Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (šesti senat)

z dne 1. marca 2017 *

„Državne pomoči — Pomorska kabotaža — Pomoč, ki jo je Francija odobrila družbama Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) in Compagnie méridionale de navigation — Storitev splošnega gospodarskega pomena — Nadomestila za dodatno storitev k osnovni storitvi, namenjeno pokritju obdobij velikega povpraševanja med turistično sezono — Sklep, s katerim je bila pomoč razglašena za nezdružljivo z notranjim trgom — Pojem državna pomoč — Prednost — Sodba Altmark — Določitev zneska pomoči“

V zadevi T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), s sedežem v Marseillu (Francija), ki so jo najprej zastopali A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard in S. Mabile, nato A. Winckler in F.-C. Laprévote ter nazadnje F.-C. Laprévote in C. Froitzheim, odvetniki,

tožeča stranka,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopata M. Afonso in M. B. Stromsky, agentki,

tožena stranka,

ob intervenciji

Corsica Ferries France SAS, s sedežem v Bastii (Francija), ki jo zastopata S. Rodrigues in C. Bernard-Glanz, odvetnika,

intervenientka,

zaradi predloga na podlagi člena 263 PDEU za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije z dne 2. maja 2013 o državni pomoči SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija odobrila družbi Société Nationale Corse Méditerranée in družbi Compagnie Méridionale de Navigation (2013/435/EU) (UL 2013, L 220, str. 20),

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti senat),

v sestavi S. Frimodt Nielsen (poročevalec), predsednik, A. M. Collins (poročevalec) in V. Valančius, sodnika,

sodna tajnica: G. Predonzani, administratorka,

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 14. junija 2016

* * Jezik postopka: francoščina.

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

Glavni udeleženci

1 Tožeča stranka, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), je francoska pomorska družba, ki zagotavlja redne povezave med drugim s Korziko (Francija) iz pristanišč v Marseillu (Francija) in Nici (Francija), ki ju povezuje s pristanišči v Ajacciu, Bastii, Calviju, Île-Roussu, Porto-Vecchiu in Proprianu.

2 V času dejanskega stanja je družba SNCM upravljala floto desetih plovil, med katerimi je bilo šest trajektov, in sicer *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* in *Excelsior*, ter štiri tovorno-potniške ladje za prevoz potnikov in tovora, in sicer *Jean Nicoli* (ki je leta 2009 nadomestila ladjo *Monte Cinto* za opravljanje zadevnih storitev), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* in *Monte d'Oro*.

3 Tribunal de commerce de Marseille (gospodarsko sodišče v Marseillu, Francija) je s sodbo z dne 28. novembra 2014 začelo postopek prisilne poravnave družbe SNCM. S sodbo z dne 20. novembra 2015 je sprejelo eno od ponudb, ki so mu bile predložene za prevzem družbe SNCM. Posledično je postopek prisilne poravnave preoblikovalo v prisilno likvidacijo družbe SNCM in določilo, da prevzemnik začne razpolagati z njo 45 dni po datumu sodbe.

4 Compagnie méridionale de navigation (v nadaljevanju: CMN) je francoska pomorska družba, ki zagotavlja med drugim povezave med pristanišči v Bastii, Ajacciu in Proprianu in pristaniščem v Marseillu.

5 Za zagotavljanje zadevnih storitev je družba CMN uporabljala tri tovorno-potniške ladje, to je ladje *Kalliste*, *Girolata* in *Scandola* (ki jo je pozneje nadomestila Piana).

6 Corsica Ferries France SAS (v nadaljevanju: Corsica Ferries) je francoska pomorska družba, ki zagotavlja redne pomorske povezave med, med drugim, celinsko Francijo in Korziko, in sicer linije Nica–Ajaccio, Nica–Île-Rousse, Nica–Bastia, Nica–Calvi, Toulon–Ajaccio, Toulon–Bastia in Toulon–Île-Rousse.

7 Collectivité territoriale de Corse (ozemeljska skupnost Korzika, Francija, v nadaljevanju: CTC) je pravna oseba francoskega javnega prava, ki jo sestavljajo trije subjekti, to so Assemblée de Corse (skupščina Korzike), Conseil exécutif de Corse (izvršni svet Korzike) in Conseil économique, social et culturel de Corse (ekonomski, socialni in kulturni svet Korzike).

8 Office des transports de la Corse (prometni urad Korzike, Francija, v nadaljevanju: OTC) je francoska oseba javnega prava industrijske in komercialne narave, ki jo je ustanovila CTC in je pristojna za izvajanje otoške politike zračnega in pomorskega prometa. Naloga OTC je med drugim upravljanje proračunskih sredstev, ki jih CTC dodeli za zagotavljanje ozemeljske povezanosti, ter razdelitev dodeljenih sredstev med zračni in pomorski promet. Na tej podlagi s prevoznimi podjetji, ki so pooblaščena za izvajanje javne službe, sklepa pogodbe, v katerih so med drugim določene tarife, pogoji izvajanja in kakovost storitve. Cilj načela ozemeljske povezanosti je omiliti posledice otoške lege, zagotoviti povezanost otoka v oblikah, ki so čim bližje oblikam povsem celinskih povezav, ter izvajati pomorske povezave med celinsko Francijo in Korziko po tarifi, ki je primerljiva tarifam kopenskega prevoza.

Storitev pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko ter pogodbe o prenosu pooblastil javne službe

9 V času dejanskega stanja so storitev pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko opravljale tri pomorske družbe, in sicer SNCM, CMN in Corsica Ferries. Četrta družba, v tem primeru Moby Lines, je povezave med Toulonom in Korziko zagotavljala med aprilom 2010 in februarjem 2011.

10 Za potniški promet med celino in Korziko je značilna velika odvisnost od sezone, saj se večina potniškega prometa opravi v poletnih mesecih. V obdobju od leta 2000 je bil glavni trend na trgih prevoza med celinsko Francijo in Korziko razvoj ponudbe prevoznih storitev iz Toulona, ki je v prometnem smislu postal najpomembnejše pristanišče s pomorsko povezavo s Korziko. Ta trend povečevanja prometa iz Toulona je bil povezan s povečanjem tržnega deleža družbe Corsica Ferries.

11 Družbi SNCM in CMN na eni strani ter Francoska republika na drugi so 31. marca 1976 podpisale okvirno pogodbo za 25-letno obdobje za opravljanje javne storitve pomorske povezave med Korziko in celinsko Francijo.

12 Ob izteku te koncesije za opravljanje javne službe 31. decembra 2001 so korziški organi pregledali mehanizem pomorske povezave z otokom.

13 Tako so bile od 1. januarja 2002 zagotovljene zgolj linije iz Marseilla v okviru pogodbe o prenosu pooblastil javne službe, s katero je bilo pooblaščenima izvajalcema dodeljeno finančno nadomestilo. To pogodbo so za petletno obdobje sklenili družbi SNCM in CMN na eni strani ter CTC in OTC na drugi.

14 Za druge linije, in sicer iz Nice in Toulona, so korziški organi vzporedno s pogodbo iz točke 13 zgoraj vzpostavili sistem pomoči socialne narave za prebivalce otoka in nekatere opredeljene socialne kategorije. Pogodba o socialni pomoči tako omogoča, da se za vsakega potnika, ki je upravičen do ugodnejše cene, plača pomoč, ki jo vnaprej financirajo prevozna podjetja, ki se strinjajo s spoštovanjem obveznosti javne službe, pri čemer jim je ta pomoč na enoto nato povrnjena. Navedene kategorije predstavljajo skoraj dve tretjini celotnega prometa (korziški prebivalci, osebe, mlajše od 25 let ali starejše od 60 let, študenti, mlajši od 27 let, družine ter invalidi). Ta sistem pomoči je Evropska komisija odobrila s sklepom z dne 2. julija 2002 (Državna pomoč N 781/2001 – Francija – Sistem individualnih pomoči socialne narave za pomorske povezave s Korziko). S sklepom z dne 23. aprila 2007 (Državna pomoč N 13/2007 – Francija – Podaljšanje sistema individualnih pomoči socialne narave za pomorske povezave s Korziko N 781/2001) pa je odobrila podaljšanje navedenega sistema pomoči do 31. decembra 2013. Te pomorske povezave med pristaniščema v Nici in Toulonu na eni strani ter pristanišči na Korziki na drugi zagotavlja predvsem družba Corsica Ferries.

15 Skupščina Korzike je s sklepom z dne 24. marca 2006 odobrila načelo podaljšanja prenosa pooblastil javne službe (v nadaljevanju: PPJS) za pomorske prevoze iz pristanišča v Marseillu do pristanišč Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile-Rousse, Porto-Vecchio in Propriano od 1. januarja 2007. Z istim sklepom je pooblastila predsednika urada OTC, da v imenu CTC začne postopek javnega razpisa, tehnično preveri ponudbe in pomaga CTC pri dodelitvi PPJS.

16 Obvestilo o javnem razpisu je bilo objavljeno v *Uradnem listu Evropske unije* 27. maja 2006 in v časopisu *Les Echos* 9. junija 2006. Do roka za oddajo ponudb, to je 4. avgusta 2006, so bile oddane štiri ponudbe, in sicer ponudba družbe SNCM, ponudba družbe Corsica Ferries, ponudba družbe CMN in ponudba začasne skupine, ki sta jo sestavljali družbi Corsica Ferries in CMN.

17 Conseil d'État (državni svet, Francija) je z odločbo z dne 15. decembra 2006 razveljavil postopek dodelitve PPJS.

18 Skupščina Korzike se je s sklepom z dne 22. decembra 2006 odločila, da bo ponovila celotni postopek dodelitve PPJS, podaljšala veljavni PPJS do 30. aprila 2007 in določila 1. maj 2007 kot datum za začetek izvajanja novega PPJS.

19 Novo obvestilo o javnem razpisu je bilo nato objavljeno 30. decembra 2006 v *Uradnem listu Evropske unije*, 4. januarja 2007 v *Les Échos* in 5. januarja 2007 v tedniku *Le Journal de la Marine Marchande*. 9. februarja 2007 sta bili oddani dve ponudbi, in sicer, prvič, skupna ponudba družb SNCM in CMN, ki sta sestavljali začasno skupino (v nadaljevanju: skupina SNCM-CMN), za vse linije, predložena hkrati v obliki celotne ponudbe in ponudb za posamezne linije, in drugič, ponudba družbe Corsica Ferries za linije Marseille–Ajaccio, Marseille–Porto-Vecchio in Marseille–Propriano, predložena hkrati v obliki celotne ponudbe za vse tri linije in ponudb za posamezne linije.

20 Sodnik, pristojen za izdajo začasne odredbe, pri Tribunal administratif de Bastia (upravno sodišče v Bastii), pri katerem je družba Corsica Ferries vložila pravno sredstvo, je s sklepom z dne 27. aprila 2007 razveljavil fazo pogajanj v postopku dodelitve PPJS ter za nično razglasil odločbo predsednika izvršnega sveta Korzike in predsednika urada OTC, s katero je bila izbrana ponudba skupine SNCM-CMN in je bilo skupščini Korzike predlagano, naj PPJS dodeli tej skupini. Razsodil je, da morata CTC in OTC ponoviti postopek pogovorov s podjetji, ki so oddala ponudbo.

21 Skupščina Korzike je s sklepom z dne 27. aprila 2007 za dva meseca podaljšala trajanje veljavnega pooblastila in določila 1. julij 2007 kot datum za začetek izvajanja novega PPJS.

22 Po novi fazi pogajanj s skupino SNCM-CMN in družbo Corsica Ferries je OTC predlagal zavrnitev ponudbe zadnjenavedene družbe z obrazložitvijo, da ta ni mogla točno in dokončno določiti, kdaj bi bila sposobna začeti izvajati PPJS, in da ne izpolnjuje pogoja o najvišji dovoljeni starosti plovil, določenega s posebnim pravilnikom javnega razpisa.

23 Skupščina Korzike je s sklepom z dne 7. junija 2007 skupini SNCM-CMN dodelila PPJS za pomorske povezave med pristaniščem v Marseillu in pristanišči na Korziki za obdobje od 1. julija 2007 do 31. decembra 2013.

24 Člen 1 tega sklepa določa:

„Odobri poročilo predsednika izvršnega sveta [Korzike], v katerem je navedeno, prvič, da ponudba skupine SNCM-CMN izpolnjuje zahteve in merila iz posebnega pravilnika javnega razpisa in pogodbenih pogojev za vsako od petih linij, in drugič, da družba Corsica Ferries ne more trdno in dokončno določiti, kdaj bi bila sposobna začeti izvajati naslednji [PPJS], in da v zvezi s tem pogojev, ki jih določa v zvezi z elementi, ki niso del vsebine [PPJS], ni mogoče upoštevati.“

25 Z odločbo z istega dne je bil predsednik izvršnega sveta Korzike pooblaščen za podpis pogodbe o prenosu pooblastil javne službe za to pomorsko povezavo (v nadaljevanju: pogodba o PPJS).

26 Pogodba o PPJS je bila sklenjena 7. junija 2007 za obdobje od 1. julija 2007 do 31. decembra 2013.

27 Tribunal administratif de Bastia je s sodbo z dne 24. januarja 2008 zavrnilo predlog družbe Corsica Ferries za razglasitev ničnosti sklepa in odločbe, omenjenih zgoraj v točkah 23 in 25. Cour administrative d'appel de Marseille (višje upravno sodišče v Marseillu) je s sodbo z dne 7. novembra 2011 razveljavilo to sodbo ter navedena sklep in odločbo razglasilo za nična. Conseil d'État je z odločbo z dne 13. julija 2012, izdano po pritožbi družb SNCM in CMN, razveljavil sodbo Cour administrative d'appel de Marseille in zadevo vrnil v razsojanje temu sodišču. Cour administrative d'appel de Marseille je s sodbo z dne 6. aprila 2016 razveljavilo sodbo Tribunal administratif de Bastia z dne 24. januarja 2008 ter navedeni sklep in odločbo razglasilo za nična.

28 Člen 1 pogodbe o PPJS določa kot predmet pogodbe zagotavljanje rednih pomorskih storitev na vseh linijah v okviru PPJS med pristaniščem v Marseillu ter pristanišči v Bastii, Ajacciu, Porto-Vecchiu, Proprianu in La Balagni (Calvi in Île-Rousse).

29 S pogodbenimi pogoji iz Priloge 1 k pogodbi o PPJS je določena vrsta navedenih storitev. Ti zlasti določajo:

— stalno storitev „prevoza potnikov in tovora“, ki mora biti zagotovljena vse leto na vseh zadevnih linijah (v nadaljevanju: osnovna storitev), in

— dodatno storitev „prevoza potnikov“, ki mora biti zagotovljena v obdobjih velikega povpraševanja na linijah Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia in Marseille–Propriano (v nadaljevanju: dodatna storitev).

30 Člen 2 pogodbe o PPJS določa zlasti zneske referenčnih finančnih nadomestil, h katerim se zavežejo pooblaščeni izvajalci v času trajanja PPJS.

31 Člen 3 pogodbe o PPJS določa, da PPJS ne pomeni izključnega zagotavljanja storitev na zadevnih pomorskih linijah, temveč omogoča drugim družbam izvajanje redne storitve brez finančnega nadomestila, pri čemer pa jim vseeno nalaga določene obveznosti. Ta člen določa tudi, da so zahtevki za finančno nadomestilo pooblaščenih izvajalcev določeni v skladu z mehanizmom pomoči socialne narave.

32 Člen 5 pogodbe o PPJS, naslovljen „Pogoji plačila finančnih nadomestil“, v tretjem pododstavku odstavka 2 določa, da je končno finančno nadomestilo za vsakega pooblaščenega izvajalca za vsako leto omejeno na znesek primanjkljaja iz poslovanja, nastalega zaradi izpolnjevanja obveznosti iz pogodbenih pogojev, ob upoštevanju razumnega donosa ladij glede na število dni njihove dejanske uporabe za prevoze v skladu s temi obveznostmi. Kot razumni donos se za uporabljene ladje šteje 15 % njihove pogodbene vrednosti. Ta pogodbena vrednost je določena v Prilogi 3 k pogodbi o PPJS.

33 Člen 7 pogodbe o PPJS, naslovljen „Zaščitna klavzula“, v odstavku 1 določa, da se v primeru večjih sprememb tehničnih, regulativnih ali ekonomskih pogojev za opravljanje storitev, ki so predmet pooblastila, ali zaradi upoštevanja morebitnih zunanjih dogodkov, ki imajo velik učinek na finančne zaveze pooblaščenega izvajalca ali izvajalcev, pogodbene stranke na pobudo najbolj vestne stranke sestanejo, da bi sprejele ukrepe za ponovno vzpostavitev začetnega finančnega ravnovesja pogodbe o PPJS, „pri čemer imajo prednost najvišje tarife in prilagoditev storitev“.

34 Člen 7.2 pogodbe o PPJS določa, da je bila višina referenčnih letnih finančnih nadomestil določena v skladu z napovedmi bruto prihodkov iz potniškega in tovornega prometa, navedenimi v ponudbi vsakega od pooblaščenih izvajalcev. Ista določba predvideva možnost, da se finančno nadomestilo vsako leto v določenih primerih prilagodi navzgor ali navzdol, in sicer za vse vrste prihodkov in za vsakega pooblaščenega izvajalca. Navedeni člen tudi določa, da se ta mehanizem prilagoditve uporablja le do datuma uporabe prilagoditvene klavzule iz člena 8 pogodbe o PPJS.

35 Člen 8 pogodbe o PPJS, naslovljen „Prilagoditvena klavzula“, določa:

„Ob upoštevanju trajanja [pogodbe o PPJS] je v tretjem letu predvidena faza, v kateri se na podlagi kontradiktornega postopka in izvedenskega mnenja analizira finančno ravnovesje [pogodbe o PPJS] ter v dogovoru med strankami določijo morebitni ukrepi za popravek storitev in prilagoditev tarif, ki bodo zagotovili, da bo [CTC] obvladovala svojo finančno pomoč, zlasti z zmanjšanjem nadomestila, in ki bodo morali ohraniti splošno sistematiko [pogodbe o PPJS].“

36 Na podlagi te prilagoditvene klavzule je bila pogodba o PPJS konec leta 2009 z dodatkom spremenjena.

Postopek pred Komisijo in izpodbijani sklep

37 Komisija je v dopisih z dne 27. septembra, 30. novembra in 20. decembra 2007 prejela pritožbo družbe Corsica Ferries v zvezi z nezakonito državno pomočjo, ki ni združljiva z notranjim trgom, ki naj bi jo družbi SNCM in CMN prejeli na podlagi pogodbe o PPJS.

38 Družba Corsica Ferries je v dopisih z dne 20. maja 2010, 16. julija 2010, 22. marca 2011, 22. junija 2011, 15. decembra 2011 in 10. januarja 2012 Komisiji predložila dodatne informacije v podporo svoji pritožbi.

39 Komisija je z dopisi z dne 13. marca 2008, 12. novembra 2008, 13. oktobra 2011 in 14. decembra 2011 francoske organe zaprosila za informacije. Ti so na te zahteve odgovorili v dopisih z dne 3. junija 2008, 14. januarja 2009, 7. decembra 2011 in 20. januarja 2012.

40 Z dopisom z dne 27. junija 2012 je Komisija Francoski republiki sporočila, da bo začela formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU glede morebitne pomoči družbama SNCM in CMN na podlagi pogodbe o PPJS (UL 2012, C 301, str. 1).

41 Francoski organi so pripombe glede tega sklepa in odgovore na v njem postavljena vprašanja poslali v dopisih z dne 13. julija in 7. septembra 2012. Tudi družbe Corsica Ferries, SNCM in CMN so glede navedenega sklepa predložile pripombe, ki so bile poslane francoskim organom in v zvezi s katerimi so ti poslali pripombe v dopisih z dne 14. novembra 2012 ter 3. januarja, 16. januarja in 12. februarja 2013.

42 Komisija je po koncu tega postopka 2. maja 2013 sprejela Sklep o državni pomoči SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ki jo je Francija odobrila družbi SNCM in CMN (2013/435/EU) (UL 2013, L 220, str. 20, v nadaljevanju: izpodbijani sklep).

43 Izpodbijani sklep je bil Francoski republiki vročen 3. maja 2013, družbi SNCM pa poslan z elektronskim sporočilom Komisije z dne 14. junija 2013.

44 Komisija je v izpodbijanem sklepu, da bi ugotovila, ali nadomestila, dodeljena družbama SNCM in CMN v okviru pogodbe o PPJS, pomenijo državno pomoč in zlasti selektivno prednost, preučila, ali so kumulativna merila, ki jih je Sodišče določilo v sodbi z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415), v obravnavani zadevi izpolnjena (v nadaljevanju: merila Altmark). Natančneje, analizirala je prvo in četrto od teh meril (glej točki 87 in 90 spodaj).

45 Kar zadeva prvo od meril Altmark, je Komisija, na prvem mestu, opredelila „okvir analize“, ki ga je treba uporabiti za presojo tega merila (točke od 132 do 136 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Med drugim je menila, da je treba pri obsegu opravljanja javnih storitev, da je sprejemljiv glede na pravila o državni pomoči, upoštevati Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 2, str. 10, v nadaljevanju: Uredba o pomorski kabotaži), kakor je razložena v sodni praksi in zlasti kakor jo je Sodišče razložilo v sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107). Komisija je sklepala, da „bi moralo biti področje javnih storitev, kot ga določa pogodba o [izvajanju javne službe], potrebno in sorazmerno z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, kar dokazuje neustreznost rednih prevoznih storitev v običajnih tržnih razmerah“ (točka 136 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

46 Na drugem mestu, Komisija je menila, da bi bilo treba osnovne in dodatne storitve analizirati ločeno (točke od 137 do 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Ugotovila je, da pogodbeni pogoji, priloženi pogodbi o PPJS, jasno razlikujejo med tema vrstama storitev. Poleg tega je menila, da bi bilo mogoče dodatne storitve upravičiti z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, ki so izpolnjene z osnovnimi

storitvami, le kadar je ugotovljeno, da je njihovo izvajanje nujno potrebno za osnovne storitve „na podlagi tehničnih in gospodarskih ugotovitev“ (točka 139 obrazložitve izpodbijanega sklepa). V tem primeru med tema vrstama storitev ni zagotovljeno nobeno tehnično dopolnjevanje, ker zanje veljajo različne obveznosti, zlasti glede voznih redov in pogostosti prevozov, ker naj bi osnovne storitve opravljale tovorno-potniške ladje, dodatne storitve pa trajekti. Poleg tega naj bi analitično računovodstvo družbe SNCM v zvezi z dodatnimi storitvami razkrivalo primanjkljaj iz poslovanja, tako da naj trditve francoskih organov, da je vključitev teh storitev v obseg PPJS upravičena s finančno izravnavo z osnovnimi storitvami, ne bi bilo mogoče sprejeti.

47 Na tretjem mestu, Komisija je analizirala osnovno storitev glede na prvo merilo Altmar (točke od 145 do 150 obrazložitve izpodbijanega sklepa). V zvezi s tem je najprej ugotovila, da opravljanje storitev za zagotavljanje minimalne ozemeljske povezanosti med Marseillem in petimi zadevnimi korziškimi pristanišči zadošča jasno določenim potrebam po javnih storitvah (točka 145 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Dalje, glede obstoja pomanjkanja zasebnih pobud je ugotovila, da so drugi izvajalci na trgu priznali, da niso bili sposobni zagotoviti osnovne storitve (točka 146 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Poleg tega je menila, da združevanje linij znotraj ene storitve samo po sebi ni v nasprotju z Uredbo o pomorski kabotaži. Nasprotno pa naj bi v obravnavanem primeru združevanje petih linij omogočilo združevanje obstoječih navtičnih sredstev, da bi se izboljšala kakovost zadevne storitve in da bi se znižali stroški (točka 148 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Nazadnje, opozorila je, da pogodba o PPJS in njene priloge določajo natančne standarde neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in zaračunavanja prevoznih tarif, ki jih morajo pooblaščeni izvajalci spoštovati, če želijo zagotavljati osnovne storitve (točka 149 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Glede na navedeno je sklenila, da je vključitev osnovnih storitev v obseg pogodbe o PPJS potrebna in sorazmerna glede na dejanske potrebe po javnih storitvah (točka 150 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

48 Na četrtem mestu, Komisija je analizirala dodatno storitev, ki jo opravlja le družba SNCM, in to z dvema trajektoma, z vidika prvega od meril Altmark (točke od 151 do 167 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Menila je, da njena vključitev v obseg opravljanja javnih storitev ne ustreza dejanski potrebi po javnih storitvah in da je zato Francoska republika naredila očitno napako pri presoji, ko jo je obravnavala kot storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljevanju: SSGP) (točka 167 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

49 V zvezi s tem je Komisija na eni strani menila, da je bila ob dodelitvi pogodbe o PPJS dodatna storitev, zagotovljena iz Marseilla, z vidika povpraševanja potnikov večinoma zamenljiva s storitvami prevoza potnikov iz Toulona v Bastio in Ajaccio (točke od 154 do 160 obrazložitve izpodbijanega sklepa). V zvezi s tem je med drugim ugotovila, da razvoj prometa na povezavah med celinsko Francijo in Korziko v obdobju 2002–2009 kaže na hiter razvoj ponudbe, ki je konkurenčna ponudbi obeh pooblaščenih izvajalcev. Razdelitev prometa med navedenima pristaniščema naj bi kazala na zelo visok porast prometa iz Toulona in istočasen upad prometa iz Marseilla. Porast skupnega prometa naj bi tako zajeli predvsem ponudniki storitev iz Toulona v škodo pooblaščenih soizvajalcev, ki opravljata storitve prevoza iz Marseilla. Omenila je tudi majhno razdaljo med Marseillem in Toulonom, dejstvo, da je čas vožnje po cesti med tema mestoma precej krajši od časa vožnje po morju, in dejstvo, da lahko ladje iz Toulona pridejo na Korziko v krajšem času kot ladje iz Marseilla.

50 Na drugi strani je Komisija ugotovila, da francoski organi niso predložili nobenega dokaza o pomanjkanju zasebnih pobud za te dodatne storitve (točka 161 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Komisija je zlasti ugotovila, da je za pristanišči Bastia in Ajaccio, ki predstavljata 90 % zmogljivosti, ki jih zahteva dodatna storitev, kombinacija zmogljivosti osnovne storitve v okviru PPJS iz Marseilla in storitve zasebne pobude, ki jo je zagotavljala družba Corsica Ferries iz Toulona, zadostovala za pokritje dejanskih potreb, in sicer v spomladansko-jesenskem in poletnem obdobju, za obe pristanišči in za vsako leto med letoma 2004 in 2006 (točka 162 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Tako je menila, da vključitev dodatne storitve v obseg PPJS ni bila niti potrebna niti sorazmerna za pokritje povpraševanja po prevozu, ugotovljenega na linijah Marseille–Bastia in Marseille–Ajaccio. Kar zadeva linijo Marseille–Propriano, je navedla, da zaradi majhnega deleža prometa na tej liniji ni mogoče šteti,

da bi pomanjkanje zasebnih pobud le na tej liniji ovrglo ugotovitev v zvezi s celotno dodatno storitvijo (točka 164 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Poudarila je še, da so se pri storitvi, ki jo zagotavlja družba Corsica Ferries, upoštevale obveznosti javnih služb, ki veljajo za vse povezave med celinsko Francijo in Korziko, in da pri tej storitvi niso bile ugotovljene razlike v kakovosti v primerjavi z dodatno storitvijo (točka 165 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

51 Komisija je glede na navedeno sklenila, da prvo od meril Altmark ni izpolnjeno, kar zadeva nadomestila, dodeljena za dodatno storitev (točka 167 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

52 Kar zadeva četrto od meril Altmark, je Komisija menila, da ni izpolnjeno v zvezi z nobeno od dveh vrst zadevnih storitev (točka 183 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

53 Na prvem mestu, Komisija je v zvezi s tem na podlagi vseh elementov sklenila, da pogoji iz javnega razpisa niso omogočali izbire ponudnika, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost (točke od 169 do 178 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

54 Da je prišla do tega sklepa, se je Komisija v bistvu oprla na naslednje elemente:

— PPJS je bilo dodeljeno po postopku s pogajanji po objavi obvestila o javnem razpisu, to je postopek, ki naročniku daje široko diskrecijsko pravico in lahko omeji sodelovanje zainteresiranih izvajalcev;

— edina ponudba, ki je bila konkurenčna ponudbi pooblaščenih izvajalcev, to je ponudba družbe Corsica Ferries, ni bila ovrednotena na podlagi svojih značilnosti (merila za dodelitev), ampak na podlagi merila za izbor, v tem primeru sposobnosti ponudnika, da opravlja storitve od 1. julija 2007;

— postopek torej OTC ni omogočal, da bi primerjal več ponudb in izbral ekonomsko najustreznejšo ponudbo;

— dejstvo, da sta bili dejansko oddani dve ponudbi, ne zadostuje za zagotavljanje učinkovite konkurence, ker konkurenčna ponudba družbe Corsica Ferries, v kateri je bil kot datum začetka opravljanja storitev določen 12. november 2007, zaradi tega ni predstavljala verodostojne alternativne možnosti;

— dejstva, da je bilo v tej zadevi vloženih več tožb, ni mogoče šteti kot dokaz učinkovite konkurence v okviru postopka oddaje javnega naročila za pogodbo o PPJS;

— skupina SNCM-CMN je imela pomembno konkurenčno prednost, ker je imela kot prvotni izvajalec že na voljo ladje, prilagojene zahtevam iz pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS;

— zelo kratek rok od podelitve PPJS (na koncu 7. junija 2007) do datuma začetka izvajanja storitev (1. julij 2007) bi lahko pomenil pomembno oviro za vstop drugih ponudnikov;

— skupaj s tehničnimi zahtevami, povezanimi s posebnostmi zadevnih pristanišč, s pogojem glede starosti flote in enotnimi zmogljivostmi, ki jih zahtevajo pogodbeni pogoji pogodbe o PPJS, bi lahko ta zelo kratek rok pomenil omejitev sodelovanja na javnem razpisu za zbiranje ponudb;

— tudi obstoj številnih prilagoditvenih klavzul, povezanih s svobodo, ki jo je imel OTC pri odločanju o odstopanjih od veljavnih pravil, je lahko prispeval k odvračanju od sodelovanja na javnem razpisu za zbiranje ponudb, ker je povzročil dvome o nekaterih ključnih tehničnih in ekonomskih merilih za pripravo ponudbe.

55 Na drugem mestu, Komisija je ugotovila, da ji francoski organi niso poslali nobene informacije, s katero bi lahko dokazali, da so bila nadomestila izračunana po modelu povprečnega, dobro vodenega podjetja, ki razpolaga z ustreznimi viri (točki 179 in 180 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Dodala je, da nadomestilo ni bilo določeno na podlagi vnaprej določenih stroškov ali na podlagi primerjave s strukturo stroškov drugih primerljivih pomorskih podjetij, ampak ob upoštevanju predvidenih prihodkov in stroškov goriva, ki zajemajo samo del prihodkov in stroškov storitve (točka 180 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Poleg tega naj bi bila določena nadomestila za PPJS bistveno višja od nadomestil, določenih za obdobje 2002–2006, za podobne obveznosti, ki naj bi bile celo nekoliko manjše, kar zadeva ponujene zmogljivosti (točka 181 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Nazadnje je menila, da je bila primerjava s stroški dobro vodenega podjetja še zlasti pomembna, ker je bilo iz nekaterih elementov mogoče sklepati, da družba SNCM, ki je zaključevala obdobje intenzivnega prestrukturiranja, ni bila tako podjetje (točka 182 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

56 Glede na vse navedeno je Komisija ugotovila obstoj selektivne ekonomske prednosti, dodeljene pooblaščenima izvajalcema (točka 184 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

57 Potem ko je Komisija ugotovila, da zadevna nadomestila lahko izkrivljajo konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami, je sklenila, da pomenijo državno pomoč in da niso zakonita, saj so bila dodeljena brez predhodne priglasitve (točke od 185 do 187 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter člen 1 izpodbijanega sklepa).

58 Komisija je v točkah od 188 do 212 obrazložitve izpodbijanega sklepa preučila združljivost te državne pomoči z notranjim trgom.

59 Na prvem mestu, Komisija je v zvezi s tem ugotovila, da je v skladu z odstavkom 11 njenega sporočila, naslovljenega Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve (2011) (UL 2012, C 8, str. 15, v nadaljevanju: Okvir SSGP), državno pomoč, ki ni zajeta v Sklepu z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) PDEU za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (2012/21/EU) (UL 2012, L 7, str. 3), mogoče razglasiti za združljivo s členom 106(2) PDEU, če je potrebna za opravljanje zadevne storitve splošnega gospodarskega pomena in ne vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki je v nasprotju z interesi Unije, pri čemer morajo biti za dosego takšnega ravnovesja izpolnjeni pogoji iz oddelkov od 2.2 do 2.10 Okvira SSGP (točka 190 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

60 Na drugem mestu, Komisija je opozorila, da osnovna storitev pomeni SSGP, vendar pa to ne velja za dodatno storitev, tako da nadomestila, dodeljena v zvezi s to storitvijo, ne morejo biti združljiva s členom 106(2) PDEU (točki 192 in 193 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

61 Na tretjem mestu, Komisija je menila, da so v zvezi z osnovno storitvijo drugi pogoji iz Okvira SSGP izpolnjeni (točke od 194 do 212 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

62 Komisija je na podlagi navedenega sklenila, da nadomestila, ki so bila družbama SNCM in CMN dodeljena v zvezi z osnovno storitvijo, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki pa je združljiva z notranjim trgom (točka 213 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter člena 1 in 2(2) izpodbijanega sklepa), medtem ko nadomestila, ki so bila dodeljena zgolj družbi SNCM v zvezi z dodatno storitvijo, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom (točka 214 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter člena 1 in 2(1) izpodbijanega sklepa).

63 Posledično je Komisija odredila takojšnje prenehanje izplačil nadomestil v zvezi z dodatno storitvijo in izterjavo pomoči, že plačanih za ta namen, od upravičenca, pri čemer se zneskom, ki jih je treba izterjati, prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencu do njihove dejanske izterjave (točke od 215 do 218 in 220 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter člen 3 izpodbijanega sklepa). Komisija je natančneje določila, da se to vračilo izvede takoj in učinkovito ter da morajo francoski organi zagotoviti, da se ta

sklep izvrši v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu (točka 219 obrazložitve izpodbijanega sklepa in člen 4 izpodbijanega sklepa), to je do 3. septembra 2013. Poleg tega so morali francoski organi Komisiji v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o izpodbijanem sklepu predložiti skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga je treba izterjati od upravičenca, natančen opis sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev z izpodbijanim sklepom, in dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičenca zahtevano vračilo pomoči (člen 5 izpodbijanega sklepa).

Postopek in predlogi strank

64 Družba SNCM je 26. avgusta 2013 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila to tožbo.

65 Zoper izpodbijani sklep je 12. julija 2013 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča tudi Francoska republika vložila ničnostno tožbo, ki je bila evidentirana pod številko T-366/13.

66 Družba Corsica Ferries je z aktom, ki ga je sodno tajništvo Splošnega sodišča prejelo 11. decembra 2013, vložila predlog za intervencijo v obravnavani zadevi v podporo predlogom Komisije.

67 Družba SNCM je 9. januarja in 10. februarja 2014 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča v zvezi z družbo Corsica Ferries, če bi bila tej družbi dovoljena intervencija, vložila predlog za zaupno obravnavo nekaterih elementov tožbe in replike. Tema prošnjama je priložila nezaupno različico teh pisanj.

68 Predsednik šestega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 21. februarja 2014 dopustil intervencijo družbe Corsica Ferries. Odločitev o utemeljenosti predlogov za zaupno obravnavo je bila pridržana.

69 Družba Corsica Ferries je 6. marca 2014 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila ugovora zoper predloga za zaupno obravnavo v zvezi z velikim delom elementov, na katere se ta predloga nanašata.

70 Predsednik šestega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 3. oktobra 2014, SNCM/Komisija (T-454/13, EU:T:2014:898) delno ugodil prošnjam za zaupno obravnavanje.

71 Družba Corsica Ferries je 9. januarja 2015 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila intervencijsko vlogo. Družba SNCM je 9. marca 2015 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila stališče glede te vloge. Komisija je v dopisu z istega dne navedla, da v zvezi z navedeno vlogo ne bo vložila stališča.

72 Splošno sodišče (šesti senat) je na predlog sodnika poročevalca odločilo, da začne ustni del postopka.

73 Splošno sodišče je v okviru ukrepov procesnega vodstva, določenih v členu 89 Poslovnika, pozvalo Komisijo, naj pisno odgovori na določena vprašanja, kar je ta storila v predpisanem roku.

74 Družba SNCM je 6. junija 2016 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča v zvezi z družbo Corsica Ferries vložila predlog za zaupno obravnavo nekaterih delov odgovora Komisije na ta vprašanja. Družba Corsica Ferries je prejela le nezaupno različico tega odgovora in ni podala nobenega ugovora zoper prošnjo za zaupno obravnavo, ki je bila vložena glede nje.

75 Stranke so na obravnavi 14. junija 2016 podale ustne navedbe in odgovorile na vprašanja, ki jim jih je postavilo Splošno sodišče.

76 Družba SNCM Splošnemu sodišču predlaga, naj:

— izpodbijani sklep razglasi za ničen,

— podredno izpodbijani sklep razglasi za delno ničen v delu, v katerem je določeno, da znesek pomoči vključuje elemente, navedene v točki 218 obrazložitve tega sklepa, in

— Komisiji naloži plačilo stroškov.

77 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:

— tožbo zavrne kot neutemeljeno in

— družbi SNCM naloži plačilo stroškov.

78 Družba Corsica Ferries Splošnemu sodišču predlaga, naj:

— glavno tožbo zavrne in

— družbi SNCM naloži plačilo stroškov.

Pravo

79 Družba SNCM v utemeljitev tožbe navaja več trditev, ki jih je mogoče združiti v pet tožbenih razlogov, in sicer:

— prvi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da dodatna storitev ne pomeni SSGP;

— drugi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da pogodba o PPJS ne izpolnjuje četrtega od meril Altmark;

— tretji tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno izračunala znesek pomoči, ki ga je treba izterjati;

— četrti tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje kršitev načela varstva zaupanja v pravo;

— peti tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje kršitev načela enakega obravnavanja.

Uvodne ugotovitve

80 Uvodoma je treba predstaviti nekaj načel sodne prakse, ki se nanašajo zlasti na opredelitev nadomestila za javne storitve kot državne pomoči in z vidika katerih je treba preučiti to tožbo.

81 Člen 107(1) PDEU določa, da razen če Pogodbe ne določajo drugače, nobena pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, ni združljiva z notranjim trgom, če prizadene trgovino med državami članicami.

82 V skladu z ustaljeno sodno prakso morajo biti za opredelitev pomoči v smislu člena 107(1) PDEU izpolnjeni vsi pogoji iz te določbe. Prvič, ukrep mora tako biti državen ali iz državnih sredstev, drugič, biti mora tak, da lahko vpliva na trgovino med državami članicami, tretjič, pomeniti mora selektivno prednost za upravičenca, in četrtič, izkrivljati mora konkurenco ali groziti z izkrivljanjem konkurence (glej sodbo z dne 8. maja 2013, Libert in drugi, C-197/11 in C-203/11, EU:C:2013:288, točka 74 in navedena sodna praksa).

83 Prva razloga v tej tožbi se natančneje nanašata na tretjega od teh pogojev, to je pogoj, v skladu s katerim mora zadevni ukrep upravičencu dajati prednost.

84 V zvezi s tem je treba opozoriti, da iz ustaljene sodne prakse izhaja, da kot državne pomoči štejejo ukrepi v kateri koli obliki, ki lahko neposredno ali posredno dajejo prednost podjetjem ali ki jih je treba razumeti kot gospodarsko korist, ki je upravičeno podjetje v normalnih tržnih razmerah ne bi dobilo (glej sodbo z dne 2. septembra 2010, Komisija/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, točka 40 in navedena sodna praksa).

85 Vendar se člen 107(1) PDEU ne uporablja za državni ukrep, če ga je treba šteti za nadomestilo, ki pomeni plačilo za storitve, ki so jih opravila podjetja, ki prejemajo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, tako da ta podjetja dejansko ne pridobijo nobene finančne koristi in da torej učinek omenjenega ukrepa ni, da se ta podjetja postavijo v ugodnejši konkurenčni položaj v primerjavi s konkurenčnimi podjetji (sodbi z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 87, in z dne 8. maja 2013, Libert in drugi, C-197/11 in C-203/11, EU:C:2013:288, točka 84).

86 Da pa v konkretnem primeru takega nadomestila ne bi bilo treba šteti za državno pomoč, morajo biti kumulativno izpolnjena štiri merila (sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točki 87 in 88).

87 Prvič, podjetje, ki prejme nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te obveznosti pa morajo biti jasno opredeljene (sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 89). Pojem obveznosti javne službe v smislu tega prvega merila ustreza pojmu SSGP iz člena 106(2) PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, točka 162).

88 Drugič, parametri, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti predhodno določeni na nepristranski in pregleden način (sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 90).

89 Tretjič, nadomestilo ne sme preseči tega, kar je potrebno za kritje vseh ali dela stroškov, ki nastanejo z izvajanjem obveznosti javnih služb, ob upoštevanju s tem povezanih prihodkov in primernega dobička za izvajanje teh obveznosti (sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 92).

90 Četrtič, če podjetje, ki se mu naloži izpolnjevanje obveznosti javne službe, v konkretnem primeru ni izbrano s postopkom oddaje javnega naročila, ki omogoča, da se izbere tisti ponudnik, ki lahko zadevne storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, se mora raven potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro vodeno podjetje, ki je ustrezno opremljeno s prevoznimi sredstvi, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, imelo pri izpolnjevanju teh obveznosti ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (sodba z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 93).

91 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da prvo od meril Altmark za dodatno storitev ni izpolnjeno ter da četrto od teh meril ni izpolnjeno za nobeno od zadevnih vrst storitev.

Prvi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da dodatna storitev ne pomeni SSGP

92 Družba SNCM s prvim tožbenim razlogom, ki je razdeljen na štiri dele, trdi, da je Komisija napačno menila, da dodatna storitev ne pomeni SSGP.

93 Uvodoma je treba pojasniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso glede na, prvič, široko polje proste presoje, ki ga ima država članica pri opredelitvi naloge kot SSGP in pri pogojih njenega opravljanja, in drugič, obseg nadzora, omejenega na očitno napako, ki ga je Komisija pooblaščena izvajati na tej podlagi (glej točko 111 spodaj), nadzor, ki ga mora Splošno sodišče opraviti nad presojo Komisije v zvezi s tem, prav tako ne sme preseči iste meje ter da se mora zato s tem nadzorom le preučiti, ali je Komisija upravičeno ugotovila ali zavrnila obstoj očitne napake države članice (glej v tem smislu sodbo z dne 16. septembra 2013, Iliad in drugi/Komisija, T-325/10, neobjavljena, EU:T:2013:472, točka 121 in navedena sodna praksa).

Prvi del prvega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno uporabila pravo, ko je izvedla podroben nadzor nad nujnostjo storitve glede na dejanske potrebe po javnih storitvah

94 V okviru tega prvega dela prvega tožbenega razloga družba SNCM izpodbija utemeljenost testa, ki ga je Komisija uporabila v izpodbijanem sklepu, da bi preverila izpolnjevanje prvega od meril Altmark (glej točko 45). Trdi, da je Komisija napačno uporabila pravo, ko je v obravnavani zadevi izvedla podroben nadzor nad opredelitvijo SSGP in nujnostjo dodatne storitve glede na dejanske potrebe po javnih storitvah.

95 Ta prvi del je razdeljen na štiri poddele. Najprej je treba preučiti prvi poddel, nato drugi in četrti ter nazadnje tretji poddel.

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni upoštevala svoje prejšnje prakse odločanja in sodne prakse

96 Družba SNCM trdi, da je pogodba o PPJS, katere glavni namen je bil izvajanje načela ozemeljske povezanosti, v celoti ustrezala jasni potrebi po javnih storitvah. Ker je Komisija v izpodbijanem sklepu menila drugače, je odstopila od svoje prejšnje prakse odločanja v zvezi s prejšnjimi PPJS za pomorske povezave s Korziko ter sodb z dne 19. maja 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), in z dne 11. septembra 2012, Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415). Družba SNCM v repliki dodaja, da Komisija v zvezi z isto zadevo ne sme sprejeti popolnoma nasprotnega stališča od prejšnjega, ne da bi navedla ustrezno obrazložitev.

97 Komisija izpodbija trditve, ki jih je navedla družba SNCM.

98 Najprej je treba ugotoviti, da trditve družbe SNCM, v skladu s katero je Komisija ravnala „očitno protislovno“, ker je v prejšnjih odločbah o prejšnjih PPJS menila, da zagotavljanje dodatnih zmogljivosti za prevoz potnikov v obdobjih velikega povpraševanja ustreza potrebi po javnih storitvah, ni mogoče sprejeti. Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da je pojem državne pomoči objektiven pojem, ki je odvisen zgolj od odgovora na vprašanje, ali je z državnim ukrepom dodeljena ugodnost enemu ali nekaterim podjetjem. Praksa odločanja Komisije na tem področju torej ne more biti odločilna (glej sodbo z dne 4. marca 2009, Associazione italiana del risparmio gestito in Fineco Asset Management/Komisija, T-445/05, EU:T:2009:50, točka 145 in navedena sodna praksa). Enaka rešitev velja za vprašanje presoje združljivosti pomoči z notranjim trgom (sodbi z dne 20. maja 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, točka 21, in z dne 15. junija 2005, Regione autonoma della Sardegna/Komisija, T-171/02, EU:T:2005:219, točka 177).

99 Vsekakor zgolj na podlagi tega, da se izpodbijani sklep razlikuje od prejšnjih odločb Komisije na tem področju, ni mogoče sklepati, da ni v skladu z njimi. Kot namreč zelo pravilno ugotavlja Komisija, se presoja obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah lahko spreminja skozi čas glede na razvoj tržnih sil. Poleg tega je treba ugotoviti, da je Komisija že v Odločbi 2002/149/ES z dne 30. oktobra 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Francija izplačala družbi SNCM (UL 2002, L 50, str. 66), na katero se družba SNCM večkrat sklicuje v svojih pisanjih, poudarila, da se je, „[k]ar zadeva povezave iz francoskih pristanišč na celini, […] položaj na trgu v zadnjih letih zelo spremenil, tako da je potreba

po obstoju obveznosti javne službe za vse linije skozi vse leto postala vprašljiva“ (točka 78 obrazložitve), ter da „ugotovitve Komisije o dejanski potrebi po javnih storitvah, ki izhaja iz sistema povezav, ki je bil določen z okvirno pogodbo med državo in družbo SNCM leta 1976 in v okviru te pogodbe s štiriletnimi pogodbami, sklenjenimi med OTC in družbo SNCM v letih 1991 in 1996, ni mogoče ekstrapolirati prek roka 31. decembra 2001, ko se je iztekla okvirna pogodba“ (točka 80 obrazložitve).

100 Dalje, iz istih razlogov, kot so navedeni zgoraj v točki 99, je treba ugotoviti, da se družba SNCM za utemeljitev svoje trditve ne more učinkovito sklicevati na sodbo z dne 11. septembra 2012, Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415). Odlomka te sodbe, ki ju je citirala družba SNCM, se namreč nanašata na PPJS za obdobje 1996-2001.

101 Poleg tega se družba SNCM prav tako ne more sklicevati na sodbo z dne 19. maja 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), in s tem na zahtevo po preprečevanju prakse „pobiranja smetane“, to je, da se subjekti, ki so konkurenti pooblaščenega izvajalca javne službe, osredotočijo na donosne dejavnosti PPJS in temu izvajalcu prepustijo nedonosne dejavnosti, tako da ta ne more izravnati izgub, ustvarjenih v nedonosnih sektorjih, z dobičkom, ustvarjenim v donosnejših sektorjih. Kot bo podrobneje pojasnjeno spodaj v točki 155, je iz listin iz spisa namreč razvidno, da sta tako osnovna kot dodatna storitev ustvarjali primanjkljaj iz poslovanja, kar je izključevalo vsakršno možnost finančne izravnave med njima (glej zlasti točki 47 in 143 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

102 Nazadnje, kot povsem neutemeljen je treba zavrniti očitek, da Komisija ni upoštevala svoje obveznosti obrazložitve. Poleg dejstva, da Komisiji ni mogoče očitati, da je v obravnavani zadevi uporabila pristop, ki je „popolnoma nasproten“ tistemu, ki ga je uporabila v prejšnjih odločbah na tem področju (glej točko 99 zgoraj), je treba ugotoviti, da je v izpodbijanem sklepu jasno in natančno navedla razloge, iz katerih je menila, da v zvezi z dodatno storitvijo obstoj dejanske potrebe po javnih storitvah ni ugotovljen. Potem ko je opredelila „okvir analize“, ki ga je uporabila za presojo, ali je prvo od meril Altmark v obravnavani zadevi izpolnjeno (točke od 132 do 136 obrazložitve izpodbijanega sklepa), je predvsem s tem, da je zavrnila trditve Francoske republike ter družb SNCM in CMN, predstavila razloge, iz katerih je menila, da sta osnovna in dodatna storitev dve ločeni vrsti storitev in da ju je treba preučiti ločeno (točke od 137 do 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa), preden je analizirala drugo od teh storitev z vidika tega merila (točke od 151 do 167 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Komisija je v zvezi z zadnjenavedeno točko sklenila, da vključitev dodatne storitve v obseg opravljanja javnih storitev ne ustreza dejanski potrebi po javni službi, potem ko je v bistvu na podlagi več elementov ugotovila, prvič, da je bila ob sklenitvi pogodbe o PPJS ta storitev, zagotovljena iz Marseilla, z vidika povpraševanja potnikov večinoma zamenljiva s storitvami prevoza potnikov iz Toulona v Bastio in Ajaccio (točke od 154 do 160 obrazložitve izpodbijanega sklepa), in drugič, da ni bil predložen noben dokaz o pomanjkanju zasebnih pobud za navedene dodatne storitve (točke od 161 do 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

103 Iz zgoraj navedenega izhaja, da je treba prvi poddel zavrniti kot neutemeljen.

– Drugi in četrti poddel, ki se nanašata na to, da Komisija ni upoštevala širokega polja proste presoje držav članic ter obsega sodbe z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), in Uredbe o pomorski kabotaži

104 Na prvem mestu, družba SNCM navaja, da je Komisija v obravnavani zadevi presegla široko polje proste presoje, ki ga imajo države članice pri opredelitvi SSGP. Namesto da bi se omejila le na nadzor očitne napake pri presoji, naj bi opravila posebno podroben nadzor opredelitve zadevne SSGP in nujnosti storitve. Poleg tega družba SNCM meni, da se Komisija ne more sklicevati na sodbo z dne 16. septembra 2013, Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463), ker so v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, obstajale smernice, ki so izrecno določale, da je treba dokazati tržno nepopolnost, v tem primeru Smernice Skupnosti o uporabi pravil o državni pomoči v zvezi s hitro postavitvijo širokopasovnih omrežij (UL 2009, C 235, str. 7).

105 Na drugem mestu, družba SNCM trdi, da Komisija ni upoštevala obsega sodbe z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), in Uredbe o pomorski kabotaži. Trdi, da se niti ta sodba niti ta uredba ne nanašata na nadzor državnih pomoči ter da v resnici potrjujeta veljavnost pogodbe o PPJS. Dodaja, da se navedena sodba in uredba nanašata na obveznosti, ki se lahko naložijo v zvezi z javnimi storitvami in lahko utemeljujejo sistem predhodnega dovoljenja ali pogodbo o izvajanju javne službe, ne pa na področje storitev, za katere se lahko plača nadomestilo v smislu sodne prakse Altmark, ali na višino tega nadomestila. Med drugim poudarja, da v nasprotju s položajem v zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), za opravljanje storitev pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko ni treba pridobiti predhodnega dovoljenja. Poleg tega izpodbija, da bi moralo biti področje javnih storitev, kot ga določa pogodba o izvajanju javne službe, potrebno in sorazmerno z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, kar dokazuje neustreznost rednih prevoznih storitev v običajnih tržnih razmerah. Nazadnje dvomi o ugotovitvi Komisije v točki 135 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katero „[n]adomestilo za posebne obveznosti v okviru pogodbe o [izvajanju javne službe] s subvencioniranjem ponudbe storitev pomeni jasno oviro za prosti pretok storitev“. V obravnavani zadevi naj ne bi bil niti cilj niti posledica nadomestila za javne storitve oviranje svobode opravljanja storitev in nobena od sodb, ki jih Komisija navaja v opombi 63 izpodbijanega sklepa, naj ne bi dokazovala nasprotno.

106 Družba SNCM je na obravnavi v odgovoru na vprašanje Splošnega sodišča, ki je želelo dobiti pojasnilo, katera so po njenem mnenju merila, na podlagi katerih je treba ugotoviti utemeljenost SSGP in njenega obsega, potrdila, da za državo članico zadostuje, da „opredeli splošni interes v zelo širokem pomenu, ki se lahko nanaša na to, kar je na splošno v javnem interesu“. Dodala je, da je menila, da se merili nujnosti in sorazmernosti, vsaj taki, kot izhajata iz Uredbe o pomorski kabotaži in sodbe z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), ne smeta upoštevati v tem okviru, saj sta izpeljani iz konceptov, povezanih s svobodo opravljanja storitev.

107 Komisija, ki jo podpira družba Corsica Ferries, zavrača trditve družbe SNCM.

108 Na prvem mestu, Komisija in družba Corsica Ferries, ki se sklicujeta na točko 154 sodbe z dne 16. septembra 2013, Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463), trdita, da je presoja obstoja tržne nepopolnosti, ne glede na zadevni sektor, predhodni pogoj za opredelitev dejavnosti kot SSGP ter da je zato pogoj glede nezadostnosti ali pomanjkanja zasebnih pobud del prvega od meril Altmark in predpostavlja pozorno preučitev.

109 Poleg tega Komisija in družba Corsica Ferries trdita, da je polje proste presoje, ki je državam članicam priznano pri opredelitvi SSGP, omejeno z Uredbo o pomorski kabotaži, kot jo je Sodišče med drugim razložilo v sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107). To naj bi pomenilo, da mora zadevna storitev ustrezati dejanski potrebi po javnih storitvah zaradi neustreznosti rednih prevoznih storitev v razmerah svobodne konkurence, pri čemer mora biti obseg SSGP potreben in sorazmeren s to potrebo. Komisija je na obravnavi pojasnila, da je menila, da dokazovanje obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah pomeni večjo zahtevo kot dokazovanje obstoja tržne nepopolnosti, kot je obravnavana v sodbi z dne 16. septembra 2013, Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463).

110 Na drugem mestu, Komisija in družba Corsica Ferries menita, da družba SNCM napačno zanika obstoj povezave med Uredbo o pomorski kabotaži in nadzorom državnih pomoči. Prav tako naj bi bilo očitno napačno trditi, da se ta uredba nanaša le na položaje, v katerih je za opravljanje storitev potrebno predhodno dovoljenje. V sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), naj ne bi bilo obravnavano le vprašanje, ali je mogoče za dejavnost pomorskega prevoza zahtevati predhodno dovoljenje, temveč naj bi ta sodba vsebovala zelo jasno razlogovanje o načinu, kako je treba razlagati določbe Uredbe o pomorski kabotaži, ob upoštevanju njenega cilja, ki je zagotavljati svobodo opravljanja storitev pomorske kabotaže in sprejemati kršitve te svoboščine, le če so utemeljene

z dejansko potrebo po javnih storitvah ter potrebne in sorazmerne glede na izpolnitev te potrebe. Poleg tega naj bi bilo očitno, da lahko subvencioniranje ponudbe storitev s sklenitvijo pogodbe o izvajanju javne službe iz te uredbe z določenim izvajalcem ustvari oviro za svobodo opravljanja storitev.

111 Opozoriti je treba, da imajo države članice v skladu z ustaljeno sodno prakso široko diskrecijsko pravico pri opredeljevanju, kaj šteje za SSGP, zaradi česar lahko Komisija o načinu, na katerega je država članica opredelila te storitve, podvomi samo v primeru očitne napake (glej sodbi z dne 15. junija 2005, Olsen/Komisija, T-17/02, EU:T:2005:218, točka 216 in navedena sodna praksa, in z dne 22. oktobra 2008, TV2/Danska in drugi/Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 in T-336/04, EU:T:2008:457, točka 101 in navedena sodna praksa).

112 Zato pristojnost države članice za opredelitev SSGP ni neomejena in je ni mogoče izvajati arbitrarno, samo da bi se določen sektor izognil uporabi pravil o konkurenci (sodba z dne 12. februarja 2008, BUPA in drugi/Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, točka 168).

113 Natančneje, če obstajajo posebna pravila prava Unije, ki urejajo opredelitev vsebine in obsega SSGP, ta pravila zavezujejo države članice pri njihovi presoji v skladu s točko 46 Sporočila Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL 2012, C 8, str. 4, v nadaljevanju: Sporočilo o SSGP). Kot Komisija pravilno ugotavlja, je na splošno namen teh pravil usklajevanje zakonodaj, da se odpravijo ovire za prosti pretok in svobodo opravljanja storitev, in dejstvo, da so ta pravila sprejeta na podlagi določb Pogodbe, ki se ne nanašajo na nadzor državnih pomoči, in da je njihov glavni namen uresničevanje notranjega trga, nikakor ne omejuje njihove upoštevnosti z vidika prvega od meril Altmark.

114 V obravnavani zadevi, kot pravilno trdita Komisija in družba Corsica Ferries, so obstajala taka pravila, v tem primeru določbe Uredbe o pomorski kabotaži. V zvezi s tem je treba spomniti, da člen 1 te uredbe potrjuje načelo svobode opravljanja storitev pomorske kabotaže v Uniji. V istem smislu je v tretji uvodni izjavi te uredbe pojasnjeno, da je njen namen odprava omejitev za to svobodo opravljanja.

115 Člen 4 Uredbe o pomorski kabotaži določa možne izjeme od tega glavnega načela, in sicer možnost, da države članice sklenejo pogodbe o opravljanju javne službe ali naložijo obveznosti javne službe kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladijskim prevoznikom, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke, z otokov in med otoki. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da pogodba o PPJS, kot sicer priznava družba SNCM, nedvomno pomeni tako pogodbo o izvajanju javne službe, ki je v členu 2(3) te uredbe opredeljena kot pogodba o zagotavljanju ustreznih javnih prevoznih storitev, sklenjena med pristojnim organom države članice in ladjarjem Unije. Dodati je treba, da člen 4(2) navedene uredbe določa, da se pri nalaganju obveznosti javne službe države članice omejijo na zahteve glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke. V skladu s to določbo morajo imeti vsi ladjarji Unije, če je to primerno, na voljo nadomestilo za obveznosti javne službe.

116 Zato je treba potrditi preudarek Komisije, da je v tej zadevi polje proste presoje, ki ga imajo francoski organi, omejeno z določbami Uredbe o pomorski kabotaži.

117 Poleg tega je treba ugotoviti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu prav tako pravilno upoštevala razlago, ki jo je v zvezi s temi določbami podalo Sodišče v sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107). V zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, je moralo Sodišče med drugim razložiti člena 1 in 4 Uredbe o pomorski kabotaži ter pojasniti pogoje, pod katerimi za opravljanje storitev pomorske kabotaže velja sistem predhodnega upravnega dovoljenja.

118 Sodišče je pri razlagi zadevnih določb Uredbe o pomorski kabotaži med drugim predstavilo to razlogovanje:

„34. [U]poraba sistema predhodnega upravnega dovoljenja kot načina za naložitev obveznosti javne službe predpostavlja, da so pristojni nacionalni organi, prvič, lahko za določene linije ugotovili, da redne prevozne storitve ne bi bile zadostne, če bi bilo njihovo opravljanje prepuščeno le tržnim silam. Drugače povedano, obstoj dejanske potrebe po javnih storitvah mora biti mogoče dokazati.

35. Drugič, da je sistem predhodnega upravnega dovoljenja mogoče upravičiti, je treba še dokazati, da je tak sistem potreben, da se lahko naložijo obveznosti javne službe, in da je sorazmeren z zastavljenim ciljem, tako da istega cilja ni mogoče doseči z ukrepi, ki so manj omejujoči za svobodo opravljanja storitev, med drugim s sistemom naknadnih prijav […].

36. V zvezi s tem ni mogoče izključiti, da je predhodno upravno dovoljenje samo po sebi ustrezno sredstvo, ki omogoča, da se natančneje opredeli vsebina obveznosti javne službe, ki jo je treba naložiti posameznemu ladjarju, ob upoštevanju njegovega posebnega položaja, ali opravi predhodni nadzor sposobnosti ladjarja za izpolnjevanje takih obveznosti.

37. Vendar tak sistem ne more upravičiti diskrecijskega ravnanja nacionalnih organov, ki bi določbam Skupnosti, zlasti tistim o temeljni svoboščini, kot se obravnava v postopku v glavni stvari, odvzelo polni učinek […].“

119 V zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), je bil res obravnavan sistem predhodnega upravnega dovoljenja, in ne kot v tej zadevi PPJS skupaj z dodelitvijo nadomestil. Vendar je razlogovanje, ki ga je Sodišče razvilo v navedeni sodbi in ki temelji na razlagi Uredbe o pomorski kabotaži glede na njen temeljni cilj, to je zagotoviti svobodo opravljanja storitev pomorske kabotaže in posledično sprejemati omejitve te svoboščine le pod zelo strogimi pogoji, mogoče v celoti prenesti na zdaj obravnavani primer.

120 V zvezi s tem je treba spomniti, da iz ustaljene sodne prakse izhaja, da člen 56 PDEU ne zahteva samo odprave vsakršne diskriminacije ponudnika storitev s sedežem v drugi državi članici zaradi njegovega državljanstva, ampak tudi odpravo vsakršne omejitve – čeprav se ta omejitev uporablja brez razlikovanja za nacionalne ponudnike in ponudnike iz drugih držav članic – če prepoveduje, ovira ali zmanjšuje privlačnost dejavnosti ponudnika s sedežem v drugi državi članici, v kateri ta zakonito opravlja podobne storitve (poleg sodb, navedenih v opombi 63 izpodbijanega sklepa, glej tudi sodbi z dne 7. oktobra 2010, dos Santos Palhota in drugi, C-515/08, EU:C:2010:589, točka 29 in navedena sodna praksa, in z dne 19. decembra 2012, Komisija/Belgija, C-577/10, EU:C:2012:814, točka 38; glej tudi sodbo z dne 11. septembra 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, točka 44 in navedena sodna praksa). Ni pa mogoče izpodbijati, da dodelitev finančnega nadomestila posameznemu izvajalcu storitev, in sicer pooblaščenemu izvajalcu javne službe, lahko ovira ali zmanjšuje privlačnost opravljanja istih storitev za izvajalce, ki niso upravičeni do enakega nadomestila. Višina tega nadomestila namreč prejemniku daje odločilno prednost pred njegovimi konkurenti in te torej odvrača od ponujanja zadevnih storitev.

121 V obravnavani zadevi je PPJS toliko bolj lahko škodilo svobodi opravljanja storitev pomorske kabotaže, ker je – kot je razvidno iz ugotovitev Komisije v točki 44 obrazložitve sklepa o začetku formalnega postopka preiskave – pogodba o PPJS v členu 3, drugi odstavek, morebitnim novim ponudnikom na linijah iz Marseilla na Korziko nalagala posebej stroge pogoje. Ta člen namreč določa:

„[K]onkurenca je mogoča v tem okviru: za vsako od teh linij bo lahko vsaka družba brez finančnega nadomestila zagotavljala redno storitev, ki bo skozi vse leto vključevala najmanj dve plovbi na teden, ki bo morala biti opravljena pod takimi pogoji, da ne bo mogla ogroziti ekonomskih pogojev izvajalca javne službe, zaradi česar bo izbiro dni odhodov in prihodov določil [OTC] po soglasju skupščine Korzike. Ta pogoj bo predmet trdne zaveze. V primeru celotnega ali delnega neupoštevanja te zaveze

bo družbi naložena pogodbena kazen v višini dveh milijonov evrov, katere plačilo bo zavarovano z bančno garancijo v enakem znesku. To bančno garancijo bo morala izdati banka s sedežem v Evropski uniji, ki ima dolgoročno oceno ‚Standard and Poors A+' (ali enakovredno)."

122 V tem okviru je treba zavrniti ugotovitev družbe SNCM, da obstoj PPJS družbi Corsica Ferries ni onemogočil vstopa na trg in hitre pridobitve „prevladujočega položaja" na tem trgu. Ni namreč mogoče izključiti, da bi bila brez PPJS vstop družbe Corsica Ferries na trg in razvoj njenih dejavnosti na tem trgu še hitrejša ali da bi na ta trg lahko vstopili tudi drugi izvajalci.

123 Poleg tega v nasprotju s trditvijo družbe SNCM iz dejstva, da je bil PPJS dodeljen v okviru javnega razpisa, pri katerem je družba Corsica Ferries sodelovala, ni mogoče sklepati, da je bilo oviranje svobode opravljanja storitev kot posledica tega, da je bilo finančno nadomestilo plačano le pooblaščenemu izvajalcu, odpravljeno. Če je PPJS dodeljen ob koncu resnično odprtega, preglednega in nediskriminatornega javnega razpisa, to seveda lahko zmanjša pomen tega oviranja. Vendar to ne spremeni dejstva, da oviranje obstaja v celotnem obdobju opravljanja zadevne javne storitve.

124 Glede na navedeno in zlasti glede na razlago Uredbe o pomorski kabotaži, ki jo je Sodišče podalo v sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107) (glej točko 118 zgoraj), je treba ugotoviti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu pri preverjanju izpolnjevanja prvega od meril Altmark pravilno menila, da „bi moralo biti področje javnih storitev, kot ga določa pogodba o [izvajanju javne službe], potrebno in sorazmerno z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, kar dokazuje neustreznost rednih prevoznih storitev v običajnih tržnih razmerah" (točka 136 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

125 V teh okoliščinah ni treba več obravnavati preudarkov, ki sta jih stranki navedli v zvezi z upoštevnostjo sodbe z dne 16. septembra 2013, Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463), v tej zadevi. Vseeno je treba poudariti, da se v primeru, kot se obravnava v tej zadevi, nacionalni organi ne bi smeli izogniti dokazovanju obstoja pomanjkanja zasebnih pobud. Iz točke 34 sodbe z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), je namreč jasno razvidno, da je dokazovanje obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah povezano z dokazovanjem obstoja tega pomanjkanja. Z drugimi besedami, na podlagi ugotovitve pomanjkanja zasebnih pobud se določi dejanska potreba po javnih storitvah.

126 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba drugi in četrti poddel prvega dela prvega tožbenega razloga zavrniti kot neutemeljena.

– Tretji poddel, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni upoštevala pravil o dokaznem bremenu

127 Družba SNCM trdi, da Komisija pri analizi prvega od meril Altmark ni upoštevala pravil o dokaznem bremenu. V zvezi s tem trdi, na eni strani, da je Komisija Francoski republiki sistematično nalagala, naj dokaže nujnost javne službe in pomanjkanje javnih pobud. Na drugi strani, ob navajanju dveh presoj Komisije iz točk 165 in 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa trdi, da je, nasprotno, Komisija sama sebi odvzela vsakršno dokazno breme v več bistvenih delih analize navedenega merila.

128 Družba SNCM v repliki dodaja, da je „tristopenjski test", ki ga navaja Komisija (glej točko 130 spodaj), nov, da ni omenjen niti v sklepu o začetku formalnega postopka preiskave niti v izpodbijanem sklepu ter da ne temelji na nobeni predhodno opredeljeni pravni podlagi. Poleg tega naj bi bilo ta test posebej težko, celo nemogoče dokazati.

129 Komisija, ki jo podpira družba Corsica Ferries, zanika, da ni upoštevala pravil o dokaznem bremenu.

130 Na eni strani Komisija trdi, da mora zadevna država članica upravičiti oviranje svobode opravljanja storitev ter dokazati nujnost in sorazmernost tega oviranja. Natančneje, v obravnavani zadevi naj bi francoski organi za dokaz obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah, ki je upravičevala dodelitev PPJS, morali dokazati, prvič, da obstaja povpraševanje uporabnikov, drugič, da izvajalci na trgu tega povpraševanja niso mogli zadovoljiti zaradi neobstoja tovrstne obveznosti, ki bi jo določili javni organi, in tretjič, da uporaba zgolj obveznosti javne službe ni zadostovala za odpravo tega pomanjkanja. Pojasnjuje, da na ta način ne določa popolnoma novega testa, temveč da zgolj na kratko opozarja na pomanjkljivosti francoskih organov in družbe SNCM v zvezi z obstojem dejanske potrebe po javnih storitvah. Dodaja, da to dokazovanje ni novo in da ga ni posebej težko podati.

131 Na drugi strani Komisija zavrača trditev družbe SNCM, da nekatere od njenih presoj v točkah 165 in 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa ne temeljijo na nobenem dokazu.

132 Ugotoviti je treba, da Komisiji ni mogoče očitati, da pri analizi prvega od meril Altmark ni upoštevala pravil o dokaznem bremenu.

133 Iz preudarkov, predstavljenih v okviru preučitve drugega in četrtega poddela prvega dela prvega tožbenega razloga (glej točke od 111 do 126), je namreč na eni strani razvidno, da mora storitev pomorske kabotaže za to, da je opredeljena kot SSGP, izpolnjevati dejansko potrebo po javnih storitvah, ki jo dokazuje nezadostnost rednih prevoznih storitev v razmerah svobodne konkurence, in da mora biti obseg SSGP potreben in sorazmeren s to potrebo. Nesporno pa mora zadevna država članica, in ne Komisija, opraviti tako dokazovanje, in to z dovolj prepričljivimi elementi. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da se v nasprotju s tem, kar je družba SNCM trdila na obravnavi (glej točko 106 zgoraj), država članica ne more zgolj sklicevati na obstoj „splošnega interesa v zelo širokem pomenu“. Neobstoj dokaza, ki bi ga predložila država članica, da sta zgoraj navedeni merili izpolnjeni, ali neupoštevanje teh meril lahko pomenita očitno napako pri presoji, ki jo mora Komisija upoštevati.

134 V zvezi s tristopenjskim dokazovanjem, ki ga Komisija določa za dokaz obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah (glej točko 130 zgoraj), je treba ugotoviti, da v nasprotju s trditvijo družbe SNCM nikakor ne pomeni dodatne zahteve po dokazu, ki ni določena v izpodbijanem sklepu. To dokazovanje je zgolj alternativna predstavitev testa, ki ga je Komisija v izpodbijanem sklepu uporabila za preverjanje upoštevanja prvega od meril Altmark (glej točko 45 zgoraj) in katerega utemeljenost je bila potrjena ob preučitvi drugega in četrtega poddela prvega dela prvega tožbenega razloga (glej točke od 111 do 126 zgoraj). Najprej, če ni povpraševanja uporabnikov po vseh storitvah, ki spadajo v obseg opravljanja javnih storitev, kot so ga opredelili nacionalni organi, ali po delu teh storitev, te javne službe ali njenega obsega torej ni mogoče jasno obravnavati kot potrebno(-en) in sorazmerno(-en) glede na dejansko potrebo po javnih storitvah. Dalje, prav tako ne more obstajati taka potreba, če povpraševanje uporabnikov že lahko zadovoljijo izvajalci na trgu, in to brez tovrstne obveznosti, ki jo določijo javni organi. Drugače povedano, kot je bila ugotovljeno že zgoraj v točki 125, ob odsotnosti pomanjkanja zasebnih pobud ne more biti dejanske potrebe po javnih storitvah. Nazadnje, če obstaja povpraševanje uporabnikov in če tega povpraševanja ni mogoče zadovoljiti zgolj s tržnimi silami, morajo nacionalni organi dati prednost pristopu, ki najmanj posega v temeljne svoboščine in pravilno delovanje notranjega trga. Kot pa Komisija pravilno navaja v odgovoru na eno od vprašanj Splošnega sodišča v zvezi s sektorjem pomorske kabotaže, naložitev obveznosti javnih služb, ki veljajo za vse prevoznike, ki želijo ponuditi svoje storitve na dani povezavi, in za katere ni nujno finančnega nadomestila (glej člen 4(2) Uredbe o pomorski kabotaži), povzroči manjše omejitve za svobodo opravljanja storitev kot dodelitev finančnega nadomestila določenemu prevozniku ali omejenemu številu prevoznikov v okviru PPJS.

135 Dodati je treba, da dokazovanja, ki ga tako graja družba SNCM, ni posebej težko podati, saj je potrebe po javnih storitvah namreč mogoče zlahka oceniti med drugim s tržnimi študijami, javnimi posvetovanji ali razpisi za projekte, česar francoski organi v obravnavani zadevi nikakor niso storili, preden so odobrili načelo podaljšanja PPJS za pomorske povezave s Korziko.

136 Na drugi strani, družba SNCM napačno trdi, da navedeni presoji Komisije iz točk 165 in 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa ne temeljita na nobenem dokazu. Ti presoji namreč izhajata iz preučitve elementov, navedenih v spisu, ki jo je opravila Komisija.

137 Tako je treba v zvezi s prvo grajano presojo, navedeno v točki 165 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ugotoviti, da se stavek, iz katerega je vzeta, začne z ugotovitvijo, da „so se pri storitvi, ki jo zagotavlja družba Corsica Ferries, upoštevale obveznosti javnih služb, ki veljajo za vse povezave med celinsko Francijo in Korziko“, in da te ugotovitve ni mogoče ovreči. Tako so za družbe, ki so kot Corsica Ferries ponujale storitve pomorskega prevoza med drugim na liniji Toulon–Korzika, veljale obveznosti javne službe v zvezi z rednostjo, neprekinjenostjo, pogostostjo plovb, zmogljivostjo zagotavljanja prevozov, prevoznimi tarifami in posadko ladij, in to v okviru sistema pomoči socialne narave, opisanega zgoraj v točki 14. Te družbe so morale predložiti vsa dokazila o svoji zmogljivosti za zagotavljanje storitve, imeti poravnane obveznosti glede davkov in socialnih prispevkov, uradu OTC vnaprej sporočiti svoj program poslovanja in zagotavljati vse leto najmanj dve plovbi med Toulonom in Korziko na teden. Za posadke njihovih ladij so veljala pravila iz francoskega prava. Poleg tega so bile za vsako od zadevnih kategorij določene najvišje socialne tarife.

138 Komisija je lahko iz primerjave zahtev, povezanih s temi obveznostmi javne službe, z obveznostmi, določenimi v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS za dodatno storitev, ki so bile manj zavezujoče od obveznosti, ki so veljale za osnovno storitev (glej točko 141 obrazložitve izpodbijanega sklepa in točko 151 spodaj), upravičeno izpeljala presojo, ki jo družba SNCM graja in v skladu s katero pri storitvi, ki jo zagotavlja družba Corsica Ferries, „niso bile ugotovljene razlike v kakovosti v primerjavi z dodatno storitvijo“.

139 Kar zadeva drugo grajano presojo, navedeno v točki 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je treba ugotoviti, da je iz branja te celotne točke razvidno, da Komisija z njo v bistvu trdi, da se storitve, ki jih zagotavlja družba Corsica Ferries iz Toulona, zagotavljajo zadovoljivo in pod pogoji (cena, objektivne kakovostne lastnosti, neprekinjenost in dostop do storitve), ki so v skladu z javnim interesom. Ta presoja pa je utemeljena ne le glede na razlogovanje v točki 137 zgoraj, temveč tudi in splošneje ob upoštevanju dejstva, ki ga je Komisija upravičeno navedla, da je pogoje, povezane z obveznostmi javne službe, ki veljajo za pomorske povezave med celinsko Francijo in Korziko, opredelil OTC na podlagi Uredbe o pomorski kabotaži. Te obveznosti javne službe je treba zato obravnavati kot obveznosti, katerih namen je zagotoviti, da se storitve pomorske kabotaže opravljajo pod pogoji, ki so v skladu z javnim interesom, in ki jih ladjar Unije ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji (glej v zvezi s tem člen 2(4) Uredbe o pomorski kabotaži ter točki 47 in 48 Sporočila o SSGP). Posledično se upravičeno lahko šteje, da se vse storitve pomorske kabotaže, ki spadajo v okvir teh obveznosti javne službe, opravljajo v skladu z javnim interesom, kar zadeva merila o kakovosti, ki so urejena z obveznostmi javne službe in našteta v členu 4(2) Uredbe o pomorski kabotaži, med katerimi so merila, našteta v točki 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

140 Iz vsega navedenega je treba ugotoviti, da je treba tretji poddel prvega dela prvega tožbenega razloga in posledično ta prvi cel v celoti zavrniti kot neutemeljen.

Drugi del prvega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno uporabila pravo, napačno ugotovila dejansko stanje in storila očitno napako pri presoji, ko je dodatne zmogljivosti, ki jih je treba zagotoviti v obdobjih velikega povpraševanja, enačila z dodatno storitvijo in to storitev na podlagi prvega od meril Altmark ocenila ločeno od osnovne storitve

141 V okviru drugega dela prvega tožbenega razloga družba SNCM trdi, da je Komisija napačno uporabila pravo, napačno ugotovila dejansko stanje in storila očitno napako pri presoji, ko je dodatne zmogljivosti, ki jih je treba zagotoviti v obdobjih velikega povpraševanja, enačila z dodatno storitvijo in to storitev na podlagi prvega od meril Altmark ocenila ločeno od osnovne storitve.

142 Ta drugi del je razdeljen na tri poddele, od katerih je zadnji naveden podredno.

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da pogodba o PPJS ne razlikuje med osnovno in dodatno storitvijo

143 Družba SNCM navaja, da pogodba o PPJS ne razlikuje med osnovno in dodatno storitvijo, kar je v nasprotju s tem, kar je navedeno v točki 137 obrazložitve izpodbijanega sklepa, na kateri naj bi temeljilo celotno sklepanje Komisije. Vsebina domnevne dodatne storitve naj ne bi bila opredeljena v posebnih in dobro opredeljivih določbah pogodbenih pogojev. Stranke pogodbe o PPJS naj s tem, da so predvidele dodatne minimalne zmogljivosti v nekaterih obdobjih leta, nikakor ne bi želele ustvariti dveh storitev, ki se lahko izvajata neodvisno druga od druge. Dejstvo, da naj novi PPJS za obdobje 2014–2023 ne bi več pokrival dodatne storitve, temveč naj bi bil omejen na osnovno storitev, naj ne bi bilo upoštevno, saj je ta izključitev pojasnjena s proračunskimi razlogi. Poleg tega naj bi bila vključitev storitev za obdobja velikega povpraševanja v obseg opravljanja javnih storitev, da bi se preprečilo tveganje pobiranja smetane, edina rešitev, ki je v skladu s sodno prakso, ki izhaja iz sodbe z dne 19. maja 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Nazadnje, nadomestilo za javne storitve, določeno v pogodbi o PPJS, naj bi se izplačalo vsako leto in bilo izračunano pavšalno za vse storitve, ki sta jih zagotavljala pooblaščena izvajalca.

144 Komisija, ki jo podpira družba Corsica Ferries, izpodbija trditve, ki jih je navedla družba SNCM.

145 Ugotoviti je treba, da je Komisija v točki 137 obrazložitve izpodbijanega sklepa pravilno trdila, da je razlikovanje med prevoznimi storitvami, ki se izvajajo celo leto v okviru osnovnih storitev, in dodatnimi zmogljivostmi, ki so na voljo v obdobju velikega povpraševanja, to je dodatno storitvijo, jasno razvidno iz pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS.

146 V zvezi s tem je treba, na prvem mestu, ugotoviti, da je dodatna storitev, ki zadeva le tri linije od petih, ki jih pokriva PPJS, predmet posebnih določb pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS, to je točke I(a)(2) (linija Marseille–Bastia), točke I(b)(2) (linija Marseille–Ajaccio) in točke I(d)(1.4) (linija Marseille–Propriano).

147 Dejstvo, ki ga v tem okviru navaja družba SNCM, da se pogodba o PPJS „nikjer ne sklicuje“ na izraz „dodatna storitev“, zato ni upoštevno. Vsekakor ta trditev ni utemeljena, ker je na strani 1 pogodbenih pogojev, priloženih pogodbi o PPJS, navedeno, da zadevne storitve „zajemajo na vsaki liniji stalno storitev prevoza potnikov in tovora ter na nekaterih linijah dodatno storitev prevoza potnikov ob prometnih konicah“. Poleg tega je treba opozoriti, da tudi družba SNCM, kot pravilno ugotavlja družba Corsica Ferries, v nekaterih poročilih o izvajanju PPJS, ki jih mora pripraviti vsako leto, izrecno razlikuje med stalno in dodatno storitvijo.

148 Na drugem mestu, poudariti je treba, da v nasprotju s trditvijo družbe SNCM sklep Komisije, da osnovna in dodatna storitev pomenita dve ločeni vrsti storitev, ne temelji v „celoti“ na grajani trditvi, navedeni v točki 137 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v kateri opomba 64 napotuje ne posebne določbe, citirane zgoraj v točki 146. Ta sklep namreč temelji tudi na več drugih elementih, predstavljenih v nadaljevanju.

149 Prvič, spomniti je treba, da osnovna storitev zadeva pomorski prevoz potnikov in tovora, medtem ko se dodatna storitev nanaša le na prevoz potnikov.

150 Drugič, ugotoviti je treba, da so v zvezi z osnovno storitvijo v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS za vsako od zadevnih linij in po posameznih vožnjah določene vsakodnevne minimalne zmogljivosti, medtem ko so za dodatno storitev prav tako za vsako od zadevnih linij in po posameznih vožnjah določene skupne minimalne zmogljivosti po posameznih obdobjih.

151 Tretjič, ugotoviti je treba, da za obe vrsti storitev veljajo določene različne obveznosti, zlasti glede voznih redov in pogostosti prevozov, in da so obveznosti, ki veljajo za osnovno storitev, bolj zavezujoče od tistih, ki veljajo za dodatno storitev. Medtem ko so torej v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS določeni strogi časi odhodov in prihodov za osnovno storitev, pa ni določen noben poseben vozni red za dodatno storitev. Medtem ko je v teh pogodbenih pogojih za osnovno storitev določeno, da je treba prevoz potnikov zagotoviti v obe smeri, vsak dan (vendar samo trikrat tedensko na liniji Marseille–Propriano) in vse leto, niso za dodatno storitev določene nobene zahteve glede pogostosti prevozov. Iz teh pogodbenih pogojev je seveda razvidno, da morajo biti za dodatno storitev dnevi in vozni redi prevozov določeni v „eksplicitnem in predhodnem“ protokolu k sporazumu, sklenjenem z OTC. Vendar je to pojasnjeno predvsem s pogodbeno naravo pogodbe o PPJS in dejstvo ostaja, da družba SNCM zato razpolaga z večjo prilagodljivostjo kot pri osnovni storitvi. Dodati je treba, da morajo biti pri zadnjenavedeni storitvi prevozi opravljeni brez vmesnih postankov, medtem kot za dodatno storitev taka zahteva ni predvidena.

152 Četrtič, kot je razvidno iz Priloge 2 k pogodbi o PPJS in kot bo podrobneje predstavljeno spodaj v točkah 160 in 161, se osnovna storitev opravlja s tovorno-potniškimi ladjami, ki omogočajo prevoz tako potnikov kot tovora, medtem ko se dodatna storitev opravlja s trajekti, ki omogočajo le prevoz potnikov (in njihovih vozil).

153 Petič, iz Priloge 2 k pogodbi o PPJS je razvidno tudi, da je bila za opravljanje dodatne storitve pristojna le družba SNCM. V njej je namreč določeno, da se za „zagotavljanje dodatnih zmogljivosti za prevoz potnikov na linijah za Ajaccio, Bastio in Propriano“ uporabljata ladji *Danielle Casanova* in *Napoléon Bonaparte*. Ti ladji pa sta del flote družbe SNCM, in ne flote družbe CMN. Tako je v praksi zgolj družba SNCM zagotavljala dodatno storitev.

154 Na tretjem mestu, kar zadeva trditev družbe SNCM, da se ni mogoče sklicevati na to, da novi PPJS za obdobje 2014–2023 ne pokriva več dodatne storitve, temveč je omejen na osnovno storitev, ker je ta izključitev v bistvu pojasnjena s proračunskim razlogi, jo je treba zavrniti kot brezpredmetno. Ta trditev, ki temelji na novem PPJS, je namreč trditev, ki jo je družba Corsica Ferriea navedla v upravnem postopku, vendar je Komisija ni povzela v izpodbijanem sklepu, da bi z njo utemeljila svoje sklepanje. Vsekakor dejstvo, da novi PPJS ne pokriva več dodatne storitve, dejansko dokazuje, da ta storitev ni nujno potrebna za dobro opravljanje osnovne storitve bodisi iz tehničnih razlogov bodisi iz gospodarskih razlogov in da je ti vrsti storitev mogoče ločiti.

155 Na četrtem mestu, družba SNCM se napačno sklicuje na sodno prakso, ki izhaja iz sodbe z dne 19. maja 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Kot je bilo ugotovljeno že zgoraj v točki 101, je iz spisa namreč razvidno, da sta tako osnovna kot dodatna storitev ustvarjali velik primanjkljaj iz poslovanja, kar je izključevalo vsakršno možnost finančne izravnave med njima. To posebej dokazujejo analitični izkazi poslovnega izida družbe SNCM, priloženi pripombam z dne 5. novembra 2012, ki jih je ta predložila v okviru upravnega postopka, iz katerih je razvidno, da so bili neposredni stroški (med drugim pomorski izdatki ter izdatki za posadko in oskrbo) za vsako leto v obdobju 2007–2011 tako za trajekte kot za tovorno-potniške ladje višji od neto prihodkov.

156 Na petem mestu, čeprav je res, da so bila nadomestila, dolgovana tej družbi – kot trdi družba SNCM in kot je to sicer ugotovljeno v točki 47 obrazložitve izpodbijanega sklepa – splošno določena v členu 2 pogodbe o PPJS, ostaja dejstvo, da je iz analitičnih izkazov poslovnega izida, omenjenih zgoraj v točki 155, razvidno, da so bila v praksi razdeljena med osnovno storitev, zagotovljeno s tovorno-potniškim ladjami, in dodatno storitev, zagotovljeno s trajekti. Vsekakor okoliščina, da ta člen določa splošno nadomestilo za obe vrsti storitev, ne kaže, ali ju je bilo mogoče ločiti.

157 Iz tega izhaja, da je treba prvi poddel drugega dela prvega tožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

– Drugi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno enačila osnovno storitev s storitvami, opravljenimi s tovornimi ladjami, in dodatno storitev s storitvami, opravljenimi s trajekti

158 Družba SNCM trdi, da je Komisija napačno enačila osnovno storitev s storitvami, opravljenimi s tovornimi ladjami, in dodatno storitev s storitvami, opravljenimi s trajekti. Trdi, da v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS nikakor ni zahtevano, da se morajo za ti vrsti storitev uporabljati različne ladje. Nasprotno, v praksi naj bi bil del dodatnih storitev zagotovljen s tovornimi ladjami, trajekti pa naj bi se lahko uporabljali za opravljanje osnovne storitve, zlasti zunaj sezone ob ustavitvah tovornih ladij iz tehničnih razlogov. Družba SNCM za potrditev svojih trditev napotuje na preglednice, priložene tožbi.

159 Komisija in družba Corsica Ferries zavračata trditve družbe SNCM.

160 Ugotoviti je treba, kot je bilo ugotovljeno že zgoraj v točki 152, da je iz Priloge 2 k pogodbi o PPJS razvidno, da se osnovna storitev opravlja s tovorno-potniškimi ladjami, medtem ko se dodatna storitev opravlja s trajekti. Kot pravilno trdi družba Corsica Ferries, to ugotovitev potrjujejo tudi poročila o izvajanju PPJS, ki jih je pripravila družba SNCM. Tako je na primer v poročilu o izvajanju za leto 2010 navedeno, da je bila osnovna storitev zagotovljena s „tovorno-potniškimi ladjami“ in da sta „trajekta *Napoléon Bonaparte* in *Danielle Casanova* zagotavljala dodatne zmogljivosti za prevoz potnikov v obdobjih največjega povpraševanja za pristanišča v Bastii, Ajacciu in Proprianu“, in to za skupno 251.932 prepeljanih potnikov, kar je „47 % prevoza v okviru PPJS družbe SNCM“.

161 Trditev družbe SNCM, da so se tovorno-potniške ladje dejansko uporabljale za dodatno storitev in da so se trajekti, nasprotno, uporabljali za osnovno storitev, ni pravno zadostno dokazana. Natančneje, preglednice, ki jih je družba SNCM predložila v poskusu potrditi to trditev, niso prepričljive. Najprej, ena od teh preglednic, in sicer tista z naslovom „dodatna storitev, opravljena s tovornimi ladjami“, namreč vsebuje računske napake. Dalje in predvsem, kot pravilno ugotavlja Komisija, navedene preglednice vsebujejo umetno pripisovanje presežnih zmogljivosti (z vidika števila mest na krovu) različnih ladij, ki niso pomembne za način, kako sta se ti vrsti storitev v praksi izvajali. Tako preglednica, naslovljena „dodatna storitev, opravljena s tovornimi ladjami“, za liniji Marseille–Bastia in Marseille–Ajaccio in za drugo polovico leta 2007 ter za vsako leto v obdobju 2008–2013 predstavlja razliko med zmogljivostmi, ki so jih zagotavljale tovorne ladje pooblaščenih izvajalcev za te linije v okviru osnovne storitve (preglednica, naslovljena „stalna storitev, opravljena s tovornimi ladjami“), in zmogljivostmi, ki so bile zahtevane v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS za isto storitev in iste linije (preglednica, naslovljena „pogodbeni pogoji za stalno storitev“). Drugače povedano, navedena preglednica je zgolj pregled presežnih zmogljivosti ladij, ki so zagotavljale osnovno storitev, v primerjavi z zahtevami iz pogodbenih pogojev, to je presežnih zmogljivosti, ki jih družba SNCM samovoljno pripisuje domnevnemu opravljanju dodatne storitve s tovornimi ladjami. Enako so v preglednici, naslovljeni „dodatna storitev, opravljena s trajekti“, samovoljno določene zmogljivosti, ki jih trajekti družbe SNCM zagotavljajo v okviru dodatne storitve, kot da izhajajo iz razlike med zmogljivostmi, zahtevanimi v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS za to storitev (preglednica, naslovljena „pogodbeni pogoji za dodatno storitev“), in zmogljivostmi, povzetimi v preglednici, naslovljeni „dodatna storitev, opravljena s tovornimi ladjami“. Iz spisa pa je razvidno, da so bile zmogljivosti, zagotovljene z navedenimi trajekti, precej večje od zmogljivosti, omenjenih v preglednici, naslovljeni „dodatna storitev, opravljena s trajekti“, tako da razen v izjemnih okoliščinah ni bilo treba uporabiti tovornih ladij za zagotovitev dodatne storitve. Kar zadeva preglednico, naslovljeno „stalna storitev, opravljena s trajekti“, je v njej navedeno le, in to brez vsakršne utemeljitve, da so trajekti vsako leto za osnovno storitev prispevali določeno število mest na linijah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia (med drugim 13.000 mest v drugi polovici leta 2007 in 26.000 mest leta 2008). Nazadnje, ugotoviti je treba, da to, da so lahko obstajali posamezni primeri, v katerih je bila ladja, običajno namenjena za osnovno storitev, uporabljena v okviru dodatne storitve, in obratno, samo po sebi ni dovolj za ovržbo načelne ugotovitve, da so bile tovorne ladje namenjene za osnovno storitev in trajekti za dodatno storitev.

162 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi poddel drugega dela prvega tožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

– Tretji poddel, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da je dodatna storitev upravičena z dejansko potrebo po javnih storitvah, ki jo izpolnjuje osnovna storitev

163 Družba SNCM podredno trdi, da je dodatna storitev utemeljena z dejansko potrebo po javnih storitvah, ki jo izpolnjuje osnovna storitev. Trdi, da tudi če bi obstajala dodatna storitev, ki bi jo bilo treba razlikovati od osnovne storitve, *quod non*, teh dveh vrst storitev ne bi bilo mogoče presojati neodvisno drugo od druge za namene analize prvega od meril Altmark.

164 V podporo temu tretjemu poddelu družba SNCM navaja več sklopov trditev. S prvim sklopom želi v bistvu dokazati, da je bila skupna analiza osnovne in dodatne storitve potrebna na podlagi nekaterih preudarkov, ki niso tehnične in gospodarske narave. Z drugim sklopom želi dokazati, da obstaja tehnično in gospodarsko dopolnjevanje med tema vrstama storitev.

165 Komisija, ki jo podpira družba Corsica Ferries, predlaga zavrnitev tega tretjega poddela.

166 Glede prvega sklopa trditev je treba ugotoviti, da na podlagi nobene od teh trditev ni mogoče sklepati, da je Komisija očitno napačno uporabila pravo, ko v obravnavani zadevi ni opravila skupne analize dodatne in osnovne storitve.

167 V zvezi s tem je treba, na prvem mestu, ugotoviti, da družba SNCM napačno poskuša ovreči presojo Komisije v točki 139 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katero „bi bilo mogoče dodatne storitve upravičiti z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, ki so izpolnjene z osnovnimi storitvami, le kadar je ugotovljeno, da je njihovo izvajanje […] nujno potrebno za osnovne storitve na podlagi tehničnih in gospodarskih ugotovitev“. Namreč, če bi bila dodatna storitev, ki je jasno storitev, ki je ločena od osnovne storitve (glej točke od 145 do 154 zgoraj), vključena v obseg opravljanja javnih storitev, ne da bi bilo to upravičeno z obstojem tehničnega dopolnjevanja med tema vrstama storitev ali preudarki o tehnični učinkovitosti, očitno ne bi bile izpolnjene zahteve glede nujnosti in sorazmernosti (o teh zahtevah glej točko 124 zgoraj).

168 Na drugem mestu, ugotoviti je treba, da družba SNCM prav tako napačno trdi, da se osnovna in dodatna storitev ne razlikujeta po svoji naravi. Iz elementov, predstavljenih zgoraj v točkah od 145 do 154, je namreč razvidno, da med tema vrstama storitev v resnici obstajajo pomembne razlike.

169 Na tretjem mestu, ob domnevi, da je treba tudi trditev družbe SNCM, povzeto zgoraj v točki 168, razumeti tako, da izhaja iz tega, da imata obe vrsti storitev skupni cilj, in sicer zagotoviti ozemeljsko povezanost, je treba ugotoviti, da je prav tako ni mogoče sprejeti.

170 Na eni strani in na splošno je treba namreč ugotoviti, da zaradi tega, ker imata skupni cilj, teh dveh vrst storitev ni treba samodejno obravnavati, kot da sta v resnici ena vrsta storitev.

171 Na drugi strani okoliščina, da je domnevno namen obeh storitev, to je osnovne in dodatne storitve, zagotoviti ozemeljsko povezanost, ne pomeni nujno, da ju je treba, zlasti kar zadeva vprašanje obstoja dejanske potrebe po javnih storitvah, preučiti skupaj, kot da sestavljata neločljivo povezano celoto.

172 Kot pravilno ugotavlja Komisija, je cilj ozemeljske povezanosti namreč mogoče doseči hkrati s tržnimi silami in javno službo. V zvezi s tem je treba spomniti, prvič, da tudi če ima država članica široko polje proste presoje na tem področju, lahko SSGP vzpostavi, le če ta ustreza dejanski potrebi po javnih storitvah, in drugič, če povpraševanje zadovoljujejo že tržne sile, taka potreba ne more obstajati (glej točke od 111 do 124 zgoraj). Tako za to, da se v sektorju pomorske kabotaže lahko vzpostavi SSGP, ne

zadostuje, da se država članica sklicuje na uresničevanje cilja ozemeljske povezanosti. Potrebno je še, da uresničevanje tega cilja ni zagotovljeno že zgolj s tržnimi silami. Če je z njimi mogoče doseči del tega cilja, je ustanovitev SSGP upravičena, le če je odgovor na ustrezno pomanjkanje na trgu.

173 V obravnavani zadevi je Komisija ugotovila, in to pravilno, kot bo predstavljeno v nadaljevanju v okviru preučitve tretjega dela prvega tožbenega razloga, da je ozemeljska povezanost med Korziko in francosko celino zagotovljena že z osnovno storitvijo, ki jo dopolnjujejo tržne sile, za katere veljajo obveznosti javne službe. Zato poleg tega, da dodatna storitev ni jasno zadovoljevala dejanske potrebe po javnih storitvah, tudi ni bila nujno potrebna za uresničevanje teoretičnega cilja ozemeljske povezanosti, ki so ji ga določili francoski organi.

174 Na četrtem mestu, ugotoviti je treba, da družba SNCM zaman trdi, da pristop, ki ga je sprejela Komisija, v praksi onemogoča dobro izvajanje javne službe, ker to pridržuje le za nedonosne dejavnosti, s čimer izključuje vsakršen mehanizem izravnave ter vse previdne in preudarne gospodarske subjekte odvrača od opravljanja javne službe. Kot je bilo poudarjeno že zgoraj v točkah 101 in 155, sta tako osnovna kot dodatna storitev namreč ustvarjali velik in ponavljajoč se primanjkljaj iz poslovanja, kar je izključevalo vsakršno možnost finančne izravnave med njima.

175 Na petem mestu, družba SNCM trdi, da nujnost skupne analize osnovne in dodatne storitve izhaja tudi iz točke 6 odločbe Conseil d'État z dne 13. julija 2012 in prejšnje prakse odločanja Komisije v zvezi s prejšnjimi PPJS za pomorske povezave s Korziko.

176 Na eni strani, družba SNCM se ne more sklicevati na odlomek iz točke 6 odločbe Conseil d'État z dne 13. julija 2012, ki ga navaja. Niti Komisije niti sodišča Unije namreč ne zavezuje razlaga, ki jo Conseil d'État daje v zvezi z določbami Uredbe o pomorski kabotaži. V obravnavani zadevi se je družba SNCM še toliko manj upravičena sklicevati na navedeni odlomek, ker je na datum, ko je Conseil d'État izdal to odločbo, Komisija že začela formalni postopek preiskave, ki je pripeljal do sprejetja izpodbijanega sklepa.

177 Na drugi strani, družba SNCM se prav tako ne more sklicevati na prejšnjo prakso odločanja Komisije v zvezi s prejšnjimi PPJS za pomorske povezave s Korziko, in sicer iz razlogov, navedenih zgoraj v točkah 98 in 99.

178 Na prvem mestu je treba glede prvega sklopa trditev ugotoviti, da je Komisija v točki 141 obrazložitve izpodbijanega sklepa pravilno ugotovila, da med osnovnimi storitvami in dodatnimi storitvami ni zagotovljeno nobeno tehnično dopolnjevanje.

179 V zvezi s tem je treba spomniti, da poleg tega, da za te storitve veljajo različne obveznosti, zlasti glede voznih redov in pogostosti voženj (glej točko 151 zgoraj), se izvajajo tudi z različnimi vrstami ladij in imajo različne cilje (glej točke 152, 160 in 161 zgoraj). Osnovna storitev se namreč zagotavlja s tovorno-potniškimi ladjami, ki omogočajo prevoz blaga in potnikov, medtem ko se dodatna storitev zagotavlja s trajekti, ki omogočajo le prevoz potnikov in njihovih vozil. Tehnične razlike med tema vrstama ladij ne le onemogočajo, da se ladje, ki se uporabljajo za opravljanje dodatne storitve, uporabijo za opravljanje osnovne storitve, temveč tudi, da se dosežejo ekonomije obsega, zlasti na ravni vzdrževanja in popravila navtičnih sredstev. Temu je treba dodati, da morajo posadke imeti različna potrdila glede na vrsto ladje in da zato niso zamenljive.

180 Teh ugotovitev ne more ovreči trditev družbe SNCM, da imata obe vrsti storitev „številne skupne tehnične značilnosti, med drugim glede kakovosti storitve", in da obstajajo pomembne sinergije med njima, ker uporabljata isto pristaniško infrastrukturo, isto mrežo agencij, ista telefonska in telematična sredstva za rezervacijo vozovnic ter isto osebje na pomolu ter poleg tega lahko uporabljata iste postopke certificiranja, nadzora higienske ustreznosti in varnosti hrane. Kot pravilno trdi Komisija, imajo namreč, na eni strani, tako omenjene sinergije le razmeroma obroben pomen, saj so glavni viri

stroškov zadevnih storitev navtična sredstva in posadke, na drugi strani pa souporaba skupnih upravnih in poslovnih struktur ne more pomeniti veljavnega dopolnjevanja za namene te problematike, ker bi vsekakor lahko veljala za vse dejavnosti družbe SNCM.

181 Sprejeti ni mogoče niti trditve družbe SNCM, da je namen trajektov zamenjati tovorno-potniške ladje ob njihovih ustavitvah iz tehničnih razlogov. Poleg tega, da trajekti ne omogočajo prevoza tovora, je iz preglednic v točki B „Predstavitev standardnih let“ v Prilogi 2 k pogodbi o PPJS namreč razvidno, da morajo ob ustavitvah tovorno-potniških ladij iz tehničnih razlogov zadevne prevoze vedno zagotoviti druge tovorno-potniške ladje, ki so poimensko navedene v teh preglednicah, in ne trajekti.

182 Na drugem mestu, ugotoviti je treba, da iz nobene od trditev družbe SNCM ni mogoče sklepati, da je vključitev dodatne storitve v obseg opravljanja javnih storitev upravičena s preudarki o tehnični učinkovitosti.

183 V zvezi s tem je treba spomniti, da je bilo že zgoraj v točkah 101, 155 in 174 ugotovljeno, da dodatna storitev ustvarja primanjkljaj iz poslovanja.

184 Trditve družbe SNCM, da zadnjenavedena storitev s prihodki, ki jih ustvarja z zagotavljanjem pomorske povezave s Korziko v najdonosnejših obdobjih, bistveno prispeva k celovitemu ekonomskemu ravnovesju osnovne storitve in PPJS ter financiranju ozemeljske povezanosti, ni mogoče sprejeti.

185 V zvezi s tem je treba najprej ugotoviti, da družba SNCM Komisiji neupravičeno očita, da ni preučila, ali bi lahko „[dodatna storitev] s tem, da pokriva vsaj svoje posebne spremenljive stroške, […] prispevala k pokrivanju dela fiksnih stroškov, ki jih ima skupaj z osnovno storitvijo“. Iz analitičnih izkazov poslovnega izida družbe SNCM, ki jih je ta predložila v upravnem postopku, je namreč razvidno, da so bili za vsako leto v obdobju 2007–2011 neto prihodki, ustvarjeni s trajekti, nižji od neposrednih stroškov te storitve (med drugim pomorskih izdatkov ter izdatkov za posadko in oskrbo) (glej točko 155 zgoraj).

186 Dalje, družba SNCM v podporo navedeni trditvi zaman ponavlja svojo trditev, da bi se trajekti lahko uporabili tudi za opravljanje osnovne storitve. To trditev je treba namreč zavrniti iz razlogov, ki so bili predstavljeni že zgoraj v točkah 152, 160, 161 in 181.

187 Nazadnje, trditev družbe SNCM, da je prispevek prihodkov, ustvarjenih z dodatno storitvijo, k celotnemu plačilu te družbe zelo velik, ker so obdobja, v katerih se opravlja ta storitev, najdonosnejša obdobja, je treba zavrniti kot brezpredmetno. Ob domnevi, da je to točno, namreč ostaja dejstvo, da navedeni prihodki niso zadostovali za plačilo neposrednih stroškov, povezanih z zagotavljanjem te storitve (glej točke 101, 155, 174 in 185 zgoraj).

188 Iz vsega navedenega je treba ugotoviti, da je treba tretji poddel drugega dela prvega tožbenega razloga in posledično ta drugi del v celoti zavrniti kot neutemeljen.

Tretji del prvega tožbenega razloga, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da dodatna storitev, obravnavana ločeno, izpolnjuje prvo od meril Altmark

189 V okviru tretjega dela prvega tožbenega razloga, navedenega podredno, družba SNCM trdi, da dodatna storitev, obravnavana ločeno, izpolnjuje prvo od meril Altmark in da je zato Komisija storila očitno napako pri presoji, ko je menila, da vključitev te storitve v obseg opravljanja javnih storitev ne izpolnjuje dejanske potrebe po javnih storitvah.

190 Ta tretji del je razdeljen na štiri poddele.

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno presodila zamenljivost storitev prevoza potnikov iz Marseilla s storitvami prevoza iz Toulona

191 Družba SNCM trdi, da ugotovitev Komisije v točki 160 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da „je bila ob dodelitvi pogodbe o PPJS […] dodatna storitev z vidika povpraševanja potnikov večinoma zamenljiva s storitvami na povezavah Toulon–Bastia in Toulon–Ajaccio“, temelji na očitno napačnem sklepanju.

192 Komisija, ki jo podpira družba Corsica Ferries, izpodbija trditve, ki jih je navedla družba SNCM.

193 Na prvem mestu, družba SNCM v podporo tej trditvi navaja, da sklepanje Komisije temelji na pristranski in protislovni analizi statističnih podatkov o prevozu potnikov.

194 Ugotoviti je treba, da nobena od kritik, ki jih družba SNCM navaja v podporo tej trditvi, ni utemeljena.

195 Prvič, družba SNCM tako Komisiji zaman očita, da je v točkah 154 in 155 obrazložitve izpodbijanega sklepa analizirala razvoj prevoza potnikov med francosko celino in Korziko med letoma 2002 in 2009, to je v obdobju, ki vključuje dve leti, ki sta sledili dodelitvi PPJS. Zaradi upoštevanja teh dveh let poleg let od 2002 do 2007 je namreč mogoče opazovati glavne trende razvoja prevoza potnikov v daljšem obdobju in ugotoviti, da se po dodelitvi PPJS ni spremenil. Poleg tega je treba poudariti, da družba SNCM niti ne trdi, da razvoj prevoza potnikov po letu 2007 kaže velike razlike glede na razvoj v prejšnjih letih.

196 Drugič, poudariti je treba, da ugotovitev družbe SNCM, da je v obdobju 2002–2009 prevoz potnikov iz Marseilla ostal skoraj nespremenjen, medtem ko se je prevoz iz Toulona močno povečal, nikakor ne nasprotuje sklepu Komisije, da z vidika povpraševanja obstaja zamenljivost storitev pomorskega prevoza potnikov, zagotovljenih na liniji Marseille–Korzika, s storitvami, zagotovljenimi na liniji Toulon–Korzika.

197 Iz spisa je namreč razvidno, kot je ugotovljeno v točki 154 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da se je skupni promet v zvezi s prevozom potnikov med francosko celino in Korziko v obdobju 2002–2009 znatno povečal (+ 31,6 %) in da so ta porast večinoma pokrili ponudniki storitev iz Toulona (+150 %), in ne ponudniki storitev iz Marseilla (– 1,7 %). Družba SNCM pri ugotovitvi, da je povečanje prometa iz Toulona spremljal skorajda nespremenjen obseg prometa iz Marseilla, ne upošteva rasti skupnega prometa in razvoja tržnih deležev izvajalcev. Ni pa sporno, da se je v tem okviru splošnega povečanja prometa med Korziko in francosko celino tržni delež ponudnikov storitev iz Toulona znatno povečal, medtem ko se je delež ponudnikov storitev iz Marseilla zmanjšal. V zvezi s tem ni odločilno, da je z vidika absolutnega števila potnikov pri liniji Marseille–Korzika prišlo do v bistvu ustalitve, ker je sorazmerno s tržnimi deleži doživela zelo jasen upad. Iz tega je jasno mogoče sklepati o obstoju premika pomorskega prevoza potnikov z linije Marseille–Korzika na linijo Toulon–Korzika in posledično o tem, da so storitve, zagotovljene na prvi liniji, z vidika povpraševanja zamenljive s storitvami na drugi liniji.

198 Dodati je treba, da družba SNCM ne izpodbija ugotovitev iz točke 157 obrazložitve izpodbijanega sklepa:

„Dejansko je razvoj prometa med francosko celino in Korziko v korist povezav iz Toulona še toliko bolj izrazit pri dodatnih storitvah. Med letoma 2002 in 2005 se je dejanski promet v okviru dodatnih storitev zmanjšal za 208.213 potnikov na povezavi med Marseillem in Korziko, medtem ko se je v istem obdobju promet na povezavi med Toulonom in Korziko povečal za 324.466 potnikov. Zmanjšanje deleža prometa, zagotovljenega z dodatnimi storitvami, v korist drugih izvajalcev na trgu v okviru skupnega povečanja prometa od leta 2002 kaže na visoko stopnjo zamenljivosti med tema dvema storitvama.“

199 Tretjič, družba SNCM napačno trdi, da je analiza Komisije v točki 154 obrazložitve izpodbijanega sklepa v nasprotju s točko 155 obrazložitve tega sklepa, v kateri naj bi Komisija izjavila, da se zdi, da ugotovljeni razvoj ni posledica učinka „medsebojne povezanosti“ s položajem v Italiji, saj je pomorski prevoz potnikov med Korziko in Italijo v zadevnem obdobju ostal stabilen. Komisija v navedeni točki 155 namreč nikakor ni omenila take stabilnosti prometa med Korziko in Italijo. V njej zavrača trditev francoskih organov, da so povezave med Korziko in Italijo prevzele del prometa na linijah Marseille–Korzika, pri čemer se je, nasprotno, oprla na dejstvo, da se je delež pomorskega prevoza potnikov, ki prihajajo iz vseh korziških pristanišč ali so tja namenjeni, ki ga predstavljajo povezave z Italijo, v zadevnem obdobju na splošno zmanjšal. V zvezi s tem je treba poudariti, da je iz podatkov, ki jih je objavil Observatoire régional des transports de la Corse (regionalni observatorij Korzike za promet), dejansko razvidno, da se je med letoma 2002 in 2009 promet med Korziko in Italijo sicer povečal za 4,6 %, vendar se je skupni promet med Korziko in različnimi celinskimi pristanišči povečal za več kot 21 %. Torej se je delež korziškega prometa, ki ga predstavljajo povezave z Italijo, z 39,1 % leta 2002 zmanjšal na 33,8 % leta 2009.

200 Četrtič, družba SNCM Komisiji napačno očita, da je v okviru analize zamenljivosti storitev upoštevala prenose prometa z linije Marseille–Korzika na linijo Toulon–Korzika v letih 2004 in 2005, ker naj bi bile v tistih letih velike stavke, ki so resno ovirale promet iz Marseilla.

201 Najprej je treba namreč spomniti, da analiza, ki jo je Komisija opravila v točkah od 154 do 160 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni omejena na leti 2004 in 2005, temveč pokriva obdobje od leta 2002 do leta 2009. Dalje, socialni konflikti, ki jih omenja družba SNCM, so potekali le septembra 2004, septembra 2005 in oktobra 2005, in ne celi leti 2004 in 2005, kot se zdi, da zatrjuje. Nazadnje, kot Komisija pravilno ugotavlja in se pri tem sklicuje na točko 38 svojega obvestila o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 1, str. 155), se lahko v konkurenčnem pravu izkušnja stavke uporabi za opredelitev trga.

202 Na drugem mestu, ugotoviti je treba, da družba SNCM analizo zamenljivosti storitev, ki jo je opravila Komisija, napačno opredeljuje kot „posebej nedodelano“, ker naj bi upoštevala le razvoj količin, ne da bi preverila, ali so storitve, ki jih je ponujala družba Corsica Ferries, zamenljive z njenimi storitvami, in to z vidika voznih redov, ki jih je treba upoštevati, zgornjih mej tarif, kakovosti storitve in zagotovljenih povezav.

203 Analiza Komisije namreč temelji na resni preučitvi ravnanja potrošnikov ter na racionalnih elementih in ugotovitvah dejanskega stanja, ki izhajajo med drugim iz javnih podatkov o ponudbi in povpraševanju v zvezi s storitvami pomorskega prevoza. Kot pravilno opozarja Komisija, ko se torej uporabnik odloči, da bo odšel na Korziko iz Toulona namesto iz Marseilla, nujno upošteva vse dejavnike, na katere se sklicuje družba SNCM. Upravičeno je mogoče domnevati, da če bi obstajala dejanska razlika v kakovosti med storitvami, ki jih ta družba ponuja iz Marseilla, in storitvami, ki jih družba Corsica Ferries ponuja iz Toulona, bi to zavrlo velike prenose prometa, ugotovljene zgoraj v točkah 197 in 198. Poleg tega, kot je bilo navedeno že zgoraj v točkah 137 in 139, so morale storitve, ki jih zagotavlja družba Corsica Ferries, izpolnjevati vrsto zahtev glede rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke ter se izvajati pod pogoji, ki so v skladu z javnim interesom.

204 V tem okviru je treba dodati, da Komisija v točki 158 obrazložitve izpodbijanega sklepa za namene analize zamenljivosti storitev upošteva tudi „[v] bolj kvalitativnem smislu“ majhno razdaljo med Marseillem in Toulonom. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je pravilno menila, da sta ta majhna razdalja, to je približno 50 km v zračni črti oziroma 65 km po cesti, in dejstvo, da vožnja po cesti med tema mestoma traja le 45 minut, kar je precej manj od časa vožnje po morju na Korziko s francoske celine, upoštevna pokazatelja zamenljivosti z vidika povpraševanja med storitvami pomorskega prevoza potnikov iz Marseilla in takimi storitvami iz Toulona. Temu je treba dodati še dejstvo, da je pristanišče v Toulonu bližje Korziki kot pristanišče v Marseillu, kar ladjam, ki plujejo z Toulona, omogoča, da

vožnjo opravijo v krajšem času kot ladje iz Marseilla. Glede na te elemente je malo verjetno, da bi teh dodatnih 45 minut vožnje z avtomobilom osebe, ki prebivajo ali delajo v Marseillu, odvračalo od uporabe linije Toulon–Korzika. Upoštevnosti teh različnih ugotovitev družba SNCM sicer ne izpodbija.

205 Kot pravilno ugotavlja družba SNCM, pristanišče v Proprianu, ki je bilo eno od treh korziških pristanišč, pokritih z dodatno storitvijo, ni bilo povezano z ladjami, ki so plule iz Toulona. Vseeno pa je bilo povezano z ladjami skupine SNCM-CMN, ki so plule iz Marseilla v okviru osnovne storitve (glej točko I(d)(1.3) pogodbenih pogojev pogodba o PPJS). Za linijo Marseille–Propriano in za to storitev je bilo celo določeno povečanje minimalnih zmogljivosti v obdobju od 1. maja do 30. septembra (glej točko I(d)(1.3)(i) pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS). Kot pravilno ugotavlja Komisija, ni nobenega pokazatelja, da osnovna storitev, ki bi bila tako okrepljena pet mesecev v pomladno-poletnem obdobju, ne bi bila sama po sebi dovolj za zadovoljitev povpraševanja uporabnikov te linije celo v obdobjih velikega povpraševanja. Zato je treba ugotoviti, da storitve, zagotovljene na navedeni liniji v okviru dodatne storitve, ne ustrezajo dejanski potrebi po javnih storitvah in da se vprašanje zamenljivosti pristanišč v Marseillu in Toulonu za povezavo s Proprianom zato sploh ni postavljalo.

206 Poleg tega je vsekakor treba ugotoviti, da je promet na liniji Marseille–Propriano, kot Komisija ugotavlja v točki 164 obrazložitve izpodbijanega sklepa in opombi 98 izpodbijanega sklepa, predstavljal le majhen delež (približno 10 %) vse dejavnosti, ki jo je pokrivala dodatna storitev. S tako majhnim deležem ne bi bilo mogoče upravičiti obstoja javne storitve, ki je imela obseg dodatne storitve, ki ni bila omejena le na to linijo. Kot je ugotovljeno v navedeni točki obrazložitve, „zaradi majhnega deleža prometa na [navedeni] liniji […] ni mogoče šteti, da bi pomanjkanje zasebnih pobud le na tej liniji ovrglo ugotovitev v zvezi s celotno dodatno storitvijo“.

207 Nazadnje, poudariti je treba, da za ugotovitev obstoja zamenljivosti v obravnavani zadevi ni bilo potrebno, da so zahteve, ki so veljale za storitve iz Marseilla in storitve iz Toulona, popolnoma enake.

208 Iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da je Komisija pravilno ugotovila, da so storitve pomorskega prevoza na liniji Marseille–Korzika v okviru dodatne storitve in storitve na liniji Toulon–Korzika z vidika povpraševanja potnikov medsebojno zamenljive.

– Drugi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno presodila pomanjkanje zasebnih pobud

209 Družba SNCM v okviru tega drugega poddela trdi, da analiza pomanjkanja zasebnih pobud, ki jo je Komisija opravila v točkah od 161 do 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni zadostno obrazložena in je očitno napačna.

210 Ta analiza je v točki 162 obrazložitve izpodbijanega sklepa povzeta tako:

„[…] Komisija [je] primerjala dejanski prevoz potnikov v katero koli od pristanišč, ki zagotavljajo dodatne storitve, s ponudbo prevoza družbe Corsica Ferries iz Toulona in z osnovno storitvijo iz PPJS. Iz tega izhaja, da je za pristanišči Bastia in Ajaccio, ki predstavljata 90 % zmogljivosti, ki jih zahteva dodatna storitev, kombinacija zmogljivosti osnovne storitve v okviru PPJS iz Marseilla in storitve zasebne pobude, ki je obstajala med letoma 2004 in 2006 iz Toulona, zadostovala za pokritje dejanskih potreb, in sicer v spomladansko-jesenskem in poletnem obdobju, za obe pristanišči in za vsako leto med letoma 2004 in 2006.“

211 Komisija in družba Corsica Ferries izpodbijata trditve družbe SNCM.

212 Na prvem mestu, družba SNCM v podporo svoji trditvi Komisiji očita, da ni navedla nobene podrobnosti ali številke o primerjalnem izračunu ponudbe in povpraševanja, opisanem v točki 162 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

213 Ta očitek je treba zavrniti kot neutemeljen. Kot je Komisija potrdila v odgovoru na pisno vprašanje Splošnega sodišča, so namreč podatki, ki jih je uporabila za grajano analizo, javni podatki regionalnega observatorija Korzike za promet, ki ji jih je družba Corsica Ferries poslala v upravnem postopku in jih francoski organi v tem postopku niso izpodbijali. Družba SNCM, ki je v posebej dobrem položaju, kar zadeva poznavanje stanja ponudbe in povpraševanja v zvezi s pomorskim prometom med francosko celino in Korziko ter podatkov o zmogljivostih, določenih v pogodbi o PPJS, torej ne more resno trditi, kot počne v svojih pisanjih, da ne more razumeti sklepanja Komisije in preveriti, ali so številke, ki jih je ta uporabila, natančne ali ne. Glede metodologije, ki jo je Komisija uporabila za svojo analizo, je iz točke 162 obrazložitve izpodbijanega sklepa jasno razvidno, da gre le za primerjavo – za vsako leto iz obdobja 2004–2006 z razlikovanjem med „spomladansko-jesenskim“ in „poletnim“ obdobjem ter za vsako od treh korziških pristanišč, ki jih je pokrivala dodatna storitev – kombinacije zmogljivosti, ki jih je družba Corsica Ferries ponujala iz Toulona, in zmogljivosti, ki sta jih pooblaščena izvajalca ponujala v okviru osnovne storitve iz Marseilla, z dejansko ugotovljenim povpraševanjem (to je dejanskim prevozom potnikov). S tem ko se je Komisija osredotočila na pristanišči v Bastii in Ajacciu, ki sta predstavljali 90 % zmogljivosti, zahtevanih za dodatno storitev, je ugotovila, da ta kombinacija zadostuje za pokritje dejansko ugotovljenega povpraševanja, pri čemer se je oprla na to, da je razlika med prvo in drugo sistematično pozitivna. Zato je Komisija analizo pomanjkanja zasebnih pobud pravno zadostno obrazložila.

214 Na drugem mestu, družba SNCM trdi, da je primerjalna analiza dejanskega prevoza potnikov s kombinacijo ponudbe prevoza, ki jo je zagotavljala družba Corsica Ferries, in ponudbe, zagotovljene v okviru osnovne storitve, očitno napačna, ker ne upošteva značilnosti trga in, natančneje, velikega neravnovesja pri povpraševanju v obdobju velikega povpraševanja. Celo sredi poletja naj bi namreč obstajale prometne konice, zlasti ob koncih tedna, ki naj jih z navedeno kombinacijo ne bi bilo mogoče pokriti v celoti.

215 Ugotoviti je treba, da družba SNCM pravno zadostno ne dokazuje domnevno velikega neravnovesja pri povpraševanju, na katero se sklicuje. V zvezi s tem zgolj napotuje na odlomek Sklepa Komisije 2004/166/ES z dne 9. julija 2003 o pomoči za prestrukturiranje, ki jo bo Francija namenila družbi Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (UL 2004, L 61, str. 13), ki vsebuje sklicevanje na tržno raziskavo, ki jo je po njenem mnenju opravila Komisija. V resnici, kot je razvidno iz točke 50 obrazložitve navedenega sklepa, te tržne raziskave nikakor ni opravila Komisija, temveč so jo predložili francoski organi. Poleg tega je navedena tržna raziskava temeljila na podatkih, ki so bili na voljo do leta 2001. Tržne razmere pa so se med letoma 2001 in 2007 bistveno spremenile. Nazadnje, ugotoviti je treba, da je Splošno sodišče s sodbo z dne 15. junija 2005, Corsica Ferries France/Komisija (T-349/03, EU:T:2005:221), Sklep 2004/166 razglasilo za ničen.

216 Na tretjem mestu, družba SNCM trdi, da Komisija za preučitev vprašanja pomanjkanja zasebnih pobud ne bi smela opraviti le kvantitativne analize ponudbe, ki jo je zagotavljala družba Corsica Ferries. Komisija bi namreč morala razlogovati ne le z vidika zmogljivosti, temveč tudi z vidika tarif, neprekinjenosti in rednosti, ter dokazati, da družba Corsica Ferries ponuja svoje storitve pod podobnimi pogoji kot družba SNCM v okviru dodatne storitve. Družba SNCM v tem okviru ugotavlja, da Komisija ni nikjer dokazala, da so storitve, ki jih je ponujala družba Corsica Ferries, izpolnjevale zahteve glede kakovosti, določene v pogodbenih pogojih.

217 Tako navedenih očitkov proti Komisiji ni mogoče sprejeti.

218 Kot je razvidno iz spisa in kot sicer ni sporno med strankami, obveznosti iz pogodbe o PPJS, ki veljajo za dodatno storitev, in obveznosti javne službe, ki veljajo za storitve prevoza iz Toulona, res niso popolnoma enake. Vendar, kot je Komisija pravilno ugotovila v točki 165 obrazložitve izpodbijanega

sklepa, obstoj velike razlike v kakovosti med storitvami pomorskega prevoza iz Marseilla v okviru dodatne storitve in storitvami pomorskega prevoza iz Toulona, ki bi uporabnike prvonavedenih storitev odvračala od drugonavedenih, ni bil dokazan.

219 V zvezi s tem je treba najprej spomniti, da so obveznosti, določene v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS, manj zavezujoče, kar zadeva dodatno storitev, kot kar zadeva osnovno storitev (glej točko 151 zgoraj). Dalje, napotiti je treba na preudarke, predstavljene zgoraj v točkah od 202 do 204, iz katerih je razvidno, da poleg tega, da so morale storitve, ki jih je zagotavljala družba Corsica Ferries, izpolnjevati več zahtev glede rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke ter se izvajati pod pogoji, ki so v skladu z javnim interesom, ni dokazano, da je obstajala dejanska razlika v kakovosti med navedenimi storitvami in storitvami, ki jih je družba SNCM zagotavljala iz Marseilla. Nazadnje, kar zadeva zlasti obveznosti glede kakovosti ponujene storitve, ki so bile v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS določene za dodatno storitev in na katere se sklicuje družba SNCM, je dovolj ugotoviti, da ta družba ni navedla nobenega elementa, s katerim bi dokazala obstoj kakršne koli posebne potrebe potnikov, ki je ne bi bilo mogoče zadovoljiti v okviru storitev pomorskega prevoza, ki so jih opravljale družbe, katerih ladje so plule iz Toulona. Za dodatno storitev je bilo sicer določenih le malo obveznosti glede kakovosti ponujene storitve, te pa se niso bistveno razlikovale od obveznosti, ki so veljale za storitve prevoza, ki so jih zagotavljale konkurenčne družbe, zlasti Corsica Ferries.

220 Iz navedenega izhaja, da je Komisija pravilno ugotovila, da v obravnavani zadevi ni bil predložen noben dokaz o pomanjkanju zasebnih pobud v zvezi z dodatno storitvijo.

– Tretji poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila analizo učinka, ki naj bi ga ukinitev dodatne storitve imela na dejansko ugotovljeno ponudbo

221 Družba SNCM Komisiji očita, da ni analizirala učinka, ki naj bi ga ukinitev dodatne storitve imela na dejansko ugotovljeno ponudbo, zaradi česar je precenila zasebne pobude, ki bi lahko nadomestile to storitev. Najprej, nič v izpodbijanem sklepu naj namreč ne bi kazalo, da so storitve družbe Corsica Ferries iz Toulona in storitve družbe SNCM iz Marseilla popolnoma zamenljive. Dalje, nič naj ne bi dokazovalo, da bi bila zunaj vsakršne pogodbe o izvajanju javne službe družba Corsica Ferries sposobna zagotoviti neprekinjenost in rednost storitve, ki bi bili enakovredni neprekinjenosti in rednosti dodatne storitve. Nazadnje, če bi bila plačana nadomestila ukinjena, naj bi prisotnost družbe SNCM na trgu postala vprašljiva, kar bi družbo Corsica Ferries postavilo v položaj, v katerem bi imela skoraj monopol, ter bi zato znatno zvišala svoje tarife in zmanjšala kakovost svoje storitve.

222 Komisija zavrača trditve družbe SNCM.

223 Tega tretjega poddela naj ne bi bilo mogoče sprejeti. Prve tri premise, na katerih temelji očitek družbe SNCM proti Komisiji, so namreč napačne.

224 Na prvem mestu, od Komisije namreč ni mogoče razumno zahtevati, da dokaže obstoj popolne zamenljivosti storitev prevoza iz Toulona in storitev prevoza iz Marseilla. V točki 160 obrazložitve izpodbijanega sklepa je pravilno upoštevala, da so te storitve „večinoma zamenljive“.

225 Na drugem mestu, ugotoviti je treba, da je z analizo, ki jo je Komisija opravila v izpodbijanem sklepu, mogoče pravno zadostno dokazati, da bi brez PPJS za dodatno storitev ponudba družbe Corsica Ferries z odhodi iz Toulona v povezavi s ponudbo skupine SNCM-CMN v okviru osnovne storitve lahko zagotovila ozemeljsko povezanost vse leto, vključno z obdobji velikega povpraševanja, oziroma, drugače povedano, da bi bilo povpraševanje potnikov vedno pokrito (glej preučitev prvega in drugega poddela tega tretjega dela).

226 Trditev, ki jo družba SNCM navaja v tem okviru, da bi družba Corsica Ferries brez PPJS za dodatno storitev lahko postopno ali nenadoma preusmerila svojo floto v druge destinacije, ki niso na Korziki, je zgolj špekulacija in je ni mogoče sprejeti.

227 Na tretjem mestu, ugotoviti je treba, da so zgolj špekulacije, ki jih je treba zavrniti, tudi trditve družbe SNCM o posledicah, ki bi jih ukinitev nadomestil, plačanih za dodatno storitev, imela za njen položaj in položaj družbe Corsica Ferries.

– Četrti poddel, s katerim se zatrjuje, da za konkurente družbe SNCM, ki so ponujali prevoz iz Toulona, ni mogoče šteti, da so svoje dejavnosti opravljali v običajnih tržnih razmerah

228 Družba SNCM trdi, da v nasprotju s tem, kar je navedeno v točki 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa, za njene konkurente, ki so ponujali prevoz iz Toulona, ni mogoče šteti, da so svoje dejavnosti opravljali v običajnih tržnih razmerah. Povezave iz Toulona naj bi bile namreč subvencionirane z državno pomočjo, to je z mehanizmom socialne podpore, in zanje naj bi veljale obveznosti javne službe na podlagi tega mehanizma.

229 Komisija in družba Corsica Ferries predlagata zavrnitev tega poddela.

230 Ugotoviti je treba, da Komisija z ugotovitvijo v zadnjem stavku točke 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da „bi lahko […] za konkurente SNCM v zvezi s prevozom potnikov iz Toulona veljalo, da so svoje dejavnosti opravljali v običajnih tržnih razmerah“, ni mislila na položaj, v katerem na trgu ne obstaja javno posredovanje. Kot je razvidno iz prvega dela navedenega stavka – „ob upoštevanju obveznosti javnih služb in mehanizma socialne podpore […] na vseh linijah med francosko celino in Korziko“ – je Komisija želela samo navesti, da za vse pomorske družbe, ki ponujajo storitve prevoza potnikov med drugim med pristaniščem v Toulonu in korziškimi pristanišči, velja sistem pomoči socialne narave, opisan zgoraj v točki 14, in da zato zanje veljajo zahteve, določene z obveznostmi javne službe, določenimi v okviru tega sistema, tako da je treba zanje šteti, da opravljajo svoje dejavnosti na trgu v enakovrednih razmerah. Drugače povedano, „običajne tržne razmere“ so bile tiste, ki so vključevale navedeni sistem in povezane obveznosti javne službe.

231 Posledično je treba četrti poddel tretjega dela in ta zadnjenavedeni del v celoti zavrniti kot neutemeljena.

Četrti del prvega tožbenega razloga, naveden še bolj podredno, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni dokazala, da storitve, zagotovljene na podlagi dodatne storitve, ne pomenijo običajnega trgovinskega posla

232 Še bolj podredno, in sicer v primeru, da bi bilo treba ugotoviti, da dodatna storitev ne pomeni SSGP, družba SNCM Komisiji očita, da ni dokazala, da francoski organi s sklenitvijo pogodbe z družbo SNCM v zvezi z navedeno storitvijo niso ravnali enako kot zasebni vlagatelj v običajnih tržnih razmerah in da nakupa storitev, zagotovljenih v okviru navedene storitve, ni mogoče opredeliti kot običajni trgovinski posel.

233 Ugotoviti je treba, kot pravilno trdita Komisija in družba Corsica Ferries, da se merilo zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu ne uporablja v primeru, kakršen je obravnavani. Na eni strani, če se namreč javni organ sam predstavlja kot organizator in pooblastitelj za javno službo, s tem zavrača uporabo navedenega merila, ker po definiciji deluje kot javna oblast. Na drugi strani, v nasprotju s stališčem družbe SNCM ravnanja francoskih organov v tej zadevi ni mogoče enačiti s tem, da so v zameno za plačilo neke cene kupili storitve pomorskega prevoza. V resnici gre v tej zadevi za pogodbo, s katero javni organ upravljanje javne službe zaupa gospodarskim subjektom v zameno za plačilo finančnega nadomestila. V takem položaju se za ugotovitev, ali to nadomestilo pomeni državno pomoč in zlasti selektivno prednost, uporabljajo štiri merila Altmark.

234 Posledično četrtega dela prvega tožbenega razloga ni mogoče sprejeti.

235 Iz tega izhaja, da je treba prvi tožbeni razlog v celoti zavrniti kot neutemeljen. Zato je treba skleniti, da je Komisija pravilno menila, da vključitev dodatne storitve v obseg opravljanja javnih storitev ne ustreza dejanski potrebi po javnih storitvah in da je Francoska republika zato storila očitno napako pri presoji, ko je dodatno storitev opredelila kot SSGP.

Drugi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da pogodba o PPJS ne izpolnjuje četrtega od meril Altmark

236 Družba SNCM z drugim tožbenim razlogom trdi, da je Komisija napačno menila, da četrto od meril Altmark ni izpolnjeno niti v zvezi z osnovno niti v zvezi z dodatno storitvijo. Trdi, da je postopek dodelitve pogodbe o PPJS omogočil, da se zagotovi učinkovita konkurenca med izvajalci in posledično izbere ekonomsko najugodnejša ponudba za skupnost.

237 Komisija in družba Corsica Ferries zavračata trditve družbe SNCM.

238 Spomniti je treba, da je četrto od meril Altmark izpolnjeno v dveh alternativnih primerih. V prvem primeru mora biti podjetje, zadolženo za izvajanje obveznosti javne službe, izbrano na podlagi postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost. V drugem primeru mora biti višina nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih povprečno, dobro upravljano podjetje, ki je ustrezno opremljeno za zadostitev zahtevam javnih služb, imelo pri izvajanju teh obveznosti, ob upoštevanju s tem povezanih prihodkov in primernega dobička od izvajanja teh obveznosti.

239 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da v obravnavani zadevi ni podan nobeden od teh primerov (glej točke od 169 do 178 ter od 179 do 183 obrazložitve izpodbijanega sklepa). V okviru te tožbe družba SNCM izpodbija le sklepe Komisije v zvezi s prvim od navedenih primerov.

240 Ugotoviti je treba, da je iz skupka skladnih indicev razvidno, da postopek javnega razpisa, uporabljen v tej zadevi, očitno ni privedel do zadostne dejanske in odprte konkurence, na podlagi katere bi bilo mogoče izbrati ponudnika, sposobnega opravljati zadevne storitve pomorskega prevoza z najnižjimi stroški za skupnost.

241 Na prvem mestu je tako treba ugotoviti, da je bila pogodba o PPJS dodeljena skupini SNCM-CMN po postopku s pogajanji po predhodni objavi, in to po tem, ko je Conseil d'État 15. decembra 2006 razveljavil prvi postopek dodelitve PPJS v celoti. Kot je razvidno iz točke 170 obrazložitve izpodbijanega sklepa in točke 66 Sporočila o SSGP, postopek s pogajanji po predhodni objavi pritožbenemu organu podeljuje široko diskrecijsko pravico in lahko omejuje sodelovanje zainteresiranih subjektov. Za tak postopek je zato mogoče šteti, da zadostuje za izpolnitev četrtega od meril Altmark le v izjemnih primerih. Dodati je treba, da je v točki 68 navedenega sporočila opozorilo, da lahko obstajajo okoliščine, v katerih se s postopkom oddaje naročila ne morejo zagotoviti najnižji stroški za skupnost, saj ne omogoča dovolj odprte in resnične konkurence.

242 Na drugem mestu, ugotoviti je treba, da sta bili po objavi obvestila o javnem razpisu oddani le dve ponudbi, in sicer skupna ponudba družb SNCM in CMN na eni strani in ponudba družbe Corsica Ferries na drugi. V teoriji pa bi lahko ponudbo za ta javni razpis oddalo več drugih pomorskih družb, med katerimi vsaj tri opravljajo redne storitve pomorskega prevoza med celino in Korziko (Saremar (Italija–Korzika), Lauro (Italija–Korzika) in Moby (Italija–Korzika, vendar nekaj časa tudi celinska Francija–Korzika)).

243 Na tretjem mestu in v nadaljevanju tega, kar je bilo navedeno zgoraj v točki 242, je treba ugotoviti, kot je razvidno iz točk od 174 do 177 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je namreč več dejavnikov morebitne ponudnike nedvoumno odvrnilo od sodelovanja na javnem razpisu oziroma jim to celo onemogočilo.

244 Prvič, upoštevati je treba – kot je navedeno v točki 175 obrazložitve izpodbijanega sklepa in kot je razvidno iz točk 60 in 106 odločbe Conseil de la concurrence (svet za varstvo konkurence, Francija) 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006 o zahtevah po zaščitnih ukrepih v sektorju pomorskega prometa med Korziko in celino – da je imela skupina SNCM-CMN veliko konkurenčno prednost, ker je kot prvotni izvajalec na liniji Marseille–Korzika že imela na voljo ladje, prilagojene določilom iz pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS.

245 Drugič, kratkost rokov, določenih v okviru postopka dodelitve pogodba o PPJS, je nujno imela učinek izrinjanja. V zvezi s tem je treba spomniti, da so bili 30. decembra 2006 objavljeni novo obvestilo o javnem razpisu in novi dokončni pogodbeni pogoji za izvajanje PPJS od 1. maja 2007, to je samo štiri mesece pozneje, pri čemer je bil zadnjenavedeni datum preložen na 1. julij 2007 s sklepom skupščine Korzike z dne 27. aprila 2007. Iz tega izhaja, da je bil lahko rok med datumom dodelitve PPJS, ki je bilo končno dodeljeno 7. junija 2007, in datumom začetka izvajanja PPJS le izjemno kratek. Tako je bil ta rok le 23 dni. Tako kratki roki pa izvajalcem, ki še niso prisotni na liniji Marseille–Korzika, očitno ne omogočajo, da napotijo ladje z drugih linij ali pridobijo nove ladje, ki izpolnjujejo zahteve iz pogodbenih pogojev. Ti izvajalci ne bi sprejeli zelo velikega ekonomskega tveganja vnaprejšnje prilagoditve svoje flote, ne da bi obstajal kakršen koli ugoden pokazatelj, da bi lahko dobili naročilo.

246 Družba Corsica Ferries je kljub oviram zaradi teh zelo kratkih rokov seveda lahko oddala ponudbo za zadevni javni razpis. Vendar je treba ugotoviti, da ta družba za začetek izvajanja PPJS ni mogla ponuditi datuma pred 12. novembrom 2007 prav zaradi dejstva, da je morala njena flota ostati v Nici in Toulonu do tega datuma, saj so bile vozovnice za turistično sezono naprodaj od januarja.

247 Tretjič, ugotoviti je treba, da so tudi nekatere tehnične ovire omejile število ponudnikov, ki bi lahko oddali ponudbo za javni razpis. Ladje so tako morale izpolnjevati natančne tehnične zahteve, da se lahko premikajo v nekaterih korziških pristaniščih. Na primer, kot je bilo navedeno v opombi 107 izpodbijanega sklepa, pristanišče v Bastii leta 2007 ni moglo sprejeti ladij, daljših od 180 m. Ta ovira je skupaj z zahtevo po visokem minimalnem številu linearnih metrov, določeno v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS za prevoz tovora, zahtevala gradnjo ladij, ki so skoraj po meri, podobnih nekaterim ladjam družbe SNCM, kot sta *Paglia Orba* in *Pascal Paoli*. Kot je poudarjeno v opombi 109 izpodbijanega sklepa, pa je bila cena ladij, ki bi lahko izpolnjevale pogoje iz teh pogodbenih pogojev, posebno visoka. Temu je treba dodati dejstvo, da je bilo v navedenih pogodbenih pogojih določeno, da ladje, namenjene zagotavljanju javne službe, ne smejo biti starejše od 20 let, z možnostjo odstopanja za leti 2007 in 2008, kar je neposredno koristilo družbi SNCM, hkrati pa izključilo pet ladij iz flote družbe Corsica Ferries, ki je bila na voljo za izvajanje PPJS, kot je zelo prepričljivo pojasnila Komisija v odgovoru na eno od pisnih vprašanj Splošnega sodišča.

248 Dodati je treba, da je svet za varstvo konkurence v točki 56 svoje odločbe 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006 (glej točko 244 zgoraj), citirane v opombi 106 izpodbijanega sklepa, ugotovil, da „[č]eprav je imelo v teoriji več družb potrebne ladje in bi se lahko prijavile na javni razpis, so določene posebnosti pravilnika o posvetovanju, roki za odgovor na razpis ter več zahtev tehnične in poslovne narave v praksi zmanjšali njihovo število na tri družbe, ki že opravljajo storitve prevoza na Korziko iz pristanišč v Marseillu, Toulonu in Nici“ (glej tudi točke od 120 do 133 sklepa sveta za varstvo konkurence 09-D-10 z dne 27. februarja 2009 o praksah, ki se izvajajo v sektorju pomorskega prometa med Korziko in celino).

249 Na četrtem mestu, kot je bilo pravilno ugotovljeno v točki 172 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je bila ponudba družbe Corsica Ferries, ki je bila torej edina konkurenčna ponudba ponudbi skupine SNCM-CMN, zavrnjena na podlagi meril za izbor, in ne meril za dodelitev, to je, ne da bi sploh bila opravljena primerjava značilnosti prejetih ponudb, da bi bila izbrana tista, ki je bila ekonomsko najugodnejša. Tako je iz sklepa skupščine Korzike z dne 7. junija 2007 razvidno, da je bila ponudba družbe Corsica Ferries zavrnjena, ker ta ni mogla „trdno in dokončno določiti, kdaj bi bila sposobna začeti izvajati [PPJS]“. Natančneje, kot je bilo navedeno že zgoraj v točki 246, družba Corsica Ferries za začetek izvajanja PPJS ni mogla ponuditi datuma pred 12. novembrom 2007, čeprav je bil kot začetek določen 1. julij 2007. Poleg tega je iz poročila predsednika izvršnega sveta Korzike o javni storitvi pomorske povezave med Marseillem in Korziko, na podlagi katerega je bil sprejet navedeni sklep, razvidno, da nekatere ladje družbe Corsica Ferries niso izpolnjevale pogoja najvišje dovoljene starosti, določenega v posebnem pravilniku javnega razpisa, ker so se začele uporabljati pred 1. januarjem 1987 (glej tudi opombo 20 izpodbijanega sklepa).

250 Zato ni mogoče sklepati, kot navaja družba SNCM, da je bila ponudba družbe Corsica Ferries zavrnjena, ker ni bila ekonomsko najugodnejša. Dodati je treba, da razlogi, s katerimi je bila utemeljena ta zavrnitev, niso navedeni med merili za dodelitev, določenimi v posebnem pravilniku javnega razpisa, ki pod naslovom „merila za izbor“, med drugim določa:

„Za dodelitev pogodb bo [CTC] odločitev sprejela na podlagi skupne finančne obveznosti, ki jo bo morala sprejeti, ter elementov glede kakovosti storitve in gospodarskega razvoja otoka, ki jih bodo predložili ponudniki, med drugim na podlagi deleža storitev in dejavnosti, načrtovanih na otoškem trgu, v mejah zmogljivosti in vrst proizvodnje.“

251 Na petem mestu, potrditi je treba ugotovitev Komisije v točki 177 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da „je lahko tudi obstoj številnih prilagoditvenih klavzul[…], povezanih s svobodo, ki jo je imel OTC pri odločanju o odstopanjih od veljavnih pravil[…], prispeval k odvračanju od sodelovanja na javnem razpisu za zbiranje ponudb, ker je povzročil dvome o nekaterih ključnih tehničnih in ekonomskih merilih za pripravo ponudbe“.

252 V tem smislu, prvič, člen 2 pogodbe o PPJS določa, da se obveznosti iz pogodbenih pogojev lahko spremenijo v prehodnem obdobju, ki se konča 31. decembra 2008. Take obveznosti, ki jih lahko OTC po svoji presoji omili, se nanašajo na bistvene točke PPJS, saj zadevajo minimalne zmogljivosti (glej točko I(a)(1.3), točko I(b)(1.3), točko I(c)(1.3), točko I(d)(1.3) in točko I(e)(1.3) pogodbenih pogojev), kakovost storitve in datum začetka uporabe ladij (glej uvod v točki III pogodbenih pogojev). Ta odstopanja so bila seveda določena le za obdobje 18 mesecev, vendar zato niso bila nič manj pomembna, saj je tak rok zadostoval za reorganizacijo flote ladij, če je bila ta potrebna.

253 Drugič, pogodbeni pogoji pogodbe o PPJS določajo, da bo „po soglasju OTC, med drugim, da se omogoči izpolnitev zakonskih obveznosti glede vzdrževanja/popravil/reklasifikacije ladij, […] mogoče dopustiti, da se vzpostavi nižja raven storitve za zgoraj predvidene zmogljivosti, zlasti za potnike (v okviru 30-odstotnega zmanjšanja), v obdobju od 1. oktobra do 31. marca, zunaj šolskih počitnic in ne glede na obdobje leta v primeru nepredvidenega dogodka“ (glej točko I(a)(1.4), točko I(b)(1.4), točko I(c)(1.4), točko I(d)(1.4) in točko I(e)(1.4) pogodbenih pogojev). Ugotoviti je treba, da je bilo zmanjšanje storitve možno „med drugim“ zaradi izpolnitve zakonskih obveznosti vzdrževanja, popravil in reklasifikacije ladij, in ne „zgolj“ iz tega razloga, kot se zdi, da trdi družba SNCM. Poleg tega, kot pravilno poudarja Komisija, je bilo polje prostega preudarka, ki ga je ta določba dajala uradu OTC, zelo široko, ker tako razlog, iz katerega so bila zmanjšanja mogoča, kot njegovo področje („zlasti za potnike“) in obseg (največ 30 %) nista bila natančno določena, in to v vseh obdobjih zunaj sezone, to je v obdobjih, v katerih je bilo delovanje različnih pomorskih linij po definiciji najbolj deficitarno in je zato bilo zmanjšanje storitev za pooblaščena izvajalca najbolj donosno.

254 Tretjič, glede na njun obseg sta lahko dvom o nekaterih tehničnih in gospodarskih parametrih vzbujali tudi zaščitna in prilagoditvena klavzula, določeni v členih 7 in 8 pogodbe o PPJS (glej točke od 33 do 35 zgoraj).

255 Poleg tega z nobeno od drugih trditev, ki jih je navedla družba SNCM, ni mogoče ovreči zgornjih preudarkov.

256 Na prvem mestu, družba SNCM tako napačno trdi, da je Splošno sodišče v točki 59 sodbe z dne 11. septembra 2012, Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415), ugotovilo, da je PPJS za obdobje 2007–2013 skupina SNCM-CMN dobila „[v] skladu z novimi pravili Skupnosti in po evropskem javnem razpisu“. Na eni strani, zadeva, v kateri je bila izdana ta sodba, se namreč ni nanašala na PPJS za obdobje 2007–2013, temveč za SSGP za obdobje 1991–2001. Na drugi strani, Splošno sodišče je v točki 59 navedene sodbe ugotovilo le, da sta družbi SNCM in CMN skupaj dobili PPJS za obdobje po letu 2001 na podlagi novih pravil Unije in po evropskem javnem razpisu, ne da bi preučilo zakonitost teh javnih razpisov, ki sicer niso bili predmet spora, niti *a fortiori* njune sposobnosti za izpolnjevanje četrtega merila Altmark.

257 Na drugem mestu, družba SNCM se ne more učinkovito sklicevati na okoliščino, da CTC ni nikoli prejela zahtev morebitnih ponudnikov, ki so se odpovedali sodelovanju pri posvetovanju zaradi omejitev, določenih s pogodbenimi pogoji ali časovnim razporedom za dodelitev PPJS. Ta okoliščina, ob domnevi, da je dokazana, namreč sama po sebi ne more vplivati na sklepanje in ugotovitve, ki jih je Komisija navedla v izpodbijanem sklepu v zvezi z neizpolnjevanjem četrtega od meril Altmark.

258 Na tretjem mestu, družba SNCM se prav tako na more sklicevati na to, da sta tako Conseil d'État v odločbi z dne 5. junija 2007 in odločbi z dne 13. julija 2012, omenjenih zgoraj v točki 27, kot svet za varstvo konkurence v odločbi 07–D–13 z dne 6. aprila 2007 o zahtevah po zaščitnih ukrepih v sektorju pomorskega prometa med Korziko in celino domnevno menila, da je bil postopek, ki ga je CTC uporabila za dodelitev PPJS, popolnoma zakonit.

259 Najprej, kar zadeva odločbo Conseil d'État z dne 5. junija 2007, je treba namreč opozoriti, da gre za odločbo, ki je bila izdana na podlagi kasacijske pritožbe, ki jo je družba Corsica Ferries vložila proti sklepu sodnika, pristojnega za izdajo začasne odredbe, pri Tribunal administratif de Bastia z dne 27. aprila 2007, omenjenem zgoraj v točki 20, s katerim je bilo le delno ugodeno njenemu predlogu za razveljavitev celotnega postopka, ki sta ga CTC in OTC organizirala za podaljšanje PPJS za pomorske povezave med Korziko in pristaniščem v Marseillu. Poleg tega, da je pristojnost sodnika, pristojnega za izdajo začasne odredbe, po naravi omejena, je treba ugotoviti, da je Conseil d'État v svoji odločbi v bistvu glede utemeljenosti izpodbijanega sklepa le ugotovil, da sodnik, pristojen za izdajo začasne odredbe, pri Tribunal administratif de Bastia ni izkrivil dejstev in elementov iz spisa. Dodati je treba, da se navedena odločba nanaša le na del predlogov družbe Corsica Ferries, ki jih je zadnjenavedeni sodnik zavrnil, saj je sicer zaradi kršitve enakosti ponudnikov razveljavil le fazo pogajanj v postopku in posledično odločbo, s katero je bila izbrana ponudba skupine SNCM-CMN in je bilo skupščini Korzike predlagano, naj PPJS dodeli tej skupini.

260 Dalje, v nasprotju s trditvijo družbe SNCM iz odločbe Conseil d'État z dne 13. julija 2012 ni mogoče sklepati, da je ta potrdil zakonitost postopka, ki ga je CTC uporabila za dodelitev pogodbe o PPJS. V drugem delu odločbe, ki se nanaša na pravo državnih pomoči in posebej na izpolnjevanje obveznosti predhodne priglasitve iz člena 108(3) PDEU, je Conseil d'État preučil le, ali zaščitna klavzula iz člena 7.1 pogodbe o PPJS, obravnavana ločeno, lahko pomeni državno pomoč. Dodati je treba, da je Cour administrative d'appel de Marseille, potem ko je bila z navedeno odločbo Conseil d'État z dne 13. julija 2012 razveljavljena njegova sodba z dne 7. novembra 2011 in mu je bila zadeva vrnjena v razsojanje, s sodbo z dne 6. aprila 2016 razveljavilo sodbo Tribunal administratif de Bastia z dne 24. januarja 2008 ter za nična razglasilo sklep in odločbo iz točk 23 in 25 zgoraj, potem ko je pravzaprav ugotovilo, da četrto od meril Altmark ni izpolnjeno.

261 Nazadnje, v zvezi z odločbo sveta za varstvo konkurence z dne 6. aprila 2007 je treba ugotoviti, da se je nanašala na zahteve po zaščitnih ukrepih in torej ni mogla vplivati na rešitev glede vsebine zadevnega spora. Poleg tega iz te odločbe ni mogoče izpeljati nobenega sklepa glede upoštevanja četrtega od meril Altmark. Vprašanja, ki so bila predložena svetu za varstvo konkurence, so se namreč dejansko nanašala na morebitno protikonkurenčno naravo ustanovitve začasne skupine, ki sta jo sestavljali družbi SNCM in CMN, ter na domnevno previsoko višino zneska subvencije, ki jo je ta skupina zahtevala v svoji ponudbi, oddani po objavi novega javnega razpisa. Nazadnje, ugotoviti je treba, da svet za varstvo konkurence v točki 46 svoje odločbe poudarja, da je imela določitev 1. maja 2007 kot datum za začetek izvajanja PPJS (ta datum je bil nato preložen na 1. julij 2007) učinek izrinjanja.

262 Iz vsega navedenega izhaja, da Komisija ni storila napake, ko je menila, da v zvezi z osnovno in dodatno storitvijo četrto od meril Altmark ni izpolnjeno. Drugi tožbeni razlog je zato treba zavrniti kot neutemeljen.

Tretji tožbeni razlog, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno izračunala znesek pomoči, ki ga je treba izterjati

263 Tretji tožbeni razlog družbe SNCM je podan proti točki 218 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v kateri je navedeno:

„Komisija meni, da je za določitev zneska pomoči, ki ga je treba vrniti, brez obresti, analitično računovodstvo SNCM primerna podlaga za razporeditev nadomestil med osnovno in dodatno storitev. Na podlagi tega znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, zajema naslednje elemente:

znesek nadomestil, ki so bila dejansko izplačana med letoma 2007 in 2011 za dodatno storitev, v višini 172,744 milijona EUR […];

mesečne obroke za leto 2012 za dodatno storitev, ki so trenutno ocenjeni na 38 milijonov EUR, in preostanek nadomestila, ki mora biti izplačan po predložitvi končnega poročila o opravljanju storitev, če je bil ta že izplačan;

mesečne obroke za leto 2013 za dodatno storitev do datuma tega sklepa, ki so trenutno ocenjeni na 9,5 milijona EUR, pri čemer se opozarja, da mora Francija preklicati vsa plačila po tem datumu.“

264 Družba SNCM s tem tožbenim razlogom, ki je razdeljen na tri dele, trdi, da je Komisija tudi ob domnevi, da je dodatno storitev mogoče razlikovati od osnovne storitve in da nadomestila, plačana za dodatno storitev, ne izpolnjujejo meril Altmark, storila očitno napako pri presoji ter kršila člena 106(2) in 107 PDEU ter načeli sorazmernosti in prepovedi neupravičene obogatitve, ko je znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, določila v višini vseh navedenih nadomestil.

265 Komisija in družba Corsica Ferries menita, da je treba vse dele tega tretjega tožbenega razloga zavrniti kot neutemeljene.

Prvi del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila upoštevanje stroškov, nastalih zaradi opravljanja dodatne storitve, pri izračunu zneska pomoči, ki ga je treba izterjati

266 Družba SNCM Komisiji očita, da pri določitvi zneska pomoči, ki jih je treba vrniti, ni upoštevala stroškov, ki jih je imela zaradi opravljanja dodatne storitve in ki naj bi bili visoki in niso bili pokriti niti z nadomestili, plačanimi za to storitev, niti s prometom, ustvarjenim pri potnikih. Komisija naj bi s tem kršila člena 106(2) in 107 PDEU ter načeli sorazmernosti in prepovedi neupravičene obogatitve ter storila očitno napako pri presoji.

267 Spomniti je treba, da se ta zadeva, kot je bilo ugotovljeno že zgoraj v točki 233 in kot pravilno poudarja Komisija, ne nanaša na položaj, v katerem država v zameno za plačilo neke cene pridobi določeno blago ali storitev. V tej zadevi gre za pogodbo, s katero javni organ upravljanje javne službe zaupa gospodarskim subjektom v zameno za plačilo finančnega nadomestila. V takem primeru se uporablja sodna praksa, ki izhaja iz sodbe z dne 24. julija 2003, Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Če torej nadomestilo ne izpolnjuje vseh štirih meril Altmark, se zanj šteje, da daje prednost njegovim prejemnikom, in če so izpolnjeni drugi pogoji, zahtevani za ugotovitev obstoja državne pomoči, ki ni združljiva z notranjim trgom, ga bodo navedeni prejemniki morali vrniti v celoti.

268 Ker v obravnavani zadevi, kot je bilo ugotovljeno v okviru preučitve prvega in drugega tožbenega razloga, prvo in četrto merilo Altmark nista izpolnjeni v zvezi z nadomestili, ki so bila družbi SNCM plačana za dodatno storitev, so ta nadomestila v celoti pomenila prednost za to družbo. Ker so drugi pogoji, na podlagi katerih je mogoče ugotoviti, da je treba navedena nadomestila opredeliti kot državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom, izpolnjeni, je treba ugotoviti, da je Komisija odredila izterjavo celotnega zneska teh nadomestil, ne da bi kršila člena 106(2) in 107 PDEU ter načeli sorazmernosti in prepovedi neupravičene obogatitve. V zvezi s tem je treba med drugim ugotoviti, da je odprava nezakonite državne pomoči z vračilom logična posledica ugotovitve njene nezakonitosti. Zato takega vračila za ponovno vzpostavitev prejšnjega stanja načeloma ni mogoče obravnavati kot ukrep, ki je nesorazmeren s cilji določb Pogodbe glede državnih pomoči (sodba z dne 21. marca 1990, Belgija/Komisija, C-142/87, EU:C:1990:125, točka 66).

269 Natančneje, ni mogoče ugotoviti, da obveznost vračila navedenega zneska francoskim organom zanje pomeni neupravičeno obogatitev, ker s tem zgolj izterjajo znesek, ki ne bi smel biti nakazan družbi SNCM.

270 Glede trditve, ki jo je družba SNCM navedla v repliki, da vračilo zneska, ki ga je določila Komisija, zanjo pomeni „smrtno obsodbo“ in likvidacijo, je dovolj spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso dejstvo, da je zadevno podjetje v težavah ali stečaju, ne vpliva na obveznost vračila (sodba z dne 11. decembra 2012, Komisija/Španija, C-610/10, EU:C:2012:781, točka 71).

271 Nazadnje, glede trditve družbe SNCM, da je bilo za dodatno storitev ugotovljeno „kronično premajhno nadomestilo“, je treba ugotoviti, da ni pravno zadostno dokazana. Nasprotno, pojasnila, ki jih je Komisija navedla v odgovor na pisno vprašanje Splošnega sodišča in na obravnavi, dokazujejo, da so bila za to storitev v resnici prejeta čezmerna nadomestila.

272 Glede na navedeno je treba prvi del tretjega tožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

Drugi del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila upoštevanje premajhnih nadomestil, plačanih za osnovno storitev, pri izračunu zneska pomoči, ki ga je treba izterjati

273 Družba SNCM trdi, da bi Komisija pri oceni zneska pomoči, ki ga je treba vrniti, morala upoštevati „kronično in občutno“ premajhno nadomestilo, ki naj bi bilo med letoma 2007 in 2011 plačano za osnovno storitev, ki je spadala v okvir istega PPJS kot dodatna storitev. S tem naj bi napačno uporabila pravo in storila napako pri presoji zneska prednosti, ki je bil dodeljen družbi SNCM, ter kršila načeli sorazmernosti in prepovedi neupravičene obogatitve.

274 Tega očitka ni mogoče sprejeti.

275 Na eni strani, kot pravilno trdi Komisija, namreč ni mogoče sprejeti, da je nadomestilo, ki je dodeljeno v zameno za opravljanje določene storitve in pomeni državno pomoč, umetno pripisano nadomestilu za javne storitve, tudi če bi bili ti storitvi predvideni v isti pogodbi. Nadomestilo za javne storitve, dodeljeno podjetju, zadolženemu za opravljanje SSGP, je treba namreč določiti glede na stroške, ki nastanejo pri opravljanju zgolj te SSGP.

276 Na drugi strani je vsekakor napačno trditi, da je bilo za osnovno storitev dodeljeno „kronično in občutno“ premajhno nadomestilo. Iz izračunov, ki jih je Komisija opravila na podlagi finančnega kazalnika „return on asset“ (ROA, čista donosnost vloženih sredstev), ki v odstotkih meri razmerje med čistim dobičkom in vsemi sredstvi, in analitičnih izkazov poslovnega izida družbe SNCM, omenjenih zgoraj v točki 155, in katerih izračune je Komisija pojasnila v odgovoru na eno od pisnih vprašanj Splošnega sodišča in na obravnavi, je namreč razvidno, da za to storitev ni bilo plačano niti čezmerno niti premajhno nadomestilo (glej tudi preglednico v točki 207 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

Tretji del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ko je določila delež letnega nadomestila, ki ga je mogoče pripisati dodatni storitvi

277 Družba SNCM trdi, da je Komisija tudi ob domnevi, da znesek prednosti, ki ga je treba vrniti, ustreza celotnemu nadomestilu, dodeljenemu za dodatno storitev, *quod non*, storila očitno napako pri presoji, ko je določala ta znesek. Meni, da je Komisija samovoljno in napačno izbrala, ko se je oprla na njeno analitično računovodstvo in, natančneje, na porazdelitev poslovnega izida, opravljeno po posameznih vrstah ladij (pri čemer je bil skupni poslovni izid v zvezi s tovorno-potniškimi ladjami enačen s poslovnim izidom osnovne storitve in poslovni izid v zvezi s trajekti s poslovnim izidom dodatne storitve), da bi opredelila delež letnega nadomestila, ki ga je mogoče pripisati dodatni storitvi. Predlaga dve drugi metodi, ki bi ju Komisija lahko uporabila za ta namen.

278 Ugotoviti je treba, da ta del temelji v celoti na premisi, da Komisija ne bi smela osnovne storitve enačiti s storitvami, opravljenimi s tovornimi ladjami, in dodatne storitve s storitvami, opravljenimi s trajekti. Kot pa je bilo dokazano že v točkah od 158 do 162 zgoraj, je ta premisa napačna. Zato je treba ugotoviti, da je bila metoda, ki jo je Komisija uporabila za ocenitev zneska prednosti, povezanega z nadomestilom za dodatno storitev, ki temelji na analitičnih izkazih poslovnega izida družbe SNCM (ki jasno razlikujejo med trajekti na eni strani in tovornimi ladjami na drugi), povsem ustrezna v nasprotju z alternativnima metodama, ki ju je predlagala družba SNCM, ki ju ni mogoče sprejeti, ker zamenjujeta osnovne in dodatne storitve ter sredstva, uporabljena za opravljanje teh storitev.

279 Iz navedenega izhaja, da je treba tretji del tretjega tožbenega razloga in ta tožbeni razlog v celoti zavrniti kot neutemeljena.

Četrti tožbeni razlog, ki se nanaša na kršitev načela varstva zaupanja v pravo

280 Družba SNCM v okviru četrtega tožbenega razloga navaja štiri domnevno izjemne okoliščine, na katerih so lahko temeljila njena legitimna pričakovanja glede zakonitosti zadevne pomoči in ki posledično nasprotujejo temu, da lahko Komisija odredi vračilo te pomoči.

281 Komisija in družba Corsica Ferries izpodbijata trditve družbe SNCM.

282 Najprej je treba opozoriti, da ima v skladu z ustaljeno sodno prakso pravico sklicevati se na načelo varstva *zaupanja v pravo* vsak posameznik, ki je v položaju, iz katerega je razvidno, da mu je institucija Unije vzbudila utemeljena pričakovanja (sodba z dne 11. marca 1987, Van den Bergh en Jurgens in Van Dijk Food Products (Lopik)/Komisija, 265/85, EU:C:1987:121, točka 44). Za to morajo biti izpolnjeni trije kumulativni pogoji. Prvič, upravni organ Unije mora zadevni osebi dati natančna, brezpogojna in skladna zagotovila, ki izhajajo iz pooblaščenih in zanesljivih virov. Drugič, ta zagotovila

morajo biti taka, da pri subjektu, na katerega so naslovljena, ustvarijo upravičena pričakovanja. Tretjič, dana zagotovila morajo biti v skladu z veljavnimi predpisi (glej sodbe z dne 30. junija 2005, Branco/Komisija, T-347/03, EU:T:2005:265, točka 102 in navedena sodna praksa; z dne 23. februarja 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Komisija, T-282/02, EU:T:2006:64, točka 77, in z dne 30. junija 2009, CPEM/Komisija, T-444/07, EU:T:2009:227, točka 126).

283 Iz ustaljene sodne prakse prav tako izhaja, da imajo podjetja, ki so upravičena do pomoči, legitimno pričakovanje glede zakonitosti pomoči načeloma le, če so bile te dodeljene v skladu s postopkom iz PDEU. Vesten gospodarski subjekt mora namreč biti običajno sposoben ugotoviti, ali je bil ta postopek spoštovan (glej sodbo z dne 20. marca 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, točka 25 in navedena sodna praksa). Zlasti če je bila pomoč izvedena brez predhodne priglasitve Komisiji, tako da v skladu s členom 108(3) PDEU ni zakonita, prejemnik pomoči ne more imeti legitimnih pričakovanj glede zakonitosti dodelitve pomoči (glej sodbo z dne 27. septembra 2012, Fedecom/Komisija, T-243/09, neobjavljena, EU:T:2012:497, točka 93 in navedena sodna praksa).

284 Ugotoviti je treba, da nobena od štirih domnevno izjemnih okoliščin, ki jih je navedla družba SNCM, ni mogla utemeljiti njenih legitimnih pričakovanj glede zakonitosti zadevne pomoči.

285 Na prvem mestu, družba SNCM se tako zaman poskuša sklicevati na to, da Komisija v prejšnjih odločbah o prejšnjih PPJS za pomorske povezave s Korziko, in sicer v Odločbi 2002/149 in Odločbi z dne 8. julija 2008 o ukrepih C 58/02 (ex N 118/02), ki jih je Francija izvedla v korist Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (2009/611/ES) (UL 2009, L 225, str. 180), ni ugotovila, da je treba ločeno analizirati osnovno in dodatno storitev.

286 Dejstvo, da je Komisija lahko sklepala, da SSGP za pomorske povezave s Korziko ustreza dejanski potrebi po javnih storitvah v preteklem obdobju, namreč ne daje nobenega napotka in *a fortiori* nobenega zagotovila o tem, da bi taka potreba obstajala še za obdobje 2007–2013. Kot je bilo ugotovljeno že zgoraj v točki 99, se presoja obstoja take potrebe lahko spreminja skozi čas glede na razvoj tržnih sil. Komisija pa je odločbi, omenjeni zgoraj v točki 285, leta 2001 in 2008 sprejela ob upoštevanju dejanskih okoliščin, ki so bile drugačne od okoliščin, v katerih je bil sprejet izpodbijani sklep, zlasti kar zadeva tržne deleže. To stališče poleg tega potrjujejo odlomki iz točk 78 in 80 Odločbe 2002/149, citirani zgoraj v točki 99, in tudi točka 70 sodbe z dne 11. septembra 2012, Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415), na katero se sicer družba SNCM sklicuje v podporo tej trditvi, iz katerih je razvidno, da glede na posebej hiter razvoj konkurenčnosti na zadevnem trgu analize, ki se nanašajo na obstoj dejanske potrebe po javnih storitvah v danem obdobju, ne morejo zagotoviti nobenega dokaza, ki bi lahko omajal presojo Komisije v zvezi s to potrebo v drugem obdobju.

287 Na drugem mestu, družba SNCM Komisiji ne more očitati, da je uporabila točko 48 Sporočila o SSGP, ker na datum podpisa pogodbe o PPJS to sporočilo še ni bilo sprejeto.

288 V točki 48 Sporočila o SSGP, ki je del naslova 3.2 z naslovom „Obstoj [SSGP]“, je navedeno:

„Komisija […] meni, da ni ustrezno s posebnimi zahtevami opravljanja javne storitve pogojevati dejavnosti, ki jo podjetja, ki poslujejo pod običajnimi tržnimi pogoji, že opravljajo oziroma bi jo lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji, kot so cena, objektivne kakovostne lastnosti, kontinuiteta in dostop do storitve, ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država članica. […]“

289 Komisija v točki 166 obrazložitve izpodbijanega sklepa, potem ko je povzela odlomek, omenjen zgoraj v točki 288, navaja, da „[v] tem smislu […] meni, da dejavniki, navedeni zgoraj, dokazujejo, da je tudi nadomestilo za stroške, ki jih je imela družba SNCM pri izvajanju dodatne storitve, v nasprotju [z njeno] prakso […] na tem področju“.

290 Očitka, ki ga družba SNCM navaja proti Komisiji, ni mogoče sprejeti. Kot je namreč razvidno iz točke 3 Sporočila o SSGP, je namen tega sporočila le pojasniti ključne pojme, ki se upoštevajo pri uporabi pravil o državni pomoči glede nadomestil za javne storitve. Za presojo, ali je prvo od meril Altmark v obravnavani zadevi izpolnjeno ali ne, je Komisija zgolj uporabila objektivna pravila iz Pogodbe in upoštevala ustrezne določbe Uredbe o pomorski kabotaži, kot jih je Sodišče razložilo v sodbi z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), in sicer načela, ki so, kar zadeva njihovo vsebino, obstajala že ob sklenitvi pogodbe o PPJS.

291 Na tretjem mestu, ugotoviti je treba, da se družba SNCM ne more sklicevati na domnevno predolgo trajanje upravnega postopka, ki je pripeljal do sprejetja izpodbijanega sklepa, da bi utemeljila svoja legitimna pričakovanja glede zakonitosti zadevne pomoči.

292 Najprej je namreč treba poudariti, da iz ustaljene sodne prakse izhaja, da če pomoč, kot v tem primeru, ni bila priglašena Komisiji, njeno nedelovanje v zvezi s tem ukrepom ni pomembno (sodbi z dne 11. novembra 2004, Demesa in Territorio Histórico de Álava/Komisija, C-183/02 P in C-187/02 P, EU:C:2004:701, točka 52, in z dne 27. septembra 2012, Fedecom/Komisija, T-243/09, neobjavljena, EU:T:2012:497, točka 93). Poleg tega, kot izhaja iz ugotovitev v točkah od 294 do 296 spodaj, Komisija nikdar ni bila nedejavna, potem ko je prejela pritožbo, ki jo je v tej zadevi vložila družba Corsica Ferries.

293 Dalje, spomniti je treba, da je Komisija 27. junija 2012 Francoski republiki sporočila, da bo začela formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU glede morebitne pomoči družbama SNCM in CMN na podlagi pogodbe o PPJS, in da je bila ta odločitev objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* 5. oktobra 2012. Tudi če bi se skrbni gospodarski subjekt pred navedeno objavo lahko skliceval na legitimno pričakovanje glede dodelitve navedene pomoči, pa od objave naprej tega pričakovanja ni mogel več imeti. Začetek formalnega postopka preiskave namreč pomeni, da Komisija resno dvomi o združljivosti zadevne pomoči s pravom Unije. Skrbni gospodarski subjekt se torej od tega trenutka naprej ne more več zanašati na nadaljnji obstoj te pomoči (sodba z dne 21. marca 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, točka 47).

294 Nazadnje je vsekakor treba ugotoviti, da je upravni postopek res trajal razmeroma dolgo, vendar tega trajanja vseeno ni mogoče opredeliti kot nerazumno. Čeprav je res, da načela in okoliščine, na katerih temelji izpodbijani sklep, niso bistveno drugačni od tistih, na katerih so temeljile prejšnje odločbe Komisije o pomorski povezavi s Korziko, vseeno ostaja dejstvo, da je za to zadevo značilna določena zapletenost in da zahteva ugotovitev številnih dejanskih okoliščin, kar je bilo oteženo, ker francoski organi te pomoči niso predhodno priglasili.

295 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da v nasprotju s trditvami družbe SNCM Komisija ni čakala več kot šest mesecev, preden je sprejela kakršen koli ukrep, potem ko je družba Corsica Ferries 27. septembra 2007 vložila pritožbo. Družba SNCM namreč ne omenja, da je družba Corsica Ferries to pritožba dopolnila 30. novembra in 20. decembra 2007, tako da je treba šteti, da je Komisija v manj kot treh mesecih, to je 13. marca 2008, sprejela prvi konkretni ukrep v tej zadevi, ko je francoskim organom poslala zahtevo po informacijah, na katero so ti odgovorili 3. junija 2008. Komisija je francoskim organom drugo zahtevo po informacijah poslala 12. novembra 2008, ti pa so nanjo odgovorili 14. januarja 2009.

296 Trditev družbe SNCM, da je bila Komisija nato skoraj tri leta nedejavna, in sicer do 13. oktobra 2011, ko je francoskim organom poslala tretjo zahtevo po informacijah, je zavajajoča. Komisija je namreč 20. maja in 16. julija 2010 ter 22. marca in 22. junija 2011 prejela dodatne informacije, ki jih je družba Corsica Ferries poslala v podporo svoji pritožbi in ki jih je Komisija morala preučiti in obravnavati. Francoski organi so na to tretjo zahtevo po informacijah odgovorili 7. decembra 2011. Družba Corsica Ferries je 15. decembra 2011 in 10. januarja 2012 Komisiji poslala dodatne informacije. Francoski organi so na četrto zahtevo po informacijah, ki jim jo je Komisija poslala 14. decembra 2011, odgovorili 20. januarja 2012.

297 Približno petmesečnega obdobja, ki je nato preteklo do 27. junija 2012, ko je Komisija Francoski republiki vročila sklep o začetku formalnega postopka preiskave, ni mogoče opredeliti kot čezmerno. Enako velja za malo več kot desetmesečno obdobje, ki je minilo med zadnjenavedenim datumom in datumom sprejetja izpodbijanega sklepa, to je 2. majem 2013. V zvezi s tem je treba spomniti, da so francoski organi pripombe glede sklepa o začetku postopka poslali 13. julija in 7. septembra 2012 ter da so tudi družbe Corsica Ferries, SNCM in CMN glede navedenega sklepa predložile pripombe, ki so bile poslane francoskim organom in v zvezi s katerimi so ti poslali pripombe v dopisih z dne 14. novembra 2012 ter 3. januarja, 16. januarja in 12. februarja 2013.

298 Na četrtem mestu, družba SNCM se prav tako zaman sklicuje na odločbo Conseil d'État z dne 13. julija 2012 in zlasti na dejstvo, da je ta v tej odločbi potrdil nujnost skupne analize osnovne in dodatne storitve.

299 Najprej je namreč treba poudariti, da so lahko, kot izhaja iz sodne prakse, navedene zgoraj v točki 282, vir legitimnih pričakovanj le institucije Unije, in ne sodišče države članice. V tem okviru je treba spomniti, da poleg tega Komisije, kot je bilo navedeno že zgoraj v točki 176, ni mogla zavezovati razlaga, ki jo je Conseil d'État podal glede določb Uredbe o pomorski kabotaži.

300 Dalje, ugotoviti je treba, da ko je Conseil d'État izdal odločbo z dne 13. julija 2012, je Komisija že odločila, da bo začela formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU glede morebitne pomoči družbama SNCM in CMN na podlagi pogodbe o PPJS. Posledično in ob upoštevanju navedb v točki 293 zgoraj je treba ugotoviti, da dokler Komisija ni izdala končnega sklepa, so bila izključena vsakršna legitimna pričakovanja glede zakonitosti zadevne pomoči, ne glede na to, kar je lahko odločil Conseil d'État.

301 Nazadnje, pripomniti je treba, da je bilo, kot ustrezno ugotavlja Komisija, od konca leta 2006 vprašanje PPJS za pomorske povezave s Korziko predmet številnih tožb pri francoskih sodiščih, ki so pripeljale do več sprememb sodne prakse in katerih epilog je bila sodba Cour administrative d'appel de Marseille z dne 6. aprila 2016, s katero je bila razveljavljena sodba Tribunal administratif de Bastia z dne 24. januarja 2008 ter sta bila za nična razglašena sklep skupščine Korzike z dne 7. junija 2007 in odločba predsednika izvršnega sveta Korzike z istega dne (glej točke 17, 20 in 27 zgoraj).

302 Glede na zgornje navedbe je treba četrti tožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

Peti tožbeni razlog: kršitev načela enakega obravnavanja

303 Družba SNCM v okviru petega tožbenega razloga trdi, da se z izpodbijanim sklepom, s katerim je bilo Francoski republiki odrejeno, da izterja zneske, ki so bili tej družbi plačani na podlagi pogodbe o PPJS za dodatno storitev, ne da bi bila predvidena druga možnost nadomestila za to storitev, uvaja neupravičeno različno obravnavanje te družbe in drugih izvajalcev storitev pomorske povezave med Korziko in celino, ne glede na to, ali gre za družbo CMN ali konkurente, ki delujejo zunaj okvira PPJS.

304 Komisija in družba Corsica Ferries predlagata, naj se peti tožbeni razlog zavrne kot neutemeljen.

305 Spomniti je treba, da spoštovanje načela enakega obravnavanja zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (sodbi z dne 17. oktobra 1995, Fishermen's Organisations in drugi, C-44/94, EU:C:1995:325, točka 46, in z dne 30. marca 2006, Španija/Svet, C-87/03 in C-100/03, EU:C:2006:207, točka 48).

306 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da nobeden od dveh položajev, ki ju omenja družba SNCM, ne more pomeniti kršitve načela enakega obravnavanja.

307 Na prvem mestu, družba SNCM tako napačno graja dejstvo, da je Komisija v izpodbijanem sklepu kot državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom, opredelila nadomestila, ki jih je ta družba prejela za opravljanje dodatne storitve na liniji Marseille–Propriano (glej točko I(d)(1.4) pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS), medtem ko ni enako opredelila nadomestil, ki naj bi bila plačana družbi CMN za „dodatne zmogljivosti, ki jih je ta družba uvedla na isti liniji med majem in septembrom“.

308 „Dodatne zmogljivosti“, ki jih omenja družba SNCM, namreč spadajo v okvir točke I(d)(1.3)(i) pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS in so torej sestavni del osnovne storitve, in ne del dodatne storitve, kot trdi družba SNCM. To je med drugim potrjeno v eni od preglednic v točki B z naslovom „Predstavitev standardnih let“ v Prilogi 2 k pogodbi o PPJS, iz katere je razvidno, da je bila okrepitev osnovne storitve, ki je bila tako določena s to določbo pogodbenih pogojev, v praksi izvedena z dodatno plovbo tovorno-potniških ladij družbe CMN, *Kalliste* ali *Girolata*, na teden poleg plovb njene tovorno-potniške ladje *Scandola*. Kot pa je bilo ugotovljeno že zgoraj v točkah 160 in 161, se je osnovna storitev opravljala s tovorno-potniškimi ladjami, medtem ko se je dodatna storitev opravljala s trajekti.

309 Ker je dodatno storitev zagotavljala le družba SNCM in ker je Komisija kot državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom, obravnavala le nadomestila, plačana za to storitev, je zadnjenavedena brez kršitve načela enakega obravnavanja odredila izterjavo le teh nadomestil, in ne nadomestil, ki so bila plačana družbi CMN za storitve, ki so spadale v okvir osnovne storitve.

310 Na drugem mestu, družba SNCM se napačno sklicuje na domnevno različno obravnavanje nje in izvajalcev, ki so ponujali storitve pomorskega prevoza na linijah Toulon–Korzika in Nica–Korzika. Ta družba namreč ni bila v položaju, primerljivem položaju teh izvajalcev, ker je edina opravljala dodatno storitev v okviru pogodbe o PPJS in prejemala nadomestilo za to storitev, medtem ko se je za navedene izvajalce uporabljal sistem pomoči socialne narave, opisan zgoraj v točki 14. Dodati je treba, da je Komisija, v nasprotju z navedenim nadomestilom, ta sistem pomoči razglasila za združljiv z notranjim trgom (glej točko 14 zgoraj).

311 V tem okviru družba SNCM tudi napačno trdi, da iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je bila prisiljena ponuditi nekatere zmogljivosti prevoza na liniji Marseille–Korzika, ne da bi bila lahko upravičena do nadomestila na podlagi pogodbe o PPJS ali na podlagi sistema pomoči socialne narave, medtem ko so lahko pomorske družbe, ki so ponujale storitve iz Toulona ali Nice, prejele nadomestilo na podlagi tega sistema pomoči. Tega položaja namreč ni mogoče pripisati Komisiji, temveč so zanj odgovorni francoski organi, ki so od 1. januarja 2002 organizirali javno službo pomorskega prevoza med Korziko in celinsko Francijo na dva vzporedna načina delovanja, in sicer na eni strani na podlagi pogodbe o PPJS za linije iz Marseilla, za katere sta pooblaščena izvajalca prejemala finančno nadomestilo, in na drugi strani na podlagi sistema socialne podpore prepeljanim potnikom na linijah iz Nice in Toulona.

312 Iz tega izhaja, da je treba peti tožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

313 Zato je treba tožbo v celoti zavrniti kot neutemeljeno.

Stroški

314 V skladu s členom 134(1) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Ker družba SNCM ni uspela, se ji v skladu s predlogi Komisije in družbe Corsica Ferries naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Komisije in družbe Corsica Ferries.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti senat)

razsodilo:

1. Tožba se zavrne.

2. Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) nosi svoje stroške in stroške, ki sta jih priglasili Evropska komisija in Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourgu 1. marca 2017.

Podpisi

Kazalo

Dejansko stanje 2

Glavni udeleženci 2

Storitev pomorskega prevoza med celinsko Francijo in Korziko ter pogodbe o prenosu pooblastil javne službe 3

Postopek pred Komisijo in izpodbijani sklep 6

Postopek in predlogi strank 10

Pravo 11

Uvodne ugotovitve 11

Prvi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da dodatna storitev ne pomeni SSGP 12

Prvi del prvega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno uporabila pravo, ko je izvedla podroben nadzor nad nujnostjo storitve glede na dejanske potrebe po javnih storitvah 13

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni upoštevala svoje prejšnje prakse odločanja in sodne prakse 13

– Drugi in četrti poddel, ki se nanašata na to, da Komisija ni upoštevala širokega polja proste presoje držav članic ter obsega sodbe z dne 20. februarja 2001, Analir in drugi (C-205/99, EU:C:2001:107), in Uredbe o pomorski kabotaži 14

– Tretji poddel, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni upoštevala pravil o dokaznem bremenu 18

Drugi del prvega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno uporabila pravo, napačno ugotovila dejansko stanje in storila očitno napako pri presoji, ko je dodatne zmogljivosti, ki jih je treba zagotoviti v obdobjih velikega povpraševanja, enačila z dodatno storitvijo in to storitev na podlagi prvega od meril Altmark ocenila ločeno od osnovne storitve 20

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da pogodba o PPJS ne razlikuje med osnovno in dodatno storitvijo 21

– Drugi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno enačila osnovno storitev s storitvami, opravljenimi s tovornimi ladjami, in dodatno storitev s storitvami, opravljenimi s trajekti 23

– Tretji poddel, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da je dodatna storitev upravičena z dejansko potrebo po javnih storitvah, ki jo izpolnjuje osnovna storitev 24

Tretji del prvega tožbenega razloga, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da dodatna storitev, obravnavana ločeno, izpolnjuje prvo od meril Altmark 26

– Prvi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno presodila zamenljivost storitev prevoza potnikov iz Marseilla s storitvami prevoza iz Toulona 27

– Drugi poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno presodila pomanjkanje zasebnih pobud 29

– Tretji poddel, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila analizo učinka, ki naj bi ga ukinitev dodatne storitve imela na dejansko ugotovljeno ponudbo 31

– Četrti poddel, s katerim se zatrjuje, da za konkurente družbe SNCM, ki so ponujali prevoz iz Toulona, ni mogoče šteti, da so svoje dejavnosti opravljali v običajnih tržnih razmerah 32

Četrti del prvega tožbenega razloga, naveden še bolj podredno, s katerim se zatrjuje, da Komisija ni dokazala, da storitve, zagotovljene na podlagi dodatne storitve, ne pomenijo običajnega trgovinskega posla 32

Drugi tožbeni razlog, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno menila, da pogodba o PPJS ne izpolnjuje četrtega od meril Altmark 33

Tretji tožbeni razlog, naveden podredno, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno izračunala znesek pomoči, ki ga je treba izterjati 37

Prvi del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila upoštevanje stroškov, nastalih zaradi opravljanja dodatne storitve, pri izračunu zneska pomoči, ki ga je treba izterjati 37

Drugi del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija napačno opustila upoštevanje premajhnih nadomestil, plačanih za osnovno storitev, pri izračunu zneska pomoči, ki ga je treba izterjati 38

Tretji del tretjega tožbenega razloga, s katerim se zatrjuje, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ko je določila delež letnega nadomestila, ki ga je mogoče pripisati dodatni storitvi 39

Četrti tožbeni razlog, ki se nanaša na kršitev načela varstva zaupanja v pravo 39

Peti tožbeni razlog: kršitev načela enakega obravnavanja 42

Stroški 43