniowana w dających się bez trudu wskazać postanowieniach szczególnych specyfikacji przetargowej. Przewidując dodatkowe zdolności minimalne w pewnych okresach roku, strony umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej w ogóle nie miały zamiaru wprowadzić dwóch usług, które mogłyby być realizowane w sposób wzajemnie niezależny. Jeśli chodzi o okoliczność, że nowe zlecenie świadczenia usługi publicznej na lata 2014–2023 nie obejmowało już usługi dodatkowej, lecz było ograniczone do usługi podstawowej, nie jest ona istotna, gdyż wyłączenie to wynikało ze względów budżetowych. Ponadto włączenie w zakres usługi publicznej usług świadczonych w okresach największego natężenia ruchu, aby zapobiec ryzyku „spijania śmietanki", było jedynym rozwiązaniem zgodnym z linią orzecznictwa wynikającą z wyroku z dnia 19 maja 1993 r., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Wreszcie rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej przewidziana w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej jest wypłacana rocznie, a oblicza się ją w sposób ryczałtowy dla wszystkich usług wykonanych przez zleceniobiorców.

144 Komisja, popierana przez Corsica Ferries, kwestionuje argumenty przedstawione przez SNCM.

145 Należy uznać, że Komisja słusznie stwierdziła w motywie 137 zaskarżonej decyzji, iż rozróżnienie między usługami transportowymi, jakie mają być świadczone przez cały rok w ramach usługi podstawowej, a zdolnościami dodatkowymi, oferowanymi w okresie największego natężenia ruchu, czyli usługą dodatkową, wyraźnie wynika ze specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej.

146 W tym względzie w pierwszej kolejności należy podkreślić, że usługa dodatkowa, która dotyczy jedynie trzech z pięciu linii objętych zleceniem świadczenia usługi publicznej, stanowi przedmiot szczególnych postanowień specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, mianowicie pkt I lit. a) par. 2 (linia Marsylia–Bastia), pkt I lit. b) par. 2 (linia Marsylia–Ajaccio) oraz pkt I lit. d) par. 1.4 (linia Marsylia–Propriano) tej umowy.

147 Podnoszona w tym kontekście przez SNCM okoliczność, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie czyni „w żadnym momencie odniesienia" do wyrażenia „usługa dodatkowa", jako takiego, nie ma zatem znaczenia dla sprawy. W każdym razie zarzut ten jest bezzasadny, ponieważ na stronie 1 specyfikacji przetargowej załączonej do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej uściślono, że objęte nią usługi „obejmują dla każdej linii stałą usługę transportu pasażerskiego i towarowego oraz dla niektórych linii usługę dodatkową transportu pasażerskiego w okresie największego nasilenia ruchu". Należy zauważyć ponadto, że – jak słusznie podnosi Corsica Ferries – sama spółka SNCM w niektórych sprawozdaniach z wykonania zlecenia świadczenia usługi publicznej, które ma obowiązek sporządzać co roku, dokonuje wyraźnego rozróżnienia między usługą stałą i usługą dodatkową.

148 W drugiej kolejności należy podkreślić, że wbrew twierdzeniom SNCM wniosek Komisji, zgodnie z którym usługa podstawową i usługa dodatkowa stanowią dwa odrębne rodzaje usług, nie opiera się w „całości" na podważanym twierdzeniu zawartym w motywie 137 zaskarżonej decyzji, który za pomocą przypisu 64 odsyła do postanowień szczególnych przytoczonych w pkt 146 powyżej. Wniosek ten opiera się bowiem również na szeregu innych dowodów przedstawionych poniżej.

149 Po pierwsze, należy przypomnieć, że usługa podstawowa dotyczy transportu morskiego pasażerów i towarów, podczas gdy usługa dodatkowa odnosi się wyłącznie do przewozu pasażerów.

150 Po drugie, należy zaznaczyć, że w odniesieniu do usługi podstawowej specyfikacja przetargowa umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej określa dla każdej z objętych nią linii i dla każdego rejsu minimalne dzienne poziomy zdolności, podczas gdy w przypadku usługi dodatkowej określa jedynie – również w odniesieniu do każdej linii i każdego rejsu – ogólne zdolności minimalne dla danych okresów.

151 Po trzecie trzeba zauważyć, że oba rodzaje usług podlegają pewnym odrębnym obowiązkom, w szczególności w zakresie rozkładu i częstotliwości rejsów, i że te z nich, które mają zastosowanie do usługi podstawowej, są bardziej rygorystyczne niż w przypadku usługi dodatkowej. I tak o ile specyfikacja przetargowa umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej przewiduje dokładne godziny wypłynięcia i przypłynięcia dla usługi podstawowej, o tyle nie wymaga ona żadnego konkretnego rozkładu dla usługi dodatkowej. Podobnie, wprawdzie specyfikacja przetargowa przewiduje w odniesieniu do usługi podstawowej, że transport pasażerski powinien być zapewniony codziennie w każdą stronę (przy czym tylko trzy razy w tygodniu w przypadku linii Marsylia–Propriano) w trakcie całego roku, to jednak w odniesieniu do usługi dodatkowej nie przewiduje ona żadnych zobowiązań w zakresie częstotliwości rejsów. Prawdą jest, że – jak wynika z tej samej specyfikacji – w przypadku usługi dodatkowej dni i rozkład połączeń powinny być przedmiotem „wyraźnego i uprzedniego" protokołu ustaleń zawartego z urzędem transportu Korsyki. Niemniej jednak powodem tego stanu rzeczy jest przede wszystkim charakter kontraktowy umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej i nie zmienia to faktu, że SNCM dysponuje w ten sposób większą elastycznością niż w przypadku usługi podstawowej. Należy dodać, że jeśli chodzi o usługę podstawową, rejsy muszą być wykonywane bezpośrednio, podczas gdy w przypadku usługi dodatkowej taki wymóg nie został przewidziany.

152 Po czwarte, jak wynika z załącznika 2 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej i jak zostanie to wyjaśnione bardziej szczegółowo w pkt 160 i 161 poniżej, usługa podstawowa jest wykonywana za pomocą statków towarowo-pasażerskich, które pozwalają na przewóz zarówno pasażerów, jak i towarów, podczas gdy usługa dodatkowa jest wykonywana za pomocą promów, które pozwalają jedynie na przewóz pasażerów (i ich pojazdów).

153 Po piąte z załącznika 2 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej wynika również, że realizacja usługi dodatkowej leżała wyłącznie w gestii SNCM. W umowie tej zostało bowiem ustalone, że do „zapewnienia dodatkowych zdolności w zakresie usługi transportu pasażerskiego na liniach z Ajaccio, Bastii i Propriano" wykorzystywane będą statki Danielle Casanova i Napoléon Bonaparte. Tymczasem oba te statki należą do floty SNCM, a nie do floty CMN. W praktyce zatem tylko SNCM zajmowała się świadczeniem usługi dodatkowej.

154 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o twierdzenie SNCM, zgodnie z którym nie można podnieść jako argumentu tego, że nowe zlecenie świadczenia usługi publicznej na lata 2014–2023 nie obejmuje już usługi dodatkowej, lecz ograniczone jest do usługi podstawowej, ponieważ zasadniczo wyłączenie to wynikało ze względów budżetowych, twierdzenie to musi zostać oddalone jako nieistotne dla sprawy. Argument ten, oparty na nowym zleceniu świadczenia usługi publicznej, jest bowiem argumentem podniesionym przez Corsica Ferries w toku postępowania administracyjnego, który nie zostały jednak przyjęty jako taki przez Komisję w zaskarżonej decyzji w celu uzasadnienia jej rozumowania. W każdym razie okoliczność, że to nowe zlecenie świadczenia usługi publicznej nie obejmuje już usługi dodatkowej, skutecznie dowodzi tego, że ta ostatnia nie jest niezbędna do prawidłowego wykonania usługi podstawowej, czy to ze względów technicznych, czy to ze względów natury ekonomicznej, i że oba te rodzaje usług mają charakter odrębny.

155 W czwartej kolejności SNCM niesłusznie powołuje się na orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 19 maja 1993 r., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Jak zostało już bowiem wskazane w pkt 101 powyżej, z akt sprawy wynika, że zarówno usługa podstawowa, jak i usługa dodatkowa charakteryzowały się znacznym deficytem operacyjnym, co wyklucza wszelką możliwość wyrównania finansowego między nimi. Dowodzą tego w szczególności analityczne rachunki wyników SNCM,

załączone do uwag z dnia 5 listopada 2012 r., które spółka ta przedstawiła w ramach postępowania administracyjnego i które wskazują na to, że dla każdego roku w latach 2007–2011, zarówno w odniesieniu do promów, jak i statków towarowo-pasażerskich, koszty bezpośrednie (czyli przede wszystkim koszty eksploatacji statków, koszty załogi oraz zaopatrzenia) były wyższe od dochodów netto.

156 W piątej kolejności wprawdzie – jak twierdzi SNCM i jak zostało to ponadto stwierdzone w motywie 47 zaskarżonej decyzji – rekompensaty należne tej spółce zostały określone w sposób jednolity w art. 2 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, jednak z analitycznych rachunków wyników, o których mowa w pkt 155 powyżej, wynika, że w praktyce zostały one rozdzielone na usługę podstawową, wykonywaną przez statki towarowo-pasażerskie, i usługę dodatkową, wykonywaną przez promy. W każdym razie okoliczność, że artykuł ten przewiduje jednolitą rekompensatę obejmującą obydwa rodzaje usług, nie wskazuje na to, czy mają one charakter odrębny, czy też nie.

157 Wynika z tego, że punkt pierwszy drugiej części zarzutu pierwszego należy oddalić jako bezzasadny.

– W przedmiocie punktu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie utożsamiła usługę podstawową z usługami realizowanymi przez statki towarowe, a usługę dodatkową – z usługami realizowanymi przez promy

158 SNCM twierdzi, że Komisja błędnie utożsamiła usługę podstawową z usługami oferowanymi przez statki towarowe, a usługę dodatkową – z usługami oferowanymi przez promy. Skarżąca podnosi, że specyfikacja przetargowa umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej w żaden sposób nie wymaga wykorzystywania różnych statków dla każdego z tych rodzajów usług. Wręcz przeciwnie, w praktyce część usługi dodatkowej była wykonywana za pomocą statków towarowych, a promy mogły być używane do świadczenia usługi podstawowej, zwłaszcza poza sezonem, w trakcie przestojów technicznych statków towarowych. Na poparcie swoich twierdzeń SNCM powołuje się na tabele załączone do skargi.

159 Komisja i Corsica Ferries odrzucają twierdzenia SNCM.

160 Należy stwierdzić, że – jak zostało już ustalone w pkt 152 powyżej – z załącznika 2 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej wynika, że usługa podstawowa jest wykonywana za pomocą statków towarowo-pasażerskich, podczas gdy usługa dodatkowa jest wykonywana za pomocą promów. Jak słusznie zauważa Corsica Ferries, stwierdzenie to znajduje ponadto potwierdzenie w sprawozdaniach z wykonania zlecenia świadczenia usługi publicznej, sporządzonych przez SNCM. I tak, na przykład, sprawozdanie z wykonania zlecenia dotyczące 2010 r. wskazuje, że usługa podstawowa była świadczona za pomocą „statków towarowo-pasażerskich” i że „promy samochodowe *Napoléon Bonaparte* i *Danielle Casanova* zapewniały dodatkowe zdolności w zakresie przewozu pasażerów w okresach nasilenia ruchu w odniesieniu do portów w Bastii, Ajaccio i Propriano”, w wymiarze 251 932 przewiezionych pasażerów, „czyli 47% ruchu SNCM w ramach zlecenia świadczenia usługi publicznej”.

161 Twierdzenie SNCM, zgodnie z którym statki towarowo-pasażerskie były faktycznie wykorzystywane na potrzeby usługi dodatkowej, zaś promy były wykorzystywane do celów świadczenia usługi podstawowej, nie zostało wykazane w sposób wymagany prawem. W szczególności tabele przedstawione przez SNCM w celu poparcia tego twierdzenia nie są przekonywające. Przede wszystkim jedna z tych tabel, mianowicie tabela zatytułowana „usługa dodatkowa wykonywana przez statki towarowe”, zawiera bowiem błędy obliczeniowe. Ponadto, jak słusznie podniosła Komisja, tabele te zawierają sztuczne przypisanie nadwyżek zdolności (pod względem liczby miejsc na pokładzie) różnych statków, bez żadnego związku ze sposobem wykonywania obu rodzajów usług w praktyce. I tak, tabela zatytułowana „usługa dodatkowa wykonywana przez statki towarowe” przedstawia w odniesieniu do linii Marsylia–Bastia i Marsylia–Ajaccio, dla drugiej połowy roku 2007 oraz dla każdego roku z lat 2008–2013,

różnicę pomiędzy zdolnościami zapewnianymi przez statki towarowe zleceniobiorców na tych liniach w ramach usługi podstawowej (tabela zatytułowana „usługa stała wykonywana przez statki towarowe") i zdolnościami wymaganymi w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do tych samych usług i linii (tabela zatytułowana „specyfikacja usługi stałej"). Innymi słowy, tabela ta przedstawia tylko listę nadwyżek zdolności statków wykonujących usługę podstawową w porównaniu z wymogami określonymi w specyfikacji przetargowej, przy czym nadwyżki te SNCM przypisała arbitralnie do rzekomego świadczenia usługi dodatkowej za pomocą statków towarowych. W tym samym duchu tabela zatytułowana „usługa dodatkowa wykonywana przez promy" określa w sposób arbitralny zdolności oferowane przez promy SNCM w ramach usługi dodatkowej jako wynik różnicy pomiędzy zdolnościami wymaganymi w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do tej usługi (tabela zatytułowana „specyfikacją usługi dodatkowej") i zdolnościami ujętymi w tabeli zatytułowanej „usługa dodatkowa wykonywana przez statki towarowe". Tymczasem z akt sprawy wynika, że zdolności zapewniane przez promy były znacznie wyższe niż zdolności wymienione w tabeli zatytułowanej „usługa dodatkowa wykonywana przez promy", wobec czego, poza wyjątkowymi okolicznościami, nie zachodziła potrzeba posługiwania się statkami towarowymi w celu świadczenia usługi dodatkowej. Co się tyczy tabeli zatytułowanej „usługa stała wykonywana przez promy", wskazuje ona jedynie, bez żadnego uzasadnienia, że promy każdego roku brały udział w świadczeniu usługi podstawowej na poziomie pewnej liczby miejsc na liniach Marsylia–Ajaccio i Marsylia–Bastia (mianowicie 13 000 miejsc w drugiej połowie roku 2007 i 26 000 miejsc w 2008 r.). Wreszcie należy zauważyć, że fakt, iż mogły zaistnieć odosobnione przypadki, w których statek w normalnych warunkach przeznaczony do usługi podstawowej został wykorzystany w ramach usługi dodatkowej, i na odwrót, nie wystarczy sam w sobie do podważenia zasadniczego stwierdzenia, zgodnie z którym statki towarowe były wykorzystywane w ramach usługi podstawowej, a promy – w ramach usługi dodatkowej.

162 Z powyższego wynika, że punkt drugi części drugiej zarzutu pierwszego należy oddalić jako bezzasadny.

– W przedmiocie punktu trzeciego, podniesionego tytułem ewentualnym, opartego na tym, że usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa

163 Tytułem ewentualnym SNCM podnosi, że usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa. Twierdzi ona, że nawet gdyby istniała usługa dodatkowa odrębna od usługi podstawowej, quod non, oba te rodzaje usług nie mogą być oceniane – na potrzeby analizy pierwszego kryterium z wyroku Altmark – we wzajemnym oderwaniu.

164 Na poparcie punktu trzeciego SNCM podnosi dwie grupy argumentów. Za pomocą pierwszej z nich skarżąca zmierza zasadniczo do wykazania, że analiza łączna usługi podstawowej i usługi dodatkowej jest wymagana również ze względów innych niż tylko względy techniczne i ekonomiczne. Za pomocą drugiej grupy argumentów skarżąca stara się wykazać, że między tymi dwoma rodzajami usług istnieje komplementarność techniczna i ekonomiczna.

165 Komisja, popierana przez Corsica Ferries, wnosi o oddalenie tego punktu trzeciego.

166 W odniesieniu do pierwszej grupy argumentów należy stwierdzić, że żaden z nich nie pozwala na wniosek, iż Komisja naruszyła prawo, nie przeprowadzając w niniejszej sprawie łącznej analizy usługi dodatkowej i usługi podstawowej.

167 W tym względzie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że SNCM błędnie próbuje podważyć ocenę Komisji zawartą w motywie 139 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym „usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa, tylko wówczas gdy stwierdzi się, że jej świadczenie jest […] niezbędne dla usługi podstawowej ze

względu na całość uwarunkowań technicznych i ekonomicznych”. Gdyby bowiem usługa dodatkowa, która jest wyraźnie usługą odrębną od usługi podstawowej (zob. pkt 145–154 powyżej), była włączona w zakres usługi publicznej bez uzasadnienia istnieniem komplementarności technicznej między tymi dwoma rodzajami usług lub względami efektywności ekonomicznej, to w oczywisty sposób nie spełniałaby wymogów konieczności i proporcjonalności (w odniesieniu do tych wymogów, zob. pkt 124 powyżej).

168 W drugiej kolejności należy wskazać, że SNCM również popełnia błąd, podnosząc, że pomiędzy charakterem usługi podstawowej i charakterem usługi dodatkowej nie istnieje żadna różnica. Jak wynika bowiem z dowodów wskazanych w punktach 145–154 niniejszego wyroku, miedzy tymi dwoma rodzajami usług istnieją znaczące różnice.

169 W trzeciej kolejności, nawet przy założeniu, że argument SNCM opisany w pkt 168 powyżej należy również rozumieć jako oparty na tym, że oba rodzaje usług miały wspólny cel, mianowicie zapewnienie ciągłości terytorialnej, trzeba stwierdzić, że ów argument nie może zostać uwzględniony.

170 Z jednej bowiem strony, ogólnie rzecz biorąc, należy stwierdzić, że fakt, iż dwa rodzaje usług mają ten sam cel, nie oznacza, że automatycznie trzeba uznać, iż stanowią one w rzeczywistości jeden i ten sam rodzaj usługi.

171 Z drugiej strony okoliczność, że zarówno usługa podstawowa, jak i usługa dodatkowa służą podobno zapewnieniu ciągłości terytorialnej, nie oznacza koniecznie – w szczególności, jeśli chodzi o istnienie rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną – że muszą być one rozpatrywane łącznie, jak gdyby tworzyły nierozerwalną całość.

172 Jak bardzo słusznie wskazuje Komisja, cel polegający na zapewnieniu ciągłości terytorialnej może bowiem równie dobrze zostać osiągnięty zarówno za pomocą sił rynkowych, jak i za pomocą usług publicznych. W tym względzie należy przypomnieć, po pierwsze, że nawet jeżeli państwo członkowskie dysponuje szerokim zakresem swobodnego uznania w omawianej dziedzinie, może ustanowić UOIG wyłącznie w zakresie, w jakim odpowiada ona rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, a po drugie, że jeśli popyt na nią został już zaspokojony przez siły rynkowe, zapotrzebowanie to nie istnieje (zob. pkt 111–124 powyżej). Tak więc aby móc ustanowić UOIG w zakresie kabotażu morskiego, nie wystarczy powołanie się przez państwo członkowskie na realizowanie celu ciągłości terytorialnej. Konieczne jest jeszcze, aby realizacja tego celu nie została już zapewniona przez oddziaływanie sił rynkowych. Jeżeli umożliwiają one osiągnięcie części tego celu, utworzenie takiej UOIG jest uzasadnione tylko w zakresie, w jakim usługa ta odnosi się do określonej luki na rynku.

173 W niniejszej sprawie Komisja stwierdziła, i to słusznie, jak zostanie to wykazane w ramach analizy trzeciej części zarzutu pierwszego, że ciągłość terytorialna między Korsyką i Francją kontynentalną została już zapewniona za pomocą usługi podstawowej uzupełnionej przez siły rynkowe, realizowanej w ramach zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznej. W rezultacie poza tym, że usługa dodatkowa nie odpowiadała wyraźnie rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, to nie była ona nawet konieczna do osiągnięcia teoretycznego celu ciągłości terytorialnej, który został w odniesieniu do niej wyznaczony przez władze francuskie.

174 W czwartej kolejności należy stwierdzić, że SNCM na próżno argumentuje, iż podejście przyjęte przez Komisję uniemożliwia w praktyce prawidłowe działanie usługi publicznej, gdyż ogranicza ją jedynie do działalności nierentownej, wykluczając w ten sposób stosowanie jakiegokolwiek finansowego mechanizmu wyrównawczego i zniechęcając wszystkie ostrożne i rozsądne podmioty gospodarcze do świadczenia usługi publicznej. Jak zostało bowiem podkreślone w pkt 101 i pkt 155 poniżej, zarówno usługa podstawowa, jak i usługa dodatkowa charakteryzowały się znacznym i trwałym deficytem operacyjnym, co wykluczało wszelką możliwość wyrównania finansowego między nimi.

175 W piątej kolejności SNCM twierdzi, że konieczność łącznej analizy usługi podstawowej i usługi dodatkowej wynika również z pkt 6 orzeczenia Conseil d'État (rady państwa) z dnia 13 lipca 2012 r. oraz z wcześniejszej praktyki decyzyjnej Komisji dotyczącej poprzednich przypadków zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką.

176 Jednakże po pierwsze SNCM nie może powoływać się na fragment pkt 6 orzeczenia Conseil d'État (rady państwa) z dnia 13 lipca 2012 r., który cytuje. Ani Komisja, ani sąd Unii nie są bowiem związane dokonaną przez Conseil d'État interpretacją przepisów rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego. W niniejszym przypadku powoływanie się przez SNCM na rzeczony fragment jest o tyle mniej zasadne, że w chwili, gdy Conseil d'État wydała postanowienie, formalne postępowanie wyjaśniające, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, zostało już wszczęte przez Komisję.

177 Po drugie SNCM nie może również powoływać się na wcześniejszą praktykę decyzyjną Komisji dotyczącą poprzednich przypadków zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką, i to z powodów przedstawionych już w pkt 98 i 99 powyżej.

178 Co się tyczy drugiej grupy argumentów, w pierwszej kolejności należy stwierdzić, że Komisja słusznie stwierdziła w motywie 141 zaskarżonej decyzji, iż jakakolwiek komplementarność techniczna nie została wykazana między usługą podstawową a usługą dodatkową.

179 W tym zakresie należy przypomnieć, że poza faktem, iż usługi te podlegają odmiennym zobowiązaniom, w szczególności pod względem rozkładu i częstotliwości rejsów (zob. pkt 151 powyżej), są one również wykonywane przy użyciu statków różnego rodzaju i służących do odmiennych zastosowań (zob. pkt 152, 160 i 161 powyżej). Usługa podstawowa jest bowiem wykonywana przez statki towarowo-pasażerskie pozwalające na transport towarów i pasażerów, podczas gdy usługa dodatkowa jest realizowana przez promy umożliwiające jedynie transport pasażerów wraz z ich pojazdami. Różnice techniczne między tymi dwoma rodzajami statków stoją na przeszkodzie nie tylko używaniu statków wykorzystywanych do świadczenia usługi dodatkowej również do świadczenia usługi podstawowej, ale także osiągnięciu korzyści skali, zwłaszcza w odniesieniu do utrzymania i naprawy taboru pływającego. Do tego dochodzi fakt, że załogi podlegają innym wymogom certyfikacyjnym w zależności od rodzaju statku, a zatem nie są wzajemnie zamienne.

180 Stwierdzeń tych nie może podważyć argument SNCM, że oba rodzaje usług posiadają „wiele wspólnych cech technicznych, w szczególności pod względem jakości usługi" i że istnieją znaczne efekty synergii między nimi ze względu na to, iż korzystają one z tej samej infrastruktury portowej, tej samej sieci agencji oraz tych samych środków telekomunikacyjnych i telematycznych do rezerwacji biletów, jak również tego samego personelu portowego, a także mogą korzystać z tych samych procedur certyfikacji oraz kontroli higieny i bezpieczeństwa żywności. Jak słusznie podnosi bowiem Komisja, z jednej strony, wskazywane synergie mają jedynie charakter relatywnie marginalny, ponieważ głównymi źródłami kosztów rozpatrywanych usług są tabor pływający i załogi, a z drugiej strony, współdzielenie struktur administracyjnych i handlowych nie może stanowić ważnego elementu komplementarności na potrzeby rozważanych tu zagadnień, ponieważ mogłoby ono w każdym razie znaleźć zastosowanie do wszystkich rodzajów działalności SNCM.

181 Nie można także przychylić się do twierdzenia SNCM, zgodnie z którym promy mogą zastąpić statki towarowo-pasażerskie podczas ich przestojów technicznych. Poza tym bowiem, że promy nie pozwalają na przewóz towarów, to z tabeli znajdujących się w pkt B „Zestawienie w podziale na poszczególne lata" załącznika 2 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, wynika, że w trakcie przestojów technicznych statków towarowo-pasażerskich dane trasy powinny zawsze być obsługiwane przez inne statki towarowo-pasażerskie, wskazane z nazwy w tych tabelach, a nie przez promy.

182 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że żaden z argumentów podniesionych przez SNCM nie pozwala na wyciągnięcie wniosku, że włączenie usługi dodatkowej w zakres usługi publicznej jest uzasadnione względami efektywności ekonomicznej.

183 W tym względzie należy przypomnieć, że – jak zostało to już stwierdzone w pkt 101, 155 i 174 powyżej – usługa dodatkowa generowała deficyt operacyjny.

184 Argument SNCM, zgodnie z którym usługa ta – dzięki dochodom, które generowała w wyniku obsługi połączeń morskich z Korsyką w okresach najbardziej zyskownych – przyczyniała się w sposób zasadniczy do ogólnej równowagi ekonomicznej usługi podstawowej i zlecenia świadczenia usługi publicznej oraz do finansowania ciągłości terytorialnej, nie może zostać uwzględniony.

185 W tym względzie należy stwierdzić przede wszystkim, że SNCM niesłusznie zarzuca Komisji, iż nie zbadała ona, czy „[usługa dodatkowa], dzięki temu, że pokrywała przynajmniej swoje własne koszty zmienne, mogła przyczynić się do pokrycia części kosztów stałych wspólnych z usługą [podstawową]". Jak bowiem wynika z analitycznych rachunków wyników SNCM przedstawionych przez to przedsiębiorstwo w toku postępowania administracyjnego, w przypadku każdego roku w okresie 2007–2011 przychody netto generowane przez promy były niższe od kosztów bezpośrednich tej usługi (czyli przede wszystkim kosztów eksploatacji statków, kosztów załogi oraz zaopatrzenia) (zob. pkt 155 powyżej).

186 Ponadto SNCM na próżno ponawia na poparcie tej argumentacji swoje twierdzenie, zgodnie z którym promy mogą być używane również do świadczenia usługi podstawowej. Twierdzenie to powinno bowiem zostać oddalone z powodów przedstawionych w pkt 152, 160, 161 i 181 powyżej.

187 Wreszcie, jeśli chodzi o podniesiony przez SNCM argument, zgodnie z którym udział przychodów generowanych przez usługę dodatkową w łącznych przychodach tej spółki jest bardzo duży, ponieważ okresy odpowiadające tej usłudze są najbardziej dochodowe, powinien on zostać oddalony jako nieistotny dla sprawy. Nawet przy założeniu, że tak jest, nie zmienia to faktu, iż przychody te nie wystarczają do pokrycia kosztów bezpośrednich związanych ze świadczeniem tej usługi (zob. pkt 101, 155, 174 i 185 powyżej).

188 Należy zatem stwierdzić, że z całości powyższych rozważań wynika, iż trzeci punkt drugiej części zarzutu pierwszego, a co za tym idzie, drugą część w całości należy oddalić jako bezzasadne.

W przedmiocie części trzeciej, podniesionej tytułem ewentualnym, opartej na tym, że usługa dodatkowa, rozpatrywana odrębnie, spełnia pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark

189 W ramach trzeciej części zarzutu pierwszego, podniesionego tytułem ewentualnym, SNCM argumentuje, że usługa dodatkowa, rozpatrywana odrębnie, spełnia pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark, a zatem Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie, uznając, że włączenie tej usługi w zakres usługi publicznej nie odpowiadało rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną.

190 Rzeczoną część trzecią można podzielić na cztery punkty.

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że Komisja błędnie oceniła wymienność usługi przewozu pasażerów z portu w Marsylii z usługą przewozu pasażerów wykonywaną z portu w Tulonie

191 SNCM uważa, że twierdzenie Komisji zawarte w motywie 160 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym „z punktu widzenia popytu usługa dodatkowa była w dużym stopniu wymienna z usługami rejsów wypływających z Tulonu do Bastii i Ajaccio w momencie podpisywania umowy", opiera się na ewidentnie błędnym rozumowaniu.

192 Komisja, popierana przez Corsica Ferries, kwestionuje argumenty przedstawione przez SNCM.

193 Na poparcie swej tezy w pierwszej kolejności SNCM podnosi, że rozumowanie Komisji opiera się na zniekształconej i wewnętrznie sprzecznej analizie statystyki ruchu pasażerskiego.

194 Należy stwierdzić, że żadne z zastrzeżeń przedstawionych przez SNCM na poparcie tego twierdzenia nie jest zasadne.

195 I tak, po pierwsze, SNCM niesłusznie zarzuca Komisji, że przeanalizowała ona w motywach 154 i 155 zaskarżonej decyzji zmiany natężenia ruchu pasażerskiego na trasach między Francją kontynentalną a Korsyką w latach 2002–2009, to jest w okresie, który obejmuje dwa lata następujące po udzieleniu zlecenia świadczenia usługi publicznej. Uwzględnienie tych dwóch lat, oprócz lat 2002–2007, pozwala bowiem na uchwycenie ogólnych tendencji w zakresie rozwoju ruchu pasażerskiego w dłuższym okresie i na stwierdzenie, że nie uległ on zmianie po udzieleniu zlecenia świadczenia usługi publicznej. Ponadto należy zauważyć, że SNCM nie podnosi nawet, że ruch pasażerski po roku 2007 odnotował istotne różnice w porównaniu z poprzednimi latami.

196 Po drugie należy stwierdzić, że uwaga SNCM, zgodnie z którą w latach 2002–2009 natężenie ruchu pasażerskiego z portu w Marsylii było mniej więcej stabilne, podczas gdy ruch pasażerski z portu w Tulonie znacznie wzrósł, w żaden sposób nie podważa wniosku Komisji dotyczącego istnienia wymienności, z punktu widzenia popytu, usług przewozu morskiego pasażerów świadczonych na trasie Marsylia–Korsyka i tego rodzaju usług oferowanych na trasie Tulon–Korsyka.

197 Z akt sprawy wynika bowiem, że – jak zostało stwierdzone w motywie 154 zaskarżonej decyzji – łączny morski ruch pasażerski na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką znacznie wzrósł w okresie 2002–2009 (+ 31,6%) i że wzrost ten przypadł w znacznym stopniu na usługodawców działających z portu w Tulonie (+150%), a nie na usługodawców operujących z Marsylii (- 1,7%). Uwaga SNCM, zgodnie z którą wzrostowi ruchu z portu w Tulonie towarzyszyło w przybliżeniu ustabilizowanie ruchu z portu w Marsylii, nie uwzględnia ogólnego wzrostu natężenia ruchu oraz zmian udziałów rynkowych armatorów. Tymczasem bezsporne jest, że w kontekście ogólnego wzrostu natężenia ruchu między Korsyką a Francją kontynentalną, udział rynkowy usługodawców operujących z Tulonu wyraźnie wzrósł, podczas gdy udział usługodawców działających z portu w Marsylii zmniejszył się. Nie ma w tym względzie decydującego znaczenia fakt, że w kategoriach bezwzględnej liczby pasażerów linia Marsylia–Korsyka odnotowała niemalże stagnację, podczas gdy w kategoriach udziału rynkowego – wyraźny spadek. Oczywiście można stąd wywieść przesunięcie ruchu w transporcie morskim pasażerów z połączenia Marsylia–Korsyka na rzecz połączenia Tulon–Korsyka i, co za tym idzie, wymienność, z punktu widzenia popytu, usług świadczonych w ramach pierwszej linii z usługami, które są oferowane w ramach drugiej z nich.

198 Należy dodać, że SNCM nie podważa rozumowania zawartego w motywie 157 zaskarżonej decyzji, który brzmi następująco:

„Zwiększenie natężenia ruchu na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką na rzecz połączeń wypływających z portu w Tulonie [jest] bardziej wyraźne w przypadku usługi dodatkowej. W latach 2002–2005 faktyczne stwierdzone natężenie ruchu w przypadku usługi dodatkowej zmniejszyło się o 208 213 pasażerów na linii Marsylia–Korsyka, a na linii Tulon–Korsyka zwiększyło się o 324 466 w tym samym okresie. Zmniejszenie części ruchu przypadającego na usługę dodatkową na rzecz innych operatorów rynku, w kontekście ogólnego wzrostu natężenia ruchu od 2002 r., wskazuje na duży stopień wymienności tych usług”.

199 Po trzecie SNCM nie ma racji, podnosząc, że analiza Komisji zawarta w motywie 154 zaskarżonej decyzji jest sprzeczna z motywem 155 tej decyzji, w którym Komisja zauważyła, że stwierdzona zmiana nie może być, jak się wydaje, przypisana efektowi naczyń połączonych z Włochami, ponieważ natężenie morskich przewozów pasażerskich między Korsyką a Włochami pozostało w tym okresie

stabilne. W rzeczonym motywie 155 Komisja nie odnosi się bowiem w żaden sposób do takiej stabilności ruchu między Korsyką a Włochami. Komisja odrzuca tam argument władz francuskich, zgodnie z którym połączenia między Korsyką a Włochami przejęły część ruchu na liniach Marsylia–Korsyka, powołując się wprost przeciwnie na fakt, że udział morskich przewozów pasażerskich na kierunkach do/z wszystkich portów Korsyki, reprezentowany przez połączenia do Włoch, ogólnie spadł w rozpatrywanym okresie. W tym względzie należy podkreślić, że z informacji opublikowanych przez observatoire régional des transports de la Corse (regionalne centrum monitorowania transportu Korsyki), wynika faktycznie, iż wprawdzie w latach 2002–2009 ruch między Korsyką a Włochami zwiększył się o 4,6%, jednak ruch ogółem między Korsyką a różnymi portami kontynentalnymi wzrósł o ponad 21%. Zatem udział połączeń z Włochami w ruchu z i na Korsykę zmalał z 39,1% w 2002 r. do 33,8% w 2009 r.

200 Po czwarte SNCM niesłusznie zarzuca Komisji, że w ramach analizy wymienności usług wzięła pod uwagę przesunięcia ruchu z połączenia Marsylia–Korsyka na rzecz połączenia Tulon–Korsyka w latach 2004 i 2005 ze względu na to, że w latach tych miały miejsce poważne strajki, które w istotnym stopniu zakłóciły ruch z portu w Marsylii.

201 Należy bowiem przypomnieć przede wszystkim, że analiza przeprowadzona przez Komisję w motywach 154–160 zaskarżonej decyzji nie ogranicza się do lat 2004 i 2005, lecz obejmuje lata 2002–2009. Następnie konflikty społeczne, do których nawiązuje SNCM, miały miejsce jedynie we wrześniu 2004 r., we wrześniu 2005 r. i w październiku 2005 r., a nie przez cały rok 2004 i 2005, jak wydaje się ona utrzymywać. Wreszcie, jak słusznie wskazuje Komisja, odsyłając do pkt 38 obwieszczenia w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji (Dz.U. 1997, C 372, s. 5), w prawie konkurencji strajk może być wykorzystany do rozgraniczenia rynku.

202 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że SNCM niesłusznie uznała analizę wymienności usług przeprowadzoną przez Komisję za „wyjątkowo uproszczoną” ze względu na to, że Komisja wzięła pod uwagę jedynie zmianę liczby pasażerów bez zbadania, czy usługi oferowane przez Corsica Ferries były wymienne z jej usługami pod względem rozkładu rejsów, którego należało przestrzegać, poziomów cen, jakości usług i obsługiwanych miejsc docelowych.

203 Analiza Komisji opiera się bowiem na dogłębnym badaniu zachowania konsumentów, jak i racjonalnych elementów oraz ustaleń faktycznych wynikających w szczególności z publicznie dostępnych informacji na temat podaży i popytu na usługi transportu morskiego. Jak słusznie zauważyła Komisja, gdy użytkownik postanawia dotrzeć na Korsykę, wypływając z portu w Tulonie, a nie z portu w Marsylii, musi brać pod uwagę wszystkie czynniki wskazane przez SNCM. Można w uzasadniony sposób przypuszczać, że gdyby istniała rzeczywista różnica między jakością usług świadczonych przez owo przedsiębiorstwo z Marsylii a jakością usług świadczonych przez Corsica Ferries z portu w Tulonie, zahamowałoby to duże przesunięcia ruchu stwierdzone w pkt 197 i 198 powyżej. Ponadto, jak zostało to już wyjaśnione w pkt 137 i 139 powyżej, usługi świadczone przez Corsica Ferries musiały spełniać szereg wymogów pod względem regularności rejsów, ich ciągłości i częstotliwości, zdolności do świadczenia usług, taryf i załogi statków, a także musiały być wykonywane w warunkach zgodnych z interesem ogólnym.

204 W tym kontekście należy dodać, że w motywie 158 zaskarżonej decyzji Komisja bierze także pod uwagę do celów analizy wymienności usług „[w] ujęciu jakościowym” niewielką odległość między Marsylią a Tulonem. W tym względzie należy stwierdzić, że Komisja słusznie uznała, że owa niewielka odległość, to jest około 50 km w linii prostej i 65 km drogą, oraz fakt, iż czas przejazdu drogą między tymi dwoma miejscowościami wynosi jedynie 45 minut, czyli znacznie krócej niż czas przeprawy na Korsykę z Francji kontynentalnej, stanowiły istotne wskazówki dotyczące wymienności, z punktu widzenia popytu, usług przewozu morskiego pasażerów z portu w Marsylii i z portu w Tulonie. Do tego dochodzi fakt, że port w Tulonie znajduje się bliżej Korsyki niż port w Marsylii, co pozwala statkom wypływającym z portu w Tulonie na pokonanie trasy w czasie krótszym w porównaniu ze

statkami wypływającymi z portu w Marsylii. Mając na względzie te okoliczności, jest mało prawdopodobne, aby owe dodatkowe 45 minut przejazdu samochodem zniechęcało osoby mieszkające lub pracujące w Marsylii do skorzystania z połączenia Tulon–Korsyka. Trafność tych różnych stwierdzeń nie jest zresztą kwestionowana przez SNCM.

205 Prawdą jest, że – jak słusznie podnosi SNCM – port w Propriano, który był jednym z trzech francuskich portów Korsyki objętych usługą dodatkową, nie był obsługiwany przez statki wypływające z Tulonu. Tymczasem był obsługiwany przez statki konsorcjum SNCM-CMN z portu w Marsylii w ramach usługi podstawowej [zob. pkt I lit. d) par. 1.3 specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej]. W odniesieniu do linii Marsylia–Propriano i tejże usługi przewidziano nawet zwiększenie zdolności minimalnych w okresie od dnia 1 maja do dnia 30 września [zob. pkt I lit. d) par. 1.3 ppkt (i) specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej]. Jak słusznie zauważa Komisja, nic nie wskazuje na to, by usługa podstawowa, wzmocniona w ten sposób przez pięć miesięcy w okresie wiosenno-letnim, nie wystarczyła sama w sobie do zaspokojenia popytu ze strony użytkowników tej linii, nawet w okresie największego natężenia ruchu. W konsekwencji należy uznać, że usługi wykonywane na tej linii w ramach świadczenia usługi dodatkowej nie zaspokajały rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, a więc zagadnienie wymienności portów w Marsylii i Tulonie w odniesieniu do połączeń z Propriano nawet się nie pojawia.

206 Ponadto należy stwierdzić w każdym razie, że – jak wskazała Komisja w motywie 164 zaskarżonej decyzji i w jej przypisie 98 – ruch na linii Marsylia–Propriano stanowił jedynie niewielką część (ok. 10%) całości działalności objętej usługą dodatkową. Tak niewielka część również nie może uzasadnić istnienia usługi publicznej w rozmiarze, jaki miała usługa dodatkowa, która nie sprowadzała się tylko do tej trasy. Jak zostało to wskazane we wspomnianym motywie, „mały procent natężenia ruchu związany z [rzeczoną] linią nie pozwala stwierdzić, że brak inicjatywy podmiotów prywatnych na tej tylko linii unieważnia wniosek dotyczący usługi dodatkowej w ogóle”.

207 Wreszcie należy podkreślić, że do stwierdzenia istnienia takiej wymienności w niniejszej sprawie nie jest konieczne, aby wymogi mające zastosowanie do usług połączeń z portu w Marsylii i do usług połączeń z portu w Tulonie były dokładnie identyczne.

208 Z całości powyższych rozważań wynika, że Komisja słusznie uznała, iż usługi transportu morskiego świadczone na linii Marsylia–Korsyka w ramach usługi dodatkowej oraz usługi świadczone na linii Tulon–Korsyka były, z punktu widzenia popytu ze strony pasażerów, wzajemnie wymienne.

– W przedmiocie punktu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie oceniła brak inicjatywy prywatnej

209 W ramach tego punkt drugiego SNCM podnosi, że analiza braku inicjatywy prywatnej przeprowadzona przez Komisję w motywach 161–166 zaskarżonej decyzji jest niewystarczająco uzasadniona i w sposób oczywisty błędna.

210 Analiza ta została następująco streszczona w motywie 162 zaskarżonej decyzji:

„[…] Komisja dokonała porównania rzeczywistego natężenia ruchu pasażerskiego na liniach […] do każdego portu, dla którego przypisano usługę dodatkową, z ofertą transportu przedstawioną przez Corsica Ferries na połączenia […] z Tulonu i z ofertą podstawową w ramach umowy. Z porównania wynika, że w przypadku portów w Bastii i Ajaccio, które stanowią 90% wymaganych zdolności dla usługi dodatkowej, połączenie zdolności oferowanych przez usługę podstawową w ramach umowy z portu w Marsylii oraz usług podmiotów prywatnych oferowanych w latach 2004–2006 z portu w Tulonie było wystarczające do zaspokojenia faktycznie stwierdzonego popytu zarówno w okresach wiosny i jesieni, jak i w okresie letnim dla obydwu portów i dla każdego roku od 2004 r. do 2006 r.”.

211 Komisja i Corsica Ferries kwestionują twierdzenia SNCM.

212 Na poparcie tej tezy w pierwszej kolejności SNCM podnosi wobec Komisji zastrzeżenie, że nie przedstawiła ona żadnych szczegółowych informacji ani danych liczbowych na temat porównawczego wyliczenia podaży i popytu, opisanego w motywie 162 zaskarżonej decyzji.

213 Należy oddalić to zastrzeżenie jako bezzasadne. Jak Komisja potwierdziła bowiem w odpowiedzi na pytanie pisemne Sądu, dane, które wykorzystała na potrzeby kwestionowanej analizy, to dane publiczne pochodzące z regionalnego centrum monitorowania transportu Korsyki, które zostały jej przekazane przez Corsica Ferries w toku postępowania administracyjnego, a które nie były przedmiotem żadnego sporu z władzami francuskimi w toku tego postępowania. SNCM, której sytuacja pozwala szczególnie dobrze orientować się w wielkości podaży i popytu na usługi transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką, a także w danych dotyczących zdolności przewidzianych w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej, nie może więc odpowiedzialnie twierdzić, jak czyni to w swoich pismach, że nie jest w stanie pojąć rozumowania Komisji ani zweryfikować dokładności wykorzystanych przez nią danych. W odniesieniu do metody zastosowanej przez Komisję na potrzeby jej analizy z motywu 162 zaskarżonej decyzji wynika wyraźnie, że polegała ona jedynie na porównaniu dla każdego roku w latach 2004–2006, z wyróżnieniem okresu zwanego „wiosenno-jesiennym" i okresu zwanego „letnim", i dla każdego z trzech portów Korsyki objętych usługą dodatkową, połączenia zdolności oferowanych przez Corsica Ferries z portu w Tulonie i zdolności oferowanych przez współzleceniobiorców w ramach usługi podstawowej z portu w Marsylii z faktycznie stwierdzonym popytem (to znaczy rzeczywistym natężeniem ruchu pasażerskiego). Koncentrując się na portach w Bastii i Ajaccio, które stanowiły 90% zdolności wymaganych dla usługi dodatkowej, Komisja stwierdziła, że połączenie to wystarczało do zaspokojenia faktycznie stwierdzonego popytu, i oparła się w tym względzie na fakcie, że różnica między oferowanymi zdolnościami a stwierdzonym popytem była konsekwentnie dodatnia. W związku z tym Komisja uzasadniła swoją analizę braku inicjatywy prywatnej w sposób wystarczający pod względem prawnym.

214 W drugiej kolejności SNCM podnosi, że analiza porównawcza rzeczywistego natężenia ruchu pasażerskiego z połączeniem podaży transportu ze strony Corsica Ferries i podaży transportu w ramach usługi podstawowej jest ewidentnie błędna w zakresie, w jakim nie bierze pod uwagę cech charakterystycznych rynku, a w szczególności znacznej nierównowagi popytu w okresie największego natężenia ruchu. Nawet bowiem w środku lata istnieją okresy szczytu, w szczególności pod koniec tygodnia, których rzeczone połączenie podaży nie jest w stanie w całości pokryć.

215 Należy stwierdzić, że SNCM nie wykazała w sposób wystarczający pod względem prawnym rzekomo istotnej nierównowagi popytu, na którą się powołuje. Ogranicza się ona w tym względzie do odesłania do fragmentu decyzji Komisji 2004/166/WE z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie pomocy na rzecz restrukturyzacji, której Francja zamierza udzielić na rzecz Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (Dz.U. 2004, L 61, s. 13), który to fragment odnosi się do badania rynku przeprowadzonego, jej zdaniem, przez Komisję. W rzeczywistości, jak wynika to z pkt 50 tej decyzji, owo badanie rynku nie zostało w żadnym razie przeprowadzone przez Komisję, ale przedstawione przez władze francuskie. Ponadto wspomniane badanie rynku oparte było na danych dostępnych do 2001 r. Warunki rynkowe zmieniły się jednak znacznie między 2001 r. i 2007 r. Wreszcie należy zaznaczyć, że w wyroku z dnia 15 czerwca 2005 r., Corsica Ferries France/Komisja (T-349/03, EU:T:2005:221) Sąd stwierdził nieważność decyzji 2004/166.

216 W trzeciej kolejności SNCM stwierdza, że przy badaniu zagadnienia braku inicjatywy prywatnej Komisja nie mogła ograniczyć się do analizy ilościowej podaży zapewnianej przez Corsica Ferries. Komisja powinna była bowiem wnioskować na podstawie nie tylko zdolności, ale również taryf, ciągłości usługi oraz regularności rejsów i wykazać, że Corsica Ferries oferowała swoje usługi na warunkach podobnych do warunków usług świadczonych przez SNCM w ramach usługi dodatkowej. SNCM podnosi w tym względzie, że Komisja nie wykazała w żadnym momencie, iż usługi świadczone przez Corsica Ferries były zgodne z wymogami jakości określonymi w specyfikacji przetargowej.

217 Zastrzeżenia sformułowane w ten sposób przeciwko Komisji nie mogą zostać uwzględnione.

218 Jak wynika z akt sprawy i co zresztą jest bezsporne między stronami, prawdą jest, że obowiązki ustanowione w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usługi dodatkowej i zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej, którym podlegają usługi transportowe z portu w Tulonie, nie są dokładnie identyczne. Niemniej jednak, jak Komisja słusznie podnosi w motywie 165 zaskarżonej decyzji, istnienie istotnej różnicy jakościowej pomiędzy usługami transportu morskiego świadczonymi z Marsylii w ramach usługi dodatkowej i usługami transportu morskiego świadczonymi z Tulonu, mogącej zniechęcać użytkowników pierwszych usług do korzystania z drugich usług, nie zostało wykazane.

219 W tym względzie należy przede wszystkim przypomnieć, że zobowiązania, o których mowa w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, są mniej restrykcyjne dla usługi dodatkowej niż dla usługi podstawowej (zob. pkt 151 powyżej). Poza tym należy odesłać do rozważań zawartych w pkt 202–204 powyżej, z których wynika, że poza faktem, iż usługi świadczone przez Corsica Ferries musiały spełniać szereg wymogów pod względem regularności rejsów, ich ciągłości i częstotliwości, zdolności do świadczenia usług, taryf i załogi statków, a także musiały być wykonywane w warunkach zgodnych z interesem ogólnym, nie zostało wykazane, że rzeczywiście istniała różnica jakościowa pomiędzy tymi usługami a usługami świadczonymi przez SNCM na trasach z Marsylii. Wreszcie, co się tyczy w szczególności zobowiązań w zakresie jakości oferowanych usług, określonych w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenie usługi publicznej, na które powołuje się SNCM, wystarczy stwierdzić, że skarżąca nie przedstawiła żadnego dowodu pozwalającego wykazać, iż istniała jakakolwiek konkretna potrzeba podróżujących, która nie została zaspokojona w ramach świadczenia usług transportu morskiego przez przedsiębiorstwa działające z portu w Tulonie. W odniesieniu do usługi dodatkowej ustanowiono zresztą niewiele zobowiązań dotyczących jakości oferowanej usługi, które ponadto nie różniły się zasadniczo od zobowiązań mających zastosowanie do usług transportowych świadczonych przez przedsiębiorstwa konkurencyjne, w szczególności przez Corsica Ferries.

220 Z powyższego wynika, że Komisja słusznie uznała, iż w niniejszej sprawie nie został przedstawiony żaden dowód braku inicjatywy sektora prywatnego w odniesieniu do usługi dodatkowej.

– W przedmiocie punktu trzeciego, opartego na tym, że Komisja błędnie pominęła analizę wpływu zlikwidowania usługi dodatkowej na rzeczywiście stwierdzoną podaż

221 SNCM zarzuca Komisji, że nie zbadała wpływu, jaki zlikwidowanie usługi dodatkowej miałoby na rzeczywiście stwierdzoną podaż, co skłoniło ją do przecenienia inicjatywy prywatnej mogącej zastąpić ową usługę. Przede wszystkim żaden element zaskarżonej decyzji nie wskazuje bowiem na to, że usługi Corsica Ferries w zakresie połączeń z portu w Tulonie i usługi SNCM w zakresie połączeń z portu w Marsylii są w pełni wymienne. Ponadto nic nie pozwala uznać, że bez umowy o świadczenie usług publicznych oferta Corsica Ferries byłaby w stanie zapewnić ciągłość i regularność usługi równoważne z ciągłością i regularnością usługi dodatkowej. Wreszcie w przypadku likwidacji wypłacanych rekompensat zagrożona zostałaby sama obecność SNCM na rynku, co dałoby przedsiębiorstwu Corsica Ferries niemalże monopol i zachęciłoby ją do znaczącego podwyższenia cen i zmniejszenia jakości usługi.

222 Komisja odrzuca twierdzenia SNCM.

223 Punkt trzeci nie może zostać uwzględniony. Trzy przesłanki, na których opiera się zastrzeżenie podniesione przez SNCM przeciwko Komisji, są błędne.

224 I tak, w pierwszej kolejności, nie można racjonalnie wymagać od Komisji, by wykazała istnienie całkowitej wymienności usług transportu świadczonych z portu w Tulonie i usług świadczonych z portu w Marsylii. Komisja słusznie uwzględniła w motywie 160 zaskarżonej decyzji, że usługi te były „w dużym stopniu wymienn[e]".

225 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że analiza przeprowadzona przez Komisję w zaskarżonej decyzji pozwala na wykazanie w sposób wymagany prawem, że w przypadku braku zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie usługi dodatkowej oferta usług Corsica Ferries z portu w Tulonie, łącznie z ofertą konsorcjum SNCM-CMN w ramach usługi podstawowej, pozwoliłaby na zapewnienie ciągłości terytorialnej przez cały rok, w tym w okresach największego natężenia ruchu, lub innymi słowy że popyt ze strony pasażerów byłby zawsze zaspokojony (zob. powyżej analizę punktów pierwszego i drugiego rozpatrywanej trzeciej części).

226 Twierdzenie, które SNCM prezentuje w tym kontekście, zgodnie z którym w przypadku braku zlecenia świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usługi dodatkowej Corsica Ferries mogłaby stopniowo lub gwałtownie przekierować swoją flotę do obsługi miejsc przeznaczenia innych niż Korsyka, jest jedynie czystą spekulacją, a zatem nie może ono zostać uwzględnione.

227 W trzeciej kolejności należy też uznać za jedynie czyste spekulacje, podlegające z tej racji oddaleniu, podniesione przez SNCM zarzuty dotyczące wpływu likwidacji rekompensat wypłacanych z tytułu usługi dodatkowej na sytuację SNCM i sytuację Corsica Ferries.

– W przedmiocie punktu czwartego, opartego na tym, że konkurenci SNCM oferujący rejsy z Tulonu nie mogą być traktowani jako prowadzący działalność w normalnych warunkach rynkowych

228 SNCM uważa, że wbrew temu, co Komisja wskazała w motywie 166 zaskarżonej decyzji, jej konkurenci oferujący rejsy z Tulonu nie mogą być traktowani jako prowadzący działalność w normalnych warunkach rynkowych. Obsługa połączeń z portu w Tulonie jest bowiem dotowana dzięki pomocy państwa, a mianowicie dzięki pomocy o charakterze socjalnym, i w ramach tej pomocy jest objęta zobowiązaniami z tytułu świadczenia usługi publicznej.

229 Komisja i Corsica Ferries wnoszą o oddalenie tego punktu.

230 Należy stwierdzić, że Komisja, wskazując w ostatnim zdaniu motywu 166 zaskarżonej decyzji, że „konkurenci SNCM w zakresie transportu pasażerskiego i oferujący rejsy z Tulonu mogą być traktowani jako prowadzący działalność w normalnych warunkach rynkowych", nie miała na myśli braku interwencji publicznej na rynku. Jak wynika z pierwszego członu rzeczonego zdania, który wskazuje, że „uwzględniając obowiązek świadczenia usługi publicznej i pomoc o charakterze socjalnym na wszystkich liniach między Francją kontynentalną a Korsyką", Komisja chciała jedynie wskazać, iż wszystkie przedsiębiorstwa świadczące usługi morskiego transportu pasażerskiego między innymi na trasach łączących port w Tulonie z portami Korsyki były objęte systemem pomocy o charakterze socjalnym, opisanym w pkt 14 powyżej, a tym samym podlegały wymogom określonym przez zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej przewidziane w ramach tego systemu, przez co powinny być uważane za podmioty wykonujące działalność na rynku na warunkach równoważnych. Innymi słowy, „normalne warunki rynkowe" to warunki uwzględniające rzeczony system i powiązane z nim zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej.

231 W związku z tym punkt czwarty części trzeciej i cała ta część powinny zostać oddalone jako bezzasadne.

W przedmiocie części czwartej, podniesionej dalszym tytułem ewentualnym, opartej na tym, że Komisja nie udowodniła, iż usługi świadczone w ramach usługi dodatkowej nie stanowiły normalnej transakcji handlowej

232 Dalszym tytułem ewentualnym, mianowicie w przypadku gdyby należało uznać, że usługa dodatkowa nie stanowi UOIG, SNCM zarzuca Komisji, iż nie wykazała ona, że władze francuskie, zawierając umowę z SNCM w odniesieniu do tej usługi, nie działały w taki sam sposób jak prywatny inwestor działający w normalnych warunkach rynkowych i że w związku z tym nabycie usług świadczonych w ramach tej usługi nie może zostać uznane za normalną transakcję handlową.

233 Należy stwierdzić, że – jak słusznie podnoszą Komisja i Corsica Ferries – kryterium inwestora prywatnego działającego w warunkach gospodarki rynkowej nie znajduje zastosowania w sytuacji takiej jak ta w niniejszym przypadku. Po pierwsze bowiem w przypadku gdy organ władzy publicznej sam działa jako organ organizujący i delegujący świadczenie usługi publicznej, wyklucza tym samym możliwość zastosowania tego kryterium, gdyż z definicji działa w charakterze władzy publicznej. Po drugie, wbrew stanowisku prezentowanemu przez SNCM, działania władz francuskich w niniejszej sprawie nie można utożsamiać z nabyciem przez nie, w zamian za zapłatę ceny, usług transportu morskiego. W rzeczywistości w niniejszej sprawie rozpatrywana jest umowa, na mocy której organ władzy publicznej powierza wykonywanie usług publicznych podmiotom gospodarczym, w zamian za wypłacaną im rekompensatę finansową. W takiej sytuacji aby ustalić, czy rekompensata ta stanowi pomoc państwa, a w szczególności korzyść o charakterze selektywnym, należy zastosować cztery kryteria z wyroku Altmark.

234 Tym samym czwarta część zarzutu pierwszego nie zasługuje na uwzględnienie.

235 Wynika stąd, że zarzut pierwszy należy oddalić w całości jako bezzasadny. Należy zatem stwierdzić, że Komisja słusznie uznała, iż włączenie usługi dodatkowej do zakresu usługi publicznej nie odpowiada rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną, a zatem Republika Francuska popełniła oczywisty błąd w ocenie, uznając usługę dodatkową za UOIG.

W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie uznała, iż umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie spełniała czwartego z kryteriów z wyroku Altmark

236 W zarzucie drugim SNCM podnosi, że Komisja błędnie uznała, iż czwarte z kryteriów z wyroku Altmark nie zostało spełnione ani w odniesieniu do usługi podstawowej, ani do usługi dodatkowej. Twierdzi ona, że postępowanie w sprawie zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej pozwoliło zapewnić skuteczną konkurencję pomiędzy podmiotami gospodarczymi, a w konsekwencji wybrać ofertę najkorzystniejszą ekonomicznie dla społeczeństwa.

237 Komisja i Corsica Ferries odrzucają argumenty podniesione przez SNCM.

238 Należy przypomnieć, że czwarte z kryteriów z wyroku Altmark jest spełnione w dwóch alternatywnych przypadkach. W pierwszym z nich wyboru przedsiębiorstwa, które ma na siebie przyjąć zobowiązanie z tytułu świadczenia usługi publicznej, dokonuje się w ramach procedury zamówienia publicznego, pozwalającej na wybór kandydata zdolnego do dostarczenia omawianych usług po jak najniższym koszcie dla społeczności. W drugim przypadku wysokość rekompensaty powinna zostać ustalona na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i odpowiednio wyposażone, aby móc spełnić wymogi dotyczące usług publicznych, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.

239 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że w niniejszej sprawie nie zostało potwierdzone wystąpienie żadnego z tych dwóch przypadków (zob. motywy 169–178 i 179–183 zaskarżonej decyzji). W ramach niniejszego postępowania SNCM podważa jedynie wnioski Komisji w odniesieniu do pierwszego z tych przypadków.

240 Należy stwierdzić, że z szeregu zbieżnych poszlak wynika, iż postępowanie przetargowe przeprowadzone w niniejszej sprawie ewidentnie nie doprowadziło do wystarczająco otwartej i rzeczywistej konkurencji pozwalającej wyłonić kandydata zdolnego świadczyć usługi transportu morskiego po jak najniższym koszcie dla społeczności.

241 I tak w pierwszej kolejności należy stwierdzić, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej została zawarta z konsorcjum SNCM-CMN w wyniku procedury negocjacyjnej połączonej z opublikowaniem ogłoszenia, i to po unieważnieniu w całości przez Conseil d'État (radę państwa) w dniu 15 grudnia 2006 r. pierwszego postępowania w sprawie zlecenia świadczenia usługi publicznej. Tymczasem jak wynika z motywu 170 zaskarżonej decyzji oraz z pkt 66 komunikatu w sprawie UOIG, procedura negocjacyjna połączona z opublikowaniem ogłoszenia zapewnia instytucji zamawiającej szeroki margines oceny i może ograniczyć liczbę uczestniczących zainteresowanych podmiotów. Taka procedura może być uznana za wystarczającą dla spełnienia czwartego z kryteriów z wyroku Altmark jedynie w wyjątkowych przypadkach. Należy dodać, że w pkt 68 tego komunikatu Komisja przypomina, iż może się zdarzyć, że postępowanie o udzielenie zamówienia nie pozwoli na osiągnięcie najniższego kosztu dla społeczności, gdyż nie pociągnie za sobą wystarczającej otwartej i rzeczywistej konkurencji.

242 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że w następstwie opublikowania ogłoszenia o postępowaniu przetargowym zostały złożone tylko dwie oferty, a mianowicie po pierwsze oferta konsorcjum SNCM-CMN i po drugie oferta Corsica Ferries. Tymczasem teoretycznie wiele innych przedsiębiorstw zajmujących się transportem morskim mogło brać udział w owym przetargu, w tym przynajmniej trzy przedsiębiorstwa świadczące regularne usługi transportu morskiego między stałym lądem a Korsyką [Saremar (Włochy–Korsyka), Lauro (Włochy–Korsyka) i Moby (Włochy–Korsyka, lecz również przez pewien czas Francja kontynentalna–Korsyka).

243 W trzeciej kolejności w uzupełnieniu do tego, co zostało stwierdzone w pkt 242 powyżej, należy stwierdzić, że – jak wynika z motywów 174–177 zaskarżonej decyzji – w istocie szereg czynników bez wątpienia zniechęcił potencjalnych oferentów, a nawet uniemożliwił im udział w postępowaniu przetargowym.

244 Po pierwsze należy uwzględnić fakt, że – jak zostało wskazane w motywie 175 zaskarżonej decyzji i jak wynika z pkt 60 i 106 decyzji 06-MC-03 Conseil de la concurrence (rady ds. konkurencji, Francja) z dnia 11 grudnia 2006 r. w sprawie wniosków o zastosowanie środków zabezpieczających w sektorze transportu morskiego między Korsyką a kontynentem – konsorcjum SNCM-CMN posiadało istotną przewagę konkurencyjną ze względu na swoją pozycję operatora historycznego na linii Marsylia–Korsyka, który posiadał już statki dostosowane do wymogów specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej.

245 Po drugie krótkie terminy wymagane w ramach postępowania w sprawie zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej rodziły na pewno skutek w postaci wykluczenia. W tym względzie należy przypomnieć, że nowe ogłoszenie o postępowaniu przetargowym i ostateczna specyfikacja przetargowa zostały opublikowane w dniu 30 grudnia 2006 r. z terminem zlecenia świadczenia usługi publicznej od dnia 1 maja 2007 r., czyli jedynie cztery miesiące później, przy czym ten ostatni termin został przeniesiony na dzień 1 lipca 2007 r. uchwałą zgromadzenia Korsyki z dnia 27 kwietnia 2007 r. Wynika z tego, że czas między datą udzielenia zlecenia świadczenia usługi publicznej, co ostatecznie miało miejsce w dniu 7 czerwca 2007 r., a datą wykonania zlecenia świadczenia usługi publicznej był nadzwyczaj krótki. Termin ów wynosił bowiem jedynie 23 dni. Tymczasem tak krótkie terminy w oczywisty sposób nie pozwoliły operatorom, którzy dotychczas nie byli obecni na linii

Marsylia–Korsyka, na przeniesienie ich statków z innych połączeń lub na nabycie innych statków spełniających wymogi specyfikacji przetargowej. Operatorzy ci nie ponieśliby bardzo wysokiego ryzyka gospodarczego uprzedniego dostosowania ich floty w braku jakichkolwiek pozytywnych wskazówek co do możliwości zdobycia zamówienia.

246 Prawdą jest, że mimo owych przeszkód w postaci bardzo krótkich terminów spółka Corsica Ferries mogła złożyć ofertę w rozpatrywanym postępowaniu przetargowym. Niemniej jednak należy stwierdzić, że nie była ona w stanie zaproponować terminu wcześniejszego niż 12 listopada 2007 r. jako dnia rozpoczęcia działalności w ramach zlecenia świadczenia usługi publicznej właśnie ze względu na fakt, iż do tego czasu jej flota musiała pozostać w ruchu w Nicei i Tulonie, ponieważ bilety na jej rejsy w tym sezonie turystycznym sprzedawano już od stycznia.

247 Po trzecie należy stwierdzić, że pewne ograniczenia natury technicznej również obniżyły liczbę kandydatów, którzy mogli złożyć oferty w postępowaniu przetargowym. I tak, aby być w stanie wykonywać manewry w niektórych portach Korsyki, statki musiały spełniać ściśle określone wymogi techniczne. Przykładowo, jak wskazano w przypisie 107 zaskarżonej decyzji, w 2007 r. port w Bastii nie pozwalał na manewrowanie statkiem o długości powyżej 180 m. Ograniczenie to, w połączeniu z wymogiem wysokiej minimalnej liczby metrów bieżących przewidzianym w specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej na potrzeby transportu towarów, wymagało budowy statków niemalże na zamówienie, podobnych do niektórych statków SNCM, takich jak *Paglia Orba* i *Pascal Paoli*. Tymczasem, jak zostało wskazane w przypisie 109 zaskarżonej decyzji, koszt statków, które spełniałyby warunki określone w specyfikacji przetargowej, jest szczególnie wysoki. Do tego dochodzi fakt, iż rzeczona specyfikacja przewidywała, że wiek statków przeznaczonych do świadczenia usługi publicznej nie może przekraczać 20 lat, z możliwością odstępstwa w latach 2007 i 2008, co bezpośrednio uprzywilejowywało SNCM, jednocześnie skutkując wykluczeniem 5 statków floty Corsica Ferries dostępnych na potrzeby wykonywania zlecenia świadczenia usługi publicznej, co Komisja wyjaśnia w sposób bardzo przekonujący w odpowiedzi na jedno z pytań pisemnych Sądu.

248 Należy dodać, że w pkt 56 decyzji 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r. (zob. pkt 244 powyżej), przywołanej w przypisie 106 zaskarżonej decyzji, Conseil de la concurrence (rada ds. konkurencji) stwierdziła, że „[c]hociaż w teorii wiele przedsiębiorstw posiadało niezbędne statki i mogło odpowiedzieć na zaproszenie do składania ofert, pewne szczególne rozwiązania w zakresie warunków przetargu, terminu składania ofert, a także liczne ograniczenia techniczne lub handlowe obniżyły w praktyce ich liczbę do trzech przedsiębiorstw obsługujących już Korsykę z portów w Marsylii, Tulonie i Nicei" (zob. również pkt 120–133 decyzji 09-D-10 Conseil de la concurrence z dnia 27 lutego 2009 r. dotyczącej praktyk stosowanych w sektorze transportu morskiego między Korsyką a kontynentem).

249 W czwartej kolejności, jak słusznie zostało stwierdzone w motywie 172 zaskarżonej decyzji, oferta Corsica Ferries, która była jedyną ofertą konkurencyjną w porównaniu z ofertą konsorcjum SNCM-CMN, została odrzucona w oparciu o kryteria kwalifikacji, a nie w oparciu o kryteria udzielenia zamówienia, czyli nawet bez przeprowadzenia merytorycznego porównania złożonych ofert w celu przyjęcia tej, która była najkorzystniejsza ekonomicznie. Z uchwały zgromadzenia Korsyki z dnia 7 czerwca 2007 r. wynika bowiem, że oferta Corsica Ferries została odrzucona z tego powodu, że przedsiębiorstwo to nie było w stanie „określić w sposób zdecydowany i ostateczny daty, od kiedy byłoby w stanie wykonywać zlecenie świadczenia usługi publicznej". Dokładniej rzecz ujmując, jak zostało to już stwierdzone w pkt 246 powyżej, Corsica Ferries nie była w stanie zaproponować terminu wcześniejszego niż dzień 12 listopada 2007 r. jako terminu rozpoczęcia realizacji zlecenia świadczenia usługi publicznej, mimo iż termin jej rozpoczęcia został ustalony na dzień 1 lipca 2007 r. Ponadto ze sprawozdania przewodniczącego rady wykonawczej Korsyki dotyczącego obsługi połączeń morskich w ramach usługi publicznej między Korsyką a Marsylią, na podstawie którego została przyjęta rzeczona uchwala, wynika, że niektóre statki Corsica Ferries nie spełniały kryterium maksymalnego wieku określonego w szczegółowym regulaminie przetargu ze względu na to, iż zostały one wprowadzone do eksploatacji przed dniem 1 stycznia 1987 r. (zob. przypis 20 zaskarżonej decyzji).

250 Nie można zatem uznać, że – jak twierdzi SNCM – oferta Corsica Ferries została odrzucona z tego powodu, iż nie była najkorzystniejsza ekonomicznie. Należy dodać, że powody, które uzasadniają jej odrzucenie, nie należą do kryteriów udzielenia zamówienia określonych w szczegółowym regulaminie przetargu, który w części zatytułowanej „Kryteria wyboru" stanowi między innymi, co następuje:

„Przy udzieleniu zamówień [samorząd terytorialny Korsyki] podejmuje decyzję na podstawie wszystkich zobowiązań finansowych, które będzie musiał przyjąć, oraz jakości usług i rozwoju gospodarczego wyspy zapewnianych przez oferentów, w szczególności tej części usług i działalności, które mają mieć miejsce na rynku wyspy, w zakresie zdolności produkcyjnych i rodzajów produkcji".

251 W piątej kolejności należy poprzeć twierdzenie Komisji zawarte w motywie 177 zaskarżonej decyzji, zgodnie z którym „istnienie wielu klauzul uprawniających strony do spotkania się oraz swoboda pozostawiona urzędowi transportu Korsyki w zakresie decydowania o wyjątkach od mających zastosowanie zasad również mogły przyczynić się do zniechęcenia do udziału w przetargu, powodując wątpliwości co do niektórych kluczowych parametrów technicznych i finansowych sporządzenia oferty".

252 Po pierwsze art. 2 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej przewiduje, że zobowiązania określone w specyfikacji przetargowej mogą być przedmiotem zmian w okresie przejściowym upływającym w dniu 31 grudnia 2008 r. Zobowiązania te, które mogą zostać złagodzone wedle uznania urzędu transportu Korsyki, odnoszą się do istotnych elementów zlecenia świadczenia usługi publicznej, ponieważ dotyczą minimalnych zdolności [zob. pkt I lit. a) par. 1.3, pkt I lit. b) par. 1.3, pkt I lit. c) par. 1.3, pkt I lit. d) par. 1.3 i pkt I lit. e) par. 1.3 specyfikacji przetargowej], jakości usług i daty udostępnienia statków na potrzeby usługi (zob. wprowadzenie do pkt III specyfikacji przetargowej). Prawdą jest, że odstępstwa były przewidziane tylko na okres 18 miesięcy, lecz nie były przez to mniej istotne, gdyż taki termin był wystarczający do tego, aby zreorganizować w razie potrzeby flotę statków.

253 Po drugie, specyfikacja przetargowa umowy o zlecenie świadczenie usługi publicznej stanowi, że „istnieje możliwość – za zgodą urzędu transportu Korsyki, w szczególności w celu umożliwienia spełnienia wymogów prawnych dotyczących konserwacji / napraw / reklasyfikacji statków – obniżenia poziomu usługi względem zdolności, o których mowa powyżej, w szczególności w zakresie transportu pasażerskiego (obniżenie o maksymalnie 30%), w okresie od dnia 1 października do dnia 31 marca, poza czasem trwania wakacji szkolnych, oraz niezależnie od pory roku w przypadku zdarzeń nieprzewidzianych" [zob. pkt I lit. a) par. 1.4, pkt I lit. b) par. 1.4, pkt I lit. c) par. 1.4, pkt I lit. d) par. 1.4 i pkt I lit. e) par. 1.4 specyfikacji przetargowej]. Należy stwierdzić, że obniżenie poziomu usługi było możliwe „w szczególności" w celu spełnienia wymogów prawnych dotyczących konserwacji, napraw i reklasyfikacji statków, lecz nie „jedynie" w tym celu, jak zdaje się twierdzić SNCM. Ponadto, jak słusznie podkreśla Komisja, zakres uznania, który postanowienie to przyznaje urzędowi transportu Korsyki, był bardzo szeroki, ponieważ pozostawiał on otwartą zarówno kwestię powodu, dla którego obniżenia mogłyby zostać dokonane, jak i kwestię ich zakresu („w szczególności w zakresie transportu pasażerskiego") oraz rozmiaru (maksymalnie o 30%), i to w całości w sezonach „martwych", czyli takich, w których eksploatacja poszczególnych połączeniach morskich jest z definicji najbardziej deficytowa, a zatem w których obniżenie poziomu usług jest najbardziej korzystne dla zleceniobiorców.

254 Po trzecie z uwagi na zakres klauzuli ochronnej i klauzuli dostosowania, o których mowa odpowiednio w art. 7 i 8 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, można również żywić wątpliwości co do niektórych parametrów technicznych i ekonomicznych (zob. pkt 33–35 powyżej).

255 Poza tym żaden z pozostałych argumentów przedstawionych przez SNCM nie pozwala na podważenie powyższych stwierdzeń.

256 I tak w pierwszej kolejności SNCM niesłusznie podnosi, że w pkt 59 wyroku z dnia 11 września 2012 r., Corsica Ferries France/Komisja (T-565/08, EU:T:2012:415), Sąd orzekł, że zlecenie świadczenia usługi publicznej na lata 2007–2013 zostało otrzymane przez konsorcjum SNCM-CMN „zgodnie z nowymi uregulowaniami wspólnotowymi i w następstwie przetargu europejskiego". Po pierwsze sprawa, w której wydano ten wyrok, nie dotyczyła bowiem zlecenia świadczenia usługi publicznej na lata 2007–2013, lecz UOIG dotyczącej okresu 1991–2001. Po drugie w pkt 59 tego wyroku Sąd ograniczył się do stwierdzenia, że SNCM i CMN otrzymały wspólnie zlecenie świadczenia usługi publicznej po 2001 r. na podstawie nowych uregulowań Unii w następstwie przetargu europejskiego bez badania prawidłowości tych przetargów, które nie były zresztą przedmiotem sporu, ani a fortiori bez badania spełnienia przez nie czwartego z kryteriów z wyroku Altmark.

257 W drugiej kolejności SNCM nie może skutecznie powoływać się na okoliczność, że samorząd terytorialny Korsyki nie otrzymał nigdy wniosków od potencjalnych kandydatów, którzy zrezygnowali z udziału w postępowaniu ze względu na ograniczenia określone w specyfikacji przetargowej lub przez harmonogram przyznania zlecenia świadczenia usługi publicznej. Okoliczność ta, nawet gdyby została udowodniona, nie może bowiem sama w sobie wpłynąć na rozumowanie i wnioski Komisji przedstawione w zaskarżonej decyzji w odniesieniu do nieprzestrzegania czwartego z kryteriów z wyroku Altmark.

258 W trzeciej kolejności SNCM nie może również powoływać się na to, że zarówno Conseil d'État (rada państwa) w orzeczeniu z dnia 5 czerwca 2007 r. oraz w orzeczeniu z dnia 13 lipca 2012 r., o którym mowa w pkt 27 powyżej, jak i Conseil de la concurrence (rada ds. konkurencji) w decyzji 07-D-13 z dnia 6 kwietnia 2007 r. w sprawie nowych wniosków o zastosowanie środków zabezpieczających w sektorze transportu morskiego między Korsyką a kontynentem rzekomo stwierdziły, że postępowanie przeprowadzone przez samorząd terytorialny Korsyki w sprawie zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej było całkowicie zgodne z prawem.

259 Przede wszystkim, jeśli chodzi o orzeczenie Conseil d'État (rada państwa) z dnia 5 czerwca 2007 r., należy zauważyć, że jest to orzeczenie, które zostało wydane w wyniku wniesienia przez Corsica Ferries skargi kasacyjnej na postanowienie sędziego orzekającego w przedmiocie środków tymczasowych w sądzie administracyjnym w Bastii z dnia 27 kwietnia 2007 r., o którym mowa w pkt 20 powyżej i które jedynie częściowo uwzględniło żądanie unieważnienia całego postępowania zorganizowanego przez samorząd terytorialny Korsyki i urząd transportu Korsyki w sprawie przedłużenia zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką z portu w Marsylii. Pomijając już fakt, że właściwość sędziego orzekającego w przedmiocie środków tymczasowych jest z definicji ograniczona, należy zauważyć, że Conseil d'État w swoim orzeczeniu ograniczyła się w istocie, jeśli chodzi o zasadność zaskarżonego postanowienia, do stwierdzenia, że sędzia orzekający w przedmiocie środków tymczasowych w sądzie administracyjnym w Bastii nie dopuścił się żadnego przeinaczenia okoliczności faktycznych lub informacji zawartych w aktach sprawy. Należy dodać, że orzeczenie to dotyczy jedynie części żądań Corsica Ferries, które zostały oddalone przez rzeczonego sędziego, który zresztą ze względu na naruszenie zasady równości między kandydatami uchylił etap negocjacyjny tego postępowania, a w konsekwencji decyzję o przyjęciu oferty konsorcjum SNCM-CMN i zaproponowaniu zgromadzeniu Korsyki udzielenia zlecenia świadczenia usługi publicznej temu konsorcjum.

260 Następnie, wbrew twierdzeniom SNCM, z orzeczenia Conseil d'État (rady państwa) z dnia 13 lipca 2012 r. nie można wywnioskować, że Conseil d'État potwierdziła w nim zgodność z prawem postępowania przeprowadzonego przez samorząd terytorialny Korsyki w odniesieniu do zawarcia umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej. W drugiej części swojego orzeczenia, która dotyczy prawa pomocy państwa, a w szczególności przestrzegania obowiązku uprzedniego zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE, Conseil d'État zbadała jedynie, czy klauzula ochronna przewidziana w art. 7 ust. 1 umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, rozważana odrębnie, może stanowić pomoc państwa. Należy dodać, że w następstwie uchylenia tym orzeczeniem Conseil d'État z dnia 13 lipca 2012 r. wyroku administracyjnego sądu apelacyjnego w Marsylii z dnia

7 listopada 2011 r. i odesłania mu sprawy do ponownego rozpatrzenia, sąd ów w wyroku z dnia 6 kwietnia 2016 r. uchylił wyrok sądu administracyjnego w Bastii z dnia 24 stycznia 2008 r., a także uchwałę i decyzję, o których mowa w pkt 23 i 25 powyżej, właśnie w wyniku stwierdzenia, że czwarte z kryteriów z wyroku Altmark nie zostało spełnione.

261 Wreszcie, co się tyczy decyzji Conseil de la concurrence (rady ds. konkurencji) z dnia 6 kwietnia 2007 r., należy zauważyć, że odnosiła się ona do wniosków o zastosowanie środków zabezpieczających, a zatem nie mogła przesądzać o rozstrzygnięciu rozpatrywanego sporu co do istoty. Ponadto z tej decyzji nie można wyciągnąć żadnego wniosku co do przestrzegania czwartego z kryteriów z wyroku Altmark. Zagadnienia, z którymi zwrócono się do Conseil de la concurrence, odnosiły się bowiem w rzeczywistości do ewentualnego antykonkurencyjnego charakteru utworzenia tymczasowego konsorcjum SNCM i CMN, a także do rzekomo zawyżonej wysokości dotacji wnioskowanej przez to konsorcjum w ofercie złożonej w następstwie publikacji nowego ogłoszenia o przetargu. Wreszcie należy zaznaczyć, że w pkt 46 swej decyzji Conseil de la concurrence podkreśla, iż decyzja o ustaleniu na dzień 1 maja 2007 r. terminu wdrożenia zlecenia świadczenia usługi publicznej (który to termin ostatecznie został określony na dzień 1 lipca 2007 r.) wywarła skutek w postaci wykluczenia.

262 Z całości powyższych rozważań wynika, że Komisja nie popełniła błędu, uznając, iż w przypadku usługi podstawowej i usługi dodatkowej czwarte z kryteriów z wyroku Altmark nie zostało spełnione. Zarzut drugi należy zatem oddalić jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, podniesionego tytułem ewentualnym, opartego na tym, że Komisja błędnie obliczyła kwotę pomocy podlegającej odzyskaniu

263 Zarzut trzeci podniesiony przez SNCM jest skierowany przeciwko motywowi 218 zaskarżonej decyzji, który brzmi następująco:

„Komisja uważa, że w celu ustalenia kwoty pomocy, jaka ma być odzyskana (kwota główna bez odsetek), księgowość analityczna SNCM stanowi odpowiednią podstawę do podziału kwot rekompensat między usługę podstawową a usługę dodatkową. W związku z tym kwota pomocy, jaka ma być odzyskana, obejmuje następujące elementy:

kwotę rekompensat faktycznie wypłaconych w latach 2007–2011 z tytułu usługi dodatkowej, która wynosi 172,744 mln EUR […];

zaliczki wypłacane co miesiąc za 2012 r. z tytułu usługi dodatkowej, szacowane obecnie na kwotę 38 mln EUR, oraz saldo rekompensaty, które musi być wypłacone po przekazaniu ostatecznego sprawozdania z wykonywania usług, jeśli saldo to już zostało wypłacone;

zaliczki wypłacane co miesiąc za 2013 r. z tytułu usługi dodatkowej do dnia niniejszej decyzji, szacowane obecnie na kwotę 9,5 mln EUR, przy czym przypomina się, że Francja musi anulować wszystkie wypłaty przewidziane po tej dacie”.

264 W ramach tego zarzutu, który dzieli się na trzy części, SNCM podnosi, że nawet przy założeniu, że usługę dodatkową można oddzielić od usługi podstawowej i że rekompensaty wypłacone z tytułu usługi dodatkowej nie spełniają kryteriów z wyroku Altmark, Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie i naruszyła art. 106 ust. 2 TFUE i art. 107 TFUE, a także zasady proporcjonalności i zakazu bezpodstawnego wzbogacenia, określając kwotę pomocy podlegającą odzyskaniu w wysokości całości tej rekompensaty.

265 Komisja i Corsica Ferries uważają, że zarzut trzeci należy oddalić jako bezzasadny w zakresie każdej z jego części.

W przedmiocie części pierwszej, opartej na tym, że przy ustalaniu kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu Komisja błędnie nie wzięła pod uwagę kosztów poniesionych z tytułu świadczenia usługi dodatkowej

266 SNCM zarzuca Komisji, że przy ustalaniu kwoty pomocy, która powinna zostać zwrócona, nie wzięła pod uwagę kosztów poniesionych przez skarżącą w związku ze świadczeniem usługi dodatkowej, które były wysokie i nie zostały pokryte przez rekompensaty wypłacone z tytułu tej usługi, ani przez wpływy z transakcji zawartych z pasażerami. W ten sposób Komisja naruszyła art. 106 ust. 2 TFUE i art. 107 TFUE, a także zasady proporcjonalności i zakazu bezpodstawnego wzbogacenia oraz popełniła oczywisty błąd w ocenie.

267 Należy przypomnieć, że – jak zostało już wskazane w pkt 233 powyżej i jak słusznie podkreśla Komisja – niniejsza sprawa nie dotyczy sytuacji, w której państwo w zamian za zapłatę ceny nabyło określone towary lub usługi. W niniejszej sprawie rozpatrywana jest umowa, na podstawie której organ władzy publicznej powierzył wykonywanie usług publicznych podmiotom gospodarczym w zamian za wypłacaną im rekompensatę finansową. W takiej sytuacji zastosowanie znajduje orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Zatem w przypadku, gdy rekompensata nie spełnia łącznie czterech kryteriów z wyroku Altmark, jest uznawana za korzyść przyznaną jej beneficjentom i – pod warunkiem że inne przesłanki wymagane do stwierdzenia istnienia pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym zostały spełnione – powinna zostać przez wspomnianych beneficjentów zwrócona w całości.

268 Ponieważ w niniejszej sprawie zostało stwierdzone w ramach badania zarzutów pierwszego i drugiego powyżej, że kryteria pierwsze i czwarte z wyroku Altmark nie zostały spełnione w odniesieniu do rekompensat wypłaconych na rzecz SNCM z tytułu usługi dodatkowej, rekompensaty te stanowią w całości korzyść przyznaną tej spółce. Zważywszy, że pozostałe przesłanki pozwalające na wykazanie, iż rekompensaty powinny być zakwalifikowane jako pomoc państwa niezgodna z rynkiem wewnętrznym, zostały spełnione, należy uznać, że Komisja nie naruszyła art. 106 ust. 2 TFUE i art. 107 TFUE ani zasad proporcjonalności i zakazu bezpodstawnego wzbogacenia, nakazując odzyskanie tej kwoty w całości. W tym względzie należy w szczególności zaznaczyć, że uchylenie bezprawnie przyznanej pomocy państwa poprzez jej odzyskanie stanowi logiczną konsekwencję stwierdzenia jej niezgodności z prawem. W związku z tym podobnego odzyskania pomocy w celu przywrócenia poprzedniej sytuacji nie można w zasadzie uznać za środek nieproporcjonalny do celów postanowień traktatu w dziedzinie pomocy państwa (zob. wyrok z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja, C-142/87, Rec., EU:C:1990:125, pkt 66).

269 W szczególności nie można uznać, iż obowiązek zwrotu tej kwoty władzom francuskim prowadzi do ich bezpodstawnego wzbogacenia, ponieważ władze te odzyskują jedynie kwotę, która nie mogła być wypłacona na rzecz SNCM.

270 Jeśli chodzi o twierdzenie podnoszone przez SNCM w replice, że odzyskanie kwoty ustalonej przez Komisję oznacza dla skarżącej „karę śmierci” i jej likwidację, należy przypomnieć, że z utrwalonego orzecznictwa wynika, iż fakt, że dane przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji lub w stanie upadłości, nie ma wpływu na obowiązek odzyskania pomocy (zob. wyrok z dnia 11 grudnia 2012 r., Komisja/Hiszpania, C-610/10, EU:C:2012:781, pkt 71).

271 Wreszcie, jeśli chodzi o twierdzenie SNCM, zgodnie z którym w przypadku usługi dodatkowej odnotowywano „chroniczną niedopłatę rekompensaty”, należy stwierdzić, że nie została ona wykazana w sposób wymagany prawem. Wprost przeciwnie, wyjaśnienia udzielone przez Komisję w odpowiedzi na pisemne pytanie Sądu oraz na rozprawie pokazują raczej, że w rzeczywistości usługa ta była przedmiotem nadmiernej rekompensaty.

272 Mając na względzie powyższe rozważania, pierwszą część zarzutu trzeciego należy oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części drugiej, opartej na tym, że przy ustalaniu kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu Komisja błędnie nie wzięła pod uwagę niedopłaty rekompensaty w odniesieniu do usługi podstawowej

273 SNCM uważa, że przy ustalaniu kwoty pomocy podlegającej zwrotowi Komisja powinna była wziąć pod uwagę „chroniczną i masową" niedopłatę rekompensaty w latach 2007–2011 w odniesieniu do usługi podstawowej, która była wykonywana w ramach tego samego zlecenia świadczenia usługi publicznej co usługa dodatkowa. W ten sposób Komisja naruszyła prawo, jak również popełniła błąd w ocenie kwoty świadczenia przyznanego SNCM, a także naruszyła zasady proporcjonalności i zakazu bezpodstawnego wzbogacenia.

274 Zastrzeżenie to nie może zostać uwzględnione.

275 Po pierwsze bowiem, jak słusznie podnosi Komisja, nie można zaakceptować, że rekompensata przyznana w zamian za świadczenie określonej usługi i stanowiąca pomoc państwa zostanie w sztuczny sposób zaliczona na poczet rekompensaty z tytułu świadczenia usługi publicznej, nawet jeśli obie te usługi zostały przewidziane w jednej i tej samej umowie. Rekompensatę z tytułu świadczenia usługi publicznej, przyznaną przedsiębiorstwu, któremu powierzono realizację UOIG, należy bowiem ustalić na podstawie kosztów związanych ze świadczeniem jedynie tej konkretnej UOIG.

276 Po drugie błędne jest w każdym razie twierdzenie, że usługa podstawowa była przedmiotem „chronicznej i masowej" niedopłaty rekompensaty. Jak wynika bowiem z obliczeń dokonanych przez Komisję w oparciu o wskaźnik finansowy „return on assets" (ROA, stopa zwrotu z zainwestowanych aktywów), który mierzy procentowo stosunek między zyskiem netto i całkowitą wartością aktywów, oraz na podstawie analitycznych rachunków wyników SNCM, o których mowa w pkt 155 powyżej, które to obliczenia zostały przedstawione przez Komisję w odpowiedzi na jedno z pytań Sądu zadanych na piśmie, a także podczas rozprawy, usługa ta nie była przedmiotem ani nadpłaty ani niedopłaty rekompensaty (zob. również tabela znajdująca się w motywie 207 zaskarżonej decyzji).

W przedmiocie części trzeciej, opartej na tym, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie przy określaniu części rekompensaty rocznej przypadającej na usługę dodatkową

277 SNCM podnosi, że nawet przy założeniu, iż wysokość korzyści podlegającej odzyskaniu odpowiada całości rekompensaty przyznanej z tytułu usługi dodatkowej, quod non, Komisja, ustalając tę kwotę, popełniła oczywisty błąd w ocenie. Skarżąca uważa, że Komisja postanowiła w sposób arbitralny i błędny oprzeć się na jej rachunkowości analitycznej, a konkretnie na podziale rachunku wyników w rozbiciu na typ statku (rachunek skumulowanego wyniku statków towarowo-pasażerskich został zrównany z rachunkiem wyniku usługi podstawowej, a rachunek skumulowanego wyniku dla promów z rachunkiem wyniku usługi dodatkowej), w celu określenia części rekompensaty rocznej związanej z usługą dodatkową. Proponuje ona dwie inne metody, które mogły zostać wykorzystane przez Komisję w tym celu.

278 Należy stwierdzić, że ta część zarzutu opiera się w całości na założeniu, że Komisja nie mogła utożsamić usługi podstawowej z usługami oferowanymi przez statki towarowe, a usługi dodatkowej z usługami oferowanymi przez promy. Tymczasem, jak zostało już wykazane w pkt 158–162 niniejszego wyroku, założenie to jest błędne. Należy zatem stwierdzić, że metoda zastosowana przez Komisję w celu ustalenia wartości korzyści związanej z rekompensatą za usługę dodatkową, która opiera się na własnych analitycznych rachunkach wyników SNCM (które w sposób jasny rozróżniają, z jednej strony, statki pasażerskie i promy, a z drugiej strony, statki towarowe), była szczególnie

adekwatna, w odróżnieniu od dwóch metod alternatywnych zaproponowanych przez SNCM, które nie mogą zostać przyjęte, ponieważ prowadzą do zatarcia granic między usługą podstawową i usługą dodatkową oraz środkami używanymi do świadczenia tych usług.

279 Z powyższego wynika, że trzecia część zarzutu trzeciego oraz zarzut trzeci w całości powinny zostać oddalone jako bezzasadne.

W przedmiocie zarzutu czwartego, opartego na naruszeniu zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań

280 W ramach zarzutu czwartego SNCM podnosi cztery rzekomo wyjątkowe okoliczności, które mogły stanowić podstawę jej uzasadnionych oczekiwań co do prawidłowości rozpatrywanej pomocy i, co za tym idzie, uniemożliwić Komisji nakazanie jej zwrotu.

281 Komisja i Corsica Ferries kwestionują argumenty przedstawione przez SNCM.

282 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem prawo do powoływania się na zasadę ochrony uzasadnionych oczekiwań przysługuje każdemu podmiotowi, w którym instytucja Unii wzbudziła uzasadnione nadzieje [wyrok z dnia 11 marca 1987 r., Van den Bergh en Jurgens i Van Dijk Food Products (Lopik)/EWG, 265/85, EU:C:1987:121, pkt 44]. Istnienie tego prawa uzależnione jest od łącznego spełnienia trzech przesłanek. Po pierwsze organ administracji Unii musi udzielić zainteresowanemu dokładnych, bezwarunkowych i wewnętrznie spójnych zapewnień pochodzących z uprawnionych i wiarygodnych źródeł. Po drugie zapewnienia te muszą być tego rodzaju, że wzbudzają u podmiotu, do którego są skierowane, uzasadnione oczekiwanie. Po trzecie udzielone zapewnienia muszą być zgodne z mającymi zastosowanie przepisami (zob. wyroki: z dnia 30 czerwca 2005 r., Branco/Komisja, T-347/03, EU:T:2005:265, pkt 102 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 23 lutego 2006 r., Cementbouw Handel & Industrie/Komisja, T-282/02, EU:T:2006:64, pkt 77; z dnia 30 czerwca 2009 r., CPEM/Komisja, T-444/07, EU:T:2009:227, pkt 126).

283 Z utrwalonego orzecznictwa wynika też, że przedsiębiorstwa będące beneficjentami pomocy mogą mieć uzasadnione oczekiwania co do legalności pomocy w zasadzie jedynie wtedy, gdy pomoc ta została przyznana z poszanowaniem procedury przewidzianej w traktacie FUE. Staranny uczestnik obrotu gospodarczego powinien bowiem być zazwyczaj w stanie upewnić się, że ta procedura została zachowana (zob. wyrok z dnia 20 marca 1997 r., Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo). W szczególności gdy pomoc została udzielona bez dokonania uprzedniego zgłoszenia Komisji, efektem czego jest ona bezprawna w świetle art. 108 ust. 3 TFUE, beneficjent pomocy nie może mieć w tym momencie uzasadnionych oczekiwań co do prawidłowości przyznania tej pomocy (zob. wyrok z dnia 27 września 2012 r., Fedecom/Komisja, T-243/09, niepublikowany, EU:T:2012:497, pkt 93 i przytoczone tam orzecznictwo).

284 Należy stwierdzić, że żadna z czterech rzekomo wyjątkowych okoliczności przywołanych przez SNCM nie mogła stanowić podstawy jej uzasadnionych oczekiwań co do prawidłowości rzeczonej pomocy.

285 W pierwszej kolejności SNCM na próżno stara się oprzeć swą argumentację na tym, że Komisja w swoich wcześniejszych decyzjach dotyczących poprzednich zleceń świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką, mianowicie decyzji 2002/149 i decyzji 2009/611/WE z dnia 8 lipca 2008 r. w sprawie środków pomocy C 58/02 (ex N 118/02), jakie Francja przyznała na rzecz Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (Dz.U. 2009, L 225, s. 180), nie stwierdziła konieczności przeprowadzenia odrębnej analizy usługi podstawowej i usługi dodatkowej.

286 Fakt uznania przez Komisję, iż UOIG w zakresie połączeń morskich z Korsyką odpowiadała rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną we wcześniejszym okresie, nie stanowi bowiem żadnej wskazówki, ani a fortiori zapewnienia, że takie zapotrzebowanie wciąż istniało w latach 2007–2013. Jak już zostało wskazane w pkt 99 powyżej, ocena istnienia takiego zapotrzebowania może

zmieniać się w czasie w zależności od zmian sił rynkowych. Tymczasem decyzje, o których mowa w pkt 285 powyżej, zostały przyjęte przez Komisję w 2001 r. i w 2008 r. z uwzględnieniem okoliczności faktycznych różnych od tych, które doprowadziły do wydania zaskarżonej decyzji, w szczególności w odniesieniu do zmiany udziałów rynkowych. Stanowisko to znajduje zresztą potwierdzenie we fragmentach motywów 78 i 80 zaskarżonej decyzji 2002/149, przytoczonych w pkt 99 powyżej, jak również w pkt 70 – podniesionego jednak przez SNCM na poparcie niniejszego twierdzenia – wyroku z dnia 11 września 2012 r., Corsica Ferries France/Komisja (T-565/08, EU:T:2012:415), z których wynika, że przy uwzględnieniu wyjątkowo szybkiego rozwoju konkurencji na odnośnym rynku analizy dotyczące istnienia rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne w danym okresie nie mogą zawierać żadnych dowodów podważających przeprowadzoną przez Komisję ocenę takiego samego zapotrzebowania w innym okresie.

287 W drugiej kolejności należy stwierdzić, że SNCM nie może zarzucać Komisji zastosowania pkt 48 komunikatu w sprawie UOIG z tego względu, że w chwili podpisania umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie został on jeszcze przyjęty.

288 Punkt 48 komunikatu w sprawie UOIG, znajdujący się w tytule 3.2 „Istnienie [UOIG]”, stanowi, co następuje:

„Komisja uważa […], że nie byłoby właściwe wiązanie zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych z działalnością, która jest już wykonywana lub może być wykonywana skutecznie i na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym zdefiniowanym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych […]”.

289 W motywie 166 zaskarżonej decyzji, po zacytowaniu fragmentu przytoczonego w pkt 288 powyżej, Komisja wskazuje, iż „[w] tym kontekście […] uważa, że powyższe elementy świadczą, że rekompensata kosztów poniesionych przez SNCM na świadczenie usługi dodatkowej jest również sprzeczna z praktyką Komisji w tej dziedzinie”.

290 Zarzut, który SNCM podnosi wobec Komisji, nie może zostać uwzględniony. W istocie, jak wynika z pkt 3 komunikatu w sprawie UOIG, jego celem jest jedynie wyjaśnienie podstawowych pojęć, na których opiera się stosowanie przepisów obowiązujących w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych. I tak, aby ocenić, czy w niniejszym przypadku zostało spełnione pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark, Komisja zastosowała jedynie postanowienia materialne traktatu, jak również uwzględniła odpowiednie przepisy rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego, zgodnie z ich wykładnią dokonaną przez Trybunał w wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), czyli zasady, które co do istoty obowiązywały już w momencie udzielenia zlecenia świadczenia usługi publicznej.

291 W trzeciej kolejności należy stwierdzić, że SNCM nie może powoływać się na zbyt długi podobno czas trwania postępowania administracyjnego, które doprowadziło do wydania zaskarżonej decyzji, jako podstawę jej uzasadnionego oczekiwania co do prawidłowości rozpatrywanej pomocy.

292 Przede wszystkim należy bowiem podkreślić, że z utrwalonego orzecznictwa wynika, iż w przypadku gdy – tak jak w niniejszej sprawie – pomoc nie została zgłoszona Komisji, jej bezczynność w odniesieniu do danego środka nie ma znaczenia (wyroki: z dnia 11 listopada 2004 r., Demesa i Territorio Histórico de Álava/Komisja, C-183/02 P i C-187/02 P, EU:C:2004:701, pkt 52; z dnia 27 września 2012 r., Fedecom/Komisja, T-243/09, niepublikowany, EU:T:2012:497, pkt 93). Ponadto, jak wynika z ustaleń przedstawionych w pkt 294–296 poniżej, Komisja nie była bezczynna w żadnym momencie po otrzymaniu skargi wniesionej w niniejszej sprawie przez Corsica Ferries.

293 Następnie należy przypomnieć, że w dniu 27 czerwca 2012 r. Komisja poinformowała Republikę Francuską o swojej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na mocy art. 108 ust. 2 TFUE w sprawie ewentualnej pomocy na rzecz SNCM i CMN, zawartej w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej oraz że decyzja ta została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 5 października 2012 r. Nawet przy założeniu, że przed tą publikacją przezorny podmiot gospodarczy mógł powoływać się na uzasadnione oczekiwania co do przyznania spornej pomocy, nie mógł on już mieć takich oczekiwań od chwili tej publikacji. Wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego oznacza bowiem, że Komisja ma poważne wątpliwości co do zgodności danej pomocy z prawem Unii. Przezorny podmiot gospodarczy nie może już więc od tej chwili liczyć na zachowanie owej pomocy (wyrok z dnia 21 marca 2013 r., Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, pkt 47).

294 Wreszcie należy stwierdzić w każdym razie, że wprawdzie czas trwania postępowania administracyjnego był stosunkowo długi, lecz nie może on zostać uznany za nadmierny. O ile prawdą jest, że zasady leżące u podstaw wydania zaskarżonej decyzji i otaczający ją kontekst nie są w zasadniczy sposób różne od tych, które leżały u podstaw poprzednich decyzji Komisji w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką, nie zmienia to faktu, że niniejsza sprawa charakteryzowała się pewną złożonością i wymagała dokonania wielu ustaleń faktycznych, co było utrudnione ze względu na brak uprzedniego zgłoszenia przez władze francuskie.

295 W tym względzie należy wskazać, że wbrew twierdzeniom SNCM Komisja nie zwlekała ponad sześć miesięcy z przyjęciem jakiegokolwiek środka po złożeniu skargi przez Corsica Ferries w dniu 27 września 2007 r. SNCM nie wspomina bowiem o tym, iż skarga ta została uzupełniona przez Corsica Ferries w dniach 30 listopada i 20 grudnia 2007 r., w związku z czym należy uznać, że Komisja podjęła pierwsze konkretne kroki w niniejszej sprawie w terminie niespełna trzech miesięcy, mianowicie w dniu 13 marca 2008 r., występując z żądaniem udzielenia informacji do władz francuskich, które odpowiedziały na nie w dniu 3 czerwca 2008 r. W dniu 12 listopada 2008 r. Komisja skierowała do władz francuskich drugie żądanie udzielenia informacji, na które odpowiedziały one w dniu 14 stycznia 2009 r.

296 Twierdzenie SNCM, zgodnie z którym Komisja była następnie bezczynna przez blisko trzy lata, mianowicie do dnia 13 października 2011 r., w którym to dniu Komisja zwróciła się do władz francuskich z trzecim żądaniem udzielenia informacji, jest błędne. W dniach 20 maja i 16 lipca 2010 r., 22 marca i 22 czerwca 2011 r. Komisja otrzymała bowiem od Corsica Ferries informacje uzupełniające na poparcie jej skargi, które Komisja była zobowiązana zbadać i rozpatrzyć. Władze francuskie odpowiedziały na rzeczone trzecie żądanie udzielenia informacji w dniu 7 grudnia 2011 r. W dniu 15 grudnia 2011 r. i w dniu 10 stycznia 2012 r. Corsica Ferries przekazała Komisji dodatkowe informacje. W dniu 20 stycznia 2012 r. władze francuskie odpowiedziały na czwarte żądanie udzielenia informacji, które zostało skierowane do nich przez Komisję w dniu 14 grudnia 2011 r.

297 Okres około pięciu miesięcy, który następnie upłynął do dnia 27 czerwca 2012 r., to jest do dnia doręczenia przez Komisję Republice Francuskiej decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego, nie może zostać uznany za nadmierny. Podobnie jest, jeżeli chodzi o okres wynoszący nieco ponad dziesięć miesięcy, który upłynął pomiędzy tą drugą datą a dniem wydania zaskarżonej decyzji, czyli dniem 2 maja 2013 r. W tym względzie należy przypomnieć, że władze francuskie przedstawiły swoje uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania w dniach 13 lipca i 7 września 2012 r. i że przedsiębiorstwa Corsica Ferries, SNCM i CMN również przedstawiły uwagi na temat tej decyzji, które zostały przekazane władzom francuskim i były przedmiotem uwag z ich strony w pismach z dnia 14 listopada 2012 r. i z dnia 3 stycznia, 16 stycznia i 12 lutego 2013 r.

298 W czwartej kolejności SNCM również bez efektu powołuje się na orzeczenie Conseil d'État (rady państwa) z dnia 13 lipca 2012 r., a w szczególności na fakt, że ów sąd potwierdził w nim konieczność dokonania łącznej analizy usługi podstawowej i usługi dodatkowej.

299 Przede wszystkim należy bowiem podkreślić, że – jak wynika z orzecznictwa przytoczonego w pkt 282 powyżej – źródłem uzasadnionych oczekiwań mogą być jedynie instytucje Unii, a nie sąd państwa członkowskiego. W tym kontekście należy przypomnieć, że –jak zostało to już stwierdzone w pkt 176 powyżej – Komisja nie może być związana dokonaną przez Conseil d'État (radę państwa) interpretacją przepisów rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego.

300 Następnie należy wskazać, że gdy w dniu 13 lipca 2012 r. Conseil d'État (rada państwa) wydała swoje orzeczenie, Komisja przyjęła już wcześniej decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do potencjalnej pomocy na rzecz SNCM i CMN zawartej w umowie o zlecenie świadczenia usługi publicznej. W konsekwencji w świetle tego, co zostało przedstawione w pkt 293 powyżej, należy uznać, że dopóki Komisja nie wydała decyzji końcowej, wszelkie uzasadnione oczekiwania co do prawidłowości rozpatrywanej pomocy były wykluczone, niezależnie od treści ewentualnego orzeczenia Conseil d'État.

301 Wreszcie należy zauważyć, że – jak słusznie podnosi Komisja – od końca roku 2006 kwestia zlecenia świadczenia usługi publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z Korsyką była przedmiotem licznych skarg przed sądami francuskimi, które były źródłem szeregu zmian w orzecznictwie i znalazły swój epilog w wyroku administracyjnego sądu apelacyjnego w Marsylii z dnia 6 kwietnia 2016 r., który uchylił wyrok sądu administracyjnego w Bastii z dnia 24 stycznia 2008 r., a także uchwałę zgromadzenia Korsyki z dnia 7 czerwca 2007 r. oraz decyzję przewodniczącego rady wykonawczej Korsyki z tego samego dnia (zob. pkt 17, 20 i 27 powyżej).

302 Mając na względzie powyższe rozważania, należy oddalić zarzut czwarty jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu piątego, opartego na naruszeniu zasady równego traktowania

303 W ramach zarzutu piątego SNCM podnosi, że zaskarżona decyzja, która nakazuje Republice Francuskiej odzyskanie kwot, które zostały zapłacone SNCM na podstawie umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej w zakresie usługi dodatkowej, nie przewidując jakiejkolwiek innej możliwości wynagrodzenia za tę usługę, prowadzi do bezzasadnej różnicy w traktowaniu pomiędzy nią i innymi podmiotami działającymi na rynku połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną, bez względu na to czy chodzi o CMN czy też konkurentów działających bez zlecenia świadczenia usługi publicznej.

304 Komisja i Corsica Ferries wnoszą o oddalenie zarzutu piątego jako bezzasadnego.

305 Należy przypomnieć, że poszanowanie zasady równego traktowania wymaga, aby podobne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a odmienne sytuacje nie były traktowane jednakowo, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyroki: z dnia 17 października 1995 r., Fishermen's Organisations i in., C-44/94, EU:C:1995:325, pkt 46; z dnia 30 marca 2006 r., Hiszpania/Rada, C-87/03 i C-100/03, EU:C:2006:207, pkt 48).

306 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że żadna z dwóch sytuacji przywołanych przez SNCM nie może stanowić naruszenia zasady równego traktowania.

307 I tak w pierwszej kolejności SNCM niesłusznie kwestionuje zakwalifikowanie przez Komisję w zaskarżonej decyzji jako pomocy państwa niezgodnej z rynkiem wewnętrznym rekompensat, które SNCM otrzymała z tytułu świadczenia usługi dodatkowej na linii Marsylia–Propriano [zob. pkt I lit. d) par. 1.4 specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej], podczas gdy nie zakwalifikowała w ten sam sposób rekompensat, które zostały wypłacone na rzecz CMN w odniesieniu do „zdolności dodatkowych, które spółka ta udostępniła na tej samej linii w okresie od maja do września".

308 „Zdolności dodatkowe”, o których mówi SNCM, są bowiem objęte pkt I) lit. d) par. 1.3 ppkt (i) specyfikacji przetargowej umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej i stanowią zatem integralną część usługi podstawowej, a nie usługi dodatkowej, jak utrzymuje SNCM. Znajduje to potwierdzenie między innymi w tabelach zawartych w pkt B „Zestawienie w podziale na poszczególne lata” załącznika 2 do umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, z których wynika, że wzmocnienie usługi podstawowej przewidziane w ten sposób w tym postanowieniu specyfikacji przetargowej było w praktyce realizowane poprzez dodanie jednego rejsu tam i z powrotem na tydzień wykonywanego przez statki towarowo-pasażerskie, Kalliste lub Girolata, należące do CMN do rejsów wykonywanych przez jej statek towarowo-pasażerski Scandola. Tymczasem, jak zostało to już stwierdzone w pkt 160 i 161 powyżej, usługa podstawowa była wykonywana przez statki towarowo-pasażerskie, natomiast usługa dodatkowa za pomocą promów.

309 Ze względu na to, że usługa dodatkowa była świadczona wyłącznie przez SNCM i że tylko rekompensaty wypłacane z tytułu tej usługi zostały uznane przez Komisję za pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym, Komisja nie naruszyła zasady równego traktowania, nakazując odzyskanie tylko tych rekompensat, nie zaś rekompensat, które zostały wypłacone CMN za świadczenia objęte zakresem usługi podstawowej.

310 W drugiej kolejności SNCM podnosi niesłusznie rzekomą różnicę w traktowaniu między nią a podmiotami świadczącymi usługi transportu morskiego na liniach Tulon–Korsyka i Nicea–Korsyka. SNCM nie znajdowała się bowiem w sytuacji porównywalnej z sytuacją tych podmiotów, ponieważ jako jedyna świadczyła usługę dodatkową w ramach umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej i korzystała z tego tytułu z rekompensaty, podczas gdy podmioty te były objęte systemem pomocy o charakterze socjalnym, o którym mowa w pkt 14 powyżej. Należy dodać, że w przeciwieństwie do rzeczonej rekompensaty ów system pomocy został uznany przez Komisję za zgodny z rynkiem wewnętrznym (zob. pkt 14 powyżej).

311 W tym kontekście błędne jest również twierdzenie SNCM, zgodnie z którym z zaskarżonej decyzji wynika, że SNCM była zobowiązana oferować pewne zdolności transportowe na linii Marsylia–Korsyka, nie mogąc w żaden sposób uzyskać za to rekompensaty czy to na podstawie umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej, czy też w ramach systemu pomocy o charakterze socjalnym, podczas gdy przedsiębiorstwa transportu morskiego operujące z Tulonu lub Nicei mogły uzyskać rekompensatę z tytułu tego systemu pomocy. Odpowiedzialności za tę sytuację nie można bowiem przypisać Komisji, lecz władzom francuskim, które począwszy od dnia 1 stycznia 2002 r. organizowały publiczne usługi transportu morskiego między Korsyką a Francją kontynentalną w dwóch równoległych trybach organizacyjnych, mianowicie po pierwsze w trybie zlecenia świadczenia usługi publicznej dla połączeń z portu w Marsylii, przewidującego rekompensaty finansowe dla zleceniobiorców, a po drugie w trybie systemu pomocy o charakterze socjalnym dla pasażerów przewożonych na liniach wypływających z portów w Nicei i Tulonie.

312 Wobec powyższego zarzut piąty należy oddalić jako bezzasadny.

313 W konsekwencji skargę należy oddalić w całości jako bezzasadną.

W przedmiocie kosztów

314 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ SNCM przegrała sprawę, zgodnie z żądaniem Komisji i Corsica Ferries należy obciążyć ją własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję i przez Corsica Ferries.

Z powyższych względów,

SĄD (szósta izba)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) pokrywa, poza własnymi kosztami, koszty poniesione przez Komisję Europejską i przez Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 1 marca 2017 r.

Podpisy

Spis treści

Okoliczności powstania sporu 2

Główne podmioty 2

Usługa transportu morskiego między Francją kontynentalną a Korsyką i umowy o zlecenie świadczenia usługi publicznej 3

Postępowanie przed Komisją i zaskarżona decyzja 6

Postępowanie i żądania stron 11

Co do prawa 12

Uwagi wstępne 12

W przedmiocie zarzutu pierwszego, opartego na tym, że Komisja błędnie uznała, iż usługa dodatkowa nie stanowiła UOIG 14

W przedmiocie części pierwszej, opartej na tym, że Komisja naruszyła prawo w ramach szczegółowej kontroli koniecznego charakteru usługi w świetle rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną 14

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że Komisja postąpiła niezgodnie ze swoją dotychczasową praktyką decyzyjną i z orzecznictwem 14

– W przedmiocie punktów drugiego i czwartego, opartych na tym, że Komisja nie uwzględniła szerokiego zakresu swobodnego uznania państw członkowskich oraz błędnie zrozumiała zakres wyroku z dnia 20 lutego 2001 r., Analir i in. (C-205/99, EU:C:2001:107), a także rozporządzenia w sprawie kabotażu morskiego 16

– W przedmiocie punktu trzeciego, opartego na tym, że Komisja naruszyła zasady ciężaru dowodu 21

W przedmiocie części drugiej, opartej na tym, że Komisja naruszyła prawo, popełniła błąd w ustaleniach faktycznych i oczywisty błąd w ocenie, zrównując zdolności dodatkowe, które należy zapewnić w okresie największego natężenia ruchu, z usługą dodatkową oraz oceniając ową usługę w świetle pierwszego z kryteriów z wyroku Altmark odrębnie od usługi podstawowej 23

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie czyni rozróżnienia między usługą podstawową a usługą dodatkową 24

– W przedmiocie punktu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie utożsamiła usługę podstawową z usługami realizowanymi przez statki towarowe, a usługę dodatkową – z usługami realizowanymi przez promy 26

– W przedmiocie punktu trzeciego, podniesionego tytułem ewentualnym, opartego na tym, że usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa 27

W przedmiocie części trzeciej, podniesionej tytułem ewentualnym, opartej na tym, że usługa dodatkowa, rozpatrywana odrębnie, spełnia pierwsze z kryteriów z wyroku Altmark 30

– W przedmiocie punktu pierwszego, opartego na tym, że Komisja błędnie oceniła wymienność usługi przewozu pasażerów z portu w Marsylii z usługą przewozu pasażerów wykonywaną z portu w Tulonie 30

– W przedmiocie punktu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie oceniła brak inicjatywy prywatnej ... 33

– W przedmiocie punktu trzeciego, opartego na tym, że Komisja błędnie pominęła analizę wpływu zlikwidowania usługi dodatkowej na rzeczywiście stwierdzoną podaż ... 35

– W przedmiocie punktu czwartego, opartego na tym, że konkurenci SNCM oferujący rejsy z Tulonu nie mogą być traktowani jako prowadzący działalność w normalnych warunkach rynkowych ... 36

W przedmiocie części czwartej, podniesionej dalszym tytułem ewentualnym, opartej na tym, że Komisja nie udowodniła, iż usługi świadczone w ramach usługi dodatkowej nie stanowiły normalnej transakcji handlowej ... 37

W przedmiocie zarzutu drugiego, opartego na tym, że Komisja błędnie uznała, iż umowa o zlecenie świadczenia usługi publicznej nie spełniała czwartego z kryteriów z wyroku Altmark ... 37

W przedmiocie zarzutu trzeciego, podniesionego tytułem ewentualnym, opartego na tym, że Komisja błędnie obliczyła kwotę pomocy podlegającej odzyskaniu ... 42

W przedmiocie części pierwszej, opartej na tym, że przy ustalaniu kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu Komisja błędnie nie wzięła pod uwagę kosztów poniesionych z tytułu świadczenia usługi dodatkowej ... 43

W przedmiocie części drugiej, opartej na tym, że przy ustalaniu kwoty pomocy podlegającej odzyskaniu Komisja błędnie nie wzięła pod uwagę niedopłaty rekompensaty w odniesieniu do usługi podstawowej ... 44

W przedmiocie części trzeciej, opartej na tym, że Komisja popełniła oczywisty błąd w ocenie przy określaniu części rekompensaty rocznej przypadającej na usługę dodatkową ... 44

W przedmiocie zarzutu czwartego, opartego na naruszeniu zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań ... 45

W przedmiocie zarzutu piątego, opartego na naruszeniu zasady równego traktowania ... 48

W przedmiocie kosztów ... 49