Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a șasea)

1 martie 2017 [1]

„Ajutoare de stat — Cabotaj maritim — Ajutoare puse în aplicare de Franța în favoarea Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) și a Compagnie méridionale de navigation — Serviciu de interes economic general — Compensări pentru un serviciu complementar serviciului de bază, destinat să acopere perioadele de vârf în sezonul turistic — Decizie prin care ajutoarele sunt declarate incompatibile cu piața internă — Noțiunea de ajutor de stat — Avantaj — Hotărârea Altmark — Stabilirea cuantumului ajutorului”

În cauza T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), cu sediul în Marsilia (Franța), reprezentată inițial de A. Winckler, de F.-C. Laprévote, de J.-P. Mignard și de S. Mabile, ulterior de A. Winckler și de F.-C. Laprévote și, în sfârșit, de F.-C. Laprévote și de C. Froitzheim, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de M. Afonso și de B. Stromsky, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Corsica Ferries France SAS, cu sediul în Bastia (Franța), reprezentată de S. Rodrigues și de C. Bernard-Glanz, avocați,

intervenientă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se urmărește anularea Deciziei 2013/435/UE a Comisiei din 2 mai 2013 privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Société Nationale Corse Méditerranée și a Compagnie Méridionale de Navigation (JO 2013, L 220, p. 20),

TRIBUNALUL (Camera a șasea),

compus din domnii S. Frimodt Nielsen, președinte, A. M. Collins (raportor) și V. Valančius, judecători,

grefier: doamna G. Predonzani, administrator,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 14 iunie 2016,

1 — * Limba de procedură: franceza.

pronunță prezenta

Hotărâre

Istoricul cauzei

Principalii actori

1 Reclamanta, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), este o companie maritimă franceză care asigură legăturile regulate în special către Corsica (Franța) cu plecare din porturile Marsilia (Franța) și Nisa (Franța) și care face legătura între acestea și porturile din Ajaccio, din Bastia, din Calvi, din Île-Rousse, din Porto-Vecchio și din Propriano.

2 La data faptelor, SNCM exploata o flotă de zece nave, dintre care șase feriboturi, și anume *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* și *Excelsior*, și patru nave de pasageri și de marfă care asigură atât transportul de pasageri, cât și transportul de marfă, și anume *Jean Nicoli* (care a înlocuit *Monte Cinto* în 2009 pentru furnizarea de servicii în discuție), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* și *Monte d'Oro*.

3 Prin hotărârea din 28 noiembrie 2014, tribunal de commerce de Marseille (Tribunalul Comercial din Marsilia) a deschis o procedură de reorganizare judiciară în privința SNCM. Prin hotărârea din 20 noiembrie 2015, această instanță a acceptat una dintre ofertele care i-au fost prezentate pentru preluarea SNCM. În consecință, acesta a dispus transformarea procedurii de reorganizare judiciară în procedură de lichidare judiciară a SNCM și a stabilit posibilitatea de exercitare a acestui drept de către cumpărător la 45 de zile de la data pronunțării hotărârii.

4 Compagnie méridionale de navigation (denumită în continuare „CMN") este o companie maritimă franceză care deservește printre altele porturile din Bastia, din Ajaccio și din Propriano cu plecare din Marsilia.

5 Pentru furnizarea serviciilor în discuție, CMN utiliza trei nave de pasageri și de marfă, și anume *Kalliste*, *Girolata* și *Scandola* (înlocuită ulterior de *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (denumită în continuare „Corsica Ferries") este o companie maritimă franceză care asigură legături maritime regulate între, printre altele, Franța continentală și Corsica, și anume liniile Nisa-Ajaccio, Nisa-Île-Rousse, Nisa-Bastia, Nisa-Calvi, Toulon-Ajaccio, Toulon-Bastia și Toulon-Île-Rousse.

7 Colectivitatea Teritorială din Corsica (denumită în continuare „CTC") este o persoană juridică de drept public francez care cuprinde trei entități, și anume assemblée de Corse (Adunarea din Corsica), conseil exécutif de Corse (Consiliul executiv din Corsica) și conseil économique, social et culturel de Corse (Consiliul economic, social și cultural din Corsica).

8 Office des transports de la Corse (Oficiul Transporturilor din Corsica) (denumit în continuare „OTC") este o instituție publică cu caracter industrial și comercial francez, creată de CTC și însărcinată cu punerea în aplicare a politicii din domeniul transporturilor aeriene și maritime a insulei. OTC are în special misiunea de a gestiona alocația bugetară acordată de CTC pentru asigurarea continuității teritoriale și repartizarea creditelor între transportul aerian și transportul maritim. În acest scop, OTC încheie cu societățile de transport, operatori delegați ai serviciului public, convenții prin care se definesc în special tarifele, condițiile de punere în aplicare și calitatea serviciului. Principiul continuității teritoriale urmărește să compenseze caracterul insular și să asigure deservirea insulei

conform modalităților cât mai apropiate posibil de cele ale legăturilor pur continentale și să opereze legăturile maritime între Franța continentală și Corsica la un tarif comparabil cu tarifele transporturilor terestre.

Serviciul de transport maritim între Franța continentală și Corsica și convențiile privind delegarea de serviciu public

9 La data faptelor, serviciul de transport maritim dintre Franța continentală și Corsica era asigurat de trei companii maritime, și anume SNCM, CMN și Corsica Ferries. O a patra societate, în speță Moby Lines, a efectuat legături între Toulon și Corsica din aprilie 2010 până în februarie 2011.

10 Traficul de pasageri între continent și Corsica se caracterizează printr-un foarte puternic caracter sezonier, cea mai mare parte a acestui trafic efectuându-se în timpul lunilor de vară. În cursul anilor 2000, tendința principală a piețelor de transport între Corsica și Franța continentală a fost dezvoltarea ofertei de transport cu plecare din Toulon, devenit primul port de deservire a Corsicăi în ceea ce privește traficul. Această tendință de creștere a traficului cu plecare din Toulon este în raport cu creșterea cotei de piață a societății Corsica Ferries.

11 La 31 martie 1976, SNCM și CMN, pe de o parte, și Republica Franceză, pe de altă parte, au semnat o convenție-cadru cu o durată de 25 de ani, pentru exploatarea serviciului public de transport maritim către Corsica cu plecare din Franța continentală.

12 La încetarea acestei concesiuni a serviciului public, la 31 decembrie 2001, autoritățile din Corsica au revizuit dispozitivul transportului maritim al insulei.

13 Astfel, începând cu 1 ianuarie 2002, doar liniile cu plecare din Marsilia au fost deservite în cadrul unei convenții privind delegarea de serviciu public, care determină o compensație financiară pentru operatorii delegați. Această convenție a fost încheiată între SNCM și CMN, pe de o parte, și CTC și OTC, pe de altă parte, pentru o durată de cinci ani.

14 Pentru celelalte linii, și anume cele cu plecare din Nisa și din Toulon, a fost pusă în aplicare de autoritățile corsicane o schemă de ajutor cu caracter social, în paralel cu convenția prevăzută la punctul 13 de mai sus, în beneficiul rezidenților insulei, precum și al anumitor categorii social identificate. O convenție de ajutor social permite astfel plata pentru fiecare pasager eligibil pentru un tarif preferențial a unui ajutor prefinanțat de societățile de transport care acceptă să respecte obligațiile de serviciu public (denumite în continuare „OSP”), acest ajutor unitar fiind rambursat ulterior acestora. Categoriile vizate reprezentau aproape două treimi din traficul total (rezidenți corsicani, persoane în vârstă de cel puțin 25 de ani sau de peste 60 de ani, studenți în vârstă de cel puțin 27 de ani, familii și persoane cu handicap sau invalide). Această schemă de ajutor a fost aprobată de Comisia Europeană prin Decizia din 2 iulie 2002 (Ajutor de stat N 781/2001 – Schemă de ajutor individual cu caracter social pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica). Prin Decizia din 23 aprilie 2007 (Ajutor de stat N 13/2007 – Prelungirea schemei de ajutor individual cu caracter social pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica N 781/2001), Comisia a aprobat reînnoirea schemei de ajutor respective până la 31 decembrie 2013. Aceste legături maritime dintre porturile din Nisa și din Toulon, pe de o parte, și cele din Corsica, pe de altă parte, sunt operate în cea mai mare parte de Corsica Ferries.

15 Prin deliberarea din 24 martie 2006, Adunarea din Corsica a aprobat principiul reînnoirii unei delegări de serviciu public (denumită în continuare „DSP”) pentru transportul pe liniile maritime care deservesc porturile Ajaccio, Bastia, Calvi, Île-Rousse, Porto-Vecchio și Propriano cu plecare din portul Marsilia începând de la 1 ianuarie 2007. Prin aceeași deliberare, aceasta a încredințat un mandat președintelui OTC în vederea lansării în numele CTC a procedurii de licitație, a efectuării verificării tehnice a dosarelor și a asistării CTC pentru atribuirea DSP.

16 Un anunț de licitație a fost publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 27 mai 2006, precum și în cotidianul *Les Échos* la 9 iunie 2006. La 4 august 2006, data-limită de predare a ofertelor, au fost depuse patru oferte, și anume o ofertă a SNCM, o ofertă a Corsica Ferries, o ofertă a CMN și o ofertă a unui grup temporar constituit din Corsica Ferries și CMN.

17 Prin decizia din 15 decembrie 2006, Conseil d'État (Consiliul de Stat) (Franța) a anulat procedura de atribuire a DSP.

18 Prin deliberarea din 22 decembrie 2006, Adunarea din Corsica a decis reluarea în întregime a procedurii de atribuire a DSP, prelungirea DSP în curs până la 30 aprilie 2007 și stabilirea pentru 1 mai 2007 a datei de punere în aplicare a noii DSP.

19 Un nou anunț de licitație a fost publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 30 decembrie 2006, în *Les Échos* la 4 ianuarie 2007 și în săptămânalul *Le Journal de la Marine Marchande* la 5 ianuarie 2007. La 9 februarie 2007, au fost depuse două oferte, și anume, pe de o parte, o ofertă comună a SNCM și a CMN constituite într-un grup temporar (denumit în continuare „grupul SNCM-CMN") privind totalitatea liniilor, atât sub forma unei oferte globale, cât și a unor oferte pentru fiecare linie în parte, și, pe de altă parte, o ofertă a Corsica Ferries privind liniile Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Porto Vecchio și Marsilia-Propriano, atât sub forma unei oferte globale pentru aceste trei linii, cât și a unor oferte pentru fiecare linie în parte.

20 Prin ordonanța din 27 aprilie 2007, judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii din Bastia, sesizat de Corsica Ferries, a anulat faza de negociere a procedurii de atribuire a DSP, precum și decizia președintelui Consiliului executiv din Corsica și a președintelui OTC de a reține oferta grupului SNCM-CMN și de a propune Adunării din Corsica atribuirea DSP acestui grup. Acesta a statuat că revenea CTC și OTC sarcina de a relua procedura de discuții cu întreprinderile care au depus o ofertă.

21 Prin deliberarea din 27 aprilie 2007, Adunarea din Corsica a prelungit cu două luni durata delegării în curs și a stabilit la 1 iulie 2007 data de punere în aplicare a noii DSP.

22 În urma unei noi faze de negocieri cu grupul SNCM-CMN și Corsica Ferries, OTC a propus respingerea ofertei acesteia din urmă pentru motivul că nu era în măsură să stabilească în mod ferm și definitiv data la care aceasta ar avea capacitatea de a exploata DSP și că nu îndeplinea condiția vârstei maxime a navelor prevăzută de regulamentul special de licitație.

23 Prin deliberarea din 7 iunie 2007, Adunarea din Corsica a atribuit grupului SNCM-CMN DSP pentru transportul maritim dintre portul Marsilia și porturile din Corsica pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2007 și 31 decembrie 2013.

24 Articolul 1 din această deliberare are următorul cuprins:

„Aprobă raportul președintelui Consiliului executiv [din Corsica] în care s-a arătat, pe de o parte, că oferta grupului SNCM-CMN respectă prevederile și criteriile prevăzute de regulamentul special de licitație și de caietul de sarcini pentru fiecare dintre cele cinci linii și, pe de altă parte, că societatea Corsica Ferries nu este în măsură să stabilească în mod ferm și definitiv data la care aceasta ar fi capabilă să exploateze următoarea [DSP] și că, în această privință, condițiile pe care le prevede, referitoare la elemente care nu țin de conținutul [DSP], nu pot fi luate în considerare."

25 Prin decizia de la aceeași dată, președintele Consiliului executiv din Corsica a fost autorizat să semneze convenția privind delegarea de serviciu public referitoare la aceste servicii de transport maritime (denumită în continuare „CDSP").

26 CDSP a fost încheiată la 7 iunie 2007 pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2007 și 31 decembrie 2013.

27 Prin hotărârea din 24 ianuarie 2008, tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) a respins o cerere formulată de Corsica Ferries prin care a solicitat anularea deliberării și a deciziei prevăzute la punctele 23 și 25 de mai sus. Prin hotărârea din 7 noiembrie 2011, cour administrative d'appel de Marseille (Curtea Administrativă de Apel din Marsilia) a anulat această hotărâre, precum și deliberarea și decizia respectivă. Prin decizia din 13 iulie 2012, Conseil d'État (Consiliul de Stat) a anulat, în urma recursului formulat de SNCM și de CMN, hotărârea pronunțată de cour administrative d'appel de Marseille (Curtea Administrativă de Apel din Marsilia) și a trimis cauza acesteia. Prin hotărârea din 6 aprilie 2016, cour administrative d'appel de Marseille (Curtea Administrativă de Apel din Marsilia) a anulat hotărârea pronunțată de tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) din 24 ianuarie 2008, precum și deliberarea și decizia respective.

28 Articolul 1 din CDSP definește obiectul acesteia ca fiind furnizarea de servicii maritime regulate pe toate liniile pe care le implică DSP între portul Marsilia și porturile Bastia, Ajaccio, Porto Vecchio, Propriano și Balagne (Calvi și Île-Rousse).

29 Caietul de sarcini, care figurează în anexa 1 la CDSP, definește natura serviciilor respective. În special, acesta prevede:

— un serviciu permanent „pasageri și marfă" care trebuie furnizat pe parcursul întregului an pe toate liniile în cauză (denumit în continuare „serviciul de bază") și

— un serviciu „pasageri" complementar care trebuie furnizat în perioadele de vârf pe liniile Marsilia-Ajaccio, Marsilia-Bastia și Marsilia-Propriano (denumit în continuare „serviciul complementar").

1 Articolul 2 din CDSP precizează în special valorile compensațiilor financiare de referință la care operatorii delegați au dreptul pe durata delegării.

2 Articolul 3 din CDSP prevede că DSP nu conferă exclusivitate pe liniile maritime respective, ci acordă și altor întreprinderi posibilitatea – supunându-le totuși anumitor obligații – de a efectua un serviciu regulat fără vreo compensație financiară. Acest articol precizează de asemenea că cererile de compensație financiară a operatorilor delegați au fost stabilite în funcție de dispozitivul de ajutor cu caracter social.

3 Articolul 5 din CDSP, intitulat „condițiile de plată a compensațiilor financiare", prevede la al treilea paragraf al alineatului 2 că compensația financiară finală a fiecărui operator delegat pentru fiecare an este limitată la deficitul de exploatare care rezultă din obligațiile prevăzute în caietul de sarcini, luând în considerare un randament rezonabil al capitalului nautic angajat proporțional cu zilele de utilizare efectivă pentru traversările corespunzătoare obligațiilor în cauză. Este considerat randament rezonabil al capitalului nautic angajat procentul de 15 % din valoarea sa convențională. Această valoare convențională este specificată în anexa 3 la CDSP.

4 Articolul 7 din CDSP, intitulat „clauza de salvgardare", stipulează la alineatul 1 că, în cazul unei modificări importante a condițiilor tehnice, de reglementare sau economice de exploatare a serviciilor delegate sau pentru a ține seama de evenimente exterioare cu un impact semnificativ asupra angajamentelor financiare ale operatorului sau ale operatorilor delegați, părțile se vor întâlni, la inițiativa celei mai diligente, pentru a lua măsuri de restabilire a echilibrului financiar inițial al CDSP, „în special cu privire la tarifele maxime și la adaptarea serviciilor".

5 Articolul 7 alineatul 2 din CDSP reamintește că valorile compensației financiare anuale de referință au fost stabilite în funcție de previziunile privind veniturile brute obținute din transportul de pasageri și de marfă care figurează în oferta fiecăruia dintre operatorii delegați. Aceeași dispoziție prevede posibilitatea de a ajusta, prin mărire sau micșorare, în fiecare an și în anumite ipoteze, compensația

financiară pentru fiecare categorie de venituri și pentru fiecare operator delegat. Dispoziția menționată stipulează de asemenea că acest mecanism de ajustare este valabil numai până la data aplicării clauzei de adaptare prevăzute la articolul 8 din CDSP.

6 Articolul 8 din CDSP, intitulat „clauza de adaptare”, are următorul cuprins:

„Ținând seama de durata [CDSP], este prevăzut un moment în cursul celui de al treilea an pentru a analiza, întemeindu-se pe o procedură sau pe o expertiză contradictorie, echilibrul financiar al [CDSP] și a adopta, prin înțelegere între părți, eventualele măsuri de corectare a serviciilor și de ajustare a tarifelor care vor garanta cunoașterea de către [CTC] a intervenției sale financiare, în special prin diminuarea compensației, și vor trebui să mențină economia generală a [CDSP].”

7 În temeiul acestei clauze de adaptare, CDSP a fost modificată printr-un act adițional la sfârșitul anului 2009.

Procedura în fața Comisiei și decizia atacată

8 Prin scrisorile din 27 septembrie, din 30 noiembrie și din 20 decembrie 2007, Comisia a fost sesizată cu o plângere formulată de Corsica Ferries cu privire la ajutoare de stat ilegale și incompatibile cu piața internă, de care SNCM și CMN ar beneficia ca urmare a CDSP.

9 Prin scrisorile din 20 mai 2010, din 16 iulie 2010, din 22 martie 2011, din 22 iunie 2011, din 15 decembrie 2011 și din 10 ianuarie 2012, Corsica Ferries a comunicat Comisiei informații suplimentare în susținerea plângerii sale.

10 Prin scrisorile din 13 martie 2008, din 12 noiembrie 2008, din 13 octombrie 2011 și din 14 decembrie 2011, Comisia a solicitat informații autorităților franceze. Acestea din urmă au răspuns la cererile respective prin scrisorile din 3 iunie 2008, din 14 ianuarie 2009, din 7 decembrie 2011 și, respectiv, din 20 ianuarie 2012.

11 Prin scrisoarea din 27 iunie 2012, Comisia a comunicat Republicii Franceze decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE cu privire la eventualele ajutoare în favoarea SNCM și a CMN conținute în CDSP (JO 2012, C 301, p. 1).

12 Autoritățile franceze au prezentat observații cu privire la această decizie și au răspuns la întrebările conținute în ea prin scrisorile din 13 iulie și din 7 septembrie 2012. Corsica Ferries, SNCM și CMN au prezentat de asemenea observații cu privire la decizia amintită, care au fost comunicate autorităților franceze și au făcut obiectul comentariilor acestora prin scrisorile din 14 noiembrie 2012 și din 3 ianuarie, din 16 ianuarie și din 12 februarie 2013.

13 În urma acestei proceduri, Comisia a adoptat, la 2 mai 2013, Decizia 2013/435/UE privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea SNCM și CMN (JO 2013, L 220, p. 20, denumită în continuare „decizia atacată”).

14 Decizia atacată a fost notificată Republicii Franceze la 3 mai 2013 și a fost comunicată SNCM prin scrisoarea Comisiei din 14 iunie 2013.

15 În decizia atacată, pentru a stabili dacă compensațiile acordate SNCM și CMN în cadrul CDSP constituiau un ajutor de stat și în special un avantaj selectiv, Comisia a examinat dacă criteriile cumulative stabilite de Curte în Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415), erau îndeplinite în speță (denumite în continuare „criteriile Altmark”). În mod specific, aceasta a procedat la analiza primului și a celui de al patrulea dintre aceste criterii (a se vedea punctele 87 și 90 de mai jos).

16 În ceea ce privește primul dintre criteriile Altmark, în primul rând, Comisia a definit „cadrul de analiză” care trebuie utilizat pentru a-l aprecia [considerentele (132)-(136) ale deciziei atacate]. Aceasta a considerat în special că, pentru a fi acceptabil în raport cu normele în materie de ajutoare de stat, perimetrul serviciului public trebuia să respecte Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO 1992, L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83, denumit în continuare „Regulamentul privind cabotajul maritim”), astfel cum a fost interpretat de jurisprudență și în special de către Curte în Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107). Aceasta a dedus de aici că „domeniul serviciului public astfel cum este definit de un contract de serviciu public trebui[a] să fie necesar și proporționat în raport cu o necesitate reală de serviciu public, demonstrată prin insuficiența serviciilor regulate de transport în condiții normale de piață” [considerentul (136) al deciziei atacate].

17 În al doilea rând, Comisia a considerat că serviciul de bază și serviciul complementar trebuiau analizate separat [considerentele (137)-(144) ale deciziei atacate]. Aceasta a arătat că caietul de sarcini anexat la CDSP făcea o distincție clară între aceste două tipuri de servicii. Pe de altă parte, a considerat că nu ar fi legitim să se considere că serviciul complementar poate fi justificat prin necesitatea reală de serviciu public pe care o satisface serviciul de bază decât dacă s-a stabilit că exploatarea acestuia era indispensabilă exploatării serviciului de bază, „în temeiul unui ansamblu de considerente tehnice și economice” [considerentul (139) al deciziei atacate]. Or, în prezenta cauză, între cele două tipuri de servicii nu ar fi fost stabilită nicio complementaritate tehnică, acestea fiind supuse unor obligații distincte, în special în ceea ce privește orarul și frecvența, iar serviciul de bază ar fi realizat cu nave mixte, de pasageri și de marfă, în timp ce serviciul complementar ar fi realizat cu feriboturi. În plus, se constată în contabilitatea analitică a SNCM cu privire la serviciul complementar existența, pe termen lung, a unui deficit de exploatare, astfel încât argumentul autorităților franceze potrivit căruia includerea acestui serviciu în cadrul DSP ar fi justificată de o repartizare financiară echitabilă în raport cu serviciul de bază nu ar putea fi reținut.

18 În al treilea rând, Comisia a analizat serviciul de bază în raport cu primul dintre criteriile Altmark [considerentele (145)-(150) ale deciziei atacate]. În această privință, mai întâi, Comisia a constatat că prestarea unui serviciu minimal de continuitate teritorială între Marsilia și cele cinci porturi corsicane în cauză răspundea unei necesități a serviciului public clar definite [considerentul (145) al deciziei atacate]. În continuare, în ceea ce privește lipsa inițiativei private, aceasta a arătat că ceilalți operatori de pe piață au recunoscut ei înșiși că nu ar fi fost în măsură să asigure serviciul de bază [considerentul (146) al deciziei atacate]. Pe de altă parte, aceasta a considerat că gruparea de rute în cadrul unui singur serviciu nu era contrară ca atare Regulamentului privind cabotajul maritim. Dimpotrivă, în speță, gruparea celor cinci rute ar permite o reciprocitate a mijloacelor nautice de natură să amelioreze calitatea serviciului în cauză și să îi reducă costul [considerentul (148) al deciziei atacate]. În sfârșit, aceasta a reamintit că CDSP și anexele la aceasta stabileau norme precise în materie de continuitate, de regularitate, de capacitate și de tarife pe care operatorii delegați trebuiau să le respecte în vederea asigurării serviciului de bază [considerentul (149) al deciziei atacate]. Aceasta a concluzionat din considerațiile de mai sus că includerea serviciului de bază în perimetrul CDSP era necesară și proporționată în raport cu necesitatea reală a serviciului public [considerentul (150) al deciziei atacate].

19 În al patrulea rând, Comisia a analizat serviciul complementar, furnizat doar de SNCM, prin utilizarea a două feriboturi, în raport cu primul dintre criteriile Altmark [considerentele (151)-(167) ale deciziei atacate]. Aceasta a considerat că includerea sa în sfera serviciului public nu corespundea unei necesități reale a serviciului public și că Republica Franceză săvârșise, în consecință, o eroare vădită de apreciere calificând serviciul complementar drept serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”) [considerentul (167) al deciziei atacate].

20 În această privință, pe de o parte, Comisia a considerat că serviciul complementar furnizat cu plecare din Marsilia era în mare parte substituibil, din punctul de vedere al cererii pasagerilor, cu serviciile de transport de pasageri cu plecare din Toulon și cu destinația Bastia și Ajaccio, în momentul adoptării CDSP [considerentele (154)-(160) ale deciziei atacate]. În această privință, Comisia a arătat în special că evoluția traficului pe liniile de transport dintre Franța continentală și Corsica în perioada 2002-2009 demonstra dezvoltarea rapidă a unei oferte în concurență cu oferta celor doi operatori delegați. Repartizarea traficului între porturile deservite ar demonstra o creștere foarte mare a traficului cu plecare din Toulon și o diminuare concomitentă a traficului cu plecare din Marsilia. Creșterea traficului global ar fi fost absorbită în mare parte de prestatorii serviciului care operează cu plecare din Toulon, în detrimentul ofertei operatorilor codelegați care operează cu plecare din Marsilia. Aceasta a invocat de asemenea distanța mică dintre Marsilia și Toulon, faptul că durata traseului pe ruta dintre aceste două orașe era în mare parte inferioară duratei traseului pe mare și faptul că navele cu plecare din Toulon puteau ajunge în Corsica într-un timp mai scurt decât cele cu plecare din Marsilia.

21 Pe de altă parte, Comisia a arătat că autoritățile franceze nu au prezentat nicio dovadă a lipsei inițiativei private în ceea ce privește serviciul complementar [considerentul (161) al deciziei atacate]. Aceasta a constatat în special că, pentru porturile Bastia și Ajaccio, care reprezentau 90 % din capacitățile necesare pentru serviciul complementar, combinarea capacităților oferite de serviciul de bază al DSP, cu plecare din Marsilia, și a serviciului de inițiativă privată furnizat de Corsica Ferries cu plecare din Toulon era suficientă pentru a asigura cererea efectiv constatată, atât pentru perioada primăvară-toamnă, cât și pentru perioada de vară, pentru fiecare dintre cele două porturi și pentru fiecare an între 2004 și 2006 [considerentul (162) al deciziei atacate]. Astfel, aceasta a considerat că integrarea serviciului complementar în perimetrul DSP nu era nici necesară, nici proporțională pentru satisfacerea unei cereri de transport constatate pentru liniile Marsilia-Bastia și Marsilia-Ajaccio. În ceea ce privește linia Marsilia-Propriano, aceasta a arătat că proporția scăzută a traficului reprezentată de linia respectivă nu permitea să se considere că lipsa inițiativei private numai pe această linie invalida concluzia în ceea ce privește întregul serviciu complementar [considerentul (164) al deciziei atacate]. Comisia a arătat de asemenea că serviciul furnizat de Corsica Ferries răspundea normelor OSP aplicabile oricărei legături între Franța continentală și Corsica și nu prezenta nicio diferență calitativă față de serviciul furnizat în cadrul serviciului complementar [considerentul (165) al deciziei atacate].

22 Comisia a concluzionat din considerațiile de mai sus că primul criteriu din jurisprudența Altmark nu era îndeplinit în ceea ce privește compensațiile acordate în cadrul serviciului complementar [considerentul (167) al deciziei atacate].

23 În ceea ce privește al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark, Comisia a considerat că nu era îndeplinit pentru niciunul dintre cele două tipuri de servicii în cauză [considerentul (183) al deciziei atacate].

24 În această privință, în primul rând, Comisia a concluzionat, pe baza unui ansamblu de elemente, că condițiile procedurii cererii de ofertă nu au permis selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate [considerentele (169)-(178) ale deciziei atacate].

25 Pentru a ajunge la această concluzie, Comisia s-a întemeiat în esență pe următoarele elemente:

— atribuirea DSP s-a făcut în urma unei proceduri de negociere precedate de publicarea unui anunț de licitație, și anume o procedură care conferă o largă marjă de apreciere autorității contractante și poate restrânge participarea operatorilor în cauză;

— singura ofertă concurentă cu oferta celor doi operatori delegați, și anume cea a Corsica Ferries, nu a fost evaluată în temeiul meritelor sale proprii (criterii de atribuire), ci pe baza unui criteriu de selecție, și anume capacitatea candidatului de a opera începând de la 1 iulie 2007;

— prin urmare, procedura nu a permis OTC să compare mai multe oferte pentru a o reține pe cea mai avantajoasă din punct de vedere economic;

— faptul că au fost depuse efectiv două oferte nu este suficient pentru a fi antrenat o concurență efectivă, în măsura în care oferta concurentă a Corsica Ferries, care stabilea data de începere a serviciilor la 12 noiembrie 2007, nu era, pentru acest motiv, în măsură să constituie o alternativă credibilă;

— multiplicitatea acțiunilor contencioase intervenite în speță nu este un element de natură să dovedească existența unei concurențe efective în cadrul procedurii de atribuire a CDSP;

— grupul SNCM-CMN beneficia de un avantaj concurențial important, în calitate de operator istoric care dispune deja de un utilaj naval adaptat specificațiilor din caietul de sarcini al CDSP;

— durata foarte scurtă a termenului acordat între data prevăzută pentru atribuirea DSP (adoptată în final la 7 iunie 2007) și data de începere a furnizării serviciilor (1 iulie 2007) era de natură să constituie o barieră importantă pentru intrarea pe piață a unor întreprinderi noi;

— conjugată cu exigențele tehnice legate de specificitățile porturilor în cauză, cu condiția privind vârsta flotei și cu capacitățile unitare cerute în caietul de sarcini al CDSP, durata foarte scurtă a fost susceptibilă de a limita participarea la licitație;

— existența a numeroase clauze privind întâlnirea părților, coroborată cu libertatea lăsată OTC de stabilire a unor derogări de la normele aplicabile, a putut contribui de asemenea la descurajarea participării la licitație, întreținând îndoiala cu privire la anumiți parametri tehnici și economici cruciali pentru elaborarea unei oferte.

1 În al doilea rând, Comisia a arătat că autoritățile franceze nu i-au furnizat niciun element de informare de natură să demonstreze că compensațiile erau calculate pe modelul unei întreprinderi tipice, bine gestionată și dotată corespunzător [considerentele (179) și (180) ale deciziei atacate]. Aceasta a adăugat că compensația nu a fost definită în raport cu o bază de costuri stabilită *a priori* sau prin comparație cu structura cheltuielilor altor întreprinderi maritime comparabile, ci având în vedere previziuni privind veniturile și costurile carburantului care nu reiau decât o parte dintre produsele și cheltuielile serviciului [considerentul (180) al deciziei atacate]. În plus, compensațiile DSP prevăzute ar fi fost mult mai mari decât cele prevăzute pentru perioada 2002-2006 pentru obligații similare, chiar ușor inferioare în ceea ce privește capacitatea oferită [considerentul (181) al deciziei atacate]. În sfârșit, aceasta a considerat că o comparație cu costurile suportate de o întreprindere bine gestionată era cu atât mai necesară cu cât unele elemente lăsau să se presupună că SNCM, care ieșea atunci dintr-o perioadă de restructurare intensă, nu era o astfel de întreprindere [considerentul (182) al deciziei atacate].

2 Având în vedere ansamblul considerațiilor de mai sus, Comisia a concluzionat în sensul existenței unui avantaj economic selectiv acordat operatorilor delegați [considerentul (184) al deciziei atacate].

3 După ce a constatat că compensațiile în discuție riscau să denatureze concurența și să afecteze comerțul între statele membre, Comisia a concluzionat că acestea constituiau ajutoare de stat și că erau ilegale întrucât au fost acordate fără notificarea prealabilă [considerentele (185)-(187) și articolul 1 din decizia atacată].

4 În considerentele (188)-(212) ale deciziei atacate, Comisia a examinat compatibilitatea acestor ajutoare de stat cu piața internă.

5 În această privință, în primul rând, Comisia a arătat că, în conformitate cu punctul 11 din Comunicarea sa privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO 2012, C 8, p. 15, denumit în continuare „cadrul SIEG”), ajutoarele de stat care nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei 2012/21/UE din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea [SIEG] (JO 2012, L 7, p. 3) puteau fi declarate compatibile cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE dacă erau necesare funcționării SIEG în cauză și nu afectau dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului Uniunii Europene, un astfel de echilibru nefiind posibil decât atunci când erau îndeplinite condițiile enunțate în secțiunile 2.2-2.10 din cadrul SIEG [considerentul (190) al deciziei atacate].

6 În al doilea rând, Comisia a reamintit că serviciul de bază constituia un SIEG, dar că nu aceasta era situația pentru serviciul complementar, astfel încât compensațiile plătite în temeiul acestui din urmă serviciu nu ar putea fi declarate compatibile cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE [considerentele (192) și (193) ale deciziei atacate].

7 În al treilea rând, Comisia a considerat că, în ceea ce privește serviciul de bază, celelalte condiții prevăzute de cadrul SIEG erau îndeplinite [considerentele (194)-(212) ale deciziei atacate].

8 Din elementele de mai sus, Comisia a concluzionat că compensațiile primite de SNCM și de CMN pentru serviciul de bază constituiau ajutoare de stat ilegale, dar compatibile cu piața internă [considerentul (213), articolul 1 și articolul 2 alineatul (2) din decizia atacată], în timp ce compensațiile plătite doar SNCM pentru serviciul complementar constituiau ajutoare de stat ilegale și incompatibile cu piața internă [considerentul (214), articolul 1 și articolul 2 alineatul (1) din decizia atacată].

9 În consecință, Comisia a dispus încetarea imediată a plății compensațiilor referitoare la serviciul complementar și recuperarea de la beneficiar a ajutoarelor deja plătite în acest scop, înțelegându-se că sumele care trebuie recuperate erau purtătoare de dobânzi, cu începere de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea lor efectivă [considerentele (215)-(218) și (220) și articolul 3 din decizia atacată]. Comisia a precizat că această recuperare trebuia să fie imediată și efectivă și că autoritățile franceze trebuiau să se asigure ca decizia atacată să fie pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării sale [considerentul (219) și articolul 4 din decizia atacată], cu alte cuvinte la 3 septembrie 2013. În plus, autoritățile franceze erau obligate să comunice Comisiei, în termen de două luni de la notificarea deciziei atacate, în special suma totală (suma de bază și dobânzile aferente) care trebuie recuperată de la beneficiar, o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu decizia atacată, precum și documentele care să demonstreze faptul că beneficiarului i s-a cerut să ramburseze ajutorul (articolul 5 din decizia atacată).

Procedura și concluziile părților

10 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 26 august 2013, SNCM a introdus prezenta acțiune.

11 Decizia atacată a făcut de asemenea obiectul unei acțiuni în anulare introduse de Republica Franceză, depusă la grefa Tribunalului la 12 iulie 2013 și înregistrată cu numărul T-366/13.

12 Printr-un act depus la grefa Tribunalului la 11 decembrie 2013, Corsica Ferries a formulat o cerere de intervenție în prezenta cauză în susținerea concluziilor Comisiei.

13 Prin actele depuse la grefa Tribunalului la 9 ianuarie și la 10 februarie 2014, SNCM a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate, în privința Corsica Ferries, în cazul în care ar fi admisă cererea de intervenție a acesteia din urmă, pentru anumite elemente conținute în cererea introductivă și, respectiv, în replică. Aceasta a anexat la cererile respective o versiune neconfidențială a acestor înscrisuri.

14 Prin Ordonanța din 21 februarie 2014, președintele Camerei a șasea a Tribunalului a admis intervenția Corsica Ferries. Decizia privind temeinicia cererilor de aplicare a regimului de confidențialitate a fost amânată.

15 Printr-un act depus la grefa Tribunalului la 6 martie 2014, Corsica Ferries a formulat obiecții împotriva cererilor de aplicare a regimului de confidențialitate în ceea ce privește o mare parte a elementelor prevăzute de acestea.

16 Prin Ordonanța din 3 octombrie 2014, SNCM/Comisia (T-454/13, EU:T:2014:898), președintele Camerei a șasea a Tribunalului a admis în parte cererile de aplicare a regimului de confidențialitate.

17 Corsica Ferries a depus memoriul în intervenție la grefa Tribunalului la 9 ianuarie 2015. SNCM a prezentat observații cu privire la acest memoriu prin actul depus la grefa Tribunalului la 9 martie 2015. Prin scrisoarea din aceeași zi, Comisia a arătat că nu avea observații de prezentat cu privire la memoriul respectiv.

18 La propunerea judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a șasea) a decis deschiderea fazei orale a procedurii.

19 În cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, Tribunalul a invitat Comisia să răspundă în scris la unele întrebări, acesta dând curs solicitării în termenul stabilit.

20 Prin actul depus la grefa Tribunalului la 6 iunie 2016, SNCM a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate, în privința Corsica Ferries, în raport cu anumite părți din răspunsul Comisiei la aceste întrebări. Corsica Ferries a primit numai o versiune neconfidențială a acestui răspuns și nu a ridicat nicio obiecție împotriva cererii de aplicare a regimului de confidențialitate formulate în privința sa.

21 Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 14 iunie 2016.

22 SNCM solicită Tribunalului:

— cu titlu principal, anularea deciziei atacate;

— cu titlu subsidiar, anularea în parte a deciziei atacate în măsura în care consideră că valoarea ajutorului include elementele citate în considerentul (218);

— obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

1 Comisia solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii ca nefondată;

— obligarea SNCM la plata cheltuielilor de judecată.

1 Corsica Ferries solicită Tribunalului:

— respingerea acțiunii principale;

— obligarea SNCM la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

1 În susținerea acțiunii, SNCM invocă o serie de argumente care pot fi regrupate în cinci motive, și anume:

— un prim motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că serviciul complementar nu constituia un SIEG;

— un al doilea motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că CDSP nu îndeplinea al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark;

— un al treilea motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a calculat în mod eronat valoarea ajutorului care trebuie recuperat;

— un al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului protecției încrederii legitime;

— un al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului egalității de tratament

Observații introductive

1 Cu titlu introductiv, trebuie să se prezinte anumite principii jurisprudențiale, referitoare în special la calificarea drept ajutor de stat a unei compensații a serviciului public, în lumina cărora trebuie examinată prezenta acțiune.

2 Potrivit articolului 107 alineatul (1) TFUE, cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

3 Potrivit unei jurisprudențe constante, calificarea ca ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE impune îndeplinirea în mod cumulativ a condițiilor menționate de această dispoziție. Astfel, în primul rând, trebuie să fie vorba despre o intervenție a statului sau prin intermediul resurselor de stat, în al doilea rând, această intervenție trebuie să fie susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, în al treilea rând, ea trebuie să acorde un avantaj selectiv beneficiarului său și, în al patrulea rând, ea trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența (a se vedea Hotărârea din 8 mai 2013, Libert și alții, C-197/11 și C-203/11, EU:C:2013:288, punctul 74 și jurisprudența citată).

4 Primele două motive ale prezentei acțiuni privesc în special cea de treia dintre aceste condiții, și anume cea potrivit căreia măsura în cauză trebuie analizată în sensul acordării unui avantaj beneficiarului său.

5 În această privință, este necesar să se amintească faptul că reiese dintr-o jurisprudență constantă că sunt considerate ajutoare de stat intervențiile care, sub orice formă, pot favoriza direct sau indirect întreprinderi sau care trebuie să fie considerate un avantaj economic pe care întreprinderea beneficiară nu l-ar fi putut obține în condiții de piață normale (a se vedea Hotărârea din 2 septembrie 2010, Comisia/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punctul 40 și jurisprudența citată).

6 Cu toate acestea, nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) TFUE o intervenție a statului considerată a fi o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor prestate de întreprinderile beneficiare în executarea OSP, astfel încât aceste întreprinderi nu profită, în realitate, de un avantaj financiar, iar intervenția respectivă nu are ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 87, și Hotărârea din 8 mai 2013, Libert și alții, C-197/11 și C-203/11, EU:C:2013:288, punctul 84).

7 Cu toate acestea, pentru ca, într-un caz concret, o astfel de compensație să nu fie calificată drept ajutor de stat, trebuie să fie îndeplinite patru criterii cumulative (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctele 87 și 88).

8 În primul rând, întreprinderii beneficiare trebuie să i se fi încredințat în mod efectiv executarea de OSP, iar aceste obligații trebuie să fie definite clar (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 89). Noțiunea de OSP în sensul acestui prim criteriu corespunde celei a SIEG menționate la articolul 106 alineatul (2) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA și alții/Comisia, T-289/03, EU:T:2008:29, punctul 162).

9 În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 90).

10 În al treilea rând, compensația acordată nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau în parte costurile ocazionate de executarea OSP, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 92).

11 În al patrulea rând, atunci când alegerea întreprinderii căreia i se încredințează executarea OSP, într-o situație concretă, nu se efectuează în cadrul unei proceduri de licitație publică care permite selectarea candidatului capabil să furnizeze serviciile în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile aferente acestora, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 93).

12 În decizia atacată, Comisia a considerat că primul criteriu din jurisprudența Altmark nu era îndeplinit pentru serviciul complementar și că al patrulea dintre aceste criterii nu este îndeplinit pentru niciunul dintre cele două tipuri de servicii în discuție.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că serviciul complementar nu constituia un SIEG

13 Prin intermediul primului motiv, care se împarte în patru aspecte, SNCM subliniază că Comisia a considerat în mod eronat că serviciul complementar nu constituia un SIEG.

14 Cu titlu introductiv, este necesar să se precizeze că, potrivit unei jurisprudențe constante, în raport, pe de o parte, cu larga putere de apreciere de care dispune statul membru în ceea ce privește definirea unei misiuni drept SIEG și condițiile punerii sale în aplicare și, pe de altă parte, cu întinderea controlului limitată la eroarea vădită pe care Comisia o poate exercita în acest scop (a se vedea punctul 111 de mai sus), controlul pe care trebuie să îl exercite Tribunalul cu privire la aprecierea Comisiei în această privință nu ar putea, la rândul său, să depășească aceeași limită și că, prin urmare, acest control trebuie să se mărginească la a analiza dacă aceasta a constatat sau a respins întemeiat existența unei erori manifeste a statului membru.(a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 septembrie 2013, Iliad și alții/Comisia, T-325/10, nepublicată, EU:T:2013:472, punctul 121 și jurisprudența citată).

Cu privire la primul aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin exercitarea unui control detaliat al necesității serviciului în raport cu o nevoie reală a serviciului public

15 În cadrul primului aspect al primului motiv, SNCM contestă temeinicia testului utilizat de Comisie în decizia atacată în scopul verificării respectării primului criteriu din jurisprudența Altmark (a se vedea punctul 45 de mai sus). Aceasta susține că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin exercitarea în speță a unui control detaliat al calificării drept SIEG și al necesității serviciului complementar în raport cu o necesitate reală a serviciului public.

16 Acest prim aspect poate fi împărțit în patru subaspecte. Este necesar să se examineze mai întâi primul subaspect, ulterior, al doilea și al patrulea subaspect și, în sfârșit, al treilea subaspect.

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia nu și-a respectat practica decizională anterioară, precum și jurisprudența

1 SNCM afirmă că CDSP, care avea ca obiect principal punerea în aplicare a principiului continuității teritoriale, corespundea în ansamblu unei nevoi clare a serviciului public. Considerând contrariul în decizia atacată, Comisia s-ar fi îndepărtat de practica sa decizională anterioară referitoare la precedentele DSP pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica, Hotărârea din 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), și Hotărârea din 11 septembrie 2012, Corsica Ferries France/Comisia (T-565/08, EU:T:2012:415). În replică, SNCM adaugă că nu este posibil ca Comisia să adopte cu privire la același subiect o poziție diametral opusă celei preferate până atunci, fără o motivare corespunzătoare.

2 Comisia contestă argumentele invocate de SNCM.

3 Mai întâi, trebuie să se constate că afirmația SNCM potrivit căreia Comisia a acționat în mod „vădit contradictoriu” în măsura în care ar fi considerat deja în decizii anterioare referitoare la precedentele DSP că punerea la dispoziție a unor capacități suplimentare de transport de pasageri în perioadele de vârf corespundea unei necesități a serviciului public nu poate fi admisă. Astfel, potrivit jurisprudenței constante, noțiunea de ajutor de stat este o noțiune obiectivă și depinde numai de aspectul dacă o măsură de stat conferă sau nu conferă un avantaj uneia sau anumitor întreprinderi. Prin urmare, practica decizională a Comisiei în materie nu poate fi, așadar, concludentă (a se vedea Hotărârea din 4 martie 2009, Associazione italiana del risparmio gestito și Fineco Asset Management/Comisia, T-445/05, EU:T:2009:50, punctul 145 și jurisprudența citată). Aceeași soluție se impune în ceea ce privește problema aprecierii compatibilității unui ajutor cu piața internă (Hotărârea din 20 mai 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, punctul 21, și Hotărârea din 15 iunie 2005, Regione autonoma della Sardegna/Comisia, T-171/02, EU:T:2005:219, punctul 177).

4 În orice caz, simplul fapt că decizia atacată se diferențiază de deciziile anterioare ale Comisiei în materie nu permite să se considere că este neconcordantă cu acestea din urmă. Astfel, după cum arată în mod întemeiat Comisia, aprecierea existenței unei necesități reale a serviciului public poate evolua

perfect de-a lungul timpului, în funcție de dezvoltarea forțelor de pe piață. De altfel, trebuie să se observe că, deja în Decizia 2002/149/CE din 30 octombrie 2001 privind ajutoarele de stat plătite SNCM de Franța (JO 2002, L 50, p. 66), invocată în mai multe rânduri de SNCM în înscrisurile sale, Comisia a subliniat că, „[î]n ceea ce privește serviciul de transport cu plecare din porturile franceze de pe continent, situația pieței evolu[ase] semnificativ în ultimii ani, pe punctul de a repune în discuție necesitatea existenței [OSP] pentru toate liniile pe parcursul anului” [considerentul (78)] și că „concluzia Comisiei cu privire la necesitatea reală a serviciului public rezultată din sistemul de transport prevăzut de convenția-cadru dintre stat și SNCM în 1976 și, în cadrul acestei convenții, de convențiile pe cinci ani încheiate între OTC și SNCM în 1991 și 1996 nu [putea] fi extrapolată peste data-limită de 31 decembrie 2001, data expirării convenției-cadru” [considerentul (80)].

5 În continuare, pentru aceleași motive ca și cele prezentate la punctul 99 de mai sus, este necesar să se considere că SNCM nu poate invoca în mod util Hotărârea din 11 septembrie 2012, Corsica Ferries France/Comisia (T-565/08, EU:T:2012:415), în susținerea afirmației sale. Cele două fragmente ale acestei hotărâri citate de SNCM privesc, astfel, DSP referitoare la perioada 1996-2001.

6 Pe de altă parte, SNCM nu mai poate invoca nici Hotărârea din 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), și, prin aceasta, cerința evitării unei practici de „selectare”, cu alte cuvinte faptul, în ce privește operatorii concurenți operatorului delegat al serviciului public, de a se concentra pe activitățile rentabile ale DSP și de a lăsa acestuia din urmă activitățile nerentabile, nepermițându-i, așadar, să opereze o compensație între pierderile realizate în sectoarele nerentabile și beneficiile obținute în sectoarele mai rentabile. Astfel, după cum se va arăta într-un mod mai detaliat la punctul 155 de mai jos, elementele din dosar dovedesc că atât serviciul de bază, cât și serviciul complementar prezentau un deficit de exploatare semnificativ, ceea ce excludea orice posibilitate de repartizare financiară echitabilă între ei [a se vedea în special considerentele (47) și (143) ale deciziei atacate].

7 În sfârșit, este necesar să se respingă ca lipsită de temei critica potrivit căreia Comisia nu și-a respectat obligația de motivare. Pe lângă faptul că nu se poate reproșa acesteia din urmă faptul că a adoptat, în speță, o abordare „diametral opusă” celei urmate în deciziile anterioare în materie (a se vedea punctul 99 de mai sus), se impune constatarea că, în decizia atacată, aceasta arată în mod clar și precis motivele pentru care consideră că existența unei necesități reale a serviciului public nu este stabilită în ceea ce privește serviciul complementar. Astfel, după ce a definit „cadrul de analiză” pe care l-ar utiliza pentru a aprecia dacă primul criteriu din jurisprudența Altmark era îndeplinit în speță [considerentele (132)-(136) ale deciziei atacate], Comisia a arătat, în special prin respingerea argumentelor invocate de Republica Franceză, de SNCM și de CMN, motivele pentru care considera că serviciul de bază și serviciul complementar constituiau două tipuri de servicii distincte și trebuiau examinate separat [considerentele (137)-(144) ale deciziei atacate], înainte de a analiza al doilea dintre aceste servicii în raport cu acest criteriu [considerentele (151)-(167) ale deciziei atacate]. În ceea ce privește acest din urmă punct, Comisia a concluzionat că includerea serviciului complementar în perimetrul serviciului public nu corespundea unei necesități reale a serviciului public după ce a constatat în esență, pe baza unui set de elemente, pe de o parte, că acest serviciu furnizat cu plecare din Marsilia putea fi în mare parte substituit, din punctul de vedere al cererii pasagerilor, serviciilor de transport de pasageri furnizate cu plecare din Toulon și cu destinația Bastia și Ajaccio, în momentul adoptării CDSP [considerentele (154)-(160) ale deciziei atacate] și, pe de altă parte, că nu a fost prezentată nicio dovadă a lipsei inițiativei private în ceea ce privește serviciul complementar respectiv [considerentele (161)-(166) ale deciziei atacate].

8 Rezultă din considerațiile de mai sus că primul subaspect trebuie să fie respins ca nefondat.

– Cu privire la al doilea și la al patrulea subaspect, întemeiate pe faptul că Comisia a încălcat larga marja de apreciere a statelor membre, precum și domeniul de aplicare al Hotărârii din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), și al Regulamentului privind cabotajul maritim

1 În primul rând, SNCM arată că Comisia a depășit, în prezenta cauză, larga marjă de apreciere de care dispun statele membre în definirea SIEG. Astfel, departe de a se limita la simplul control al erorii vădite de apreciere, aceasta ar fi efectuat un control deosebit de detaliat cu privire la definirea SIEG în discuție și necesitatea serviciului. Pe de altă parte, SNCM consideră că Comisia nu se poate întemeia pe Hotărârea din 16 septembrie 2013, Colt Télécommunications France/Comisia (T-79/10, nepublicată, EU:T:2013:463), din moment ce, în cauza în care s-a pronunțat această hotărâre, existau orientări care prevedeau în mod expres necesitatea de a dovedi o deficiență a pieței, în speță Orientările comunitare pentru aplicarea normelor privind ajutorul de stat în cazul dezvoltării rapide a rețelelor în bandă largă (JO 2009, C 235, p. 7).

2 În al doilea rând, SNCM susține că Comisia nu a respectat domeniul de aplicare al Hotărârii din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), și al Regulamentului privind cabotajul maritim. Aceasta afirmă că nici hotărârea și nici regulamentul menționat nu privesc controlul ajutoarelor de stat și confirmă, în realitate, validitatea CDSP. Aceasta adaugă că hotărârea și regulamentul menționat privesc obligațiile care pot fi impuse pentru serviciile publice și care pot justifica un sistem de autorizare prealabilă sau un contract de serviciu public, iar nu sfera serviciilor care pot face obiectul unei compensații în sensul jurisprudenței Altmark sau cuantumul compensației respective. Aceasta subliniază în special că, contrar situației în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), furnizarea serviciilor de transport maritim între Franța continentală și Corsica nu este supusă condiției obținerii unei autorizații prealabile. Pe de altă parte, aceasta contestă că domeniul serviciului public astfel cum este definit de un contract de serviciu public trebuie să fie necesar și proporționat în raport cu o necesitate reală de serviciu public, demonstrată prin insuficiența serviciilor regulate de transport în condiții normale de piață. În sfârșit, aceasta repune în discuție constatarea Comisiei, care figurează în considerentul (135) al deciziei atacate, potrivit căreia „compensarea obligațiilor specifice în cadrul unui contract de serviciu public, prin subvenționarea unei oferte de servicii, constituie în mod clar un obstacol pentru libera circulație a serviciilor”. În speță, compensarea serviciului public nu ar avea nici ca obiect, nici ca efect îngreunarea liberei prestări a serviciilor și niciuna dintre hotărârile citate de Comisie la nota de subsol 63 din decizia atacată nu ar stabili contrariul.

3 În ședință, ca răspuns la o întrebare a Tribunalului prin care i se solicită să precizeze care erau, în opinia sa, criteriile pe care cărora trebuia stabilită temeinicia SIEC și a perimetrului său, SNCM a afirmat că era suficient pentru statul membru „să identifice un interes general într-un sens foarte larg care [putea] privi ceea ce [ținea] în general de interesul public”. Aceasta a adăugat că ea considera că de criteriile necesității și proporționalității, cel puțin astfel cum rezultă din Regulamentul privind cabotajul maritim și din Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), nu s-a ținut seama în cadrul acestui exercițiu întrucât rezultau din concepte legate de libera prestare a serviciilor.

4 Comisia, susținută de Corsica Ferries, respinge argumentele SNCM.

5 În primul rând, făcând trimitere la punctul 154 din Hotărârea din 16 septembrie 2013, Colt Télécommunications France/Comisia (T-79/10, nepublicată, EU:T:2013:463), Comisia și Corsica Ferries afirmă că, indiferent de sectorul în cauză, aprecierea existenței unei deficiențe a pieței constituie o condiție prealabilă pentru calificarea unei activități drept SIEG și, în consecință, condiția privind insuficiența și lipsa inițiativei private este inerentă primului criteriu din jurisprudența Altmark și implică o examinare atentă.

6 În plus, Comisia și Corsica Ferries subliniază că marja de apreciere recunoscută statelor membre în definirea SIEG este limitată de Regulamentul privind cabotajul maritim, astfel cum a fost interpretat de Curte în special în Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107). Aceasta ar presupune că serviciul în discuție trebuie să corespundă unei necesități reale a serviciului public, ca urmare a insuficienței serviciilor regulate de transport într-o situație de liberă concurență, dat fiind că perimetrul SIEG trebuie să fie necesar și proporțional cu această necesitate. La ședință, Comisia a precizat că ea considera că demonstrarea existenței unei necesități reale a serviciului public constituia o cerință mai dificilă decât demonstrarea existenței unei deficiențe a pieței, astfel cum a fost prevăzută de Hotărârea din 16 septembrie 2013, Colt Télécommunications France/Comisia (T-79/10, nepublicată, EU:T:2013:463).

7 În al doilea rând, Comisia și Corsica Ferries consideră că SNCM contestă în mod greșit existența unei legături între Regulamentul privind cabotajul maritim și controlul ajutoarelor de stat. Ar fi de asemenea în mod vădit inexact să se susțină că acest regulament privește doar situațiile în care prestarea de servicii este supusă unei autorizări prealabile. În ceea ce privește Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), aceasta nu ar privi doar problema dacă este posibil ca o activitate de transport maritim să fie supusă unei autorizări prealabile, ci ar conține și un raționament foarte clar cu privire la maniera în care trebuie interpretate dispozițiile Regulamentului privind cabotajul maritim, ținând seama de obiectivul său, care constă în asigurarea liberei prestări a serviciilor de cabotaj maritim și în faptul că poate accepta atingerile aduse acestei libertăți numai în cazul în care ele sunt justificate de o necesitate reală a serviciului public și necesare și proporționale cu îndeplinirea acestuia din urmă. În plus, ar fi evident că subvenționarea unei oferte de servicii prin încheierea cu un anumit operator a unui contract de servicii publice menționat de acest regulament poate conduce la un obstacol în calea liberei prestări a serviciilor.

8 Trebuie reamintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, statele membre dispun de o amplă putere de apreciere cu privire la definirea a ceea ce acestea consideră ca fiind SIEG și că, prin urmare, definiția acestor servicii dată de un stat membru nu poate fi contestată de către Comisie decât în cazul unei erori vădite (a se vedea Hotărârea din 15 iunie 2005, Olsen/Comisia, T-17/02, EU:T:2005:218, punctul 216 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 22 octombrie 2008, TV2/Danmark și alții/Comisia, T-309/04, T-317/04, T-329/04 și T-336/04, EU:T:2008:457, punctul 101 și jurisprudența citată).

9 Totuși, competența statului membru de a defini SIEG nu este nelimitată și nu poate fi exercitată în mod arbitrar în scopul exclusiv de a sustrage un sector anume de la aplicarea normelor de concurență (Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA și alții/Comisia, T-289/03, EU:T:2008:29, punctul 168).

10 În special, atunci când există norme specifice ale dreptului Uniunii care delimitează definiția conținutului și a perimetrului SIEG, acestea sunt obligatorii pentru statele membre, în conformitate cu punctul 46 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO 2012, C 8, p. 4, denumită în continuare „Comunicarea privind SIEG”). Astfel cum arată în mod corect Comisia, aceste norme urmăresc în general o armonizare a legislațiilor în scopul eliminării obstacolelor în calea libertăților de circulație și liberei prestări a serviciilor și faptul că acestea sunt adoptate în temeiul altor dispoziții ale tratatului decât cele cu privire la controlul ajutoarelor de stat și au ca obiect principal realizarea pieței interne nu limitează în niciun fel pertinența lor în raport cu primul criteriu din jurisprudența Altmark.

11 Or, în prezenta cauză, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia și Corsica Ferries, existau asemenea norme, în speță dispozițiile Regulamentului privind cabotajul maritim. În această privință, este necesar să se amintească faptul că articolul 1 din acest regulament consacră principiul liberei prestări a serviciilor de cabotaj maritim în Uniune. În același sens, considerentul (3) al acestuia precizează că urmărește eliminarea restricțiilor cu privire la această liberă prestare.

12 La articolul 4, Regulamentul privind cabotajul maritim prevede posibile excepții de la acest principiu fundamental, și anume posibilitatea statelor membre de a încheia contracte de servicii publice cu societăți de navigație care participă la servicii regulate spre și dinspre insule, precum și între acestea, sau le poate impune OSP ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj. În această privință, trebuie să se arate că, astfel cum recunoaște, de altfel, SNCM, CDSP constituie, fără îndoială, un asemenea contract de servicii publice, care este definit de articolul 2 punctul 3 din acest regulament ca fiind un contract încheiat între autoritățile competente ale unui stat membru și un armator al Uniunii în scopul furnizării către public de servicii de transport corespunzătoare. Trebuie să se adauge că articolul 4 alineatul (2) din regulamentul menționat prevede că, în cazul în care impun OSP, statele membre trebuie să se limiteze la cerințe privind porturile care urmează să fie deservite, regularitatea, continuitatea, frecvența, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele practicate și echipajul navei. Potrivit aceleiași dispoziții, orice compensație, după caz, pentru OSP trebuie să fie disponibilă pentru toți armatorii Uniunii.

13 Prin urmare, este necesar să se consacre considerația Comisiei potrivit căreia, în prezenta cauză, competența de apreciere a autorităților franceze era limitată de dispozițiile Regulamentului privind cabotajul maritim.

14 Pe de altă parte, trebuie să se constate că, în decizia atacată, Comisia a ținut seama de asemenea în mod corect de interpretarea dată dispozițiilor menționate de Curte în Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107). În cauza în care s-a pronunțat hotărârea menționată, aceasta din urmă era chemată printre altele să interpreteze articolele 1 și 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim și să precizeze condițiile în care furnizarea de servicii de cabotaj maritim putea fi supusă unui sistem de autorizare administrativă prealabilă.

15 În interpretarea dispozițiilor în discuție ale Regulamentului privind cabotajul maritim, Curtea a dezvoltat în special următorul raționament:

„34. [A]plicarea unui sistem de autorizare administrativă prealabilă ca mijloc de a impune [OSP] presupune că autoritățile naționale competente au putut constata mai întâi, pentru rute bine determinate, insuficiența serviciilor regulate de transport în cazul în care prestarea acestora ar fi lăsată doar operatorilor de pe piață. Cu alte cuvinte, existența unei necesități reale a serviciului public trebuie să poată fi demonstrată.

35. Pe de altă parte, pentru ca un sistem de autorizare administrativă prealabilă să poată fi justificat, trebuie să se demonstreze și că un asemenea sistem este necesar pentru a putea impune [OSP] și că este proporțional cu scopul urmărit, astfel încât același obiectiv nu poate fi atins de măsuri mai puțin restrictive cu privire la libera circulație a serviciilor, în special de un sistem de declarații *a posteriori* […]

36. În această privință, nu se poate exclude că autorizarea administrativă prealabilă constituie în sine un mijloc adecvat care permite concretizarea conținutului [OSP] care urmează a fi impuse unui armator individual, ținând seama de situația specială a acestuia sau controlarea prealabilă a aptitudinii unui armator de a executa asemenea obligații.

37. Cu toate acestea, un asemenea sistem nu poate legitima un comportament discreționar din partea autorităților naționale, de natură să priveze dispozițiile comunitare, în special cele cu privire la o libertate fundamentală precum cea în discuție în cauza principală, de efectul lor util […]”

16 Desigur, ceea ce se punea în discuție în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), era un sistem de autorizare administrativă prealabilă, și nu, precum în prezenta cauză, o DSP însoțită de acordarea de compensații. Cu toate acestea, raționamentul dezvoltat de Curte în această hotărâre, care se întemeiază pe o interpretare a

Regulamentului privind cabotajul maritim în funcție de obiectivul său fundamental, și anume asigurarea liberei prestări a serviciilor de cabotaj maritim și, în consecință, acceptarea restricțiilor cu privire la această libertate numai în condiții foarte stricte, este aplicabil pe deplin în speță.

17 În această privință, trebuie amintit că rezultă dintr-o jurisprudență constantă că articolul 56 TFUE impune nu numai eliminarea oricărei discriminări față de prestatorul de servicii pe motiv de cetățenie sau naționalitate sau pentru împrejurarea că este stabilit în alt stat membru decât cel în care trebuie executată prestația, ci, în egală măsură, și înlăturarea oricărei restricții, chiar dacă aceasta se aplică fără a distinge între prestatorii naționali și cei din alte state membre, atunci când este de natură să interzică, să îngreuneze sau să facă mai puțin atractive activitățile prestatorului stabilit în alt stat membru, unde acesta furnizează în mod legal servicii analoage (pe lângă hotărârile citate la nota de subsol 63 din decizia atacată, a se vedea Hotărârea din 7 octombrie 2010, dos Santos Palhota și alții, C-515/08, EU:C:2010:589, punctul 29 și jurisprudența citată, Hotărârea din 19 decembrie 2012, Comisia/Belgia, C-577/10, EU:C:2012:814, punctul 38; a se vedea de asemenea Hotărârea din 11 septembrie 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, punctul 44 și jurisprudența citată). Or, nu se poate contesta că acordarea unei compensații financiare unui prestator de servicii în special, și anume operatorului delegat de servicii publice, poate îngreuna sau face mai puțin atractivă prestarea acelorași servicii de către operatorii care nu beneficiază de aceeași compensație. Astfel, cuantumul acesteia din urmă permite beneficiarului său să se bucure de un avantaj decisiv asupra concurenților săi și, așadar, să îi descurajeze să mai ofere serviciile în cauză.

18 În speță, DSP este cu atât mai mult de natură să aducă atingere liberei prestări a serviciilor de cabotaj maritim cu cât, astfel cum reiese din constatările făcute de Comisie la punctul 44 din decizia sa de deschidere a procedurii oficiale de investigare, CDSP, la articolul 3 al doilea paragraf, impunea noilor întreprinderi eventuale pe rutele cu plecare din Marsilia către Corsica condiții deosebit de restrictive. Astfel, această dispoziție are următorul cuprins:

„[O] concurență se poate exercita în următorul cadru: pentru fiecare dintre aceste rute, orice societate va putea efectua, fără o compensație financiară, un serviciu regulat care implică tot anul cel puțin două rotații pe săptămână, care va trebui efectuat în condiții care să nu poată restrânge condițiile economice ale operatorului de servicii publice și, în consecință, alegerea zilelor de plecare și de sosire va fi stabilită de [OTC] în urma acordului Adunării din Corsica. Această condiție va face obiectul unui angajament ferm. În cazul nerespectării în tot sau în parte a acestui angajament, întreprinderii i se va aplica o sancțiune de două milioane de euro a cărei plată va fi garantată printr-o garanție bancară cu un cuantum echivalent. Această garanție bancară va trebuie furnizată de o bancă stabilită în Uniunea Europeană, cu rating pe termen lung «Standard and Poors A+» (sau echivalent)."

19 În acest context, observația formulată de SNCM potrivit căreia existența DSP nu a împiedicat Corsica Ferries să intre pe piață și să obțină rapid o „poziție dominantă" trebuie respinsă. Astfel, nu se poate exclude că, în lipsa DSP, intrarea Corsica Ferries pe piață și dezvoltarea activităților sale pe piața respectivă ar fi fost chiar mai rapide și că alți operatori ar fi intrat de asemenea pe piață.

20 Pe de altă parte, contrar susținerilor SNCM, nu se poate deduce din faptul că atribuirea DSP a fost efectuată în cadrul unei cereri de ofertă, la care Corsica Ferries a participat, că atingerea adusă liberei prestări a serviciilor rezultată din plata compensației financiare doar pentru operatorul delegat de servicii publice a fost eliminată. Desigur, atunci când DSP intervine în urma unei proceduri de licitație deschise în mod real, transparente și nediscriminatoare, aceasta poate reduce importanța atingerii respective. Nu este mai puțin adevărat totuși că aceasta continuă pe toată perioada furnizării serviciului public în cauză.

21 Având în vedere considerațiile de mai sus și în special interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim dată de către Curte în Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107) (a se vedea punctul 118 de mai sus), trebuie să se concluzioneze că, în decizia atacată, pentru a verifica respectarea primului criteriu din jurisprudența Altmark, Comisia a considerat în mod

corect că „domeniul serviciului public astfel cum este definit de un contract de serviciu public trebui[a] să fie necesar și proporționat în raport cu o necesitate reală de serviciu public, demonstrată prin insuficiența serviciilor regulate de transport în condiții normale de piață” [considerentul (136) al deciziei atacate].

22 În aceste împrejurări, nu este necesar să se pronunțe în continuare asupra considerațiilor formulate de părți în privința pertinenței pentru prezenta cauză a Hotărârii din 16 septembrie 2013, Colt Télécommunications France/Comisia (T-79/10, nepublicată, EU:T:2013:463). Cu toate acestea, trebuie să se sublinieze că, într-o situație precum cea din speță, autoritățile naționale nu pot fi scutite de obligația de a demonstra existența unei lipse a inițiativei private. Astfel, reiese în mod clar din cuprinsul punctului 34 din Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), că demonstrarea existenței unei necesități reale a serviciului public este legată de cea a existenței unei asemenea lipse. Cu alte cuvinte, pe baza unei constatări a lipsei inițiativei private s-a determinat necesitatea reală a serviciului public.

23 Din ansamblul considerațiilor de mai sus rezultă că al doilea și al patrulea subaspect ale primului aspect al primului motiv trebuie respinse ca nefondate.

– Cu privire la al treilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a încălcat normele referitoare la sarcina probei

1 SNCM susține că Comisia a încălcat normele referitoare la sarcina probei în analiza primului criteriu din jurisprudența Altmark. În această privință, pe de o parte, ea afirmă că Comisia a impus în mod sistematic Republicii Franceze sarcina de a demonstra necesitatea serviciului public, precum și lipsa inițiativei private. Pe de altă parte, citând două aprecieri ale Comisiei care figurează în considerentele (165) și (166) ale deciziei atacate, ea susține că, dimpotrivă, aceasta din urmă a renunțat ea însăși la orice sarcină a probei cu privire la mai multe laturi esențiale ale analizei criteriului respectiv.

2 În replică, SNCM adaugă că „testul […] în trei etape” invocat de Comisie (a se vedea punctul 130 de mai jos) este inedit, nu este menționat nici în decizia de deschidere a procedurii oficiale de investigare, nici în decizia atacată și nu se întemeiază pe niciun temei juridic stabilit în prealabil. În plus, acest test ar fi deosebit de dificil, chiar imposibil, de demonstrat.

3 Comisia, susținută de Corsica Ferries, contestă nerespectarea normelor referitoare la sarcina probei.

4 Pe de o parte, Comisia arată că revine statului membru în cauză sarcina de a justifica obstacolul în calea liberei prestări a serviciilor, precum și de a stabili necesitatea și proporționalitatea acestuia. Mai precis, în speță, pentru a stabili existența unei necesități reale a serviciului public care justifică atribuirea unei DSP, autoritățile franceze ar fi trebuit să demonstreze, în primul rând, că exista o cerere de utilizatori, în al doilea rând, că această cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în lipsa unei obligații în acest sens stabilite de autoritățile publice și, în al treilea rând, că utilizarea unor simple OSP era insuficientă pentru a atenua această lipsă. Comisia precizează că nu enunță astfel un test cu totul nou, ci reamintește pur și simplu în mod sintetic lacunele autorităților franceze și ale SNCM în ceea ce privește existența unei necesități reale a serviciului public. Aceasta adaugă că demonstrația nu este inedită și nici deosebit de dificil de prezentat.

5 Pe de altă parte, Comisia respinge afirmația SNCM potrivit căreia unele dintre aprecierile sale care figurează în considerentele (165) și (166) ale deciziei atacate nu se întemeiază pe vreun element de probă.

6 Este necesar să se considere că nu se poate reproșa Comisiei faptul că a încălcat normele referitoare la sarcina probei în analiza primului criteriu din jurisprudența Altmark.

7 Astfel, pe de o parte, din considerațiile prezentate în cadrul examinării celui de al doilea și a celui de al patrulea subaspect ale primului aspect al primului motiv (a se vedea punctele 111-126 de mai sus) reiese că, pentru ca un serviciu de cabotaj maritim să poată fi calificat drept SIEG, acesta trebuie să corespundă unei necesități reale a serviciului public, demonstrată de insuficiența serviciilor regulate de transport într-o situație de concurență liberă, și că perimetrul SIEG este necesar și proporțional cu această necesitate. Or, revine, fără îndoială, statului membru în cauză, și nu Comisiei, sarcina de a efectua această demonstrație, invocând elemente suficient de convingătoare. În această privință, trebuie să se arate că, contrar susținerilor SNCM în ședință (a se vedea punctul 106 de mai sus), statul membru nu se poate limita să invoce existența unui „interes general într-un sens foarte larg". Lipsa probei, furnizată de statul membru, că criteriile menționate mai sus sunt îndeplinite sau nerespectarea acestora poate constitui o eroare vădită de apreciere de care Comisia trebuie să țină seama.

8 În ceea ce privește demonstrația în trei etape enunțată de Comisie pentru a stabili existența unei necesități reale a serviciului public (a se vedea punctul 130 de mai sus), trebuie să se arate că, contrar susținerilor SNCM, aceasta nu reprezintă nicidecum o cerință suplimentară de probă neprevăzută de decizia atacată. Această demonstrație constituie doar o prezentare alternativă a testului utilizat de Comisie în decizia atacată în scopul verificării respectării primului criteriu din jurisprudența Altmark (a se vedea punctul 45 de mai sus) și a cărui temeinicie a fost consacrată la examinarea celui de al doilea și a celui de al patrulea subaspect ale primului aspect al primului motiv (a se vedea punctele 111-126 de mai sus). Astfel, mai întâi, în cazul în care nu există o cerere a utilizatorilor pentru totalitatea sau pentru o parte a serviciilor care intră în perimetrul serviciului public, astfel cum a fost definit de autoritățile naționale, acest serviciu public sau perimetrul său nu poate fi considerat în mod clar ca fiind necesar și proporțional în raport cu o necesitate reală a serviciului public. În continuare, nu poate să existe o asemenea necesitate nici în cazul în care cererea utilizatorilor poate fi îndeplinită deja de operatorii de pe piață în lipsa unei obligații în acest sens stabilite de autoritățile publice. Cu alte cuvinte, astfel cum s-a arătat deja la punctul 125 de mai sus, în lipsa carenței inițiativei private, nu poate exista o necesitate reală de serviciu public. În sfârșit, în cazul în care există o cerere a utilizatorilor și această cerere nu poate fi îndeplinită de simpla intervenție a forțelor de pe piață, este necesar și ca autoritățile naționale să favorizeze abordarea care aduce cea mai mică atingere libertăților esențiale pentru funcționarea corespunzătoare a pieței interne. Or, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia în răspunsul său la una dintre întrebările scrise ale Tribunalului, în ceea ce privește sectorul cabotajului maritim, impunerea unor OSP aplicabile tuturor transportatorilor care doresc să presteze servicii pe o anumită rută și care nu conduce în mod necesar la o compensație financiară [a se vedea articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul privind cabotajul maritim] determină restricții mai puțin semnificative privind libera prestare a serviciilor decât acordarea unei compensații financiare unui anumit transportator sau unui număr limitat de transportatori în cadrul unei DSP.

9 Trebuie să se adauge că demonstrația astfel criticată de SNCM nu este deosebit de dificil de prezentat, necesitățile de serviciu public putând fi astfel evaluate cu ușurință în special cu ajutorul unor studii de piață, al unor consultări publice sau al unor cereri de proiecte, ceea ce nu a fost realizat nicidecum în speță de autoritățile franceze, înainte de a aproba principiul reînnoirii unei OSP cu privire la serviciul de transport maritim către Corsica.

10 Pe de altă parte, SNCM susține în mod greșit că cele două aprecieri ale Comisiei pe care le reproduce și care figurează în considerentele (165) și (166) ale deciziei atacate nu se întemeiază pe niciun element de probă. Aceste aprecieri rezultă astfel din examinarea de către Comisie a unor elemente care figurează în dosar.

11 Astfel, în ceea ce privește prima apreciere criticată, care figurează în considerentul (165) al deciziei atacate, trebuie să se arate că fraza din care se deduce începe cu constatarea că „serviciul furnizat de Corsica Ferries răspundea normelor OSP aplicabile oricărei legături între Franța continentală și Corsica" și că această constatare nu poate fi repusă în discuție. Astfel, societățile care, precum Corsica Ferries, ofereau servicii de transport maritim în special pe ruta Toulon-Corsica erau supuse OSP în

ceea ce privește regularitatea, continuitatea, frecvența traversărilor, capacitatea de a furniza servicii, tarifele practicate și echipajul navei, în cadrul schemei de ajutor cu caracter social descrise la punctul 14 de mai sus. Aceste societăți trebuiau să furnizeze orice justificare cu privire la capacitatea lor de a presta serviciul, să își îndeplinească obligațiile fiscale și sociale, să comunice în prealabil programul lor de exploatare cu privire la OTC și să asigure cel puțin două rotații pe săptămână tot anul între Toulon și Corsica. Echipajele navelor lor erau supuse normelor prevăzute de dreptul francez. Pe de altă parte, tarifele sociale minime erau stabilite pentru fiecare dintre categoriile în cauză.

12 Comisia putea deduce în mod legitim dintr-o comparare a cerințelor legate de aceste OSP cu obligațiile prevăzute de caietul de sarcini al CDSP pentru serviciul complementar, care erau mai puțin imperative decât cele aplicabile serviciului de bază [a se vedea considerentul (141) al deciziei atacate și punctul 151 de mai jos], aprecierea criticată de SNCM potrivit căreia serviciul furnizat de Corsica Ferries „nu prezenta o diferență calitativă față de serviciul furnizat în cadrul serviciului complementar”.

13 În ceea ce privește cea de a doua apreciere critică, care figurează în considerentul (166) al deciziei atacate, trebuie să se constate că reiese din interpretarea de ansamblu a acestui considerent că, prin aceasta, Comisia urmărește să sublinieze în esență că serviciile furnizate de Corsica Ferries cu plecare din Toulon sunt furnizate în mod satisfăcător și în condiții (preț, caracteristici privind calitatea obiective, continuitate și acces la serviciu) în concordanță cu interesul public. Or, această apreciere pare fondată nu numai având în vedere considerațiile care figurează la punctul 137 de mai sus, ci și, mai general, ținând seama de faptul subliniat foarte corect de către Comisie că condițiile legate de OSP aplicabile legăturilor maritime între Franța continentală și Corsica au fost definite de OTC în temeiul Regulamentului privind cabotajul maritim. Aceste OSP trebuie considerate, așadar, ca fiind obligații prin care se urmărește ca serviciile de cabotaj maritim să fie furnizate în condiții compatibile cu interesul general, iar un armator al Uniunii, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții [a se vedea în această privință articolul 2 punctul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim și punctele 47 și 48 din Comunicarea privind SIEG). În consecință, se putea considera în mod legitim că orice prestare de servicii de cabotaj maritim care intră sub incidența acestor OSP era efectuată în conformitate cu interesul general în ceea ce privește parametrii calitativi reglementați de OSP și enumerați la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul privind cabotajul maritim, inclusiv cei enunțați în considerentul (166) al deciziei atacate.

14 Din ansamblul considerațiilor de mai sus trebuie să se concluzioneze că al treilea subaspect al primului aspect al primului motiv și, în consecință, acest prim aspect în întregime trebuie respinse ca nefondate.

Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare de drept, o eroare de fapt și o eroare vădită de apreciere prin asimilarea capacităților suplimentare care trebuiau furnizate în perioadele de vârf pentru un serviciu complementar și prin evaluarea acestui serviciu separat de serviciul de bază în temeiul primului criteriu din jurisprudența Altmark

15 În cadrul celui de al doilea aspect al primului motiv, SNCM susține că Comisia a săvârșit o eroare de drept, o eroare de fapt și o eroare vădită de apreciere prin asimilarea capacităților suplimentare care trebuiau furnizate în perioadele de vârf pentru un serviciu complementar și prin evaluarea acestui serviciu separat de serviciul de bază în temeiul primului criteriu din jurisprudența Altmark.

16 Acest al doilea aspect se împarte în trei subaspecte, ultimul dintre acestea fiind invocat cu titlu subsidiar.

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că CDSP nu face o distincție între serviciul de bază și serviciul complementar

1 SNCM arată că CDSP nu stabilește o distincție între serviciul de bază și serviciul complementar, contrar celor indicate în considerentul (137) al deciziei atacate, care ar constitui temeiul integralității raționamentului Comisiei. Conținutul pretinsului serviciu complementar nu ar fi definit în dispozițiile specifice și perfect identificabile ale caietului de sarcini. Prevăzând capacități minime suplimentare pentru anumite perioade ale anului, părțile la CDSP nu ar fi intenționat nicidecum să instituie două servicii care pot fi efectuate independent unul de celălalt. În ceea ce privește faptul că noua DSP pentru perioada 2014-2023 nu ar mai acoperi serviciul complementar, însă s-ar limita la serviciul de bază, acesta nu ar fi pertinent, excluderea menționată fiind explicată de rațiuni bugetare. Pe de altă parte, includerea în perimetrul serviciului public a unor servicii cu privire la perioadele de vârf pentru a evita orice risc de selectare ar fi singura soluție compatibilă cu jurisprudența rezultată din Hotărârea din 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). În sfârșit, compensarea serviciului public prevăzută de CDSP ar fi plătită în fiecare an și calculată pe bază forfetară pentru ansamblul serviciilor furnizate de operatorii delegați.

2 Comisia, susținută de Corsica Ferries, contestă argumentele invocate de SNCM.

3 Se impune constatarea că Comisia a afirmat în mod corect, în considerentul (137) al deciziei atacate, că distincția între serviciile de transport care trebuie furnizate pe tot parcursul anului în cadrul serviciului de bază și capacitățile suplimentare care trebuie furnizate în perioada de vârf, și anume serviciul complementar, reieșea în mod clar din caietul de sarcini al CDSP.

4 În această privință, în primul rând, trebuie să se arate că serviciul complementar, care privește doar trei rute dintre cele cinci acoperite de DSP, face obiectul unor dispoziții specifice din caietul de sarcini al CDSP, și anume secțiunea I litera a) alineatul 2 (linia Marsilia-Bastia), secțiunea I litera b) alineatul 2 (linia Marsilia-Ajaccio) și secțiunea I litera d) alineatul 1.4 (linia Marsilia-Propriano) din acesta.

5 Faptul, invocat de SNCM în acest context, că CDSP nu face „niciun moment trimitere” la expresia „serviciu complementar” ca atare nu este, așadar, pertinent. În orice caz, această afirmație nu este fondată, din moment ce, la pagina 1 din caietul de sarcini anexat la CDSP, se precizează că serviciile în cauză „cuprind, pe fiecare linie, un serviciu de transport de pasageri și marfă permanent și, pe anumite linii, un serviciu de transport de pasageri suplimentar pentru punctele de trafic”. Este necesar să se observe în plus că, astfel cum arată în mod întemeiat Corsica Ferries, SNCM însăși, în anumite rapoarte de execuție a DSP pe care este obligată să le întocmească în fiecare an, operează o distincție explicită între serviciul permanent și serviciul complementar.

6 În al doilea rând, trebuie să se sublinieze că, contrar susținerilor SNCM, concluzia Comisiei potrivit căreia serviciul de bază și serviciul complementar constituie două tipuri de servicii distincte nu se întemeiază „integral” pe afirmația criticată care figurează în considerentul (137) al deciziei atacate, care, prin nota de subsol 64, face trimitere la dispozițiile specifice citate la punctul 146 de mai sus. Astfel, această concluzie se întemeiază de asemenea pe o serie de alte elemente prezentate în continuare.

7 În primul rând, este necesar să se amintească faptul că serviciul de bază privește transportul maritim de pasageri și de marfă, în timp ce serviciul complementar privește doar transportul de pasageri.

8 În al doilea rând, trebuie să se arate că, în ceea ce privește serviciul de bază, caietul de sarcini anexat la CDSP stabilește, pentru fiecare dintre liniile în cauză și pentru fiecare rută, capacități minime zilnice, în timp ce, în ceea ce privește serviciul complementar, stabilește, tot pentru fiecare dintre liniile în cauză și pentru fiecare rută, doar capacități minime globale pentru fiecare perioadă.

9 În al treilea rând, trebuie să se constate că cele două tipuri de servicii sunt supuse anumitor obligații distincte, în special în ceea ce privește orarele și frecvența traversărilor, iar cele aplicabile serviciului de bază sunt mai imperative decât cele aplicabile serviciului complementar. Astfel, în condițiile în care caietul de sarcini al CDSP prevede orare stricte de plecare și de sosire pentru serviciul de bază, acesta nu impune niciun orar special pentru serviciul complementar. De asemenea, în timp ce acest caiet de sarcini stipulează, în ceea ce privește serviciul de bază, că transportul de pasageri trebuie asigurat în fiecare sens, zilnic (însă de trei ori pe săptămână doar în ceea ce privește linia Marsilia-Propriano) și pe tot parcursul anului, în ceea ce privește serviciul complementar, acesta nu prevede nicio constrângere în ceea ce privește frecvența traversărilor. Desigur, din același caiet de sarcini reiese că, în cazul serviciului complementar, zilele și orarele călătoriilor trebuie să facă obiectul unui protocol de acord „explicit și prealabil” cu OTC. Totuși, aceasta se explică mai ales prin caracterul contractual al CDSP și nu este mai puțin adevărat că SNCM dispune astfel de o mai mare flexibilitate decât în cazul serviciului de bază. Trebuie să se adauge că, în ceea ce privește acest din urmă serviciu, rutele trebuie efectuate fără escală în timp ce, în ceea ce privește serviciul complementar, o asemenea cerință nu este prevăzută.

10 În al patrulea rând, astfel cum reiese din anexa 2 la CDSP și se va prezenta într-un mod mai detaliat la punctele 160 și 161 de mai jos, serviciul de bază se execută prin utilizarea navelor de pasageri și de marfă, care permit atât transportul de pasageri, cât și de marfă, în timp ce serviciul complementar se execută prin utilizarea feriboturilor, care permit doar transportul de pasageri (și al vehiculelor lor).

11 În al cincilea rând, reiese de asemenea din anexa 2 la CDSP că exploatarea serviciului complementar revenea exclusiv SNCM. Astfel, se prevede în anexa menționată că navele *Danielle Casanova* și *Napoléon Bonaparte* sunt utilizate pentru „a asigura capacitățile suplimentare ale serviciului pasageri pentru liniile Ajaccio, Bastia și Propriano”. Or, aceste două nave fac parte din flota SNCM și nu din cea a CMN. Astfel, în practică, doar SNCM a asigurat exploatarea serviciului complementar.

12 În al treilea rând, în ceea ce privește afirmația SNCM potrivit căreia nu se poate întemeia pe faptul că noua DSP pentru perioada 2014-2023 nu mai acoperă serviciul complementar, ci se limitează la serviciul de bază, întrucât în esență această excludere este explicată de rațiuni bugetare, aceasta trebuie respinsă ca inoperantă. Astfel, argumentul menționat întemeiat pe noua DSP este un argument care a fost invocat de Corsica Ferries în cadrul procedurii administrative, dar care nu a fost reluat ca atare de către Comisie în decizia atacată pentru a-și fonda raționamentul. În orice caz, faptul că această nouă DSP nu mai acoperă serviciul complementar demonstrează efectiv că acest din urmă serviciu nu este indispensabil pentru funcționarea corespunzătoare a serviciului de bază, fie că se realizează pentru motive tehnice sau pentru considerații de ordin economic, și că aceste două tipuri de servicii pot fi separate.

13 În al patrulea rând, SNCM invocă în mod greșit jurisprudența rezultată din Hotărârea din 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Astfel, după cum s-a arătat deja la punctul 101 de mai sus, reiese din dosar că atât serviciul de bază, cât și serviciul complementar prezentau un deficit de exploatare semnificativ, ceea ce excludea orice posibilitate de repartizare financiară echitabilă între ele. Acest aspect este demonstrat în mod special prin conturile analitice ale SNCM, anexate la observațiile din 5 noiembrie 2012 pe care aceasta din urmă le prezentase deja în cadrul procedurii administrative, din care reiese că, pentru fiecare an din perioada 2007-2011 și în ceea ce privește atât feriboturile, cât și navele de pasageri sau de marfă, costurile directe (și anume în special cheltuielile maritime, ocazionate de echipaj și de aprovizionări) depășeau veniturile nete.

14 În al cincilea rând, deși este adevărat că, astfel cum arată SNCM și după cum se constată de altfel în considerentul (47) al deciziei atacate, compensațiile datorate acesteia din urmă erau stabilite în mod global la articolul 2 din CDSP, nu este mai puțin adevărat că reiese din conturile analitice menționate la punctul 155 de mai sus că, în practică, acestea erau repartizate între serviciul de bază, operat de nave

de pasageri sau de mărfuri, și serviciul complementar, operat de feriboturi. În orice caz, circumstanța că acest articol prevede o compensație globală pentru cele două tipuri de servicii nu indică dacă acestea sunt sau nu sunt separabile.

15 Rezultă că primul subaspect al celui de al doilea aspect al primului motiv trebuie respins ca nefondat.

– Cu privire la al doilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a asimilat în mod eronat serviciul de bază cu prestațiile oferite de navele cargo și serviciul complementar cu cele oferite de feriboturi

1 SNCM afirmă că Comisia a asimilat în mod eronat serviciul de bază cu prestațiile oferite de navele cargo și serviciul complementar cu cele oferite de feriboturi. Aceasta arată că caietul de sarcini al CDSP nu impune nicidecum utilizarea unor nave diferite pentru fiecare dintre aceste tipuri de servicii. Dimpotrivă, în practică, o parte din furnizarea serviciului complementar ar fi asigurată de navele cargo, iar feriboturile ar putea fi utilizate pentru furnizarea serviciului de bază, în special în cadrul sezonului rece în momentul opririlor pentru rațiuni tehnice ale navelor. În scopul coroborării afirmațiilor sale, SNCM face trimitere la tabelele anexate la cererea introductivă.

2 Comisia și Corsica Ferries resping afirmațiile SNCM.

3 Se impune constatarea că, astfel cum s-a arătat deja la punctul 152 de mai sus, din anexa 2 la CDSP reiese că serviciul de bază este executat prin utilizarea navelor de pasageri și de marfă, în timp ce serviciul complementar este executat prin utilizarea feriboturilor. Astfel cum arată în mod întemeiat Corsica Ferries, această constatare este confirmată și de rapoartele de execuție ale DSP întocmite de SNCM. Astfel, de exemplu, raportul de execuție pentru anul 2010 menționează faptul că serviciul de bază este furnizat prin intermediul „navelor de pasageri și de marfă” și că „car-ferries” *Napoléon Bonaparte* și *Danielle Casanova* au asigurat capacitățile suplimentare pentru transportul de pasageri pentru perioadele de vârf în porturile Bastia, Ajaccio și Propriano, până la concurența unui total de 251 932 de pasageri transportați, „respectiv 47 % din traficul DSP SNCM”.

4 Afirmația SNCM potrivit căreia, în fapt, navele de pasageri și de marfă au fost utilizate în scopul îndeplinirii serviciului complementar și, invers, feriboturile au fost utilizate în scopul îndeplinirii serviciului de bază nu este demonstrată corespunzător cerințelor legale. În special, tabelele furnizate de SNCM pentru a încerca să coroboreze această afirmație nu sunt concludente. Astfel, mai întâi, unul dintre aceste tabele, și anume cel intitulat „serviciul complementar efectuat de navele cargo”, cuprinde erori de calcul. În continuare și mai ales, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, tabelele respective conțin o repartizare artificială a capacităților suplimentare (inclusiv locurile la bord) între diferite nave care nu depinde de modul în care cele două tipuri de servicii au fost efectuate în practică. Astfel, tabelul intitulat „serviciul complementar efectuat de nave” prezintă, în ceea ce privește liniile Marsilia-Bastia și Marsilia-Ajaccio și pentru cea de a doua jumătate a anului 2007, precum și pentru fiecare an din perioada 2008-2013, diferența dintre capacitățile oferite de navele operatorilor delegați pentru aceste linii în cadrul serviciului de bază (tabelul intitulat „serviciul permanent efectuat de nave”) și capacitățile impuse de caietul de sarcini al CDSP pentru aceleași servicii și linii (tabelul intitulat „caietul de sarcini privind serviciul permanent”). Cu alte cuvinte, tabelul respectiv reprezintă doar un simplu inventar al capacităților suplimentare ale navelor care asigură serviciul de bază în raport cu cerințele caietului de sarcini, capacități suplimentare pe care SNCM le acordă în mod arbitrar unei pretinse prestări a serviciului complementar cu ajutorul navelor cargo. În același sens, tabelul intitulat „serviciul complementar efectuat de feriboturi” stabilește în mod arbitrar capacitățile oferite de feriboturile SNCM în cadrul serviciului complementar ca rezultând din diferența dintre capacitățile impuse de caietul de sarcini al CDSP pentru acest serviciu (tabelul intitulat „caietul de sarcini privind serviciul complementar”) și capacitățile suplimentare reluate în tabelul intitulat „serviciul complementar efectuat de navele cargo”. Or, din dosar reiese că capacitățile oferite de feriboturile respective erau cu mult superioare celor menționate în tabelul intitulat „serviciul suplimentar efectuat de feriboturi”, astfel încât, în afara unor circumstanțe excepționale, nu era

necesar să se recurgă la nave cargo pentru a asigura prestarea serviciului complementar. În ceea ce privește tabelul intitulat „serviciul permanent efectuat de feriboturi”, acesta arată pur și simplu, fără să se ofere vreo justificare, că feriboturile au contribuit în fiecare an la serviciul de bază la nivelul unui anumit număr de locuri pe liniile Marsilia-Ajaccio și Marsilia-Bastia (în special 13 000 de locuri pentru cea de a doua jumătate a anului 2007 și 26 000 de locuri în 2008). În sfârșit, trebuie să se arate că faptul că au existat cazuri izolate în care o navă destinată în mod normal serviciului de bază a fost utilizată în cadrul serviciului complementar și invers nu este suficient în sine pentru a repune în discuție constatarea de principiu potrivit căreia navele cargo erau afectate serviciului de bază, iar feriboturile serviciului complementar.

5 Din considerațiile de mai sus reiese că al doilea subaspect al celui de al doilea aspect al primului motiv trebuie respins ca nefondat.

– Cu privire la al treilea subaspect, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că serviciul complementar este justificat de necesitatea reală a serviciului public pe care o satisface serviciul de bază

1 Cu titlu subsidiar, SNCM susține că serviciul complementar este justificat de necesitatea reală a serviciului public pe care o satisface serviciul de bază. Aceasta afirmă că, chiar dacă ar exista un serviciu complementar care să se poată distinge de serviciul de bază, *quod non*, aceste două tipuri de servicii nu ar putea fi apreciate în mod independent unul de celălalt în vederea analizării primului criteriu din jurisprudența Altmark.

2 În susținerea acestui al treilea subaspect, SNCM invocă două serii de argumente. Prin intermediul primei serii de argumente, aceasta urmărește să stabilească în esență că o analiză globală a serviciului de bază și a serviciului complementar se impunea în temeiul anumitor considerații, altele decât cele de ordin tehnic și economic. Prin intermediul celei de a doua serii de argumente, aceasta urmărește să demonstreze că există o complementaritate tehnică și economică între aceste două tipuri de servicii.

3 Comisia, susținută de Corsica Ferries, solicită respingerea acestui al treilea subaspect.

4 În ceea ce privește prima serie de argumente, se impune constatarea că niciunul dintre acestea nu permite să se concluzioneze că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin faptul că nu a efectuat, în prezenta cauză, o analiză globală a serviciului complementar și a serviciului de bază.

5 În această privință, în primul rând, trebuie să se arate că SNCM a încercat în mod eronat să repună în discuție aprecierea Comisiei, care figurează în considerentul (139) al deciziei atacate, potrivit căreia „nu ar fi legitim să se considere că serviciul complementar poate fi justificat prin necesitatea reală a serviciului public pe care o satisface serviciul de bază decât dacă s-a stabilit că exploatarea acestuia este[…] indispensabilă exploatării serviciului de bază, în temeiul unui ansamblu de considerente tehnice și economice”. Astfel, în cazul în care serviciul complementar, care este în mod clar un serviciu diferit de serviciul de bază (a se vedea punctele 145-154 de mai sus), era inclus în perimetrul serviciului public fără ca acest lucru să fie justificat de existența unor complementarități tehnice între cele două tipuri de servicii sau de considerații cu privire la eficacitatea economică, acesta nu ar fi îndeplinit în mod evident cerințele necesității și proporționalității (în ceea ce privește aceste cerințe, a se vedea punctul 124 de mai sus).

6 În al doilea rând, trebuie să se arate că SNCM susține de asemenea în mod eronat că nu există nicio diferență de natură între serviciul de bază și serviciul complementar. Astfel, reiese din elementele prezentate la punctele 145-154 de mai sus că aceste două tipuri de servicii prezintă în realitate diferențe semnificative.

7 În al treilea rând, presupunând că argumentul SNCM reluat la punctul 168 mai sus trebuie înțeles de asemenea ca întemeindu-se pe faptul că cele două tipuri de servicii au un obiectiv comun, și anume garantarea continuității teritoriale, se impune constatarea că nici acesta nu poate fi admis.

8 Astfel, pe de o parte, în general, trebuie să se arate că nu pentru că cele două tipuri de servicii au același obiectiv trebuie să se considere în mod automat că reprezintă în realitate unul și același tip de serviciu.

9 Pe de altă parte, circumstanța că serviciul de bază și serviciul complementar urmăresc ambele, după cum se pretinde, să asigure continuitatea teritorială nu implică în mod necesar, în ceea ce privește în special problema existenței unei necesități reale a serviciului public, că acestea trebuie examinate împreună, ca formând un tot indisociabil.

10 Astfel, după cum arată în mod corect Comisia, un obiectiv privind continuitatea teritorială poate să fie atins foarte bine atât de factorii de pe piață, cât și de serviciul public. În această privință, trebuie reamintit, pe de o parte, că, chiar dacă statul membru dispune de o largă putere de apreciere în materie, se poate stabili un SIEG doar în măsura în care acesta răspunde unei necesități reale a serviciului public și, pe de altă parte, că, în cazul în care cererea este satisfăcută deja de factorii de pe piață, o asemenea necesitate nu poate exista (a se vedea punctele 111-124 de mai sus). Astfel, pentru a putea stabili un SIEG în sectorul cabotajului maritim, nu este suficient ca statul membru să invoce urmărirea unui obiectiv de continuitate teritorială. Este necesar și ca realizarea acestui obiectiv să nu fie asigurată deja de simplul joc al factorilor de pe piață. În cazul în care acesta din urmă permite atingerea unei părți a obiectivului respectiv, crearea unui asemenea SIEG este justificată doar în măsura în care răspunde lipsei corelative de pe piață.

11 În speță, Comisia a constatat în mod întemeiat, astfel cum se va arăta în continuare în cadrul examinării celui de al treilea aspect al primului motiv, că continuitatea teritorială între Corsica și Franța continentală era asigurată deja de serviciul de bază completat de factorii de pe piață, supuși OSP. În consecință, pe lângă faptul că serviciul complementar nu răspundea în mod clar unei necesități reale a serviciului public, acesta nu era indispensabil pentru realizarea obiectivului teoretic al continuității teritoriale care i-a fost încredințat de autoritățile franceze.

12 În al patrulea rând, trebuie să se constate că SNCM susține în mod inutil că abordarea adoptată de Comisie face imposibilă în practică efectuarea corespunzătoare a serviciului public în măsura în care aceasta implică rezervarea serviciului amintit doar pentru activitățile nerentabile, excluzând astfel orice mecanism de repartizare echilibrată și descurajând orice operator economic prudent și informat să furnizeze o prestare a unui serviciu public. Astfel, după cum s-a subliniat deja la punctele 101 și 155 de mai sus, atât serviciul de bază, cât și serviciul complementar prezentau un deficit de exploatare semnificativ și recurent, ceea ce excludea orice posibilitate de repartizare financiară echilibrată între ele.

13 În al cincilea rând, SNCM afirmă că necesitatea unei analize globale a serviciului de bază și a serviciului complementar se deduce de asemenea din cuprinsul punctului 6 din decizia Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 13 iulie 2012 și din practica decizională anterioară a Comisiei referitoare la precedentele DSP pentru serviciul de transport maritim către Corsica.

14 Or, pe de o parte, SNCM nu se poate prevala de fragmentul de la punctul 6 din decizia Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 13 iulie 2012 pe care o citează. Astfel, nici Comisia și nici instanța Uniunii nu sunt legate de interpretarea pe care Conseil d'État (Consiliul de Stat) o dă dispozițiilor Regulamentului privind cabotajul maritim. În speță, este cu atât mai puțin întemeiat ca SNCM să invoce fragmentul respectiv cu cât, la data la care Conseil d'État (Consiliul de Stat) a pronunțat decizia, procedura oficială de investigare care a condus la adoptarea deciziei atacate fusese deja inițiată de Comisie.

15 Pe de altă parte, SNCM nu poate invoca nici practica decizională anterioară a Comisiei cu privire la precedentele DSP pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica, pentru motivele prezentate deja la punctele 98 și 99 de mai sus.

16 În ceea ce privește a doua serie de argumente, în primul rând, trebuie să se constate că Comisia a arătat în mod întemeiat, în considerentul (141) al deciziei atacate, că nu a fost stabilită existența unei complementarități tehnice între serviciul de bază și serviciul complementar.

17 În această privință, este necesar să se amintească faptul că, pe lângă faptul că aceste servicii sunt supuse unor obligații distincte, în special în ceea ce privește orarele și frecvența traversărilor (a se vedea punctul 151 de mai sus), acestea sunt de asemenea executate prin utilizarea navelor de tipuri diferite și cu finalități distincte (a se vedea punctele 152, 160 și 161 de mai sus). Astfel, serviciul de bază este operat cu nave de pasageri și de marfă, care permit transportul de mărfuri și de pasageri, în timp ce serviciul complementar este operat cu feriboturi, care permit doar transportul pasagerilor și al vehiculelor lor. Diferențele tehnice dintre aceste două tipuri de nave împiedică nu numai ca, printre altele, cele utilizate pentru furnizarea serviciului complementar să fie utilizate și pentru furnizarea serviciului de bază, ci și realizarea unor economii de scară, în special în ceea ce privește mentenanța și repararea mijloacelor nautice. La aceasta se adaugă faptul că echipajele trebuie să facă obiectul unei certificări diferite în funcție de tipul de navă și, prin urmare, nu sunt interschimbabile.

18 Aceste constatări nu pot fi repuse în discuție de afirmația SNCM potrivit căreia cele două tipuri de servicii prezintă „numeroase caracteristici tehnice comune, în special în ceea ce privește calitatea serviciului” și potrivit căreia există sinergii importante între ele ca urmare a faptului că împart aceleași infrastructuri portuare, aceeași rețea de agenții și aceleași mijloace telefonice și telematice pentru rezervarea de bilete, precum și același personal pe chei și pot utiliza aceleași proceduri de certificare și de control al igienei și siguranței alimentare. Astfel, după cum arată în mod corect Comisia, pe de o parte, sinergiile astfel invocate au doar un caracter relativ marginal, principalele surse de costuri ale serviciilor respective constând în mijloace nautice și echipaje, și, pe de altă parte, împărțirea structurilor administrative și comerciale comune nu poate constitui o complementaritate valabilă în sensul prezentei problematici întrucât s-ar putea aplica, în orice ipoteză, tuturor activităților SNCM.

19 Nu poate fi admisă nici afirmația SNCM potrivit căreia feriboturile au vocația de a înlocui navele de pasageri și de marfă în momentul opririlor tehnice ale acestora din urmă. Astfel, pe lângă faptul că feriboturile nu permit transportul de marfă, reiese în mod clar din tabelele care figurează în secțiunea B „Prezentarea anilor tip” din anexa 2 la CDSP că, în timpul opririlor tehnice ale navelor de pasageri și de marfă, traversările în cauză trebuiau să fie asigurate întotdeauna de alte nave de pasageri sau de marfă, desemnate nominal în aceste tabele, și nu de feriboturi.

20 În al doilea rând, se impune constatarea că niciunul dintre argumentele invocate de SNCM nu permite să se concluzioneze că includerea serviciului complementar în perimetrul serviciului public era justificată de considerații de eficacitate economică.

21 În această privință, trebuie reamintit că s-a constatat deja la punctele 101, 155 și 174 de mai sus că serviciul complementar prezenta un deficit de exploatare.

22 Argumentele SNCM potrivit cărora acest din urmă serviciu contribuia în mod fundamental, prin veniturile pe care le genera ca urmare a exploatării serviciului de transport maritim către Corsica în perioadele cele mai lucrative, la echilibrul fundamental al serviciului de bază și al DSP, precum și la finanțarea continuității teritoriale nu pot fi admise.

23 În această privință, mai întâi, este necesar să se considere că SNCM reproșează în mod greșit Comisiei că nu a examinat dacă „[serviciul complementar], care acoperă cel puțin costurile sale variabile specifice, ar fi putut contribui la acoperirea unei părți a costurilor fixe comune cu serviciul [de bază]”. Astfel, reiese din conturile analitice ale SNCM, prezentate de aceasta în cadrul procedurii

administrative, că, pentru fiecare an din perioada 2007-2011, veniturile nete generate de feriboturi erau mai mici decât costurile directe ocazionate de acest serviciu (și anume în special cheltuielile maritime, de echipaj și de aprovizionare) (a se vedea punctul 155 de mai sus).

24 În continuare, în susținerea argumentelor respectiv, SNCM reiterează în mod inutil afirmația sa potrivit căreia feriboturile puteau fi de asemenea utilizate pentru furnizarea serviciului de bază. Această afirmație trebuie să fie astfel respinsă pentru motivele prezentate deja la punctele 152, 160, 161 și 181 de mai sus.

25 În sfârșit, în ceea ce privește argumentul SNCM potrivit căruia contribuția veniturilor generate de serviciul complementar la remunerația globală a acestei societăți este foarte importantă, din moment ce perioadele corespunzătoare acestui serviciu sunt cele care sunt cele mai rentabile, trebuie respins ca inoperant. Astfel, presupunând că aceasta ar fi situația, nu este mai puțin adevărat că veniturile respective nu erau suficiente pentru a compensa costurile directe legate de furnizarea acestui serviciu (a se vedea punctele 101, 155, 174 și 185 de mai sus).

26 Din considerațiile de mai sus trebuie să se concluzioneze că al treilea subaspect al celui de al doilea motiv al primului motiv și, în consecință, acest al doilea aspect în întregime trebuie respinse ca nefondate.

Cu privire la al treilea aspect, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că serviciul complementar, analizat izolat, îndeplinește primul criteriu din jurisprudența Altmark

27 În cadrul celui de al treilea aspect al primului motiv, invocat cu titlu subsidiar, SNCM arată că serviciul complementar, analizat izolat, îndeplinește primul criteriu din jurisprudența Altmark și că Comisia a săvârșit, așadar, o eroare vădită de apreciere considerând că includerea acestui serviciu în perimetrul serviciului public nu corespundea unei necesități reale a serviciului public.

28 Acest al treilea aspect poate fi împărțit în patru subaspecte.

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a apreciat în mod eronat caracterul substituibil al serviciilor de transport de pasageri cu plecare din Marsilia cu cele cu plecare din Toulon

1 SNCM susține că constatarea Comisiei, care figurează în considerentul (160) al deciziei atacate, potrivit căreia „serviciul complementar era în mare parte substituibil, din punct de vedere al cererii pasagerilor, serviciilor cu plecare din Toulon și cu destinația Bastia și Ajaccio, în momentul adoptării CDSP” se întemeiază pe un raționament vădit eronat.

2 Comisia, susținută de Corsica Ferries, contestă argumentele invocate de SNCM.

3 În susținerea tezei sale, în primul rând, SNCM afirmă că raționamentul Comisiei se întemeiază pe o analiză tendențioasă și contradictorie a statisticilor ocazionate de traficul de pasageri.

4 Trebuie să se constate că niciuna dintre criticile formulate de SNCM în susținerea acestei afirmații nu este fondată.

5 Astfel, în primul rând, SNCM reproșează în mod inutil Comisiei că a analizat, în considerentele (154) și (155) ale deciziei atacate, evoluția traficului de pasageri între Franța continentală și Corsica între 2002 și 2009, și anume o perioadă care include doi ani ulteriori atribuirii DSP. Astfel, luarea în considerare a acestor doi ani, pe lângă anii 2002-2007, permite perceperea marilor tendințe ale evoluției traficului de pasageri pentru o perioadă prelungită și constatarea că aceasta nu s-a modificat

ulterior atribuirii DSP. De altfel, este necesar să se observe că SNCM nu a afirmat că evoluția traficului de pasageri după anul 2007 prezenta diferențe semnificative în raport cu cea cu privire la anii anteriori.

6 În al doilea rând, este necesar să se considere că observația SNCM potrivit căreia, în perioada 2002-2009, traficul de pasageri cu plecare din Marsilia a rămas aproximativ stabil, în timp ce traficul cu plecare din Toulon a crescut în mare parte, nu contravine nicidecum concluziei Comisiei referitoare la existența unei posibilități de substituire, din punctul de vedere al cererii, a serviciilor de transport maritim de pasageri oferite pe ruta Marsilia-Corsica cu cele oferite pe ruta Toulon-Corsica.

7 Astfel, reiese din dosar că, astfel cum se constată în considerentul (154) al deciziei atacate, traficul global pentru transportul maritim de pasageri între Franța continentală și Corsica a crescut semnificativ în perioada 2002-2009 (+ 31,6 %) și că această creștere a fost absorbită în mare parte de prestatorii serviciului care operează cu plecare din Toulon (+ 150 %), și nu de cei care operează cu plecare din Marsilia (- 1,7 %). Observația SNCM potrivit căreia creșterea traficului cu plecare din Toulon a fost însoțită de o cvasistabilitate a traficului cu plecare din Marsilia nu reușește să țină seama de creșterea traficului global și de evoluția cotelor de piață ale operatorilor. Or, nu se poate contesta că, în acest context al creșterii generale a traficului între Corsica și Franța continentală, cota de piață a prestatorilor care operează cu plecare din Toulon a crescut considerabil, în timp ce cota de piață a prestatorilor care operează cu plecare din Marsilia s-a diminuat. Nu este determinant în această privință că, în ceea ce privește numărul absolut de pasageri, ruta Marsilia-Corsica a cunoscut o cvasistagnare, din moment ce, în raport cu cotele de piață, aceasta a suferit un regres foarte clar. Se putea deduce în mod clar de aici existența unui transfer al traficului maritim de pasageri de la ruta Marsilia-Corsica către ruta Toulon-Corsica și, în consecință, a unei posibilități de substituire, din punctul de vedere al cererii, a serviciilor oferite pe prima legătură cu cele oferite pe cea de a doua.

8 Trebuie să se adauge că SNCM nu contestă afirmațiile care figurează în considerentul (157) al deciziei atacate, care are următorul cuprins:

„De fapt, evoluția traficului între Franța continentală și Corsica în beneficiul legăturilor cu plecare din Toulon este cu atât mai evidentă pentru serviciul complementar. Între 2002 și 2005, traficul real constatat în cazul serviciului complementar s-a diminuat cu 208 213 pasageri pe ruta Marsilia-Corsica, în timp ce traficul a crescut cu 324 466 de pasageri pe ruta Toulon-Corsica în aceeași perioadă. Diminuarea cotei de trafic asigurată de serviciul complementar în beneficiul altor operatori de pe piață, în contextul creșterii globale a traficului începând cu 2002, indică un grad mare de substituibilitate între cele două servicii.”

9 În al treilea rând, SNCM susține în mod greșit că analiza Comisiei care figurează în considerentul (154) al deciziei atacate intră în contradicție cu considerentul (155) al deciziei menționate, în care Comisia ar fi declarat că nu părea necesar ca evoluția constatată să fie imputabilă unui efect de vase comunicante cu Italia, întrucât traficul maritim de pasageri dintre Corsica și Italia a rămas stabil în perioada în cauză. Astfel, în considerentul (155) menționat, Comisia nu a menționat nicidecum o asemenea stabilitate a traficului între Corsica și Italia. Aceasta a respins un argument al autorităților franceze potrivit căruia legăturile dintre Corsica și Italia au absorbit o parte din traficul legăturilor Marsilia-Corsica, întemeindu-se, dimpotrivă, pe faptul că partea din traficul maritim de pasageri care provin sau care se îndreaptă către toate porturile corsicane reprezentată de legăturile către Italia s-a diminuat global în perioada în cauză. În această privință, trebuie să se arate că reiese efectiv din datele publicate de observatoire régional des transports de la Corse (Observatorul Regional al Transporturilor din Corsica) că, între 2002 și 2009, deși traficul între Corsica și Italia a crescut cu 4,6 %, traficul global între Corsica și diferitele porturi continentale a crescut totuși cu peste 21 %. Astfel, partea de trafic corsicană reprezentată de legăturile către Italia s-a modificat de la 39,1 % în 2002 la 33,8 % în 2009.

10 În al patrulea rând, SNCM reproșează în mod greșit Comisiei că a luat în considerare, în cadrul analizei sale cu privire la substituibilitatea serviciilor, orientările traficului pe ruta Marsilia-Corsica către ruta Toulon-Corsica în anii 2004 și 2005, pentru motivul că acești ani au fost marcați de greve importante care au perturbat în mare măsură traficul cu plecare din Marsilia.

11 Astfel, mai întâi, trebuie reamintit că analiza pe care Comisia a efectuat-o în considerentele (154)-(160) ale deciziei atacate nu se limitează la anii 2004 și 2005, ci acoperă o perioadă care se extinde din 2002 până în 2009. În continuare, conflictele sociale la care se referă SNCM au intervenit doar în lunile septembrie 2004, septembrie 2005 și octombrie 2005 și nu se raportează la anii 2004 și 2005 în întregime, după cum pare aceasta să susțină. În sfârșit, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, făcând trimitere la punctul 38 din Comunicarea privind definirea contractului în discuție în înțelesul dreptului comunitar din domeniul concurenței (JO 1997, C 372, p. 5), în dreptul concurenței, experiența unei greve poate fi utilizată pentru a delimita o piață.

12 În al doilea rând, trebuie să se considere că SNCM califică în mod greșit analiza posibilității de substituire a serviciilor realizată de Comisie ca fiind „deosebit de primitivă” în măsura în care aceasta ar ține seama doar de evoluția volumelor, fără a verifica dacă serviciile oferite de Corsica Ferries puteau fi înlocuite cu propriile servicii, în ceea ce privește orarele care trebuie respectate, plafonarea tarifară, calitatea serviciului și destinațiile deservite.

13 Analiza Comisiei se întemeiază, astfel, pe o examinare serioasă a comportamentului consumatorilor, precum și pe elemente raționale și pe constatări de fapt care decurg în special din datele publice referitoare la cererea și la oferta de servicii de transport maritim. Astfel, după cum observă în mod întemeiat Comisia, atunci când un utilizator alege să ajungă în Corsica mai degrabă cu plecare din Toulon decât cu plecare din Marsilia, acesta ține seama în mod necesar de ansamblul parametrilor invocați de SNCM. Se poate presupune în mod legitim că, deși a existat o diferența calitativă reală între prestațiile furnizate de această companie cu plecare din Marsilia și cele furnizate de Corsica Ferries cu plecare din Toulon, aceasta ar fi împiedicat importantele reorientări ale traficului constatate la punctele 197 și 198 de mai sus. Pe de altă parte, astfel cum s-a arătat deja la punctele 137 și 139 de mai sus, prestațiile furnizate de Corsica Ferries trebuiau să corespundă unei serii de cerințe în ceea ce privește regularitatea, continuitatea, frecvența traversărilor, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele și echipajul navelor și să se desfășoare în condiții compatibile cu interesul public.

14 În acest context, trebuie să se adauge că, în considerentul (158) al deciziei atacate, Comisia ține de asemenea seama, în scopul analizei posibilității de substituire a serviciilor, „[d]in punct de vedere calitativ”, de distanța mică dintre Marsilia și Toulon. În această privință, se impune constatarea că aceasta a considerat în mod întemeiat că distanța mică în cauză, și anume aproximativ 50 de km în linie dreaptă și 65 de km pe autostradă, și faptul că timpul de deplasare pe autostradă între aceste două orașe este de doar 45 de minute, ceea ce constituie o durată cu mult inferioară duratei de traversare spre Corsica de pe Franța continentală, constituiau indicii pertinente cu privire la posibilitatea de substituire, din punctul de vedere al cererii, a serviciilor de transport maritim de pasageri cu plecare din Marsilia și a celor cu plecare din Toulon. La aceasta se adaugă faptul că portul Toulon este mai apropiat de Corsica decât cel din Marsilia, ceea ce permite navelor care operează cu plecare din primul port să efectueze traversarea într-un timp mai scurt decât cele care operează cu plecare din cel de al doilea port. Având în vedere aceste elemente, este puțin plauzibil ca aceste 45 de minute suplimentare ale rutei cu mașina să descurajeze persoane care locuiesc sau lucrează în Marsilia să utilizeze ruta Toulon-Corsica. De altfel, pertinența acestor constatări diferite nu este contestată de SNCM.

15 Desigur, astfel cum arată în mod întemeiat SNCM, portul Propriano, care era unul dintre cele trei porturi corsicane care fac obiectul serviciului complementar, nu era deservit de navele cu plecare din Toulon. Acesta era însă deservit de navele grupului SNCM-CMN cu plecare din Marsilia în cadrul serviciului de bază [a se vedea secțiunea I litera d) alineatul 1.3 din caietul de sarcini al CDSP]. Pentru linia Marsilia-Propriano și pentru acest serviciu, era prevăzută o creștere a capacităților minime în

perioada cuprinsă între 1 mai și 30 septembrie [a se vedea secțiunea I litera d) alineatul 1.3 punctul i) din caietul de sarcini al CDSP]. Astfel cum arată în mod întemeiat Comisia, nu există niciun fel de informații potrivit cărora serviciul de bază, astfel întărit timp de cinci luni în perioada primăvară-vară, nu ar fi fost suficient ca atare pentru a răspunde cererii utilizatorilor cu privire la această linie, chiar și în perioada de vârf. În consecință, trebuie să se considere că serviciile furnizate pe linia respectivă în cadrul serviciului complementar nu răspundeau unei necesități reale a serviciului public și nu se ridica, așadar, nici problema caracterului substituibil al porturilor Marsilia și Toulon pentru deservirea portului Propriano.

16 În plus, în orice caz, trebuie să se constate că, astfel cum arată Comisia în considerentul (164) și în nota de subsol 98 din decizia atacată, traficul pe linia Marsilia-Propriano nu reprezenta decât o proporție scăzută (aproximativ 10 %) din ansamblul activității acoperite de serviciul complementar. O proporție atât de scăzută nu permitea să se justifice existența unui serviciu public de amploarea serviciului complementar, care nu se rezuma la această linie. Astfel cum se arată în considerentul menționat, „proporția scăzută a traficului reprezentată de linia respectivă nu permite să se considere că lipsa inițiativei private numai pe această linie invalidează concluzia în ceea ce privește întregul serviciu complementar”.

17 În sfârșit, trebuie să se sublinieze că, pentru a putea concluziona în sensul existenței unei posibilități de substituire în speță, nu era necesar ca cerințele aplicabile serviciilor cu plecare din Marsilia și ale celor cu plecare din Toulon să fie absolut identice.

18 Din ansamblul considerațiilor de mai sus reiese că Comisia a considerat în mod întemeiat că serviciile de transport maritim furnizate pe ruta Marsilia-Corsica în cadrul serviciului complementar și cele furnizate pe ruta Toulon-Corsica erau, din punctul de vedere al cererii pasagerilor, substituibile între ele.

– Cu privire la al doilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a apreciat în mod eronat lipsa inițiativei private

1 În cadrul acestui al doilea subaspect, SNCM arată că analiza lipsei inițiativei private efectuată de Comisie în considerentele (161)-(166) ale deciziei atacate este insuficient motivată și vădit eronată.

2 Această analiză este prezentată în considerentul (162) al deciziei atacate după cum urmează:

„[…] Comisia a comparat traficul real de pasageri având ca destinație fiecare dintre porturile serviciului complementar cu oferta de transport furnizată de Corsica Ferries cu plecare din Toulon și cu serviciul de bază al DSP. Reiese din aceasta că, pentru porturile Bastia și Ajaccio, care reprezintă 90 % din capacitățile necesare pentru serviciul complementar, combinarea capacităților oferite de serviciul de bază al DSP, cu plecare din Marsilia, și a serviciului inițiativei private care exista între 2004 și 2006 cu plecare din Toulon era suficientă pentru a asigura cererea constatată efectiv, atât pentru perioada primăvară-toamnă, cât și pentru perioada de vară, pentru fiecare dintre cele două porturi și pentru fiecare an între 2004 și 2006.”

3 Comisia și Corsica Ferries contestă afirmațiile SNCM.

4 În susținerea tezei sale, în primul rând, SNCM reproșează Comisiei că nu a furnizat niciun detaliu sau cifră cu privire la calculul comparat al cererii și al ofertei descrise în considerentul (162) al deciziei atacate.

5 Se impune respingerea acestei critici ca nefondată. Astfel, după cum a confirmat Comisia în răspunsul la o întrebare scrisă a Tribunalului, datele pe care le-a utilizat în scopul analizei criticate sunt date publice care provin de la Observatorul Regional al Transporturilor din Corsica, care i-au fost

comunicate de Corsica Ferries în cadrul procedurii administrative și nu au făcut obiectul vreunei contestații din partea autorităților franceze în cadrul acestei proceduri. SNCM, care este deosebit de bine plasată pentru a cunoaște stadiul ofertei și al cererii de transport maritim între Franța continentală și Corsica, precum și datele referitoare la capacitățile prevăzute de CDSP, nu ar putea susține, așadar, în mod serios, astfel cum procedează în înscrisurile sale, că îi este imposibil să înțeleagă raționamentul Comisiei și să verifice dacă cifrele utilizate de aceasta din urmă sunt exacte sau inexacte. În ceea ce privește metodologia utilizată de Comisie pentru analiza sa, reiese în mod clar din considerentul (162) al deciziei atacate că aceasta constă pur și simplu într-o comparație, pentru fiecare an al perioadei 2004-2006, distingând perioada numită de „primăvară-toamnă” și cea numită de „vară”, pentru fiecare dintre cele trei porturi corsicane acoperite de serviciul complementar, a combinării capacităților oferite de Corsica Ferries cu plecare din Toulon și a celor oferite de operatorii codelegați în cadrul serviciului de bază cu plecare din Marsilia cu cererea constatată în mod real (și anume traficul real de pasageri). Concentrându-se pe porturile Bastia și Ajaccio, care reprezentau 90 % din capacitățile impuse de serviciul complementar, Comisia a constatat că această combinație era suficientă pentru a asigura cererea efectiv constatată, întemeindu-se pe faptul că diferența dintre prima și cea de a doua era în mod sistematic pozitivă. În consecință, Comisia și-a motivat analiza lipsei inițiativei private corespunzător cerințelor legale.

6 În al doilea rând, SNCM arată că analiza comparată a traficului real de pasageri cu combinarea ofertei de transport furnizate de Corsica Ferries și a celei furnizate în cadrul serviciului de bază este vădit eronată în măsura în care nu ține seama de caracteristicile pieței și în special de dezechilibrul semnificativ al cererii din perioada de vârf. Astfel, chiar în mijlocul verii, ar exista perioade de vârf de trafic, în special la sfârșit de săptămână, pe care combinația respectivă nu le-ar putea acoperi integral.

7 Se impune constatarea că SNCM nu demonstrează corespunzător cerințelor legale dezechilibrul pretins important al cererii pe care o invocă. Ea se limitează, în această privință, să facă trimitere la un fragment din Decizia 2004/166/CE a Comisiei din 9 iulie 2003 privind ajutorul pentru restructurare pe care Franța urmărește să îl pună în aplicare în favoarea Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (JO 2004, L 61, p. 13), care se referă la un studiu de piață efectuat, în opinia acesteia, de către Comisie. În realitate, astfel cum reiese din considerentul (50) al acestei decizii, studiul de piață respectiv nu provenea nicidecum din partea Comisiei, ci a fost prezentat de autoritățile franceze. În plus, studiul respectiv se întemeia pe datele disponibile până în 2001. Or, condițiile de piață au evoluat în mod semnificativ între 2001 și 2007. În sfârșit, trebuie să se arate că Decizia 2004/166 a fost anulată de Tribunal prin Hotărârea din 15 iunie 2005, Corsica Ferries Franța/Comisia (T-349/03, EU:T:2005:221).

8 În al treilea rând, SNCM afirmă că, pentru a examina problema lipsei inițiativei private, Comisia nu se putea limita să efectueze o analiză cantitativă a ofertei furnizate de Corsica Ferries. Astfel, aceasta ar fi trebuit să se pronunțe nu numai în ceea ce privește capacitatea, ci și tarifele, continuitatea și regularitatea și să demonstreze că Corsica Ferries oferea servicii în condiții analoge cu cele furnizate de SNCM în cadrul serviciului complementar. În acest context, SNCM arată că Comisia nu demonstrează în niciun moment că serviciile furnizate de Corsica Ferries răspundeau cerințelor de calitate prevăzute de caietul de sarcini.

9 Criticile astfel formulate împotriva Comisiei nu pot fi admise.

10 Desigur, astfel cum reiese din dosar și este, de altfel, cert între părți, obligațiile CDSP aplicabile serviciului complementar și OSP la care sunt supuse serviciile de transport cu plecare din Toulon nu sunt strict identice. Cu toate acestea, astfel cum arată în mod întemeiat Comisia în considerentul (165) al deciziei atacate, existența unei diferențe calitative semnificative între serviciile de transport maritim furnizate cu plecare din Marsilia în cadrul serviciului complementar și serviciile de transport maritim furnizate cu plecare din Toulon de natură să descurajeze utilizatorii primelor servicii să recurgă la celelalte nu a fost însă demonstrată.

11 În această privință, mai întâi, trebuie reamintit că obligațiile prevăzute de caietul de sarcini al CDSP sunt mai puțin imperative în ceea ce privește serviciul complementar decât în ceea ce privește serviciul de bază (a se vedea punctul 151 de mai sus). În continuare, este necesar să se facă trimitere la considerațiile prezentate la punctele 202-204 de mai sus, de unde reiese că, pe lângă faptul că prestațiile furnizate de Corsica Ferries trebuiau să răspundă unei serii de cerințe în ceea ce privește regularitatea, continuitatea, frecvența traversărilor, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele și echipajul navelor și să se desfășoare în condiții compatibile cu interesul general, nu s-a dovedit că exista o diferență calitativă reală între prestațiile respective și cele furnizate de SNCM cu plecare din Marsilia. În sfârșit, în ceea ce privește mai precis obligațiile de calitate a serviciului oferit prevăzute de caietul de sarcini al CDSP pentru serviciul complementar, invocate de SNCM, este suficient să se constate că aceasta din urmă nu a invocat niciun element de natură să stabilească că exista o anumită nevoie specială a călătorilor care nu ar fi fost satisfăcută în cadrul furnizării serviciilor de transport maritim de către societățile care operează cu plecare din Toulon. De altfel, serviciul complementar era însoțit doar de puține obligații în ceea ce privește calitatea serviciului oferit și acestea nu se distingeau în mod fundamental de cele aplicabile serviciilor de transport furnizate de societățile concurente, în special de Corsica Ferries.

12 Din considerațiile de mai sus reiese că Comisia a apreciat în mod întemeiat că în speță nu a fost prezentată nicio dovadă a lipsei inițiativei private cu privire la serviciul complementar.

– Cu privire la al treilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să analizeze impactul pe care l-ar fi avut eliminarea serviciului complementar asupra ofertei efectiv constatate

1 SNCM reproșează Comisiei că nu a analizat impactul pe care l-ar fi avut eliminarea serviciului complementar asupra ofertei efectiv constatate, ceea ce ar fi determinat-o pe aceasta din urmă să supraevalueze inițiativa privată de natură să se substituie acestui serviciu. Astfel, mai întâi, niciun element din decizia atacată nu ar arăta că serviciile Corsica Ferries cu plecare din Toulon și cele ale SNCM cu plecare din Marsilia ar fi perfect substituibile. În continuare, niciun element nu ar stabili că, în afara oricărui contract de servicii publice, oferta Corsica Ferries ar fi fost în măsură să garanteze o continuitate și o regularitate a serviciilor echivalente cu cele aferente serviciului complementar. În sfârșit, în cazul eliminării compensațiilor plătite, ar fi repusă în discuție însăși prezența SNCM pe piață, ceea ce ar plasa Corsica Ferries în situație de cvasimonopol și ar determina-o pe aceasta din urmă să majoreze semnificativ tarifele și să diminueze calitatea serviciului său.

2 Comisia respinge susținerile SNCM.

3 Acest al treilea subaspect nu poate fi admis. Astfel, cele trei premise pe care se întemeiază critica formulată de SNCM împotriva Comisiei sunt eronate.

4 Astfel, în primul rând, nu se poate impune în mod rezonabil Comisiei să demonstreze existența unei substituibilități perfecte între serviciile de transport furnizate cu plecare din Toulon și cele furnizate cu plecare din Marsilia. Aceasta a ținut seama în mod întemeiat, în considerentul (160) al deciziei atacate, de faptul că aceste servicii erau „în mare parte substituibile”.

5 În al doilea rând, se impune constatarea că analiza efectuată de Comisie în decizia atacată permite să se stabilească corespunzător cerințelor legale că, în lipsa unui DSP pentru serviciul complementar, oferta Corsica Ferries cu plecare din Toulon, coroborată cu cea a grupului SNCM-CMN în cadrul serviciului de bază, ar fi permis să se garanteze continuitatea teritorială pe tot parcursul anului, inclusiv în perioadele de vârf, sau, cu alte cuvinte, că cererea pasagerilor ar fi fost întotdeauna satisfăcută (a se vedea examinarea de mai sus a primului și a celui de al doilea subaspect ale acestui al treilea aspect).

6 Afirmația pe care SNCM o formulează în acest context, potrivit căreia, în lipsa unui DSP pentru serviciul complementar, Corsica Ferries ar putea, în mod treptat sau brusc, realoca flota către alte destinații decât Corsica, este doar o pură speculație și, prin urmare, nu poate fi acceptată.

7 În al treilea rând, trebuie să se considere că reprezintă de asemenea pure speculații și, prin urmare, trebuie respinse afirmațiile SNCM referitoare la consecințele, asupra situației sale și asupra situației Corsica Ferries, ale unei eliminări a compensațiilor plătite pentru serviciul complementar.

– Cu privire la al patrulea subaspect, întemeiat pe faptul că nu se poate considera că concurenții SNCM care operează cu plecare din Toulon își desfășoară activitățile în condiții normale de piață

1 SNCM susține că, contrar celor indicate în considerentul (166) al deciziei atacate, nu se poate considera că concurenții săi care operează cu plecare din Toulon își desfășoară activitățile în condiții normale de piață. Astfel, deservirea serviciului de transport cu plecare din Toulon ar fi subvenționată de un ajutor de stat, și anume dispozitivul de ajutor social, și ar fi supuse unor OSP în temeiul acestui dispozitiv.

2 Comisia și Corsica Ferries solicită respingerea acestui subaspect.

3 Trebuie să se constate că Comisia, arătând în ultima teză a considerentului (166) al deciziei atacate că „se putea considera că, în ceea ce privește transportul de pasageri, concurenții SNCM care operează cu plecare din Toulon își desfășoară activitatea în condiții normale de piață”, nu avea în vedere o situație de lipsă a intervenției publice pe piață. Astfel cum reiese din prima parte a tezei amintite – „ținând cont de prezența OSP și a dispozitivului de ajutor social pe toate liniile dintre Franța continentală și Corsica” –, Comisia intenționa pur și simplu să indice că toate companiile maritime care oferă servicii de transport de pasageri între, printre altele, portul Toulon și porturile corsicane erau acoperite de schema de ajutor cu caracter social descrisă la punctul 14 de mai sus și, pentru acest motiv, erau supuse cerințelor stabilite de OSP prevăzute în cadrul acestei scheme, astfel încât trebuia să se considere că acestea își desfășoară activitatea pe piață în condiții echivalente. Cu alte cuvinte, „condițiile normale de piață” erau cele care includeau schema respectivă și OSP asociate.

4 În consecință, al patrulea subaspect al celui de al treilea aspect și acest din urmă aspect în întregime trebuie respinse ca nefondate.

Cu privire la al patrulea aspect, invocat cu titlu foarte subsidiar, întemeiat pe faptul că Comisia nu a demonstrat că prestațiile furnizate pentru serviciul complementar nu constituiau o tranzacție comercială normală

5 Cu titlu foarte subsidiar, și anume în ipoteza în care ar trebuie să se considere că serviciul complementar nu constituie un SIEG, SNCM reproșează Comisiei că nu a demonstrat că autoritățile franceze, care au încheiat un contract cu SNCM pentru serviciul respectiv, nu au acționat în același mod ca și un investitor privat în condiții normale de piață și că achiziționarea prestațiilor furnizate în cadrul serviciului în cauză nu putea fi calificată, așadar, drept tranzacție comercială normală.

6 Se impune constatarea că, astfel cum arată Comisia și Corsica Ferries în mod întemeiat, criteriul investitorului privat în economia de piață nu se aplică într-o ipoteză precum cea din speță. Astfel, pe de o parte, atunci când o autoritate publică se prezintă ea însăși ca autoritate organizatoare și operator delegat pentru serviciul public, ea înlătură prin aceasta aplicabilitatea criteriului respectiv întrucât acționează prin definiție ca autoritate publică. Pe de altă parte, contrar poziției susținute de SNCM, comportamentul autorităților franceze în prezenta cauză nu poate fi asimilat unei achiziții de către acestea, în schimbul unui preț, a serviciilor de transport maritim. În realitate, ceea ce se pune în discuție în speță este o convenție prin care o autoritate publică încredințează gestionarea unui serviciu

public unor operatori economici, prin plata unei compensații financiare acestora din urmă. Într-o asemenea situație, cele patru criterii Altmark se aplică pentru a stabili dacă această compensație constituie un ajutor de stat și în special un avantaj selectiv.

7 Prin urmare, al patrulea aspect al primului motiv nu poate fi admis.

8 Rezultă că primul motiv trebuie respins ca nefondat în ansamblul său. Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că Comisia a considerat în mod corect că includerea serviciului complementar în perimetrul serviciului public nu răspundea unei necesități reale a serviciului public și că, în consecință, Republica Franceză a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin calificarea serviciului complementar drept SIEG.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că CDSP nu îndeplinea al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark

9 Prin intermediul celui de al doilea motiv, SNCM susține că Comisia a considerat în mod eronat că al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark nu era îndeplinit în ceea ce privește atât serviciul de bază, cât și serviciul complementar. Aceasta susține că procedura de atribuire a CDSP a permis să se asigure o concurență efectivă între operatori și, în consecință, să se aleagă oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pentru colectivitate.

10 Comisia și Corsica Ferries resping argumentele SNCM.

11 Trebuie reamintit că al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark este îndeplinit în două ipoteze alternative. Conform primei ipoteze, alegerea întreprinderii care este însărcinată cu îndeplinirea OSP trebuie să poată fi efectuată în cadrul unei proceduri de atribuire a unui contract public care permite selectarea candidatului capabil să furnizeze serviciile în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate. Conform celei de a doua ipoteze, valoarea compensației trebuie să fi fost stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și deținând echipamentele adecvate pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații și ținând cont de veniturile asociate, precum și de un beneficiu acceptabil pentru executarea acestora.

12 În decizia atacată, Comisia a considerat că niciuna dintre aceste două ipoteze nu era dovedită în speță [a se vedea considerentele (169)-(178) și (179)-(183) ale deciziei atacate]. În cadrul prezentei acțiuni, SNCM repune în discuție numai concluziile Comisiei cu privire la prima dintre ipotezele respective.

13 Se impune constatarea că reiese dintr-o serie de indicii convergente că procedura cererii de ofertă urmată în speță nu a determinat în mod vădit o concurență reală și deschisă suficientă care să permită selectarea candidatului capabil să furnizeze serviciile de transport maritime în cauză la cel mai mic cost pentru colectivitate.

14 Astfel, în primul rând, trebuie să se arate că CDSP a fost atribuită grupului SNCM-CMN în urma unei proceduri de negociere cu publicare, după anularea de către Conseil d'État (Consiliul de Stat) la 15 decembrie 2006 a unei prime proceduri de atribuire a DSP în întregime. Or, astfel cum reiese din considerentul (170) al deciziei atacate și din cuprinsul punctului 66 din Comunicarea privind SIEG, o procedură de negociere cu publicare conferă o marjă mare de apreciere autorității contractante și poate restrânge participarea operatorilor interesați. Prin urmare, o asemenea procedură nu poate fi considerată suficientă pentru a îndeplini cel de al patrulea criteriu Altmark decât în situații excepționale. Este necesar să se adauge că punctul 68 din aceeași comunicare reamintește că pot exista circumstanțe în care, în urma unei proceduri de achiziții publice, nu se poate ajunge la cel mai scăzut cost pentru comunitate, deoarece nu se întrunesc condițiile pentru a avea o concurență suficient de deschisă și de autentică.

15 În al doilea rând, trebuie să se arate că doar două oferte au fost prezentate în urma publicării anunțului de participare, și anume oferta grupului format din SNCM și CMN, pe de o parte, și oferta Corsica Ferries, pe de altă parte. Or, în teorie, mai multe alte companii maritime ar fi putut depune o ofertă în cadrul acestei proceduri, dintre care cel puțin trei companii care furnizează servicii regulate de transport maritim între continent și Corsica [Saremar (Italia-Corsica), Lauro (Italia-Corsica) și Moby (Italia-Corsica, dar și, într-o anumită perioadă, Franța continentală-Corsica)].

16 În al treilea rând, în prelungirea raționamentului prezentat la punctul 242 de mai sus, trebuie să se constate că, astfel cum reiese din considerentele (174)-(177) ale deciziei atacate, o serie de factori au descurajat astfel, fără îndoială, chiar au împiedicat eventualii candidați să participe la procedura cererii de ofertă.

17 În primul rând, trebuie să se țină seama că, astfel cum se arată în considerentul (175) al deciziei atacate și astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 60 și 106 din Decizia 06-MC-03 a Conseil de la concurrence (Consiliul Concurenței) (Franța) din 11 decembrie 2006 privind cererile de măsuri asigurătorii în sectorul transportului maritim între Corsica și continent, grupul SNCM-CMN avea un avantaj concurențial semnificativ ca urmare a poziției sale de operator istoric pe ruta Marsilia-Corsica care dispune deja de nave adaptate specificațiilor din caietul de sarcini al CDSP.

18 În al doilea rând, a avut în mod necesar un efect de evicțiune durata scurtă a termenelor impuse în cadrul procedurii de atribuire a CDSP. În această privință, trebuie reamintit că un nou anunț de licitație și caietul de sarcini definitiv au fost publicate la 30 decembrie 2006, pentru o punere în aplicare a DSP începând cu 1 mai 2007, și anume abia patru luni mai târziu, aceasta din urmă dată fiind stabilită la 1 iulie 2007 prin deliberarea Adunării din Corsica din 27 aprilie 2007. A rezultat de aici că termenul cuprins între data de atribuire a DSP, atribuire care a intervenit în cele din urmă la 7 iunie 2007, și data punerii în aplicare a DSP nu putea fi decât extrem de scurt. Astfel, termenul respectiv a fost de doar 23 de ore. Or, termene atât de scurte nu permiteau în mod vădit operatorilor care nu erau prezenți deja pe ruta Marsilia-Corsica să își folosească navele pe alte rute sau să achiziționeze alte nave care să îndeplinească cerințele prevăzute de caietul de sarcini. Acești operatori nu ar fi prevăzut riscul economic foarte ridicat de a-și adapta în prealabil flota în lipsa oricărei informații favorabile în ceea ce privește posibilitatea de a li se atribui contractul.

19 Desigur, în pofida obstacolelor constituite de aceste termene foarte scurte, Corsica Ferries a putut depune o ofertă în cadrul procedurii în discuție. Totuși, trebuie să se arate că aceasta din urmă s-a aflat în imposibilitatea de a propune o dată anterioară datei de 12 noiembrie 2007 pentru începerea exploatării DSP, mai precis ca urmare a faptului că flota sa trebuia să rămână mobilizată în Nisa și în Toulon până la această din urmă dată, întrucât biletele de transport pentru sezonul turistic fuseseră puse în vânzare din luna ianuarie.

20 În al treilea rând, se impune constatarea că anumite obligații de natură tehnică au limitat de asemenea numărul de candidați care pot depune o ofertă. Astfel, navele trebuiau să răspundă unor cerințe tehnice precise pentru a putea opera în anumite porturi corsicane. De exemplu, astfel cum s-a arătat deja la nota de subsol 107 din decizia atacată, în 2007, portul Bastia nu permitea manevrarea unor nave a căror lungime depășea 180 de metri. Această constrângere, coroborată cu cerința unui număr minim ridicat de metri liniari prevăzută de caietul de sarcini al CDSP pentru transportul de marfă, presupunea construirea unor nave aproape individualizate, analoge anumitor nave ale SNCM, precum *Paglia Orba* și *Pascal Paoli*. Or, astfel cum s-a arătat deja în nota de subsol 109 din decizia atacată, costul unor nave susceptibile a satisface condițiile din acest caiet de sarcini era deosebit de ridicat. La aceste elemente se adaugă faptul că caietul de sarcini respectiv prevedea că navele destinate să asigure serviciul public nu puteau fi mai vechi de 20 de ani, cu posibilitatea unei derogări pentru anii 2007 și 2008, de care beneficia în mod direct SNCM, având ca efect totodată excluderea a cinci nave din flota Corsica Ferries disponibilă pentru exploatarea DSP, astfel cum explică foarte convingător Comisia în răspunsul său la una dintre întrebările scrise ale Tribunalului.

21 Trebuie să se adauge că, la punctul 56 din decizia sa 06-MC-03 din 11 decembrie 2006 (a se vedea punctul 244 de mai sus), citată la nota de subsol 106 din decizia atacată, Consiliul Concurenței a concluzionat că, „[î]n cazul în care, în teorie, mai multe companii dispuneau de navele necesare și ar fi putut răspunde la cererea de ofertă, anumite particularități ale regulamentului de consultare, termenele stabilite pentru a răspunde la aceasta, precum și mai multe constrângeri de natură tehnică sau comercială au redus în practică numărul lor la trei societăți care deserveau deja Corsica din porturile Marsilia, Toulon și Nisa (a se vedea de asemenea punctele 120-133 din decizia 09-D-10 a Consiliului Concurenței din 27 februarie 2009 privind practici puse în aplicare în sectorul transportului maritim dintre Corsica și continent).

22 În al patrulea rând, astfel cum s-a constatat în mod întemeiat în considerentul (172) al deciziei atacate, oferta Corsica Ferries, care era, așadar, singura ofertă concurentă cu oferta grupului SNCM-CMN, a fost respinsă pe baza criteriilor de selecție, și nu a criteriilor de atribuire, cu alte cuvinte fără să intervină o comparație în temeiul meritelor proprii ale ofertelor existente, pentru a o reține pe cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Astfel, reiese din deliberarea Adunării din Corsica din 7 iunie 2007 că oferta Corsica Ferries a fost respinsă pentru motivul că aceasta din urmă nu era în măsură să „fixeze în mod ferm și definitiv data la care ar fi capabilă să exploateze [DSP]”. Mai precis, astfel cum s-a arătat deja la punctul 246 de mai sus, Corsica Ferries se afla în imposibilitatea de a propune o dată anterioară datei de 12 noiembrie 2007 pentru punerea în aplicare a DSP, în timp ce începutul acesteia a fost fixat la 1 iulie 2007. Pe de altă parte, reiese din raportul președintelui Consiliului executiv din Corsica cu privire la deservirea maritimă a serviciului public între Marsilia și Corsica, pe baza căruia a fost adoptată această deliberare, că anumite nave ale Corsica Ferries nu corespundeau condiției de vârstă maximă stabilite prin regulamentul special de licitație, întrucât acestea au fost publicate înainte de 1 ianuarie 1987 (a se vedea și nota de subsol 20 din decizia atacată).

23 Prin urmare, nu se poate considera că, astfel cum arată SNCM, oferta Corsica Ferries a fost respinsă pentru motivul că nu era cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Trebuie să se adauge că motivele care au justificat această respingere nu figurează printre criteriile de atribuire enunțate de regulamentul special de licitație, care, la titlul „criteriu de selecție” prevede în special:

„Pentru atribuirea contractelor, [CTC] va hotărî în funcție de angajamentul financiar global pe care va fi chemată să și-l asume și de elementele care țin de calitatea serviciului și de dezvoltarea economică a insulei furnizate de întreprinderile care depun oferte, în special partea din serviciile și activitățile avute în vedere pe piața insulară, în limita capacităților și a tipurilor de producție.”

24 În al cincilea rând, trebuie să se consacre constatarea Comisiei, care figurează în considerentul (177) al deciziei atacate, potrivit căreia „existența a numeroase clauze privind întâlnirea părților, coroborată cu libertatea lăsată OTC de stabilire a unor derogări de la normele aplicabile, a putut contribui, de asemenea, la descurajarea participării la licitație, întreținând îndoiala cu privire la anumiți parametri tehnici și economici cruciali pentru elaborarea unei oferte”.

25 Astfel, în primul rând, articolul 2 din CDSP prevede că obligațiile prevăzute de caietul de sarcini pot face obiectul unor ajustări pentru o perioadă tranzitorie care se încheie la 31 decembrie 2008. Obligațiile astfel prevăzute, care pot fi atenuate în funcție de decizia OTC, privesc aspecte esențiale ale DSP, întrucât acestea privesc capacități minime [a se vedea secțiunea I litera a) alineatul 1.3, secțiunea I litera b) alineatul 1.3, secțiunea I litera c) alineatul 1.3, secțiunea I litera d) alineatul 1.3 și secțiunea I litera e) alineatul 1.3 din caietul de sarcini], calitatea serviciului și data punerii în funcțiune a navelor (a se vedea introducerea secțiunii III din caietul de sarcini). Desigur, derogările erau prevăzute doar pentru o perioadă de 18 luni, însă acestea nu erau mai puțin semnificative, un asemenea termen fiind suficient pentru a reorganiza, dacă este cazul, o flotă de nave.

26 În al doilea rând, caietul de sarcini al CDSP prevede că „se va putea admite, în urma acordului OTC, în special pentru a permite îndeplinirea obligațiilor administrative de întreținere/[de] reparare/[de] reclasificare a navelor, ca un nivel al serviciilor mai redus, pentru capacitățile prevăzute mai sus, în special pentru pasageri (în limita a 30 % din reducere), să fie pus în practică în perioada 1 octombrie-31 martie, în afara perioadelor de vacanță școlară și indiferent de perioada anului în cazul unui eveniment neprevăzut” [a se vedea secțiunea I litera a) alineatul 1.4, secțiunea I litera b) alineatul 1.4, secțiunea I litera c) alineatul 1.4, secțiunea I litera d) alineatul 1.4 și secțiunea I litera e) alineatul 1.4 din caietul de sarcini]. Trebuie să se arate că o reducere a serviciului era posibilă „în special” pentru a îndeplini obligațiile administrative de întreținere, de reparare și de reclasificare a navelor, și nu „numai” pentru acest motiv, astfel cum pare să susțină SNCM. Pe de altă parte, după cum subliniază în mod întemeiat Comisia, marja de apreciere pe care această dispoziție o conferea OTC era foarte largă, întrucât aceasta lăsa deschise atât motivul pentru care puteau fi aplicate reduceri, cât și perimetrul lor („în special pentru pasageri”) și amploarea lor (cu un maxim de 30 %), în afara tuturor perioadelor de vârf, cu alte cuvinte cele în care exploatarea diferitelor linii maritime era, prin definiție, cea mai deficitară și, în consecință, în care o reducere a serviciilor era cea mai rentabilă pentru operatorii delegați.

27 În al treilea rând, având în vedere întinderea lor, clauza de salvgardare și clauza de adaptare prevăzute la articolele 7 și, respectiv, 8 din CDSP (a se vedea punctele 33-35 de mai sus) au putut menține și îndoiala cu privire la anumiți parametri tehnici și economici.

28 Pe de altă parte, niciunul dintre celelalte argumente invocate de SNCM nu permite să se repună în discuție considerațiile de mai sus.

29 Astfel, în primul rând, SNCM susține în mod greșit că, la punctul 59 din Hotărârea din 11 septembrie 2012, Corsica Ferries France/Comisia (T-565/08, EU:T:2012:415), Tribunalul a constatat că DSP pentru perioada 2007-2013 a fost obținută de grupul SNCM-CMN „[î]n conformitate cu noile reguli comunitare și în urma unei cereri de ofertă europene”. Astfel, pe de o parte, cauza în care s-a pronunțat această hotărâre nu privea DSP pentru perioada 2007-2013, ci un SIEG cu privire la perioada 1991-2001. Pe de altă parte, la punctul 59 din hotărârea menționată, Tribunalul s-a limitat să constate că SNCM și CMN au obținut împreună DSP ulterioare anului 2001 în conformitate cu noile reguli ale Uniunii și în urma unei cereri de ofertă europene, fără a examina regularitatea acestor cereri de ofertă, care nu făceau, de altfel, obiectul litigiului, și nici, *a fortiori*, aptitudinea lor de a îndeplini al patrulea criteriu Altmark.

30 În al doilea rând, SNCM nu poate invoca în mod util circumstanța că CTC nu a fost sesizată niciodată cu o cerere a eventualilor candidați care au renunțat să participe la consultări ca urmare a constrângerilor impuse de caietul de sarcini sau de calendarul de atribuire a DSP. Această circumstanță, presupunând că este dovedită, nu este astfel de natură să influențeze raționamentul și concluziile Comisiei formulate în decizia atacată cu privire la nerespectarea celui de al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark.

31 În al treilea rând, SNCM nu se poate întemeia nici pe faptul că atât Conseil d'État (Consiliul de Stat), într-o decizie din 5 iunie 2007, precum și în decizia sa din 13 iulie 2012 menționată la punctul 27 de mai sus, cât și Consiliul Concurenței, în Decizia 07-D-13 din 6 aprilie 2007 privind noile cereri de măsuri asigurătoare în sectorul transportului maritim între Corsica și continent, au considerat, după cum se pretinde, că procedura urmată de CTC pentru atribuirea CDSP era perfect legală.

32 Astfel, mai întâi, în ceea ce privește decizia Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 5 iunie 2007, este necesar să se observe că este vorba despre o decizie care a fost pronunțată în urma unui recurs formulat de Corsica Ferries împotriva ordonanței judecătorului delegat cu luarea măsurilor provizorii de la tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) din 27 aprilie 2007, menționată la punctul 20 de mai sus, care a admis doar în parte cererea sa de anulare a întregii proceduri organizate de CTC și OTC pentru reînnoirea DSP cu privire la transportul pe liniile

maritime care deservesc Corsica din portul Marsilia. Pe lângă faptul că, prin natura sa, competența judecătorului delegat cu luarea măsurilor provizorii este limitată, trebuie să se arate că, în decizia sa, Conseil d'État (Consiliul de Stat) s-a limitat în esență, în ceea ce privește temeinicia ordonanței atacate, să constate că judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii de la tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) nu a săvârșit vreo denaturare a faptelor sau a elementelor din dosar. Trebuie să se adauge că decizia respectivă privește doar partea din concluziile Corsica Ferries care a fost respinsă de această ultimă instanță, aceasta anulând, pe de altă parte, ca urmare a unei rupturi a egalității între candidați, faza de negociere a procedurii și, în consecință, decizia de a reține oferta grupului SNCM-CMN și de a propune Adunării din Corsica să atribuire DSP acestui grup.

33 În continuare, contrar susținerilor SNCM, nu se poate deduce din decizia Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 13 iulie 2012 că acesta din urmă a confirmat legalitatea procedurii urmate de CTC pentru atribuirea CDSP. În cea de a doua parte a deciziei sale, care privește dreptul ajutoarelor de stat și în special respectarea obligației de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) TFUE, Conseil d'État (Consiliul de Stat) s-a limitat să examineze dacă clauza de salvgardare prevăzută la articolul 7 alineatul 1 din CDSP, analizată izolat, putea constitui un ajutor de stat. Trebuie să se adauge că, în urma anulării, prin această decizie a Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 13 iulie 2012, a hotărârii cour administrative d'appel de Marseille (Curtea Administrativă de Apel din Marsilia) din 7 noiembrie 2011 și a trimiterii cauzei în fața acesteia, instanța respectivă, prin hotărârea din 6 aprilie 2016, a anulat hotărârea tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) din 24 ianuarie 2008, precum și deliberarea și decizia prevăzute la punctele 23 și 25 de mai sus, după ce a constatat mai precis că al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark nu era îndeplinit.

34 În sfârșit, în ceea ce privește decizia Consiliului Concurenței din 6 aprilie 2007, trebuie să se arate că aceasta se raporta la cereri de măsuri asigurătorii și, prin urmare, nu putea afecta soluția în ceea ce privește fondul litigiului în cauză. Pe de altă parte, nicio concluzie nu se poate deduce din această decizie în ceea ce privește respectarea celui de al patrulea criteriu Altmark. Astfel, problemele cu care era sesizat Consiliul Concurenței priveau, în fapt, eventualul caracter anticoncurențial al constituirii grupului temporar dintre SNCM și CMN, precum și nivelul pretins excesiv al valorii subvenției solicitate de acest grup în oferta sa depusă în urma publicării noii cereri de ofertă. În sfârșit, trebuie să se arate că, la punctul 46 din decizia sa, Consiliul Concurenței însuși subliniază că decizia de a alege 1 mai 2007 ca dată de punere în aplicare a DSP (această din urmă dată fiind modificată ulterior pentru 1 iulie 2007) avea un efect de evicțiune.

35 Din ansamblul considerațiilor de mai sus rezultă că Comisia nu a săvârșit o eroare apreciind că al patrulea criteriu Altmark nu era îndeplinit în ceea ce privește serviciul de bază și serviciul complementar. În consecință, al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al treilea motiv, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că Comisia a calculat în mod eronat cuantumul ajutorului care trebuie recuperat

36 Al treilea motiv invocat de SNCM este îndreptat împotriva considerentului (218) al deciziei atacate, care are următorul cuprins:

„Pentru determinarea valorii ajutorului care trebuie recuperat, fără dobânzi, Comisia consideră că contabilitatea analitică a SNCM constituie o bază adecvată pentru alocarea compensațiilor între serviciul de bază și serviciul complementar. Pe această bază, valoarea ajutorului care trebuie recuperat include următoarele elemente:

valoarea compensațiilor plătite efectiv din 2007 până în 2011 pentru prestarea serviciului complementar care se ridică la o sumă de 172,744 de milioane EUR; […];

plățile lunare pentru anul 2012 pentru prestarea serviciului complementar, estimate în prezent la 38 de milioane EUR, precum și restul sumelor reprezentând compensația, care trebuie plătite după transmiterea raportului definitiv de executare a serviciilor, în cazul în care acestea din urmă au fost deja plătite.

plățile lunare pentru anul 2013 pentru prestarea serviciului complementar până la data prezentei decizii, estimate în prezent la 9,5 milioane EUR, fiind menționat faptul că Franța trebuie să anuleze toate plățile ulterioare acestei date.”

37 Prin intermediul acestui motiv, care se împarte în trei aspecte, SNCM susține că, chiar dacă am presupune că serviciul complementar poate fi distins de serviciul de bază, iar compensațiile plătite pentru serviciul complementar nu îndeplinesc criteriile Altmark, Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere și a încălcat articolul 106 alineatul (2) și articolul 107 TFUE, precum și principiile proporționalității și interzicerii îmbogățirii fără justă cauză prin stabilirea valorii ajutorului care trebuie recuperat la nivelul ansamblului compensațiilor respective.

38 Comisia și Corsica Ferries consideră că fiecare dintre aspectele acestui al treilea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la primul aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să țină seama, pentru a stabili valoarea ajutorului care trebuie recuperat, de cheltuielile efectuate pentru furnizarea serviciului complementar

39 SNCM reproșează Comisiei că nu a ținut seama, în momentul stabilirii valorii ajutorului care trebuie restituită, de cheltuielile pe care le-a efectuat pentru furnizarea serviciului complementar, care ar fi fost considerabile și nu ar fi fost acoperite de cuantumul compensațiilor plătite pentru acest serviciu și nici de cifra de afaceri realizată cu ajutorul pasagerilor. În aceste condiții, Comisia nu ar fi respectat articolul 106 alineatul (2) și articolul 107 TFUE, precum și principiile proporționalității și interzicerii îmbogățirii fără justă cauză și ar fi săvârșit o eroare vădită de apreciere.

40 Trebuie reamintit că, astfel cum s-a arătat deja la punctul 233 de mai sus și cum subliniază în mod corect Comisia, prezenta cauză nu privește o situație în care statul achiziționează, în schimbul unui preț, un anumit bun sau serviciu. Ceea ce se pune în discuție în prezenta cauză este o convenție prin care o autoritate publică încredințează gestionarea unui serviciu public unor operatori economici, în schimbul plății unei compensații financiare acestora din urmă. Într-o asemenea ipoteză, se aplică jurisprudența rezultată din Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Astfel, în cazul în care compensația nu îndeplinește cumulativ cele patru criterii Altmark, se va considera că aceasta conferă un avantaj beneficiarilor săi și, în măsura în care celelalte condiții necesare pentru a se constata existența unui ajutor de stat incompatibil cu piața internă sunt îndeplinite, aceasta va trebui rambursată în întregime de beneficiarii respectivi.

41 În speță, întrucât, astfel cum s-a constatat în cadrul examinării primului și a celui de al doilea motiv de mai sus, primul și al patrulea criteriu Altmark nu erau îndeplinite în ceea ce privește compensațiile plătite SNCM pentru serviciul complementar, acestea din urmă constituiau în ansamblu un avantaj în favoarea acestei societăți. Întrucât celelalte condiții care permit să se stabilească faptul că compensațiile respective trebuiau calificate drept ajutoare de stat incompatibile cu piața internă sunt îndeplinite, trebuie să se considere că Comisia a dispus recuperarea în întregime a cuantumului lor fără a încălca articolul 106 alineatul (2) și articolul 107 TFUE, nici principiile proporționalității și interzicerii îmbogățirii fără justă cauză. În această privință, trebuie să se arate în special că anularea unui ajutor de stat ilegal prin recuperare este consecința logică a constatării ilegalității sale. În consecință, o asemenea recuperare, în scopul restabilirii situației anterioare, nu poate fi considerată, în principiu, ca o măsură disproporționată în raport cu obiectivele dispozițiilor tratatului în materie de ajutoare de stat (Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, EU:C:1990:125, punctul 66).

42 În special, nu se poate considera că obligația de a rambursa suma respectivă autorităților franceze determină în favoarea acestora din urmă o îmbogățire fără justă cauză, întrucât ele se limitează astfel să recupereze o sumă care nu putea fi plătită SNCM.

43 În ceea ce privește afirmația invocată de SNCM în replică, potrivit căreia recuperarea cuantumului stabilit de Comisie implică „condamnarea la moarte” și lichidarea sa, este suficient să se reamintească că, potrivit jurisprudenței constante, faptul că întreprinderea în cauză se află în dificultate sau în faliment nu afectează obligația de recuperare (Hotărârea din 11 decembrie 2012, Comisia/Spania, C-610/10, EU:C:2012:781, punctul 71).

44 În sfârșit, în ceea ce privește afirmația SNCM potrivit căreia serviciul complementar a înregistrat o „subcompensare cronică”, trebuie să se constate că nu a fost dovedită corespunzător cerințelor legale. Dimpotrivă, explicațiile date de Comisie ca răspuns la o întrebare scrisă a Tribunalului, precum și în ședință urmăresc să demonstreze că acest serviciu a beneficiat, în realitate, de o compensație suplimentară.

45 Având în vedere considerațiile de mai sus, primul aspect al celui de al treilea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să țină seama, pentru a stabili valoarea ajutorului care trebuie recuperat, de subcompensația la care a fost supus serviciul de bază

46 SNCM susține că Comisia ar fi trebuit să țină seama, în evaluarea cuantumului ajutorului care trebuie restituită, de subcompensarea „cronică și masivă” la care a fost supus serviciul de bază, care ține de aceeași DSP ca și serviciul complementar, între 2007 și 2011. Pentru acest motiv, Comisia ar fi săvârșit o eroare de drept, precum și o eroare de apreciere cu privire la cuantumul avantajului acordat SNCM și ar fi încălcat principiile proporționalității și interzicerii îmbogățirii fără justă cauză.

47 Această critică nu poate fi admisă.

48 Astfel, pe de o parte, după cum arată în mod întemeiat Comisia, nu se poate admite ca o compensație acordată în schimbul efectuării unui anumit serviciu și care constituie un ajutor de stat să fie afectată în mod artificial compensării unui serviciu public, chiar dacă aceste două servicii ar fi prevăzute de una și aceeași convenție. O compensare a serviciului public acordată unei întreprinderi însărcinate cu exploatarea unui SIEG trebuie să fie astfel stabilită în raport cu costurile ocazionate doar de furnizarea acestui SIEG.

49 Pe de altă parte, în orice caz, este eronat să se susțină că serviciul de bază a făcut obiectul unei subcompensări „cronice și masive”. Rezultă astfel din calculele efectuate de Comisie pe baza indicatorului financiar „return on assets” (ROA, randamentul activelor investite), care măsoară procentual raportul dintre rezultatul net și totalul activelor, și din conturile analitice ale SNCM menționate la punctul 155 de mai sus, calcule care au fost explicate de Comisie în răspunsul său la una dintre întrebările scrise ale Tribunalului, precum și în ședință, că acest serviciu nu a fost nici supracompensat și nici subcompensat [a se vedea de asemenea tabelul care figurează în considerentul (207) al deciziei atacate].

Cu privire la al treilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere la stabilirea părții din compensația anuală care poate fi atribuită serviciului complementar

50 SNCM arată că, chiar presupunând că cuantumul avantajului care trebuie restituit corespunde în întregime compensației acordate pentru serviciul complementar, *quod non*, Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere la stabilirea acestui cuantum. SNCM consideră că aceasta din urmă a efectuat o

alegere arbitrară și eronată, întemeindu-se pe contabilitatea sa analitică și, mai precis, pe repartizarea contului de profit și pierdere efectuată pe tip de navă (contul de profit și pierdere cumulat al navelor de pasageri și de marfă fiind asimilat contului de profit și pierdere al serviciului de bază și cel al feriboturilor contului de profit și pierdere al serviciului complementar) pentru a determina partea din compensația anuală care poate fi atribuită serviciului complementar. Aceasta propune alte două metode care ar fi putut fi utilizate de Comisie în acest scop.

51 Trebuie să se arate că prezentul aspect se întemeiază în întregime pe premisa potrivit căreia Comisia nu putea asimila serviciul de bază cu prestațiile oferite de navele cargo și serviciul complementar cu cele oferite de feriboturi. Or, astfel cum s-a demonstrat deja la punctele 158-162 de mai sus, această premisă este eronată. Prin urmare, trebuie să se considere că metoda reținută de Comisie pentru a evalua cuantumul avantajului legat de compensarea serviciului complementar, care se întemeiază pe propriile conturi de profit și pierdere analitice ale SNCM (care fac o distincție clară între pacheboturi/feriboturi, pe de o parte, și navele cargo, pe de altă parte), era deosebit de adecvată, spre deosebire de cele două metode alternative propuse de SNCM, care nu pot fi acceptate, din moment ce conduc la o confuzie a serviciului de bază și a serviciului complementar, precum și a mijloacelor utilizate pentru a furniza aceste servicii.

52 Din considerațiile de mai sus reiese că al treilea aspect al celui de al treilea motiv și acest motiv în întregime trebuie respinse ca nefondate.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului protecției încrederii legitime

53 În cadrul celui de al patrulea motiv, SNCM invocă patru circumstanțe pretins excepționale care erau de natură să constituie temeiul încrederii sale legitime în ceea ce privește caracterul legal al ajutorului în discuție și, în consecință, se opun ca Comisia să poată dispune restituirea acestuia.

54 Comisia și Corsica Ferries contestă argumentele SNCM.

55 Cu titlu introductiv, trebuie reamintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, dreptul de a invoca principiul protecției încrederii legitime aparține oricărui justițiabil pe care o instituție a Uniunii l-a determinat să nutrească speranțe întemeiate [Hotărârea din 11 martie 1987, Van den Bergh en Jurgens și Van Dijk Food Products (Lopik)/CEE, 265/85, EU:C:1987:121, punctul 44]. Acesta presupune reunirea a trei condiții cumulative. În primul rând, administrația Uniunii trebuie să fi furnizat persoanei interesate asigurări precise, necondiționate și concordante, emise de surse autorizate și de încredere. În al doilea rând, aceste asigurări trebuie să fie de natură să dea naștere unei așteptări legitime în percepția persoanei căreia îi sunt adresate. În al treilea rând, asigurările furnizate trebuie să fie conforme normelor aplicabile (a se vedea Hotărârea din 30 iunie 2005, Branco/Comisia, T-347/03, EU:T:2005:265, punctul 102 și jurisprudența citată, Hotărârea din 23 februarie 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Comisia, T-282/02, EU:T:2006:64, punctul 77, și Hotărârea din 30 iunie 2009, CPEM/Comisia, T-444/07, EU:T:2009:227, punctul 126).

56 Tot potrivit jurisprudenței constante, întreprinderile beneficiare ale unui ajutor nu pot avea, în principiu, încredere legitimă în legalitatea ajutorului decât dacă acesta a fost acordat cu respectarea procedurii prevăzute de Tratatul FUE. Într-adevăr, un operator economic diligent trebuie, în mod normal, să fie în măsură să se asigure că această procedură a fost respectată (a se vedea Hotărârea din 20 martie 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, punctul 25 și jurisprudența citată). În special, atunci când un ajutor a fost pus în aplicare fără notificarea prealabilă a Comisiei, astfel încât acesta este ilegal în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) TFUE, beneficiarul ajutorului nu poate avea în acest moment o încredere legitimă în legalitatea acordării acestuia (a se vedea Hotărârea din 27 septembrie 2012, Fedecom/Comisia, T-243/09, nepublicată, EU:T:2012:497, punctul 93 și jurisprudența citată).

57 Se impune constatarea că niciuna dintre cele patru circumstanțe pretins excepționale invocate de SNCM nu poate constitui temeiul încrederii sale legitime în caracterul legal al ajutorului în discuție.

58 Astfel, în primul rând, SNCM urmărește în mod inutil să se întemeieze pe faptul că Comisia, în deciziile sale anterioare referitoare la precedentele DSP pentru deservirea maritimă a Corsicăi, și anume Decizia 2002/149 și Decizia 2009/611/CE din 8 iulie 2008 privind măsurile C 58/02 (ex N 118/02) pe care Franța le-a pus în aplicare în favoarea Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (JO 2009, L 225, p. 180), nu ar fi concluzionat în sensul necesității de a efectua o analiză separată a serviciului de bază și a serviciului complementar.

59 Astfel, faptul că Comisia a putut considera că un SIEG pentru transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica răspundea unei necesități reale a serviciului public pentru o perioadă anterioară nu oferă nicio indicație și *a fortiori* nicio asigurare cu privire la faptul că o asemenea necesitate ar exista încă pentru perioada 2007-2013. Astfel cum s-a arătat deja la punctul 99 de mai sus, aprecierea existenței unei asemenea necesități poate evolua perfect în timp, în funcție de dezvoltarea forțelor de pe piață. Or, deciziile menționate la punctul 285 de mai sus au fost adoptate de Comisie în 2001 și în 2008, ținând seama de un context de fapt diferit de cel care a condus la adoptarea deciziei atacate, în special în ceea ce privește evoluția cotelor de piață. De altfel, acest punct de vedere este confirmat de fragmentele din considerentele (78) și (80) ale Deciziei 2002/149 citate la punctul 99 de mai sus, precum și de punctul 70 din Hotărârea din 11 septembrie 2012, Corsica Ferries France/Comisia (T-565/08, EU:T:2012:415), hotărâre invocată totuși de SNCM în susținerea prezentei afirmații, de unde reiese că, având în vedere dezvoltarea deosebit de rapidă a concurenței pe piața relevantă, analizele privind existența unei nevoi de serviciu public real într-o anumită perioadă nu pot aduce niciun element de probă de natură să conteste aprecierea Comisiei cu privire la aceeași nevoie pentru o altă perioadă.

60 În al doilea rând, SNCM nu poate reproșa Comisiei că a aplicat punctul 48 din Comunicarea privind SIEG pentru motivul că, la data semnării CDSP, această comunicare nu fusese încă adoptată.

61 Punctul 48 din Comunicarea privind SIEG, care figurează în titlul 3.2, „Existența unui [SIEG]”, are următorul cuprins:

„Comisia consideră […] că nu este oportun să se impună o [OSP specifică] unei activități care este deja furnizată sau care poate fi furnizată în mod satisfăcător și în condiții – precum prețul, trăsăturile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu – compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de către stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață […]”

62 În considerentul (166) al deciziei atacate, după ce a reprodus fragmentul menționat la punctul 288 de mai sus, Comisia arată că, „[î]n acest context, [ea] consideră că elementele de mai sus stabilesc faptul că compensarea costurilor suportate de SNCM pentru prestarea serviciului complementar contravine de asemenea practicii [sale] în această privință”.

63 Critica pe care SNCM o formulează împotriva Comisiei nu poate fi admisă. Astfel, după cum reiese din cuprinsul punctului 3, Comunicarea privind SIEG are doar scopul de a clarifica noțiunile-cheie care stau la baza aplicării normelor în materie de ajutoare de stat în cazul compensației pentru obligația de serviciu public. Astfel, pentru a aprecia dacă primul dintre criteriile Altmark era sau nu era îndeplinit în prezenta cauză, Comisia nu a făcut decât să aplice normele obiective ale tratatului și să țină seama de dispozițiile relevante ale Regulamentului privind cabotajul maritim, astfel cum au fost interpretate de Curte în Hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), și anume principii care, în ceea ce privește substanța lor, existau deja în momentul adoptării DSP.

64 În al treilea rând, trebuie să se considere că SNCM nu poate invoca durata pretins excesivă a procedurii administrative care a condus la adoptarea deciziei atacate ca temei pentru încrederea sa legitimă în caracterul legal al ajutorului în discuție.

65 Astfel, mai întâi, este necesar să se sublinieze că, potrivit jurisprudenței constante, atunci când, precum în prezenta cauză, un ajutor nu a fost notificat Comisiei, inacțiunea acesteia în privința măsurii respective este nesemnificativă (Hotărârea din 11 noiembrie 2004, Demesa și Territorio Histórico de Álava/Comisia, C-183/02 P și C-187/02 P, EU:C:2004:701, punctul 52, și Hotărârea din 27 septembrie 2012, Fedecom/Comisia, T-243/09, nepublicată, EU:T:2012:497, punctul 93). De altfel, astfel cum reiese din constatările prezentate la punctele 294-296 de mai jos, Comisia nu a rămas niciun moment inactivă după ce a primit plângerea depusă în prezenta cauză de Corsica Ferries.

66 În continuare, trebuie reamintit că, la 27 iunie 2012, Comisia a informat Republica Franceză asupra deciziei sa de inițiere a procedurii oficiale de investigare, în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, cu privire la eventualele ajutoare în favoarea SNCM și CMN conținute în CDSP și că această decizie a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 5 octombrie 2012. Chiar presupunând că, anterior publicării menționate, un operator economic diligent putea pretinde că are o încredere legitimă în acordarea ajutorului în cauză, el nu mai putea nutri o astfel de încredere ulterior acestei publicări. Astfel, deschiderea procedurii oficiale de investigare presupune existența unor rezerve serioase ale Comisiei cu privire la compatibilitatea ajutorului în discuție cu dreptul Uniunii. Prin urmare, un operator economic diligent nu se mai poate baza, din acest moment, pe continuitatea ajutorului respectiv (Hotărârea din 21 martie 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, punctul 47).

67 În sfârșit, în orice caz, trebuie să se constate că, deși, desigur, durata procedurii administrative a fost relativ lungă, aceasta nu poate fi calificată totuși ca nerezonabilă. Deși este adevărat că principiile și contextul care stă la baza deciziei atacate nu sunt fundamental diferite de cele care stăteau la baza deciziilor anterioare ale Comisiei cu privire la transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica, nu este mai puțin adevărat însă că prezenta cauză prezenta o anumită complexitate și necesita stabilirea a numeroase elemente de fapt, ceea ce era mai dificil ca urmare a lipsei unei notificări prealabile din partea autorităților franceze.

68 În acest context, trebuie să se arate că, contrar susținerilor SNCM, Comisia nu a așteptat peste șase luni înainte de a adopta o anumită măsură în urma depunerii, la 27 septembrie 2007, a plângerii formulate de Corsica Ferries. Astfel, SNCM omite să menționeze că această plângere a făcut obiectul unor completări din partea Corsica Ferries la 30 noiembrie și la 20 decembrie 2007, astfel încât trebuie să se considere că, într-un termen mai scurt de trei luni, și anume la 13 martie 2008, Comisia a adoptat o primă măsură concretă în speță, adresând o cerere de informații autorităților franceze, la care acestea din urmă au răspuns la 3 iunie 2008. La 12 noiembrie 2008 a fost adresată de Comisie autorităților franceze o a doua cerere de informații, la care acestea au răspuns la 14 ianuarie 2009.

69 Afirmația SNCM potrivit căreia Comisia a rămas în continuare inactivă pentru aproximativ trei ani, și anume până la 13 octombrie 2011, dată la care aceasta a adresat o a treia cerere de informații autorităților franceze, este înșelătoare. Astfel, la 20 mai și la 16 iulie 2010, la 22 martie și la 22 iunie 2011, Comisia a primit informații suplimentare din partea Corsica Ferries în susținerea plângerii sale, pe care aceasta a trebuit să le examineze. Autoritățile franceze au răspuns la această a treia cerere de informații la 7 decembrie 2011. La 15 decembrie 2011 și la 10 ianuarie 2012, Corsica Ferries a comunicat informații suplimentare Comisiei. La 20 ianuarie 2012, autoritățile franceze au răspuns la o a patra cerere de informații a Comisiei, care le-a fost adresată la 14 decembrie 2011.

70 Termenul de aproximativ cinci luni care s-a scurs ulterior până la 27 iunie 2012, data notificării de către Comisie către Republica Franceză a deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare, nu poate fi calificat drept excesiv. Situația se regăsește în ceea ce privește termenul de puțin peste zece luni care s-a scurs între această din urmă dată și cea a adoptării deciziei atacate, la 2 mai 2013. În

această privință, trebuie reamintit că autoritățile franceze au depus observații cu privire la decizia de inițiere la 13 iulie și la 7 septembrie 2012, că Corsica Ferries, SNCM și CMN au depus de asemenea observații cu privire la decizia amintită, care au fost comunicate autorităților franceze și au făcut obiectul unor comentarii din partea acestora prin scrisorile din 14 noiembrie 2012 și din 3 ianuarie, din 16 ianuarie și din 12 februarie 2013.

71 În al patrulea rând, SNCM invocă de asemenea în mod inutil decizia Conseil d'État (Consiliul de Stat) din 13 iulie 2012 și în special faptul că acesta din urmă ar fi confirmat în decizia menționată necesitatea unei analize globale a serviciului de bază și a serviciului complementar.

72 Astfel, mai întâi, este necesar să se sublinieze că, astfel cum reiese din jurisprudența citată la punctul 282 de mai sus, doar instituțiile Uniunii, și nu o instanță a unui stat membru, se pot afla la originea unei așteptări legitime. În acest context, trebuie reamintit că, astfel cum s-a arătat deja la punctul 176 de mai sus, Comisia nu ar fi putut, de altfel, să fie legată de interpretarea dată de Conseil d'État (Consiliul de Stat) dispozițiilor Regulamentului privind cabotajul maritim.

73 În continuare, trebuie să se arate că, atunci când Conseil d'État (Consiliul de Stat) a pronunțat decizia la 13 iulie 2012, Comisia decisese deja să inițieze procedura oficială de investigare, în temeiul articolului 108 alineatul (2) TFUE, împotriva eventualelor ajutoare în favoarea SNCM și a CMN conținute în CDSP. În consecință, având în vedere ceea ce s-a arătat la punctul 293 de mai sus, este necesar să se considere că, atât timp cât Comisia nu a pronunțat decizia finală, orice încredere legitimă în legalitatea ajutorului în discuție era exclusă, după cum a putut decide Conseil d'État (Consiliul de Stat).

74 În sfârșit, trebuie să se observe că, astfel cum arată în mod pertinent Comisia, de la sfârșitul anului 2006, problema DSP cu privire la transportul pe liniile maritime care deservesc Corsica a făcut obiectul unui număr de acțiuni în fața instanțelor franceze, care au condus la mai multe modificări ale jurisprudenței și al căror epilog a fost Hotărârea din 6 aprilie 2016 pronunțată de cour administrative d'appel de Marseille (Curtea Administrativă de Apel din Marsilia) care a anulat hotărârea tribunal administratif de Bastia (Tribunalul Administrativ din Bastia) din 24 ianuarie 2008, precum și deliberarea Adunării din Corsica din 7 iunie 2007 și decizia președintelui Consiliului executiv din Corsica din aceeași zi (a se vedea punctele 17, 20 și 27 de mai sus).

75 Având în vedere considerațiile de mai sus, este necesar să se respingă al patrulea motiv ca nefondat.

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului egalității de tratament

76 În cadrul celui de al cincilea motiv, SNCM susține că decizia atacată, prin faptul că s-a impus Republicii Franceze să recupereze sumele care i-au fost plătite în temeiul CDSP pentru serviciul suplimentar fără a prevedea vreo altă posibilitate de compensare pentru acest serviciu, instituie o diferență de tratament nejustificată între ea și ceilalți operatori de linii maritime între Corsica și continent, fie că este vorba despre CMN sau despre concurenți care își desfășoară activitatea în afara cadrului DSP.

77 Comisia și Corsica Ferries solicită respingerea ca nefondat a acestui al cincilea motiv.

78 Trebuie reamintit că respectarea principiului egalității de tratament impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea din 17 octombrie 1995, Fishermen's Organisations și alții, C-44/94, EU:C:1995:325, punctul 46, și Hotărârea din 30 martie 2006, Spania/Consiliul, C-87/03 și C-100/03, EU:C:2006:207, punctul 48).

79 În speță, se impune constatarea că niciuna dintre cele două situații invocate de SNCM nu este de natură să constituie o încălcare a principiului egalității de tratament.

80 Astfel, în primul rând, SNCM critică în mod eronat faptul că, în decizia atacată, Comisia a calificat drept ajutoare de stat incompatibile cu piața internă compensațiile pe care le-a încasat pentru furnizarea serviciului complementar pe ruta Marsilia-Propriano [a se vedea secțiunea I litera d) alineatul 1.4 din caietul de sarcini al CDSP] în condițiile în care nu a calificat în același mod compensațiile care ar fi fost plătite CMN pentru „capacitățile suplimentare pe care aceasta din urmă le [instituia] pe aceeași linie în perioada mai-septembrie”.

81 Astfel, „capacitățile suplimentare” prevăzute de SNCM intră sub incidența secțiunii I litera d) alineatul 1.3 punctul i) din caietul de sarcini al CDSP și, prin urmare, fac parte din serviciul de bază, și nu din serviciul complementar după cum susține SNCM. Acest aspect este confirmat în special de unul dintre tabelele care figurează în secțiunea B, „Prezentarea anilor tip”, din anexa 2 la CDSP, de unde reiese că întărirea serviciului de bază astfel prevăzut de această dispoziție din caietul de sarcini era realizată în practică prin adăugarea unei rotații pe săptămână a navelor de pasageri și de marfă ale CMN *Kalliste* sau *Girolata* la rotațiile navei sale de pasageri și de marfă *Scandola*. Or, astfel cum s-a arătat deja la punctele 160 și 161 de mai sus, serviciul de bază era executat prin utilizarea navelor de pasageri și de marfă, în timp ce serviciul complementar era executat prin utilizarea feriboturilor.

82 Întrucât serviciul complementar era furnizat doar de SNCM și numai compensațiile plătite pentru acest serviciu au fost considerate de Comisie ca fiind ajutoare de stat incompatibile cu piața internă, fără a încălca principiul egalității de tratament, aceasta din urmă a dispus doar recuperarea acestor compensații, iar nu a celor plătite CMN pentru prestațiile care fac obiectul serviciului de bază.

83 În al doilea rând, SNCM invocă în mod greșit o pretinsă diferență de tratament între ea și operatorii care oferă serviciile de transport maritim pe rutele Toulon-Corsica și Nisa-Corsica. Astfel, aceasta nu se afla într-o situație comparabilă cu cea a acestor prestatori, întrucât doar ea furniza serviciul complementar în cadrul CDSP și beneficia de o compensație în acest scop, în timp ce operatorii respectivi era acoperiți de schema de ajutor cu caracter social prevăzută la punctul 14 de mai sus. Trebuie să se adauge că, spre deosebire de compensația amintită, această schemă de ajutor a fost declarată compatibilă cu piața internă de către Comisie (a se vedea punctul 14 de mai sus).

84 În acest context, SNCM susține de asemenea în mod eronat că din decizia atacată rezultă că a fost obligată să ofere anumite capacități de transport pe ruta Marsilia-Corsica fără a putea pretinde vreo compensație, fie în temeiul CDSP, fie în temeiul schemei de ajutor cu caracter social, în condițiile în care companiile maritime care operează de la Toulon sau Nisa puteau beneficia de o compensație în temeiul acestei din urmă scheme. Astfel, situația menționată este imputabilă nu Comisiei, ci autorităților franceze care, începând cu 1 ianuarie 2002, au organizat serviciul public de transport maritim între Corsica și Franța continentală conform a două modalități de gestiune paralele, și anume, pe de o parte, o convenție a DSP pentru liniile cu plecare din Marsilia, care conduce la o compensație financiară pentru operatorii delegați, și, pe de altă parte, o schemă de ajutor social pentru pasagerii transportați pentru liniile cu plecare din Nisa și din Toulon.

85 Rezultă că al cincilea motiv trebuie respins ca nefondat.

86 Prin urmare, acțiunea trebuie respinsă în întregime ca nefondată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

87 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât SNCM a căzut în pretenții, se impune ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, să fie obligată să suporte și cheltuielile de judecată efectuate de Comisie și de Corsica Ferries, conform concluziilor acestora din urmă.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a șasea)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) suportă, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, cheltuielile efectuate de Comisia Europeană și de Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 1 martie 2017.

Semnături

Cuprins

Istoricul cauzei 2

Principalii actori 2

Serviciul de transport maritim între Franța continentală și Corsica și convențiile privind delegarea de serviciu public 3

Procedura în fața Comisiei și decizia atacată 6

Procedura și concluziile părților 10

În drept 12

Observații introductive 12

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că serviciul complementar nu constituia un SIEG 13

Cu privire la primul aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare de drept prin exercitarea unui control detaliat al necesității serviciului în raport cu o nevoie reală a serviciului public 14

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia nu și-a respectat practica decizională anterioară, precum și jurisprudența 14

– Cu privire la al doilea și la al patrulea subaspect, întemeiate pe faptul că Comisia a încălcat larga marja de apreciere a statelor membre, precum și domeniul de aplicare al Hotărârii din 20 februarie 2001, Analir și alții (C-205/99, EU:C:2001:107), și al Regulamentului privind cabotajul maritim 16

– Cu privire la al treilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a încălcat normele referitoare la sarcina probei 20

Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare de drept, o eroare de fapt și o eroare vădită de apreciere prin asimilarea capacităților suplimentare care trebuiau furnizate în perioadele de vârf pentru un serviciu complementar și prin evaluarea acestui serviciu separat de serviciul de bază în temeiul primului criteriu din jurisprudența Altmark 22

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că CDSP nu face o distincție între serviciul de bază și serviciul complementar 23

– Cu privire la al doilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a asimilat în mod eronat serviciul de bază cu prestațiile oferite de navele cargo și serviciul complementar cu cele oferite de feriboturi 25

– Cu privire la al treilea subaspect, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că serviciul complementar este justificat de necesitatea reală a serviciului public pe care o satisface serviciul de bază 26

Cu privire la al treilea aspect, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că serviciul complementar, analizat izolat, îndeplinește primul criteriu din jurisprudența Altmark 29

– Cu privire la primul subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a apreciat în mod eronat caracterul substituibil al serviciilor de transport de pasageri cu plecare din Marsilia cu cele cu plecare din Toulon 29

– Cu privire la al doilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a apreciat în mod eronat lipsa inițiativei private 32

– Cu privire la al treilea subaspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să analizeze impactul pe care l-ar fi avut eliminarea serviciului complementar asupra ofertei efectiv constatate 34

– Cu privire la al patrulea subaspect, întemeiat pe faptul că nu se poate considera că concurenții SNCM care operează cu plecare din Toulon își desfășoară activitățile în condiții normale de piață 35

Cu privire la al patrulea aspect, invocat cu titlu foarte subsidiar, întemeiat pe faptul că Comisia nu a demonstrat că prestațiile furnizate pentru serviciul complementar nu constituiau o tranzacție comercială normală 35

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe faptul că Comisia a considerat în mod eronat că CDSP nu îndeplinea al patrulea criteriu din jurisprudența Altmark 36

Cu privire la al treilea motiv, invocat cu titlu subsidiar, întemeiat pe faptul că Comisia a calculat în mod eronat cuantumul ajutorului care trebuie recuperat 40

Cu privire la primul aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să țină seama, pentru a stabili valoarea ajutorului care trebuie recuperat, de cheltuielile efectuate pentru furnizarea serviciului complementar 41

Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a omis în mod eronat să țină seama, pentru a stabili valoarea ajutorului care trebuie recuperat, de subcompensația la care a fost supus serviciul de bază 42

Cu privire la al treilea aspect, întemeiat pe faptul că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere la stabilirea părții din compensația anuală care poate fi atribuită serviciului complementar 42

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului protecției încrederii legitime 43

Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului egalității de tratament 46

Cu privire la cheltuielile de judecată 48