Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (sjätte avdelningen)

den 1 mars 2017*

”Statligt stöd — Sjöfartscabotage — Stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) och Compagnie méridionale de navigation — Tjänst av allmänt ekonomiskt intresse — Ersättning för en service som kompletterar grundservicen och som ska täcka perioder med hög belastning under turistsäsongen — Beslut i vilket stödet förklaras oförenligt med den inre marknaden — Begreppet statligt stöd — Fördel — Domen Altmark — Fastställande av stödets storlek”

I mål T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), Marseille (Frankrike), inledningsvis företrädda av advokaterna A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard och S. Mabile, därefter av A. Winckler och F.-C. Laprévote och slutligen av F.-C. Laprévote och C. Froitzheim,

sökande,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av M. Afonso och B. Stromsky, båda i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Corsica Ferries Frankrike SAS, Bastia (Frankrike), företrätt av advokaterna S. Rodrigues och C. Bernard-Glanz,

intervenient,

angående en talan om ogiltigförklaring enligt artikel 263 FEUF av kommissionens beslut 2013/435/EU av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société nationale Corse Méditerranée och Compagnie méridionale de navigation (EUT L 220, 2013, s. 20),

meddelar

TRIBUNALEN (sjätte avdelningen),

sammansatt av ordföranden S. Frimodt Nielsen, samt domarna A. M. Collins (referent) och V. Valančius,

justitiesekreterare: handläggaren G. Predonzani,

* Rättegångsspråk: franska.

efter den skriftliga delen av förfarandet och förhandlingen den 14 juni 2016,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

Huvudparterna

1 Sökanden, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), är ett franskt rederi som står för regelbundna förbindelser till bland annat Korsika (Frankrike) från hamnarna i Marseille (Frankrike) och i Nice (Frankrike) och förbinder dessa hamnar med dem i Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île Rousse, Porto-Vecchio och Propriano.

2 Vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna hade SNCM en flotta med tio fartyg, varav sex stycken färjor, nämligen ”Danielle Casanova”, ”Napoléon Bonaparte”, ”Corse”, ”Méditerranée”, ”Île de Beauté” och ”Excelsior”, och fyra last- och passagerarfartyg som ombesörjer såväl person- som frakttransport, nämligen ”Jean Nicoli” (som under år 2009 ersatte ”Monte Cinto” för tillhandahållande av de aktuella tjänsterna), ”Pascal Paoli”, ”Paglia Orba” och ”Monte d'Oro”.

3 Genom dom av den 28 november 2014 inledde Tribunal de commerce de Marseille (Handelsdomstolen i Marseille, Frankrike) ett rekonstruktionsförfarande avseende SNCM. Genom dom av den 20 november 2015 godtog Handelsdomstolen i Marseille ett av de anbud om förvärv av SNCM som hade lämnats in till nämnda domstol. Handelsdomstolen omvandlade följaktligen rekonstruktionsförfarandet till ett konkursförfarande beträffande SNCM och fastställde att överföringen av tillgångar till övertagaren skulle ske 45 dagar efter det datum då domen meddelades.

4 Compagnie méridionale de navigation (nedan kallat CMN) är ett franskt rederi som bland annat trafikerar hamnarna i Bastia, Ajaccio och Propriano från Marseille.

5 För tillhandahållandet av den aktuella trafiken använde CMN tre last- och passagerarfartyg, nämligen ”Kalliste”, ”Girolata” och ”Scandola” (som senare ersattes av ”Piana”).

6 Corsica Ferries France SAS (nedan kallat Corsica Ferries) är ett franskt rederi som ombesörjer regelbundna förbindelser mellan bland annat det franska fastlandet och Korsika, nämligen linjerna Nice–Ajaccio, Nice–L'Île-Rousse, Nice–Bastia, Nice–Calvi, Toulon–Ajaccio, Toulon–Bastia och Toulon–L'Île-Rousse.

7 De regionala myndigheterna på Korsika (Collectivité territoriale de Corse) (nedan kallade CTC) är en fransk offentligrättslig juridisk person som består av tre organ, nämligen Korsikas folkvalda församling, det verkställande rådet i Korsika och det ekonomiska, sociala och kulturella rådet i Korsika.

8 Korsikas transportbyrå (Office des transports de la Corse) (nedan kallad OTC) är en fransk offentlig institution av industriellt och kommersiellt slag som har inrättats av CTC och som ansvarar för genomförandet av sjö- och lufttransportpolitiken på ön. OTC har bland annat i uppdrag att förvalta det budgetanslag som CTC beviljat för att säkerställa den territoriella kontinuiteten och att fördela anslagen mellan luft- och sjötransporten. I detta syfte ingår den avtal med transportföretagen, anbudstagarna på området för allmän trafik, i vilka bland annat priserna, villkoren för genomförande och tjänstekvaliteten fastställs. Principen om territoriell kontinuitet syftar till att kompensera

ökaraktären och att säkra trafiken till ön på ett sätt som så långt möjligt liknar rena landförbindelser och till att tillämpa priser som är jämförbara med priserna för landtransporter på sjöfartsförbindelserna mellan det franska fastlandet och Korsika.

Sjötransporten mellan Frankrikes fastland och Korsika och avtal om uppdrag för allmän trafik

9 Vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna ombesörjdes sjötransporten mellan det franska fastlandet och Korsika av tre rederier, nämligen SNCM, CMN och Corsica Ferries. Ett fjärde företag, Moby Lines, säkerställde förbindelser mellan Toulon och Korsika från april 2010 till februari 2011.

10 Persontrafiken mellan kontinenten och Korsika kännetecknas av att den är starkt säsongsbunden, eftersom de flesta passagerare reser under sommarmånaderna. Under 2000-talet påverkades marknaden för transport mellan franska fastlandet och Korsika främst av utvecklingen av transportutbudet från Toulon, som blev den främsta hamnen för sjöfarten till Korsika i fråga om trafik. Tendensen att trafiken från Toulon ökar sammanfaller med en ökning av Corsica Ferries marknadsandelar.

11 Den 31 mars 1976 ingicks med SNCM och CMN, å ena sidan, och Republiken Frankrike, å andra sidan, ett ramavtal för en period på 25 år för utförandet av den allmänna sjötrafiken till Korsika från det franska fastlandet.

12 När koncessionen för allmän trafik löpte ut den 31 december 2001 reviderade myndigheterna i Korsika systemet för sjöfartsförbindelserna till Korsika.

13 Sedan den 1 januari 2002 betjänas följaktligen endast linjerna från Marseille enligt ett avtal om uppdrag för allmän trafik som ger anbudstagarna rätt till ekonomisk ersättning. Avtalet ingicks mellan SNCM och CMN, å ena sidan, och CTC och OTC, å andra sidan, och hade en löptid på fem år.

14 För övriga linjer, närmare bestämt de med avgång från Nice och Toulon, inrättades ett system för stöd av social karaktär parallellt med det ovan i punkt 13 nämnda avtalet av myndigheterna i Korsika till förmån för de boende på ön och för vissa ur social synvinkel identifierade kategorier. Ett avtal om socialt stöd möjliggör således att för varje passagerare som har rätt till ett förmånspris betala ut ett stöd som förfinansierats av de transportföretag som godtar att fullgöra den allmänna trafikplikten, som de sedan får tillbaka. De kategorier som avses omfattar cirka två tredjedelar av den totala trafiken (boende i Korsika, personer som är under 25 år eller över 60 år, studenter under 27 år, familjer och personer med funktionshinder eller invalider). Denna stödordning godkändes av Europeiska kommissionen genom beslut av den 2 juli 2002 (Statligt stöd nr N 781/2001 – Individuellt stöd av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika). Genom beslut av den 23 april 2007 (Statligt stöd nr N 13/2007 – Förlängning av det individuella stödet av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika nr N 781/2001) godkände kommissionen förlängningen av stödordningen till och med den 31 december 2013. Dessa sjöfartsförbindelser mellan hamnarna i Nice och Toulon, å ena sidan, och hamnarna i Korsika, å andra sidan, utförs huvudsakligen av Corsica Ferries.

15 Genom beslut av den 24 mars 2006 godkände Korsikas folkvalda församling en förlängning av uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till hamnarna Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio och Propriano, från hamnen i Marseille från och med den 1 januari 2007. Genom samma beslut gav den ordföranden för OTC i uppdrag att på CTC:s vägnar inleda upphandlingsförfarandet, göra en teknisk utredning av ärendena och bistå CTC vid tilldelningen av uppdraget för allmän trafik.

16 Ett meddelande om offentlig upphandling publicerades i *Europeiska unionens officiella tidning* den 27 maj 2006 och i dagstidningen *Les Echos* den 9 juni 2006. Fyra anbud togs emot den 4 augusti 2006, som var tidsfristen för inlämnande av anbud, nämligen ett anbud från SNCM, ett anbud från Corsica Ferries, ett anbud från CMN och ett anbud från en tillfällig sammanslutning bestående av företagen Corsica Ferries och CMN.

17 Genom beslut av den 15 december 2006 ogiltigförklarade Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen, Frankrike) upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik.

18 Genom beslut av den 22 december 2006 beslöt Korsikas folkvalda församling att återuppta upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik och att förlänga uppdraget till och med den 30 april 2007 och att fastställa datumet för genomförandet av det nya uppdraget för allmän trafik till den 1 maj 2007.

19 En ny anbudsinfordran offentliggjordes den 30 december 2006 i *Europeiska unionens officiella tidning*, den 4 januari 2007 i *Les Échos* och den 5 januari 2007 i veckotidningen *Le Journal de la Marine Marchande*. Den 9 februari 2007 inlämnades två anbud, nämligen ett gemensamt anbud av SNCM och CMN som ingick i en tillfällig sammanslutning (nedan kallad sammanslutningen SNCM-CMN), å ena sidan, som avsåg alla linjer i form av såväl ett övergripande anbud som anbud för varje linje, och ett anbud av Corsica Ferries, å andra sidan, som avsåg linjerna Marseille-Ajaccio, Marseille-Porto-Vecchio och Marseille-Propriano, i form av såväl ett övergripande anbud för dessa tre linjer som anbud för varje linje.

20 Genom beslut av den 27 april 2007 ogiltigförklarade domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder vid Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia, Frankrike), vid vilken Corsica Ferries väckt talan, förhandlingsdelen i upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik samt beslutet av ordföranden för det verkställande rådet i Korsika och av ordföranden för OTC att välja anbudet från sammanslutningen SNCM-CMN och att föreslå Korsikas folkvalda församling att tilldela sammanslutningen SNCM-CMN uppdraget för allmän trafik. Nämnda domare slog fast att det ankom på CTC och OTC att återuppta diskussionen med de företag som lämnat in ett anbud.

21 Genom beslut av den 27 april 2007 förlängde Korsikas folkvalda församling uppdragets löptid med två månader och fastställde datumet för genomförandet av det nya uppdraget för allmän trafik till den 1 juli 2007.

22 Efter ytterligare en förhandlingsrunda med sammanslutningen SNCM-CMN och Corsica Ferries föreslog OTC att Corsica Ferries anbud skulle förkastas med motiveringen att det inte med säkerhet kunde fastställa det datum då företaget skulle kunna påbörja uppdraget för allmän trafik och att det dessutom inte uppfyllde villkoret beträffande fartygens högsta ålder som fastställdes i anbudsinfordrans särskilda regler.

23 Genom beslut av den 7 juni 2007 tilldelade Korsikas folkvalda församling sammanslutningen SNCM-CMN uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna mellan hamnen i Marseille och Korsikas hamnar för perioden från och med den 1 juli 2007 till och med den 31 december 2013.

24 Artikel 1 i detta beslut har följande lydelse:

”Godkänner rapporten från ordföranden för det verkställande rådet [i Korsika] där det dels anges att anbudet från sammanslutningen SNCM-CMN uppfyller kraven och kriterierna i anbudsinfordrans särskilda regler och i kravspecifikationerna för var och en av de fem linjerna, dels att företaget Corsica Ferries inte med säkerhet kan fastställa det datum då företaget skulle kunna påbörja kommande uppdrag [för allmän trafik] och att de villkor som i detta avseende ställs beträffande yttre faktorer på innehållet i [uppdraget för allmän trafik] inte kan beaktas”.

25 Genom ett beslut av samma datum gavs ordföranden för det verkställande rådet i Korsika behörighet att underteckna avtalet om uppdrag för allmän trafik avseende denna sjöfartsförbindelse (nedan kallat avtalet om uppdrag för allmän trafik).

26 Avtalet om uppdrag för allmän trafik ingicks den 7 juni 2007 för perioden från och med den 1 juli 2007 till och med den 31 december 2013.

27 Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia) avslog den 24 januari 2008 Corsica Ferries begäran om att upphäva de ovan i punkterna 23 och 25 nämnda besluten. Den 7 november 2011 upphävde Cour administrative d'appel de Marseille (Förvaltningsdomstol i andra instans i Marseille, Frankrike) den domen liksom de två besluten. SNCM och CMN överklagade domen och den 13 juli 2012 upphävde Conseil d'Etat (Högsta förvaltningsdomstolen, Frankrike) domen av Cour administrative d'appel de Marseille (Förvaltningsdomstol i andra instans i Marseille) och återförvisade målet till den domstolen. Genom dom av den 6 april 2016 upphävde Cour administrative d'appel de Marseille (Förvaltningsdomstol i andra instans i Marseille) domen av Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia) av den 24 januari 2008 och de ovannämnda besluten.

28 I artikel 1 i avtalet om uppdrag för allmän trafik definieras avtalets syfte som att tillhandahålla regelbunden sjötrafik på alla linjer inom ramen för uppdraget för allmän trafik mellan hamnen i Marseille och hamnarna i Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano och Balagne (Calvi och L'Île-Rousse).

29 Kravspecifikationerna i bilaga 1 till avtalet om uppdrag för allmän trafik beskriver tjänsterna i detalj. I bilagan föreskrivs bland annat följande:

— En grundservice för permanent person- och frakttransport som måste utföras hela året på samtliga berörda linjer (nedan kallad grundservice), och

— en kompletterande passagerarservice för trafiktoppar på linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano (nedan kallad kompletterande service).

30 Artikel 2 i avtalet om uppdrag för allmän trafik anger beloppen för den ekonomiska referensersättning som anbudstagarna förbinder sig till under uppdragets löptid.

31 Artikel 3 i avtalet om uppdrag för allmän trafik anger att uppdraget för allmän trafik inte medför någon ensamrätt på de berörda linjerna, utan ger andra företag möjlighet att bedriva regelbunden trafik utan ekonomisk ersättning, samtidigt som dessa företag dock underkastas vissa skyldigheter. Dessutom anger denna artikel att anbudstagarnas krav på ekonomisk ersättning har avgjorts i enlighet med systemet för stöd av social karaktär.

32 Artikel 5 i avtalet om uppdrag för allmän trafik har rubriken ”villkor för utbetalning av den ekonomiska ersättningen”. I artikel 5.2 tredje stycket i avtalet om uppdrag för allmän trafik föreskrivs att den slutliga ekonomiska ersättningen begränsas för varje anbudstagare och varje år till det underskott som uppkommer på grund av skyldigheterna enligt kravspecifikationen, med beaktande av en rimlig avkastning av det tonnage som utnyttjas i proportion till det antal dagar då det verkligen utnyttjats för transporter i enlighet med dessa skyldigheter. Som rimlig avkastning av det tonnage som utnyttjas fastställs 15 procent av fartygens basvärde. Detta basvärde anges i bilaga 3 till avtalet om uppdrag för allmän trafik.

33 Artikel 7 i avtalet om uppdrag för allmän trafik har rubriken ”säkerhetsklausul”. Artikel 7.1 anger att parterna ska mötas om de tekniska, juridiska eller ekonomiska villkor för utförande av enklare tjänster som delegerats ändras på ett väsentligt sätt. Detta ska ske på initiativ av den part som har störst behov av skyndsamhet, och syftar till att vidta åtgärder för att återupprätta den ekonomiska balansen för avtalet, ”främst vad gäller maximipriser och anpassning av servicen”.

34 I artikel 7.2 i avtalet om uppdrag för allmän trafik erinras om att beloppen för den ekonomiska årliga referensersättningen fastställts i förhållande till beräkningarna i varje anbudstagares anbud av bruttointäkterna för transport av passagerare och frakt. I samma bestämmelse föreskrivs möjligheten att varje år och under vissa förutsättningar justera den ekonomiska ersättningen, uppåt eller nedåt, för varje inkomstkategori och för varje anbudstagare. I nämnda bestämmelse föreskrivs dessutom att denna justeringsmekanism endast gäller fram till datumet för tillämpning av den anpassningsklausul som avses i artikel 8 i avtalet om uppdrag för allmän trafik.

35 I artikel 8 avtalet om uppdrag för allmän trafik som har rubriken ”Anpassningsklausul” föreskrivs följande:

”Med beaktande av löptiden för [avtalet om uppdrag för allmän trafik] föreskrivs en etapp under det tredje året som möjliggör att genom ett kontradiktoriskt förfarande och med stöd av sakkunnigutlåtanden analysera den ekonomiska balansen i avtalet om uppdrag för allmän trafik och genom samråd mellan parterna vidta eventuella åtgärder för korrigering av tjänster och justering av priser som säkerställer CTC:s kontroll av dess ekonomiska insatser, framför allt genom att minska ersättningen, och för att bevara den allmänna systematiken i avtalet om uppdrag för allmän trafik”.

36 I enlighet med anpassningsklausulen ändrades avtalet om uppdrag för allmän trafik genom tilläggsavtalet i slutet av år 2009.

Förfarandet vid kommissionen och det angripna beslutet

37 Genom skrivelser av den 27 september, den 30 november och den 20 december 2007 har kommissionen tagit emot ett klagomål från Corsica Ferries där SNCM och CMN påstås åtnjuta olagligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden tack vare avtalet om uppdrag för allmän trafik.

38 Genom skrivelser av den 20 maj 2010, den 16 juli 2010, den 22 mars 2011, den 22 juni 2011, den 15 december 2011 och den 10 januari 2012 lämnade Corsica Ferries kompletterande upplysningar till kommissionen till stöd för sitt klagomål.

39 Genom skrivelser av den 13 mars 2008, den 12 november 2008, den 13 oktober 2011 och den 14 december 2011 bad kommissionen de franska myndigheterna att lämna upplysningar. Sistnämnda myndigheter svarade på respektive begäran genom skrivelser av den 3 juni 2008, den 14 januari 2009, den 7 december 2011 och den 20 januari 2012.

40 Genom en skrivelse av den 27 juni 2012 underrättade kommissionen Republiken Frankrike om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet i enlighet med artikel 108.2 i FEUF avseende det potentiella stödet till förmån för SNCM och CMN i avtalet om uppdrag för allmän trafik (EUT C 301, 2012, s. 1).

41 De franska myndigheterna framförde sina synpunkter på beslutet och besvarade även frågorna i detta genom skrivelser av den 13 juli och den 7 september 2012. Corsica Ferries, SNCM och CMN framförde också sina synpunkter på nämnda beslut vilka tillställdes de franska myndigheterna och som kommenterades av dessa genom skrivelser av den 14 november 2012 och den 3 januari, den 16 januari och den 12 februari 2013.

42 Med anledning av detta förfarande antog kommissionen den 2 maj 2013 beslut 2013/435/EU om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för SNCM och CMN (EUT L 220, 2013, s. 20 (nedan kallat det angripna beslutet).

43 Det angripna beslutet delgavs Republiken Frankrike den 3 maj 2013 och tillställdes SNCM genom ett e-postmeddelande från kommissionen den 14 juni 2013.

44 För att fastställa om den ersättning som beviljats SNCM och CMN inom ramen för avtalet om uppdrag för allmän trafik utgjorde ett statligt stöd, och särskilt en selektiv fördel, granskade kommissionen om de kumulativa kriterier som domstolen uppställt i dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415), var uppfyllda i förevarande fall (nedan kallade kriterierna i domen Altmark). Den analyserade särskilt det första och det fjärde av dessa kriterier (se punkterna 87 och 90 nedan).

45 Vad gäller det första kriteriet i domen Altmark har kommissionen för det första fastställt ”bedömningsramarna” för tillämpningen av dessa (skälen 132–136 i det angripna beslutet). Den ansåg bland annat att den allmänna trafikpliktens omfattning för att kunna godtas enligt bestämmelserna om statligt stöd ska följa rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 1992, s. 7; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 203) (nedan kallad cabotageförordningen), enligt den tolkning som gjorts i domstolens rättspraxis, särskilt av domstolen i dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107). Den drog slutsatsen att ”omfattningen på en allmän trafikplikt enligt definitionen i ett avtal om allmän trafik måste vara nödvändig och proportionerlig med avseende på ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket bevisas av bristen på tillräckligt regelbundna transporttjänster på normala marknadsvillkor” (skäl 136 i det angripna beslutet).

46 För det andra anser kommissionen att grundservicen och den kompletterande servicen ska analyseras separat (skälen 137–144 i det angripna beslutet). Den anförde att det i kravspecifikationerna som bifogats avtalet om uppdrag för allmän trafik gjordes en tydlig åtskillnad mellan de två servicetyperna. Den ansåg vidare att det enbart finns fog för att anse att den kompletterande servicen kan motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen, om det slås fast att driften av denna är absolut nödvändig för utförandet av grundservicen, ”på grundval av ett antal tekniska och ekonomiska överväganden” (skäl 139 i det angripna beslutet). I detta fall har dock ingen teknisk koppling fastställts mellan de två servicetyperna, eftersom de omfattas av olika skyldigheter, bland annat i fråga om tidtabeller och turtätheten, och grundservicen utfördes av last- och passagerarfartygen, medan den kompletterande servicen utfördes av färjor. Vidare uppvisar SNCM:s kostnadsbokföring ett underskott avseende den kompletterande servicen. De franska myndigheternas argument om att införandet av den kompletterande servicen i uppdraget för allmän trafiks omfattning motiveras genom en inkomstutjämning jämfört med grundservicen kan således inte godtas.

47 För det tredje analyserade kommissionen grundservicen med avseende på det första kriteriet i domen Altmark (skälen 145–150 i det angripna beslutet). I detta avseende konstaterade kommissionen inledningsvis att tillhandahållandet av en minimiservice för den territoriella kontinuiteten mellan Marseille och de fem berörda hamnarna på Korsika uppfyller ett tydligt definierat behov av allmän trafik (skäl 145 i det angripna beslutet). När det gäller avsaknaden av privata initiativ påpekade kommissionen vidare att de övriga marknadsoperatörerna själva erkänner att de inte hade kunnat ombesörja grundservicen (skäl 146 i det angripna beslutet). Kommissionen anförde dessutom att ihopslagningen av förbindelserna till en enda service i sig inte strider mot cabotageförordningen. Tvärtemot möjliggjorde ihopslagningen av de fem förbindelserna i detta fall en poolning av fartygsresurserna för att förbättra kvaliteten på den berörda servicen och minska dess kostnader (skäl 148 i det angripna beslutet). Kommissionen erinrade slutligen om att avtalet om uppdrag för allmän trafik och dess bilagor fastställde klara regler beträffande kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och priser som anbudstagarna måste följa vid ombesörjandet av grundservicen (skäl 149 i det angripna

beslutet). Mot bakgrund av vad som anförts ovan drog kommissionen slutsatsen att införandet av grundservicen i avtalets omfattning var nödvändig och proportionerlig i förhållande till det faktiska behovet av allmän trafik (skäl 150 i det angripna beslutet).

48 För det fjärde analyserade kommissionen den kompletterande servicen som enbart tillhandahölls av SNCM med användning av två färjor med avseende på det första kriteriet i domen i Altmark-målet (skälen 151–167 i det angripna beslutet). Kommissionen ansåg att införandet i den allmänna trafikpliktens omfattning inte uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafikplikt och att Republiken Frankrike följaktligen hade begått ett uppenbart bedömningsfel när man kvalificerade den kompletterande servicen som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (skäl 167 i det angripna beslutet).

49 Kommissionen ansåg i detta avseende att den kompletterande servicen som tillhandahållits från Marseille till stor del, med tanke på passagerarnas efterfrågan, hade kunnat ersättas av passagerartransporttjänsterna som tillhandahölls från Toulon till Bastia och Ajaccio, i samband med ingåendet av avtalet om uppdrag för allmän trafik (skälen 154–160 i det angripna beslutet). I detta avseende påpekade den bland annat att trafikutvecklingen på dessa förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika visar att det under perioden 2002–2009 på kort tid har dykt upp ett utbud som konkurrerar med de två anbudstagarnas utbud. Fördelningen av trafiken mellan de betjänade hamnarna visar på en mycket stark tillväxt när det gäller trafiken från Toulon och en samtidig minskning av trafiken från Marseille. Den totala ökningen av trafiken absorberades till stor del av de företag som tillhandahåller tjänster från Toulon, till skada för anbudstagarnas utbud vars verksamhet utgår från Marseille. Den hänvisade även till det ringa avståndet mellan Marseille och Toulon, den omständigheten att restiden mellan dessa två städer var mycket kortare än restiden till havs och den omständigheten att de fartyg som avgick från Toulon kunde nå Korsika på kortare tid i förhållande till dem som avgick från Marseille.

50 Kommissionen anförde dessutom att de franska myndigheterna inte hade uppvisat några faktiska bevis för att det rådde brist på privata initiativ gällande denna kompletterande service (skäl 161 i det angripna beslutet). Den konstaterade bland annat att, för hamnarna i Bastia och Ajaccio, som stod för 90 % av den kapacitet som erfordras för den kompletterande servicen, kombinationen av den kapacitet som erbjuds för grundservicen inom ramen för uppdraget för allmän trafik, med avresa från Marseille, och servicen inom ramen för det befintliga privata initiativet som tillhandahölls av Corsica Ferries med avresa från Toulon, var tillräcklig för att bemöta den efterfrågan som faktiskt konstaterades, och detta både under perioden vår/höst och under sommarperioden, för var och en av de två hamnarna och för varje år mellan 2004 och 2006 (skäl 162 i det angripna beslutet). Kommissionen ansåg följaktligen att integreringen av den kompletterande servicen i uppdraget för allmän trafiks omfattning varken var nödvändig eller proportionerlig för att bemöta den konstaterade transportefterfrågan för linjerna Marseille–Bastia och Marseille–Ajaccio. När det gäller linjen Marseille–Propriano anförde kommissionen att den låga trafikandel som denna linje stod för inte gjorde det möjligt att se det som att bristen på privata initiativ på denna separata linje ogiltigförklarar slutsatsen gällande all kompletterande service (skäl 164 i det angripna beslutet). Kommissionen anförde även att den service som tillhandahölls av Corsica Ferries uppfyllde de tillämpliga reglerna för allmän trafikplikt för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika, och inte uppvisade någon kvalitetsmässig skillnad jämfört med den service som tillhandahölls inom ramen för den kompletterande servicen (skäl 165 i det angripna beslutet).

51 Mot bakgrund av vad som anförts ovan drog kommissionen slutsatsen att det första kriteriet i domen Altmark inte hade uppfyllts vad beträffar ersättningen för den kompletterande servicen (skäl 167 i det angripna beslutet).

52 När det gäller det fjärde kriteriet i domen Altmark ansåg kommissionen att det inte hade uppfyllts för någon av de två aktuella servicetyperna (skäl 183 i det angripna beslutet).

53 Kommissionen har i detta avseende för det första, på grundval av en rad uppgifter, dragit slutsatsen att anbudsinfordrans villkor inte hade säkerställt att den sökande som kunde tillhandahålla tjänsterna till det mest förmånliga priset för samhället valdes ut (skälen 169–178 i det angripna beslutet).

54 Kommissionen grundade sin bedömning i huvudsak på följande omständigheter:

— tilldelningen av uppdrag för allmän trafik utgår från ett förhandlat förfarande som föregicks av offentliggörandet av en anbudsinfordran, närmare bestämt ett förfarande som ger den upphandlande myndigheten omfattande handlingsfrihet och kan begränsa intresserade operatörers deltagande,

— det enda anbud som konkurrerade med de två anbudstagarna, nämligen Corsica Ferries anbud, utvärderades inte på grundval av egna meriter (tilldelningskriterier) utan på grundval av ett urvalskriterium, i detta fall den sökandes kapacitet att inleda verksamheten den 1 juli 2007,

— förfarandet har således inte gjort det möjligt för OTC att jämföra flera anbud för att välja ut det ekonomiskt mest fördelaktiga,

— det faktum att två anbud lämnades in räcker inte för att tillförsäkra effektiv konkurrens, eftersom det konkurrerande anbudet från Corsica Ferries som uppgav den 12 november 2007 som det datum då tjänsterna kunde börja tillhandahållas inte kunde utgöra ett trovärdigt alternativ,

— de många sätten att överklaga i förevarande fall räcker inte för att bevisa att effektiv konkurrens förelåg inom ramen för upphandlingsförfarandet,

— sammanslutningen SNCM-CMN hade en stor konkurrensmässig fördel, i egenskap av etablerad operatör som redan hade en flotta som uppfyllde specifikationerna i avtalets kravspecifikationer,

— den mycket korta tiden mellan det datum som förutsågs för tilldelningen av avtalet (som slutligen tilldelades den 7 juni 2007) och det datum då tjänsterna skulle börja tillhandahållas (den 1 juli 2007) kunde utgöra ett stort hinder för nya aktörers deltagande,

— tillsammans med de tekniska kraven med anknytning till särdragen hos de berörda hamnarna, kravet på flottans ålder och de kapaciteter som efterfrågades i avtalets kravspecifikationer kunde denna mycket korta tidsfrist begränsa deltagandet i anbudsinfordran,

— förekomsten av de många mötesklausuler som hör ihop med den handlingsfrihet som OTC förfogar över för att besluta om undantag från de tillämpliga reglerna har likaså kunnat bidra till att avskräcka olika operatörer från att delta i anbudsinfordran genom att upprätthålla tvivel rörande vissa avgörande tekniska och ekonomiska parametrar för utarbetandet av ett anbud.

55 För det andra har kommissionen anfört att de franska myndigheterna inte hade lämnat uppgifter till kommissionen som kunde utvisa att ersättningen var beräknad på grundval av ett välskött och lämpligt utrustat genomsnittsföretag (skälen 179 och 180 i det angripna beslutet). Kommissionen tillade att ersättningen inte har fastställts genom hänsyn tagen till en kostnadsbas som upprättats på förhand, eller genom en jämförelse med utgiftsstrukturen för andra jämförbara sjöfartsföretag, utan med hänsyn tagen till de beräknade inkomsterna och bränslepriset, vilket endast utgör en del av servicens kostnader och intäkter (skäl 180 i det angripna beslutet). Dessutom var den beräknade ersättningen för uppdraget för allmän trafik påtagligt högre än den för perioden 2002–2006, för liknande, eller rent av något mindre stränga, skyldigheter vad gäller den kapacitet som erbjuds (skäl 181 i det angripna beslutet). Kommissionen anförde slutligen att en jämförelse mellan de kostnader som ett välskött företag ådrar sig var nödvändig, eftersom vissa uppgifter gör att man kan anta att SNCM, som då lämnade en intensiv omstruktureringsperiod bakom sig, inte själv var ett sådant företag (skäl 182 i det angripna beslutet).

56 Mot bakgrund av det ovan anförda drog kommissionen slutsatsen att anbudstagarna har erhållit en selektiv ekonomisk fördel (skäl 184 i det angripna beslutet).

57 Kommissionen konstaterade att den berörda ersättningen riskerade att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna och drog slutsatsen att den utgör statligt stöd och att den är olaglig, eftersom det beviljats utan föregående anmälan (skälen 185–187 och artikel 1 i det angripna beslutet).

58 I skälen 188–212 i det angripna beslutet behandlade kommissionen frågan om det statliga stödet är förenligt med den inre marknaden.

59 I detta avseende anförde kommissionen för det första att i enlighet med punkt 11 i sitt meddelande om Europeiska unionens rambestämmelser från 2011 för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (EUT C 8, 2012, s. 15, nedan kallade rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse) kan statligt stöd som inte omfattas av tillämpningsområdet för beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 FEUF på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 2012, s. 3) förklaras vara förenligt med artikel 106.2 i FEUF om det är nödvändigt för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i fråga och inte påverkar utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot Europeiska unionens intressen. De villkor som anges i avsnitten 2.2–2.10 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste vara uppfyllda för att en sådan jämvikt ska uppnås (skäl 190 i det angripna beslutet).

60 För det andra erinrade kommissionen om att grundservicen utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, men att detta inte är fallet när det gäller den kompletterande servicen, vilket innebär att den ersättning som betalats ut inom ramen för sistnämnda service inte kan anses vara förenlig med artikel 106.2 FEUF (skälen 192 och 193 i det angripna beslutet).

61 För det tredje ansåg kommissionen att när det gäller grundservicen var de övriga villkoren som förskrivs i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfyllda (skälen 194–212 i det angripna beslutet).

62 Mot bakgrund av ovan anförda omständigheter drog kommissionen slutsatsen att den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN inom ramen för grundservicen utgjorde olagligt statligt stöd som dock var förenligt med den inre marknaden (skäl 213, artiklarna 1 och 2.2 i det angripna beslutet). Den ersättning som enbart betalats ut till SNCM inom ramen för den kompletterande servicen utgjorde däremot olagligt statligt stöd som var oförenligt med den inre marknaden (skäl 214, artiklarna 1 och 2.1 i det angripna beslutet).

63 Kommissionen fattade följaktligen beslut om att utbetalning av ersättning för kompletterande service skulle upphöra omedelbart och att det stöd som redan utbetalats i detta avseende skulle återkrävas från mottagaren, varvid de belopp som skulle betalas tillbaka skulle påföras ränta, från och med det datum då de stod till stödmottagarens förfogande och fram till det datum då de återbetalas (skälen 215–218 och 220 samt artikel 3 i det angripna beslutet). Kommissionen preciserade att återbetalningen skulle ske omedelbart och effektivt och att de franska myndigheterna skulle se till att det angripna beslutet verkställdes inom fyra månader från den dag då det delgavs (skäl 219 och artikel 4 i det angripna beslutet), det vill säga den 3 september 2013. Dessutom var de franska myndigheterna under de två månader som följde på delgivningen av det angripna beslutet tvungna att till kommissionen lämna upplysningar bland annat om det totala belopp (kapital och ränta) som stödmottagaren ska återbetala, ge en utförlig beskrivning av de åtgärder som redan hade vidtagits och som planerades för att följa det angripna beslutet och handlingar som visar att stödmottagaren hade anmodats att betala tillbaka stödet (artikel 5 i det angripna beslutet).

Förfarandet och parternas yrkanden

64 SNCM har väckt förevarande talan genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 26 augusti 2013.

65 Även Republiken Frankrike väckte talan om ogiltigförklaring av det angripna beslutet, vilken inkom till tribunalens kansli den 12 juli 2013 och registrerades under nummer T-366/13.

66 Corsica Ferries ansökte genom handling som inkom till tribunalens kansli den 11 december 2013 om att få intervenera i förevarande mål till stöd för kommissionens yrkanden.

67 Genom handlingar som inkom till tribunalens kansli den 9 januari och den 10 februari 2014 begärde SNCM att vissa uppgifter i ansökan och i repliken skulle behandlas konfidentiellt i förhållande till Corsica Ferries om sistnämnda tilläts intervenera. Till dessa ansökningar bifogades en icke-konfidentiell version av dessa skrivelser.

68 Ordföranden på tribunalens sjätte avdelning tillät genom beslut av den 21 februari 2014 Corsica Ferries att intervenera. Beslut angående respektive begäran om konfidentiell behandling skulle meddelas senare.

69 Genom handling som inkom till tribunalens kansli den 6 mars 2014 framställde Corsica Ferries invändningar mot begäran om konfidentiell behandling när det gäller en stor del av de uppgifter som avses i denna.

70 Genom beslut av den 3 oktober 2014, SNCM/kommissionen (T-454/13, EU:T:2014:898), biföll ordföranden på tribunalens sjätte avdelning delvis respektive begäran om konfidentiell behandling.

71 Corsica Ferries inkom med en interventionsinlaga till tribunalens kansli den 9 januari 2015. Genom handling som inkom till tribunalens kansli den 9 mars 2015 lämnade SNCM synpunkter på interventionsinlagan. Genom skrivelse av samma datum anförde kommissionen att den inte hade några synpunkter på interventionsinlagan.

72 På förslag av referenten beslutade tribunalen (sjätte avdelningen) att inleda det muntliga förfarandet.

73 Tribunalen anmodade, som en åtgärd för processledning enligt artikel 89 i tribunalens rättegångsregler, kommissionen att skriftligen besvara en rad frågor, vilket den gjorde inom den fastställda fristen.

74 SNCM begärde genom handling som inkom till tribunalens kansli den 6 juni 2016 att vissa delar av kommissionens svar på dessa frågor skulle behandlas konfidentiellt i förhållande till Corsica Ferries. Corsica Ferries erhöll enbart en icke-konfidentiell version av detta svar och gjorde inte någon invändning mot begäran om konfidentiell behandling som framställts i förhållande till företaget.

75 Parterna utvecklade sin talan och svarade på tribunalens frågor vid förhandlingen den 14 juni 2016.

76 SNCM har yrkat att tribunalen ska

— i första hand ogiltigförklara det angripna beslutet,

— i andra hand delvis ogiltigförklara det angripna beslutet i den del där det anger att stödet omfattar de poster som nämns i skäl 218 i beslutet,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

77 Kommissionen har yrkat att tribunalen ska

— ogilla talan, och

— förplikta SNCM att ersätta rättegångskostnaderna.

78 Corsica Ferries har yrkat att tribunalen ska

— ogilla den talan som förs i första hand,

— förplikta SNCM att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

79 Till stöd för sin talan har SNCM åberopat flera argument som kan uppdelas i fem grunder, nämligen:

— Första grunden: Kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att den kompletterande servicen inte utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse,

— Andra grunden: Kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att avtalet om uppdrag för allmän trafik inte uppfyllde det fjärde kriteriet i domen Altmark,

— Tredje grunden: Kommissionen gjorde en felaktig beräkning av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka,

— Fjärde grunden: Principen om skydd för berättigade förväntningar har åsidosatts,

— Femte grunden: Principen om likabehandling har åsidosatts.

Inledande synpunkter

80 Inledningsvis ska vissa principer i rättspraxis angående bland annat kvalificeringen av ersättning för allmän trafik som statligt stöd nämnas, mot bakgrund av vilka förevarande talan ska prövas.

81 Enligt artikel 107.1 FEUF är, om inte annat föreskrivs i fördragen, stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

82 Enligt fast rättspraxis ska samtliga villkor i artikel 107.1 FEUF vara uppfyllda för att en åtgärd ska anses utgöra stöd. För det första måste det röra sig om en statlig åtgärd eller en åtgärd som vidtas med hjälp av statliga medel. För det andra måste denna åtgärd kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna. För det tredje ska åtgärden innebära en selektiv fördel för mottagaren av stödet. För det fjärde ska åtgärden snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen (se dom av den 8 maj 2013, Libert m.fl., C-197/11 och C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 74 och där angiven rättspraxis).

83 De två första grunderna i förevarande mål rör framför allt det tredje av dessa kriterier, nämligen kriteriet att den aktuella åtgärden ska anses innebära en fördel för mottagaren.

84 Det ska i detta avseende erinras om att det framgår av fast rättspraxis att åtgärder som, oavsett form, direkt eller indirekt kan gynna företag, liksom åtgärder som kan anses ge det mottagande företaget ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsmässiga villkor, anses utgöra statligt stöd (se dom av den 2 september 2010, kommissionen/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, punkt 40 och där angiven rättspraxis).

85 En statlig åtgärd omfattas emellertid inte av artikel 107.1 FEUF om åtgärden ska anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som de mottagande företagen har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, varmed åtgärden i själva verket inte gynnar dessa företag ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 87, och dom av den 8 maj 2013, Libert m.fl., C-197/11 och C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 84).

86 För att det i ett konkret fall ska kunna anses att en sådan ersättning inte utgör statligt stöd, måste emellertid fyra kriterier vara uppfyllda (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkterna 87 och 88).

87 För det första ska det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 89). Begreppet skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i den mening som avses i det första kriteriet motsvarar begreppet tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som avses i artikel 106.2 FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 februari 2008, BUPA m.fl./kommissionen, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 162).

88 För det andra ska de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 90).

89 För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 92).

90 För det fjärde ska, när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla aktuella tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som har lämplig utrustning för att fullgöra de allmännyttiga tjänster det ålagts skulle ha åsamkats vid fullgörandet av dessa skyldigheter, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter (dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 93).

91 Kommissionen gjorde i det angripna beslutet bedömningen att det första kriteriet i domen Altmark inte hade uppfyllts vad beträffar den kompletterande servicen och att det fjärde av dessa kriterier inte hade uppfyllts för någon av de två berörda servicetyperna.

Den första grunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att den kompletterande servicen inte utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

92 Genom sin första grund, som kan delas in i fyra delgrunder, har SNCM gjort gällande att kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att den kompletterande servicen inte utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

93 Det ska inledningsvis preciseras att det följer av fast rättspraxis att, med hänsyn till dels det stora utrymme för skönsmässig bedömning som en medlemsstat har när den definierar ett uppdrag av allmänt ekonomiskt intresse och villkoren för dess genomförande, dels den omständigheten att omfattningen av den kontroll som kommissionen är behörig att företa i detta hänseende är begränsad till att avse uppenbara fel (se nedan punkt 111), kan inte heller den kontroll som tribunalen företar avseende kommissionens bedömning i detta avseende gå utöver denna gräns och denna kontroll är således begränsad till att undersöka huruvida kommissionen med fog har konstaterat att medlemsstaten gjort eller inte gjort sig skyldig till ett uppenbart fel (se, för ett likande resonemang, dom av den 16 september 2013, Iliad m.fl./kommissionen, T-325/10, ej publicerad, EU:T:2013:472, punkt 121 och där angiven rättspraxis).

Den första delgrunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning genom att göra en noggrann kontroll av huruvida servicen är nödvändig med avseende på ett faktiskt behov av allmän trafik

94 SNCM har inom ramen för den första grundens första del ifrågasatt riktigheten av det test som kommissionen använt i det angripna beslutet vid prövningen av huruvida det första kriteriet i domen Altmark är uppfyllt (se ovan punkt 45). SNCM har hävdat att kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning genom att i förevarande fall göra en noggrann kontroll vad beträffar kvalificeringen av en tjänst som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och nödvändigheten av den kompletterande servicen med hänsyn till ett faktiskt behov av allmän trafik.

95 Den första delgrunden kan uppdelas i fyra delar. Inledningsvis ska den första delgrundens första del prövas, därefter den andra och den fjärde delen och slutligen den tredje delen.

– Den första delgrundens första del: Huruvida kommissionen har underlåtit att beakta tidigare beslutspraxis och rättspraxis

96 SNCM har påpekat att avtalet om uppdrag för allmän trafik, vars främsta syfte var att genomföra principen om den territoriella kontinuiteten i dess helhet, uppfyllde ett tydligt behov av allmän trafik. Kommissionen har genom att göra en motsatt bedömning i det angripna beslutet frångått tidigare beslutspraxis avseende föregående uppdrag för allmän trafik för sjöfartsförbindelsen med Korsika i dom av den 19 maj 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), och dom av den 11 september 2012, Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415). SNCM har i repliken tillagt att kommissionen inte utan vederbörlig motivering får inta en rakt motsatt ståndpunkt i förhållande till den ståndpunkt som hittills förespråkats.

97 Kommissionen bestrider de argument som lagts fram av SNCM.

98 Tribunalen konstaterar inledningsvis att den inte kan godta SNCM:s påstående att kommissionen har agerat ”uppenbart motsägelsefullt”, eftersom den i tidigare beslut avseende föregående uppdrag för allmän trafik redan konstaterat att tillgängliggörandet av kompletterande kapacitet för persontransport under perioder med hög belastning uppfyller ett behov av allmän trafik. Av fast rättspraxis framgår nämligen att begreppet statligt stöd är ett objektivt begrepp som endast är beroende av frågan huruvida en statlig åtgärd medför en fördel för vissa företag eller inte. Kommissionens beslutspraxis på området kan således inte vara avgörande (se dom av den 4 mars 2009, Associazione italiana del risparmio gestito och Fineco Asset Management/kommissionen, T-445/05, EU:T:2009:50, punkt 145 och där angiven rättspraxis). Samma lösning gör sig gällande vid bedömningen av om ett statligt stöd är förenligt med den inre marknaden (dom av den 20 maj 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, punkt 21, och dom av den 15 juni 2005, Regione autonoma della Sardegna/kommissionen, T-171/02, EU:T:2005:219, punkt 177).

99 Enbart det förhållandet att det angripna beslutet skiljer sig från kommissionens tidigare beslut på området kan i alla händelser inte läggas till grund för slutsatsen att det inte är förenligt med sistnämnda beslut. Såsom kommissionen med rätta anfört kan bedömningen av förekomsten av ett faktiskt behov av allmän trafik ändras med tiden utifrån marknadskrafternas utveckling. Det bör dessutom noteras att kommissionen redan i sitt beslut 2002/149/EG av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för SNCM (EGT L 50, 2002, s. 66), som SNCM vid flera tillfällen åberopat i sina skrivelser, framhöll att ”[n]är det gäller trafiken från hamnarna på det franska fastlandet har marknaden under senare år utvecklats till den grad att man kan ifrågasätta nödvändigheten att upprätthålla en allmän trafikplikt på alla linjer under hela året” (skäl 78) och att ”kommissionens slutsats angående det verkliga behovet av den allmänna trafikplikt som följer av det trafiksystem som föreskrivs i 1976 års ramavtal mellan SNCM och staten samt av 1991 och 1996 års femåriga avtal mellan OTC och SNCM, som grundar sig på detta ramavtal, inte [kunde] extrapoleras till tiden efter tidsfristen den 31 december 2001, då ramavtalet löper ut” (skäl 80).

100 Av samma skäl som dem som anförts ovan i punkt 99 kan SNCM till stöd för sitt påstående inte med framgång åberopa dom av den 11 september 2012, Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415). De två ansnitten i den av SNCM åberopade domen avser nämligen uppdraget för allmän trafik avseende perioden 1996–2001.

101 SNCM kan inte heller med framgång åberopa dom av den 19 maj 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), och därmed kravet på att undvika att vissa operatörer ”plockar russinen ur kakan”, det vill säga att de operatörer som konkurrerar med anbudstagaren på området för allmän trafik inriktar sig på ekonomiskt lönsamma verksamheter inom ramen för uppdraget för allmän trafik och överlåter icke lönsamma verksamheter åt anbudstagaren och således inte möjliggör för sistnämnda att göra en utjämning mellan förluster inom olönsamma områden och vinster inom mera lönsamma områden. Såsom kommer att förklaras mer detaljerat nedan i punkt 155 framgår av handlingarna i målet att såväl grundservicen som den kompletterande servicen uppvisar ett betydande underskott, vilket utesluter möjligheten att göra en jämn finansiell fördelning mellan dem (se särskilt skälen 47 och 143 i det angripna beslutet).

102 Slutligen ska invändningen att kommissionen har åsidosatt sin motiveringsskyldighet ogillas. Utöver det förhållandet att sistnämnda inte kan klandras för att i förevarande fall ha intagit ”en rakt motsatt ståndpunkt” i förhållande till den ståndpunkt som intagits i tidigare beslut på området (se ovan punkt 99) kan konstateras att kommissionen i det angripna beslutet tydligt och klart har angett varför den anser att förekomsten av ett faktiskt behov av allmän trafik inte har fastställts vad gäller den kompletterande servicen. Efter att ha fastställt de bedömningsramar som skulle tillämpas vid bedömningen av om det första kriteriet i domen Altmark hade uppfyllts i förevarande fall (skälen 132–136 i det angripna beslutet), anförde kommissionen, särskilt när den förkastade de argument som framförts av Republiken Frankrike, SNCM och CMN, skälen till att den ansåg att grundservicen och den kompletterande servicen utgjorde två olika typer av service och skulle undersökas separat (skälen 137–144 i det angripna beslutet), innan den andra typen av service analyseras med avseende på det kriteriet (skälen 151–167 i det angripna beslutet). När det gäller den sista punkten drog kommissionen slutsatsen att inkluderandet av kompletterande service i den allmänna trafikpliktens omfattning inte bemöter ett faktiskt behov av allmän trafik. Kommissionen drog denna slutsats efter att på grundval av ett antal omständigheter ha konstaterat dels att denna typ av service som tillhandahålls från Marseille till stor del, med tanke på passagerarnas efterfrågan, hade kunnat ersättas av transport av passagerare från Toulon till Bastia och Ajaccio, i samband med ingåendet av avtalet om uppdrag för allmän trafik (skälen 154–160 i det angripna beslutet), dels att det inte hade uppvisats några faktiska bevis för att det rådde brist på privata initiativ gällande denna kompletterande service (skälen 161–166 i det angripna beslutet).

103 Av det ovan anförda följer att talan inte kan vinna bifall såvitt avser den första delgrundens första del.

– Den första delgrundens andra och fjärde del: Huruvida kommissionen har åsidosatt det stora utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna har och räckvidden av domen av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), och av cabotageförordningen

104 SNCM har inledningsvis anfört att kommissionen i förevarande fall har överskridit det betydande utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna har när det gäller att definiera en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Den har nämligen inte enbart gjort en prövning av huruvida en uppenbart oriktig bedömning har skett, utan den har gjort en mycket detaljerad prövning av definitionen av de aktuella tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse och av nödvändigheten av tjänsterna. SNCM anser vidare att kommissionen inte kan åberopa domen av den 16 september 2013, Colt Télécommunications France/kommissionen (T-79/10, ej publicerad, EU:T:2013:463), eftersom det i det målet fanns riktlinjer i vilka det uttryckligen föreskrevs ett krav på att visa att det förelåg marknadsstörningar, närmare bestämt gemenskapens riktlinjer för tillämpning av reglerna för statligt stöd på snabb utbyggnad av bredbandsnät (EUT C 235, 2009, s. 7).

105 SNCM har för det andra hävdat att kommissionen har gjort felaktig bedömning av räckvidden av domen av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), och av cabotageförordningen. Företaget har påpekat att varken domen eller förordningen avser kontroll av statligt stöd och att de i själva verket bekräftar giltigheten av avtalet om uppdrag för allmän trafik. Bolaget har tillagt att nämnda dom och nämnda förordning avser de skyldigheter som kan åläggas i samband med allmän trafik och som kan motivera ett system med förhandstillstånd eller ett avtal för allmän trafik och inte omfattningen av de tjänster som kan vara föremål för ersättning i den mening som avses i domen Altmark eller storleken av ersättningen. SNCM har bland annat framhållit att, till skillnad från vad som var fallet i det mål som gav upphov till domen av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), är tillhandahållandet av sjötransporttjänster mellan det franska fastlandet och Korsika inte beroende av att förhandstillstånd beviljas. SNCM har dessutom bestridit att den allmänna trafikens omfattning enligt definitionen i ett avtal för allmän trafik måste vara nödvändig och proportionerlig i förhållande till ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket påvisas genom bristen på regelbundna transporttjänster i en situation med normala marknadsvillkor. SNCM har slutligen ifrågasatt kommissionens konstaterande i skäl 135 i det angripna beslutet att ”ersättningen för de särskilda förpliktelserna inom ramen för ett avtal om allmän trafik, i form av stöd till ett serviceutbud, [utgör] tydligt ett hinder för den fria rörligheten för tjänster”. I förevarande fall syftar inte ersättningen för den allmännyttiga tjänsten till att hindra den fria rörligheten för tjänster och den har inte heller den verkan och ingen av de domar som kommissionen åberopat i fotnot 63 i det angripna beslutet styrker motsatsen.

106 SNCM anförde vid förhandlingen, som svar på en fråga från tribunalen avseende de kriterier på grundval av vilka det enligt SNCM:s uppfattning ska fastställas om tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är befogad och dess omfattning, att det räcker att medlemsstaten ”fastställer det allmänna intresse i mycket vid mening som [kan] avse det som allmänt [omfattas] av allmänintresset.” SNCM anförde vidare att kriterierna avseende nödvändighet och proportionalitet enligt dess uppfattning, i vart fall dem som följer av cabotageförordningen och av dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), inte ska beaktas härvidlag, eftersom de härrör från koncept som anknyter till friheten att tillhandahålla tjänster.

107 Kommissionen har med stöd av Corsica Ferries tillbakavisat SNCM:s argument.

108 Kommissionen och Corsica Ferries har för det första med hänvisning till punkt 154 i dom av den 16 september 2013, Colt Télécommunications France/kommissionen (T-79/10, ej publicerad, EU:T:2013:463), påpekat att oberoende av vilken sektor som berörs, utgör bedömningen av om det förekommer marknadsstörningar en förutsättning för att kvalificera verksamheten som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att villkoret avseende den otillräckliga karaktären och bristen på privata initiativ följaktligen är inneboende i det första kriteriet i domen Altmark och kräver en noggrann undersökning.

109 Kommissionen och Corsica Ferries har dessutom gjort gällande att det utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna har när det gäller att definiera tjänster av allmänt ekonomiskt intresse begränsas av cabotageförordningen, såsom den tolkats av domstolen i bland annat dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107). Detta innebär att den aktuella tjänsten måste uppfylla ett faktiskt behov av allmän trafik till följd av bristen på regelbundna transporttjänster i en situation med fri konkurrens, varvid omfattningen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska vara var nödvändig och proportionerlig i förhållande till det faktiska behovet. Vid förhandlingen preciserade kommissionen att den ansåg att kravet på att visa att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik var mer långtgående än kravet på att visa att det förekommer en marknadsstörning, såsom i domen av den 16 september 2013, Colt Télécommunications France/kommissionen (T-79/10, ej publicerad, EU:T:2013:463).

110 För det andra anser kommissionen och Corsica Ferries att SNCM:s bestridande av att det föreligger ett samband mellan cabotageförordningen och kontrollen av statligt stöd är felaktigt. Det är även uppenbart felaktigt att hävda att förordningen enbart avser de situationer där ett tillhandahållande av tjänster kräver att förhandstillstånd har beviljats. När det gäller dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), behandlar den domen inte enbart frågan om huruvida det är möjligt att för sjötransportverksamhet kräva ett förhandstillstånd, utan den innehåller ett mycket klart resonemang avseende det sätt på vilket bestämmelserna i cabotageförordningen ska tolkas med beaktande av dess syfte som består i att säkerställa friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster och i att inte godta kränkningar av denna frihet såvida de inte motiveras av ett faktiskt behov av allmän trafik och är nödvändiga och proportionella för att uppfylla det syftet. Det är dessutom uppenbart att subventionering av ett serviceutbud genom ingående av avtal för allmän trafik som avses i förordningen med en viss operatör kan medföra ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster.

111 Det ska erinras om att medlemsstaterna enligt fast rättspraxis har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller att definiera vad de anser utgöra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och att en medlemsstats definition av dessa tjänster följaktligen inte kan ifrågasättas av kommissionen annat än om ett uppenbart fel begåtts (se dom av den 15 juni 2005, Olsen/kommissionen, T-17/02, EU:T:2005:218, punkt 216 och där angiven rättspraxis, och dom av den 22 oktober 2008, TV2/Danmark m.fl./kommissionen, T-309/04, T-317/04, T-329/04 och T-336/04, EU:T:2008:457, punkt 101 och där angiven rättspraxis).

112 Medlemsstaternas befogenhet att definiera vad som utgör tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är likväl inte obegränsad och den får inte utövas på ett godtyckligt sätt endast i syfte att förhindra att konkurrensreglerna tillämpas på en särskild sektor (dom av den 12 februari 2008, BUPA m.fl./kommissionen, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 168).

113 Särskilt när det finns särskilda unionsbestämmelser som reglerar definitionen av innehållet och omfattningen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, är dessa bindande för medlemsstaternas bedömning i enlighet med punkt 46 i meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 2012, s. 4) (nedan kallat meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse). Såsom kommissionen har påpekat syftar dessa bestämmelser i allmänhet till att harmonisera lagstiftning för att undanröja hinder för den fria rörligheten och friheten att tillhandahålla tjänster, och den omständigheten att de antagits på grundval av andra fördragsbestämmelser än dem som avser kontroll av statligt stöd och huvudsakligen syftar till att förverkliga den inre marknaden påverkar inte deras relevans med avseende på det första kriteriet i domen Altmark.

114 Såsom kommissionen och Corsica Ferries har påpekat fanns i förevarande fall sådana bestämmelser, nämligen bestämmelserna i cabotageförordningen. Det ska i detta avseende erinras om att artikel 1 i den förordningen föreskriver principen om friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster i unionen. I samma anda anges i tredje skälet i förordningen att den avser att avskaffa begränsningar av denna frihet.

115 I artikel 4 i cabotageförordningen föreskrivs eventuella undantag från denna vägledande princip, närmare bestämt att en medlemsstat får ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, eller ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana cabotagetjänster. I detta avseende ska påpekas, såsom dessutom SNCM anfört, att avtalet om uppdrag för allmän trafik utan tvekan utgör ett sådant avtal om allmän trafik som definieras i artikel 2 led 3 i denna förordning som ett avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom unionen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster. Det ska tilläggas att det i artikel 4.2 i nämnda förordning föreskrivs att när de ålägger rederier förpliktelser vid allmän trafik ska medlemsstaterna begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget. I samma bestämmelse föreskrivs att om detta är tillämpligt måste en eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik vara tillgänglig för alla rederier inom unionen.

116 I detta avseende ska således fastställas att kommissionens bedömning att de franska myndigheternas utrymme för skönsmässig bedömning i förevarande mål begränsades av bestämmelserna i cabotageförordningen.

117 Dessutom kan konstateras att det var korrekt av kommissionen att i det angripna beslutet beakta den tolkning av nämnda bestämmelser som domstolen gjorde i dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107). I det målet ålåg domstolen bland annat att tolka artiklarna 1 och 4 i cabotageförordningen och att precisera de villkor på vilka det för tillhandahållande av sjötransporttjänster kunde krävas ett föregående myndighetstillstånd.

118 Vid tolkningen av de aktuella bestämmelserna i cabotageförordningen förde domstolen bland annat följande resonemang:

> ”34. [E]n förutsättning för att ett föregående myndighetstillstånd skall kunna användas som medel för att ålägga förpliktelser vid allmän trafik är att den nationella myndighet som är behörig först har kunnat konstatera för vissa bestämda linjer att det inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna sjötransporttjänster för det fall dessa tjänster underställdes marknadskrafterna. Det måste med andra ord visas att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik.
>
> 35. För att kravet på ett föregående myndighetstillstånd skall vara motiverat måste det för det andra även visas att det är nödvändigt för att kunna ålägga förpliktelser vid allmän trafik, att det står i proportion till det uppställda målet och att detta mål inte skulle kunna uppnås genom åtgärder som begränsar den fria rörligheten för tjänster på ett mindre ingripande sätt, bland annat genom införandet av ett deklarationssystem *a posteriori* …
>
> 36. Det kan i detta avseende inte uteslutas att det föregående myndighetstillståndet i sig skulle kunna utgöra ett lämpligt medel dels för att fastställa innehållet i en förpliktelse vid allmän trafik som ett enskilt rederi skall åläggas, varvid hänsyn tas till detta rederis speciella situation, dels för att i förväg kontrollera ett rederis förmåga att fullgöra sina skyldigheter.
>
> 37. En sådan ordning innebär inte att de nationella myndigheterna kan agera på ett sådant skönsmässigt sätt att de gemenskapsrättsliga bestämmelserna, särskilt dem som rör den grundläggande frihet varom det är fråga i målet vid den nationella domstolen, fråntas all ändamålsenlig verkan …”

119 I dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), rörde det sig förvisso om ett föregående myndighetstillstånd och inte, såsom i förevarande fall, om ett uppdrag för allmän trafik som åtföljdes av beviljande av ersättning. Det resonemang som domstolen förde i den domen som grundar sig på en tolkning av cabotageförordningen mot bakgrund av dess grundläggande syfte,

nämligen att garantera friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster och följaktligen att enbart godta begränsningar av denna frihet på mycket strikta villkor, kan emellertid överföras fullt ut på förevarande fall.

120 Det ska i detta avseende erinras om att artikel 56 FEUF enligt fast rättspraxis inte bara innebär krav på avskaffande av all form av diskriminering av en tjänsteleverantör på grund av dennes nationalitet eller på grund av att vederbörande har etablerat sig i en annan medlemsstat än den där tjänsten ska tillhandahållas, utan även ett krav på avskaffande av varje inskränkning – även om den utan åtskillnad är tillämplig på inhemska tjänsteleverantörer och tjänsteleverantörer från andra medlemsstater – som innebär att den verksamhet som bedrivs av en tjänsteleverantör som är etablerad i en annan medlemsstat, där denne lagligen utför liknande tjänster, förbjuds, försvåras eller blir mindre attraktiv (förutom de domar som anförts i fotnot 63 i det angripna beslutet, se dom av den 7 oktober 2010, dos Santos Palhota m.fl., C-515/08, EU:C:2010:589, punkt 29 och där angiven rättspraxis, dom av den 19 december 2012, kommissionen/Belgien, C-577/10, EU:C:2012:814, punkt 38, se även dom av den 11 september 2014, Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, punkt 44 och där angiven rättspraxis). Det kan inte bestridas att beviljande av en ekonomisk ersättning till en viss tjänsteleverantör, nämligen en anbudstagare för allmän trafik, kan få till följd att tillhandahållandet av dessa tjänster av de operatörer som inte erhåller samma ersättning försvåras eller framstår som mindre lockande. Storleken på sistnämnda ersättning möjliggör nämligen för mottagaren att få en betydande fördel i förhållande till dess konkurrenter och avskräcker dem på så sätt från att tillhandahålla berörda tjänster.

121 I förevarande fall kan uppdraget för allmän trafik utgöra ett ingrepp i friheten att tillhandahålla cabotagetjänster, särskilt som, såsom framgår av kommissionens konstateranden i punkt 44 i sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet, det i artikel 3 andra stycket i avtalet om uppdrag för allmän trafik föreskrevs särskilt begränsande villkor för eventuellt nya aktörers deltagande på linjerna från Marseille till Korsika. Denna bestämmelse har följande lydelse:

”Konkurrens kan utövas på följande villkor: På var och en av dessa linjer kan varje företag, utan ekonomisk ersättning, bedriva regelbunden trafik som under hela året i vart fall omfattar två rutter per vecka som ska utföras under sådana förhållanden att den inte påverkar de ekonomiska villkoren för de företag som bedriver allmän trafik negativt, varför tidtabellen fastställs av OTC efter överenskommelse med Korsikas folkvalda församling. Detta villkor kommer att vara föremål för ett bindande åtagande. Om hela eller delar av åtagandet inte fullgörs fastställs en påföljd på 2 miljoner euro för företag vars utbetalning garanteras genom en bankgaranti på motsvarande belopp. Denna bankgaranti ska tillhandahållas av en bank som är etablerad i Europeiska unionen och som sedan länge haft en rankning på A+ i Standards and Poors (eller motsvarande).”

122 I detta sammanhang kan SNCM:s påstående att förekomsten av uppdraget för allmän trafik inte har hindrat Corsica Ferries att komma in på marknaden, och snabbt få en ”dominerande ställning” där, inte godtas. Det kan nämligen inte uteslutas att Corsica Ferries inträde på marknaden och utvecklingen av dess verksamhet på den marknaden i avsaknad av ett uppdrag för allmän trafik hade varit ännu snabbare eller att andra operatörer även hade kommit in på marknaden.

123 Dessutom kan, i motsats till vad SNCM hävdat, av den omständigheten att uppdraget för allmän trafik tilldelades inom ramen för ett anbudsförfarande, i vilket Corsica Ferries deltog, inte slutsatsen dras att ingreppet i friheten att tillhandahålla tjänster som beror på att ekonomisk ersättning utbetalats till en enda anbudstagare för allmän trafik har undanröjts. När ett uppdrag för allmän trafik tilldelas genom ett anbudsförfarande som verkligen är öppet, ovillkorligt och icke-diskriminerande, kan den omständigheten visserligen begränsa betydelsen av ingreppet. Icke desto mindre kvarstår dock ingreppet under hela perioden för tillhandahållande av den aktuella tjänsten.

124 Mot bakgrund av vad som anförts ovan och särskilt med hänsyn till domstolens tolkning av cabotageförordningen i dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107) (se ovan punkt 118), kan slutsatsen dras att kommissionen i det angripna beslutet vid bedömningen av huruvida det första kriteriet i domen Altmark var uppfyllt med rätta fann att ”omfattningen på en allmän trafikplikt enligt definitionen i ett avtal om allmän trafik måste vara nödvändig och proportionerlig med avseende på ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket bevisas av bristen på tillräckligt regelbundna transporttjänster på normala marknadsvillkor” (skäl 136 i det angripna beslutet).

125 Under dessa omständigheter saknas skäl att närmare pröva de synpunkter som parterna framställt avseende betydelsen av dom av den 16 september 2013, Colt Télécommunications France/kommissionen (T-79/10, ej publicerad, EU:T:2013:463) i förevarande fall. Det ska emellertid framhållas att de nationella myndigheterna i ett sådant fall som det förevarande inte kan befrias från skyldigheten att visa att det saknas privata initiativ. Av punkt 34 i dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), framgår klart att bevisningen för att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik hör ihop med bevisningen för att privata initiativ saknas. Med andra ord fastställs ett faktiskt behov av allmän trafik på grundval av konstaterandet att privata initiativ saknas.

126 Med hänsyn till ovanstående överväganden följer att den andra och den fjärde delen av den första grundens första delgrund ska ogillas.

– Den första delgrundens tredje del: Huruvida kommissionen har åsidosatt bevisbördereglerna

127 SNCM har gjort gällande att kommissionen har åsidosatt bevisbördereglerna vid sin analys av det första kriteriet i domen Altmark. Kommissionen har i detta avseende dels påpekat att kommissionen systematiskt har ålagt Republiken Frankrike att visa att det föreligger ett behov av allmän trafik och att privata initiativ saknas. SNCM har vidare med hänvisning till de två bedömningar som kommissionen gjorde i skälen 165 och 166 i det angripna beslutet anfört att sistnämnda tvärtom frånsade sig bevisbördan i flera viktiga delar av sin analys av nämnda kriterium.

128 I sin replik tillade SNCM att det trestegstest som kommissionen åberopat (se nedan punkt 130) saknar motstycke, det nämns varken i beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet eller i det angripna beslutet och det grundar sig inte heller på en tidigare fastställd rättslig grund. Dessutom skulle detta test vara särskilt svårt, eller till och med omöjligt, att genomföra.

129 Kommissionen har, med stöd av Corsica Ferries, bestridit att den har åsidosatt bevisbördereglerna.

130 Kommissionen har gjort gällande att det ankommer på den berörda medlemsstaten att motivera ett hinder för friheten att tillhandahålla tjänster och att visa att det är nödvändigt och proportionellt. Närmare bestämt borde de franska myndigheterna i förevarande fall, för att visa att det finns ett faktiskt behov av allmän trafik som motiverar tilldelningen av ett uppdrag för allmän trafik, för det första, ha visat att det finns en efterfrågan från användarna, för det andra, att efterfrågan inte kunde bemötas av marknadsoperatörerna i avsaknad av en sådan skyldighet som fastställts av myndigheterna och, för det tredje, att användningen av en vanlig allmän trafikplikt inte räckte för att avhjälpa denna brist. Kommissionen har anfört att den således inte har infört ett helt nytt test, utan att den enbart systematiskt erinrar om de franska myndigheternas och SNCM:s brister vad gäller förekomsten av ett faktiskt behov av allmän trafik. Det har tillagts att denna bevisning inte saknar motstycke och inte heller är särskilt svår att förebringa.

131 Kommissionen har vidare tillbakavisat SNCM:s påstående att ingen bevisning har lagts fram för vissa av dess bedömningar i skälen 165 och 166 i det angripna beslutet.

132 Kommissionen kan inte klandras för att ha åsidosatt bevisbördereglerna vid sin analys av det första kriteriet i domen Altmark.

133 Av de överväganden som framförts inom ramen för bedömningen av den andra och den fjärde delen av den första grundens första delgrund (se ovan punkterna 111–126) framgår att det för att en sjötransporttjänst ska kunna kvalificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse krävs att den uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik, vilket påvisas genom bristen på regelbundna transporttjänster i en situation med fri konkurrens, och att omfattningen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är nödvändig och proportionell i förhållandet till det behovet. Det ankommer emellertid obestridligen på den berörda medlemsstaten, och inte på kommissionen, att visa detta genom att förebringa tillräckligt övertygande bevisning. I detta avseende ska påpekas att, i motsats till vad SNCM gjort gällande vid förhandlingen (se ovan punkt 106), kan medlemsstaten inte enbart göra gällande att det finns ett ”allmänt intresse i vid bemärkelse”. Den omständigheten att medlemsstaten inte förebringat någon bevisning för att ovannämnda kriterier har uppfyllts eller att de har åsidosatts kan utgöra en uppenbart felaktig bedömning som kommissionen måste beakta.

134 Vad gäller den bevisning i tre etapper som kommissionen nämnt för att visa att det finns ett faktiskt behov av allmän trafik (se ovan punkt 130) bör noteras att det, i motsats till vad SNCM hävdat, inte utgör ytterligare ett beviskrav som inte föreskrivs i det angripna beslutet. Denna bevisning utgör enbart ett alternativ till det test som använts av kommissionen i det angripna beslutet vid prövningen av efterlevnaden av det första kriteriet i domen Altmark (se ovan punkt 45), vars relevans bekräftades vid prövningen av den andra och den fjärde delen av den första grundens första delgrund (se ovan punkterna 111–126). För det första, om det inte finns någon efterfrågan från användarna för samtliga eller en del av de tjänster som ingår i den allmänna trafikens omfattning, såsom den definieras av de nationella myndigheterna, är det klart att den allmänna trafiken eller dess omfattning inte kan anses som nödvändiga och proportionella i förhållande till ett faktiskt behov av allmän trafik. Ett sådant behov kan inte heller finnas om användarnas efterfrågan i avsaknad av en sådan skyldighet som fastställts av myndigheterna redan kan bemötas av marknadsoperatörerna. Med andra ord kan det, såsom redan anförts ovan i punkt 125, i avsaknad av brist på privata initiativ inte finnas något faktiskt behov av allmän trafik. Om det finns en efterfrågan från användarna och om denna efterfrågan inte kan bemötas av marknadskrafterna, måste myndigheterna välja det tillvägagångssätt som har minsta möjliga negativa inverkan på de friheter som är grundläggande för en väl fungerande inre marknad. Såsom kommissionen emellertid med rätta har anfört i sitt svar på en av tribunalens skriftliga frågor, medför inom ramen för sjötransportsektorn ett åläggande av en allmän trafikplikt som är tillämpligt på alla trafikföretag som önskar erbjuda sina tjänster på en viss förbindelse och som inte nödvändigtvis ger upphov till ekonomisk ersättning (se artikel 4.2 i cabotageförordningen) mindre ingripande begränsningar i friheten att tillhandahålla tjänster än beviljandet av en ekonomisk ersättning till ett visst transportföretag eller ett begränsat antal transportföretag inom ramen för ett uppdrag för allmän trafik.

135 Det ska tilläggas att den bevisning som SNCM kritiserat inte är särskilt svår att förebringa, eftersom det är lätt att utvärdera behoven av allmän trafik, bland annat med hjälp av marknadsundersökningar, offentliga samråd eller förslagsinfordringar, vilket de franska myndigheterna inte gjorde i förevarande fall innan de godkände en förlängning av uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till Korsika.

136 SNCM har vidare felaktigt hävdat att det inte finns någon bevisning till styrkande av kommissionens två bedömningar i skälen 165 och 166 i det angripna beslutet som företaget återgett. Dessa bedömningar är nämligen resultatet av kommissionens prövning av omständigheterna i handlingarna.

137 Vad beträffar den första kritiserade bedömningen, som återfinns i skäl 165 i det angripna beslutet, konstaterar tribunalen att det i den mening i vilken bedömningen görs inledningsvis konstateras att ”den service som tillhandahölls av Corsica Ferries uppfyllde de tillämpliga reglerna för allmän trafikplikt för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika” och att detta konstaterande inte kan ifrågasättas. De företag som, såsom Corsica Ferries, tillhandahöll sjötransporttjänster på bland annat förbindelsen Toulon–Korsika omfattades av den allmänna trafikplikten i fråga om regelbundenhet, kontinuitet och turtäthet, kapacitet att genomföra servicen, priser och bemanning av

fartyget inom ramen för systemet för stöd av social karaktär som beskrivs ovan i punkt 14. Dessa företag var tvungna att lämna all dokumentation om sin kapacitet att garantera tjänsten, fullgöra sina skyldigheter avseende skatter och sociala avgifter, i förväg underrätta OTC om deras driftsschema och utföra minst två rutter i veckan under hela året mellan Toulon och Korsika. Besättningen på deras fartyg omfattades av fransk lagstiftning. Dessutom fastställdes de sociala maxitaxorna för var och en av de berörda kategorierna.

138 Kommissionen hade fog för att av en jämförelse av de krav som hör samman med den allmänna trafikplikten och de skyldigheter som föreskrivs i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik för den kompletterande servicen som var mindre ingripande än dem som är tillämpliga på grundservicen (se skäl 141 i det angripna beslutet och nedan punkt 151) dra den av SNCM kritiserade slutsatsen att den service som tillhandahölls av Corsica Ferries ”inte uppvisade någon kvalitetsmässig skillnad jämfört med den service som tillhandahölls inom ramen för den kompletterande servicen”.

139 När det gäller den andra kritiserade bedömningen som återfinns i skäl 166 i det angripna beslutet kan konstateras att det av skälet i dess helhet framgår att kommissionen därigenom vill framhålla att den service som tillhandahölls av Corsica Ferries från Toulon tillhandahölls på ett tillfredsställande sätt och på villkor (pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten) som är förenliga med allmänintresset. Denna bedömning är befogad inte enbart på grundval av de överväganden som anförts ovan i punkt 137, utan även mer allmänt med beaktande av den omständigheten, som kommissionen med rätta anfört, att villkor som hör samman med den allmänna trafikplikten som är tillämpliga på fartygsförbindelserna mellan franska fastlandet och Korsika definierades av OTC med tillämpning av cabotageförordningen. Den allmänna trafikplikten ska betraktas som en skyldighet som syftar till att säkerställa att sjötransporttjänster tillhandahålls på villkor som är förenliga med allmänintresset och som ett rederi inom unionen inte eller inte i samma utsträckning skulle åta sig, om det beaktar sitt eget kommersiella intresse (se, i detta avseende, artikel 2 led 4 i cabotageförordningen samt punkterna 47 och 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse). Kommissionen gjorde följaktligen med rätta bedömningen att varje tillhandahållande av sjötransporttjänster som omfattas av den allmänna trafikplikten genomfördes i enlighet med det allmänintresset vad gäller de kvalitetsparametrar som styrs av den allmänna trafikplikten och som fastställs i artikel 4.2 i cabotageförordningen, inbegripet dem som anges i skäl 166 i det angripna beslutet.

140 Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner tribunalen att talan ska ogillas såvitt avser den tredje delen av den första grundens första delgrund och följaktligen såvitt avser den första delgrunden i dess helhet.

Den andra delgrunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning, en felaktig bedömning av faktiska omständigheter och en uppenbart felaktig bedömning genom att likställa de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning med en kompletterande service och genom att bedöma denna service och grundservicen för sig med avseende på det första kriteriet i domen Altmark

141 SNCM har inom ramen för den första grundens andra delgrund gjort gällande att kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning, en felaktig bedömning av faktiska omständigheter och en uppenbart felaktig bedömning genom att likställa de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning med en kompletterande service och genom att bedöma denna service och grundservicen för sig med avseende på det första kriteriet i domen Altmark.

142 Den andra delgrunden är uppdelad i tre delar varav den sista har åberopats i andra hand.

– Den andra delgrundens första del: Huruvida det i avtalet om uppdrag för allmän trafik inte görs någon åtskillnad mellan grundservice och kompletterande service

143 SNCM har anfört att det, i motsats till vad som anges i skäl 137 i det angripna beslutet på vilken kommissionens hela resonemang grundar sig, i avtalet om uppdrag för allmän trafik inte görs någon åtskillnad mellan grundservice och kompletterande service. Innehållet i den påstådda kompletterande servicen har inte definierats i särskilda och fullständigt identifierbara bestämmelser i kravspecifikationerna. Parterna i avtalet om uppdrag för allmän trafik har genom att föreskriva ytterligare minimikapacitet för vissa perioder av året inte avsett att skapa två typer av service som kan genomföras oberoende av varandra. Vad gäller den omständigheten att det nya uppdraget för allmän trafik för perioden 2014–2023 inte längre omfattade den kompletterande servicen, utan enbart grundservicen, saknar den betydelse, eftersom denna uteslutning kan förklaras av budgetskäl. Dessutom är införandet i den allmänna trafikens omfattning av sådana tjänster som omfattar perioderna med hög belastning för att undvika eventuell risk för att vissa operatörer ”plockar russinen ur kakan” den enda lösning som är förenlig med den rättspraxis som följer av dom av den 19 maj 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Slutligen ska ersättningen för den allmännyttiga tjänsten, vilken fastställs i avtalet om uppdrag för allmän trafik, utbetalas varje år och beräknas schablonmässigt för alla de tjänster som tillhandahålls av anbudstagarna.

144 Kommissionen har med stöd av Corsica Ferries bestritt de argument som SNCM framfört.

145 Tribunalen finner att kommissionen gjorde en riktig bedömning när den i skäl 137 i det angripna beslutet anförde att åtskillnaden mellan de transporttjänster som ska tillhandahållas under hela året inom ramen för grundservicen och de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning, nämligen kompletterande service, tydligt framgick av kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik.

146 Det ska i detta avseende för det första noteras att den kompletterande servicen, som enbart avser tre linjer av fem som omfattas av uppdraget för allmän trafik, är föremål för specifika bestämmelser i kravspecifikationen i avtalet om uppdrag för allmän trafik, nämligen I a punkt 2 (linjen Marseille–Bastia), I b punkt 2 (linjen Marseille–Ajaccio) och I d punkt 1.4 (linjen Marseille–Propriano) i denna.

147 Den omständighet som har gjorts gällande av SNCM i detta sammanhang, att det i avtalet om uppdrag för allmän trafik ”inte någonstans hänvisas” till uttrycket ”kompletterande service” i sig saknar således relevans. Detta påstående är under alla omständigheter ogrundat, eftersom det på sida 1 i de kravspecifikationer som bifogats avtalet om uppdrag för allmän trafik anförs att berörd service ”på varje linje omfattar en permanent person- och frakttransport och, på vissa linjer, en ytterligare passagerarservice för trafiktoppar”. Det ska dessutom påpekas att SNCM, såsom Corsica Ferries med rätta anfört, i vissa genomföranderapporter avseende uppdraget för allmän trafik som företaget har skyldighet att upprätta varje år, självt gör en uttrycklig åtskillnad mellan permanent service och kompletterande service.

148 För det andra ska framhållas att kommissionens slutsats, i motsats till vad SNCM hävdat, att grundservicen och den kompletterande servicen utgör två olika servicetyper, inte ”helt ”grundar sig på det kritiserade påståendet i skäl 137 i det angripna beslutet, som genom fotnot 64 hänvisar till de specifika bestämmelser som nämnts ovan i punkt 146. Den slutsatsen grundar sig också på en rad andra omständigheter som kommer att anges nedan.

149 Det ska för det första erinras om att grundservicen rör person- och frakttransport, medan den kompletterande servicen enbart rör persontransport.

150 För det andra ska erinras om att det, när det gäller grundservicen i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik, för var och en av de berörda linjerna och varje resa fastställs dagliga minimikapaciteter, medan det när det gäller den kompletterande servicen, likaså för var och en av linjerna och varje resa, enbart fastställs totala minimikapaciteter per period.

151 För det tredje ska konstateras att de två servicetyperna omfattas av vissa skyldigheter som skiljer sig åt, särskilt i fråga om tidtabeller och turtätheten, och att de skyldigheter som är tillämpliga på grundservicen är mer ingripande än dem som är tillämpliga på den kompletterande servicen. Medan det i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik föreskrivs strikta tidtabeller för avgång och ankomst för grundservicen, har inte någon särskild tidtabell införts för den kompletterande servicen. Medan det i denna kravspecifikation när det gäller grundservicen föreskrivs att persontransporten ska säkerställas i varje riktning, dagligen (men enbart tre gånger i veckan vad gäller linjen Marseille–Propriano) och under hela året, föreskrivs när det gäller den kompletterande servicen inte några skyldigheter i fråga om turtäthet. Av denna kravspecifikation framgår visserligen att när det gäller den kompletterande servicen ska dagar och tidtabeller vara föremål för ett ”uttryckligt och på förhand upprättat” samförståndsavtal med OTC. Detta förklarars emellertid särskilt av den kontraktsenliga karaktären av avtalet om uppdrag för allmän trafik och det kvarstår icke desto mindre att SNCM följaktligen har större flexibilitet än när det gäller grundservice. Det ska tilläggas att resorna när det gäller sistnämnda service ska genomföras utan mellanlandningsplats, medan ett sådant krav inte föreskrivs när det gäller den kompletterande servicen.

152 För det fjärde ska, såsom framgår av bilaga 2 till avtalet om uppdrag för allmän trafik och vilket kommer att beskrivas närmare nedan i punkterna 160 och 161, grundservicen utföras med användning av last- och passagerarfartyg, vilka möjliggör transport av såväl passagerare som av varor, medan den kompletterande servicen utförs med användning av färjor på vilka enbart transport av passagerare (och deras fordon) är tillåten.

153 För det femte framgår även av bilaga 2 till avtalet om uppdrag för allmän trafik att enbart SNCM var behörig att utföra den kompletterande servicen. Det föreskrivs där att fartygen ”Danielle Casanova” och ”Napoléon Bonaparte” används för att ”säkerställa kompletterande kapaciteter för persontrafik på linjerna Ajaccio, Bastia och Propriano”. De båda fartygen ingår i SNCM:s flotta och inte i CMN:s flotta. I praktiken ombesörjde således enbart SNCM den kompletterande servicen.

154 För det tredje ska SNCM:s påstående att det inte är möjligt att föra det resonemanget att det nya uppdraget för allmän trafik för perioden 2014–2023 inte längre omfattar den kompletterande servicen, utan enbart omfattar grundservicen, eftersom denna uteslutning förklaras av budgetskäl, underkännas. Detta argument som grundar sig på det nya uppdraget för allmän trafik är nämligen ett argument som framfördes av Corsica Ferries under det administrativa förfarandet, men som inte har återgetts av kommissionen som sådant i det angripna beslutet till stöd för dess resonemang. Under alla förhållanden framgår av den omständigheten att det nya uppdraget för allmän trafik inte längre omfattar den kompletterande servicen att sistnämnda service inte är absolut nödvändig för att på fullgott sätt utföra grundservicen, oavsett om det rör sig om tekniska eller ekonomiska överväganden, och att dessa två servicetyper är avskiljbara.

155 För det fjärde har SNCM felaktigt hänvisat till rättspraxis från dom av den 19 maj 1993, Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Såsom redan anförts i punkt 101 ovan framgår av handlingarna att såväl grundservicen som den kompletterande servicen uppvisade ett betydande underskott, viket uteslöt varje möjlighet till jämn finansiell fördelning mellan dem. Detta framgår särskilt av SNCM:s resultaträkning som bifogats yttrandena av den 5 november 2012 som sistnämnda lämnat inom ramen för det administrativa förfarandet och som tyder på att de direkta kostnaderna (nämligen bland annat utgifter för sjöfart, besättning och försörjning) översteg nettointäkterna för varje år under perioden 2007–2011 och vad gäller såväl färjor som last- och passagerarfartyg.

156 För det femte, även om det, såsom SNCM gjort gällande och som konstaterats i skäl 47 i det angripna beslutet, stämmer att den ersättning som ska betalas ut till SNCM beskrevs på ett uttömmande sätt i artikel 2 i avtalet om uppdrag för allmän trafik, framgår av ovan i punkt 155 nämnda resultaträkningar att den i praktiken fördelades mellan grundservicen, som utförs med last- och passagerarfartygen, och den kompletterande servicen, som utförs av färjor. Under alla förhållanden framgår inte av den omständigheten att denna artikel föreskriver en övergripande ersättning för de två servicetyperna om de är avskiljbara eller inte.

157 Härav följer att talan inte kan vinna bifall såvitt avser den första delen av den första grundens andra delgrund.

– Den andra delgrundens andra del: Huruvida kommissionen felaktigt har likställt grundservice med de tjänster som tillhandahålls av lastfartyg och kompletterande service med de tjänster som tillhandahålls av färjor

158 SNCM har påpekat att kommissionen felaktigt har likställt grundservice med de tjänster som tillhandahålls av lastfartyg och kompletterande service med de tjänster som tillhandahålls av färjor. SNCM har gjort gällande att det enligt kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik inte krävs att olika fartyg används för var och en av dessa servicetyper. Tvärtom kan i praktiken en del av den kompletterande servicen tillhandahållas av lastfartyg och färjor kan användas för att tillhandahålla grundservice, bland annat under lågsäsongerna vid tekniska stopp hos lastfartyg. SNCM har till stöd för sina påståenden hänvisat till de tabeller som bifogats anbudet.

159 Kommissionen och Corsica Ferries har tillbakavisat SNCM:s påståenden.

160 Tribunalen konstaterar att det av bilaga 2 till avtalet om uppdrag för allmän trafik framgår, såsom redan påpekats ovan i punkt 152, att grundservicen utfördes med användning av last- och passagerarfartyg, medan den kompletterande servicen utfördes med användning av färjor. Såsom Corsica Ferries med rätta gjort gällande bekräftas detta konstaterande även av genomföranderapporter avseende uppdraget för allmän trafik som upprättats av SNCM. Av genomföranderapporten avseende år 2010 framgår till exempel att grundservicen tillhandahålls genom ”last- och passagerarfartyg” och att ”bilfärjorna ’Napoléon Bonaparte’ och ’Danielle Casanova’ ombesörjde kompletterande kapaciteter för persontransporten under perioder med hög belastning i hamnarna Bastia, Ajaccio och Propriano”, vilket i det aktuella fallet var totalt 251 932 passagerare som transporterats ”eller 47 procent av SNCM:s trafik inom ramen för uppdraget för allmän trafik.”

161 SNCM:s påstående att last- och passagerarfartyg faktiskt användes för kompletterande service och färjor omvänt användes för grundservice har inte styrkts. Framför allt utgör inte de tabeller som ingetts av SNCM till stöd för dessa påståenden tillräcklig bevisning. För det första innehåller en av tabellerna, närmare bestämt den med rubriken ”kompletterande service som utförs genom fartyg” felberäkningar. Vidare innehåller nämnda tabeller framför allt, såsom kommissionen anfört, en konstlad fördelning av överkapaciteter (i antal platser ombord) hos olika fartyg som inte har något samband med det sätt på vilket de två servicetyperna utfördes i praktiken. I tabellen med rubriken ”kompletterande service som genomförs av lastfartyg” görs med avseende på linjerna Marseille–Bastia och Marseille–Ajaccio och för det andra halvåret 2007 och för vart och ett av åren under perioden 2008–2013 skillnad mellan de kapaciteter som erbjuds av anbudstagarnas lastfartyg för dessa linjer inom ramen för grundservicen (tabell med rubriken ”permanent service som utförs av lastfartyg”) och de kapaciteter som krävs enligt kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik för samma service och linjer (tabell med rubriken ”kravspecifikationer för permanent service”). Med andra ord är nämnda tabell enbart en förteckning över överkapaciteten hos de lastfartyg som ombesörjer grundservice i förhållande till kraven i kravspecifikationerna, varvid SNCM godtyckligt tilldelat dessa överkapaciteter ett påstått tillhandahållande av kompletterande service med användning av lastfartyg. På ett liknande sätt fastställs i tabellen med rubriken ”kompletterande service som utförs av färjor”

godtyckligt de kapaciteter som erbjuds av SNCM:s färjor inom ramen för den kompletterande servicen som en konsekvens av skillnaden mellan de kapaciteter som krävs enligt kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik för den servicen (tabell med rubriken ”kravspecifikationer för kompletterande service”) och de överkapaciteter som anges i tabellen med rubriken ”kompletterande service som utförs av lastfartyg”. Av handlingarna i målet framgår emellertid att de kapaciteter som nämnda färjor erbjudit var betydligt större än dem som anges i tabellen med rubriken ”kompletterande service som utförs av färjor”, vilket innebär att det, med undantag för exceptionella omständigheter, inte var nödvändigt att använda lastfartyg för att ombesörja tillhandahållandet av kompletterande service. Vad gäller tabellen med rubriken ”permanent service som utförs av färjor” anges enbart, utan någon förklaring, att färjorna varje år har bidragit till grundservicen upp till ett visst antal platser på linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia (bland annat 13 000 platser för det andra halvåret 2007 och 26 000 platser år 2008). Det ska slutligen påpekas att den omständigheten att det kan ha förekommit enstaka fall där ett fartyg som normalt sett är avsett för grundservice har använts inom ramen för en kompletterande service, och tvärtom, inte i sig räcker för att vederlägga det principiella konstaterandet att lastfartyg användes inom ramen för grundservice och färjorna inom ramen för kompletterande service.

162 Av det ovan anförda följer att talan inte kan vinna bifall såvitt avser den andra delen av den första grundens andra delgrund.

– Den andra delgrundens tredje del, som åberopats i andra hand. Huruvida den kompletterande servicen motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen

163 SNCM har i andra hand hävdat att den kompletterande servicen motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen. Företaget har påpekat att även om det fanns en kompletterande service som ska särskiljas från grundservicen, vilket inte är fallet, kan dessa två servicetyper inte bedömas oberoende av varandra vid analysen av det första kriteriet i domen Altmark.

164 SNCM har till stöd för den andra delgrundens tredje del anfört två grupper av argument. Genom den första gruppen av argument avser SNCM att visa att en övergripande bedömning av grundservicen och av den kompletterande servicen även krävs på grundval av andra överväganden än tekniska och ekonomiska överväganden. Genom den andra gruppen av argument avser SNCM att visa att det finns en teknisk och ekonomisk koppling mellan dessa två servicetyper.

165 Kommissionen har med stöd av Corsica Ferries yrkat att talan ska ogillas såvitt avser den andra delgrundens tredje del.

166 Vad gäller den första gruppen av argument kan konstateras att inget av dessa argument gör det möjligt att dra slutsatsen att kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning genom att i förevarande fall inte göra en övergripande bedömning av den kompletterande servicen och grundservicen.

167 I detta avseende ska för det första påpekas att SNCM felaktigt har försökt ifrågasätta kommissionens bedömning i skäl 139 i det angripna beslutet, enligt vilken ”den kompletterande servicen kan motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen, om det slås fast att driften av denna … är absolut nödvändig för utförandet av grundservicen, på grundval av ett antal tekniska och ekonomiska överväganden.” Om den kompletterande servicen, som tydligt skiljer sig från grundservicen (se ovan punkterna 145–155), inkluderades i den allmänna trafikpliktens omfattning, utan att detta motiveras av tekniska kopplingar mellan de två servicetyperna eller överväganden som rör ekonomisk effektivitet, skulle den uppenbarligen inte uppfylla kraven på nödvändighet och proportionalitet (vad beträffar dessa krav se ovan punkt 124).

168 För det andra bör påpekas att SNCM även felaktigt har hävdat att det inte finns någon artskillnad mellan grundservicen och den kompletterande servicen. Av de omständigheter som anges ovan i punkterna 145–154 framgår att de två servicetyperna i själva verket uppvisar betydande skillnader.

169 För det tredje, även om det antas att SNCM:s argument som återges ovan i punkt 168 ska förstås så, att de två servicetyperna har ett gemensamt mål, nämligen att garantera den territoriella kontinuiteten, kan det inte godtas.

170 Det bör allmänt noteras att de två servicetyperna inte automatiskt ska anses utgöra en och samma servicetyp enbart på den grunden att de har samma syfte.

171 Vidare innebär inte den omständigheten att grundservicen och den kompletterande servicen båda avser att garantera den territoriella kontinuiteten nödvändigtvis, särskilt när det gäller frågan om det finns ett faktiskt behov av allmän trafik, att de ska prövas gemensamt, som bildande en oupplöslig enhet.

172 Såsom kommissionen med rätta anfört kan nämligen målet att garantera den territoriella kontinuiteten uppnås såväl genom marknadskrafterna som genom allmän trafik. Det ska i detta avseende dels erinras om att även om en medlemsstat har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning på området, kan den enbart fastställa en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse om denna uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik, dels erinras om att ett sådant behov inte finns om efterfrågan redan har tillgodosetts genom marknadskrafterna (se ovan punkterna 111–124). För att kunna fastställa en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse inom sjötransportsektorn räcker det således inte att medlemsstaten åberopar strävan efter att uppnå målet att garantera den territoriella kontinuiteten. Det krävs även att detta mål inte redan har uppnåtts genom marknadskrafterna. Om marknadskrafterna möjliggör att uppnå en del av nämnda mål är inrättandet av en sådan tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enbart motiverat om det uppfyller motsvarande brist på marknaden.

173 Kommissionen har i förevarande fall med rätta, såsom kommer att förklaras nedan i samband med prövningen av den första grundens tredje delgrund, konstaterat att den territoriella kontinuiteten mellan Korsika och franska fastlandet redan har säkerställts genom grundservicen tack vare marknadskrafterna, som omfattas av den allmänna trafikplikten. Utöver den omständigheten att den kompletterande servicen inte klart uppfyllde ett faktiskt behov av allmän trafik var den följaktligen inte ens nödvändig för att uppnå det teoretiska målet att garantera den territoriella kontinuiteten som fastställts av de franska myndigheterna.

174 För det fjärde finner tribunalen att SNCM inte kan vinna framgång med sitt påstående att kommissionens tillvägagångssätt praktiskt taget gör det omöjligt att bedriva allmän trafik på ett tillfredsställande sätt, eftersom det innebär att sistnämnda förbehålls icke lönsamma verksamheter och således utesluter varje fördelningsmekanism och avhåller varje försiktig och medveten ekonomisk aktör från att tillhandahålla allmän trafik. Såsom redan påpekats ovan i punkterna 101 och 155 uppvisar såväl grundservicen som den kompletterande servicen ett betydande och återkommande underskott, vilket utesluter varje möjlighet att göra en jämn finansiell fördelning mellan dem.

175 För det femte har SNCM påpekat att behovet av en övergripande bedömning av grundservicen och den kompletterande servicen även kan härledas ur punkt 6 i beslut av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 13 juli 2012 och kommissionens tidigare beslutspraxis avseende föregående uppdrag för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till Korsika.

176 SNCM kan emellertid inte åberopa det avsnitt i punkt 6 i beslut av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 13 juli 2012 till vilken det hänvisat. Varken kommissionen eller unionsdomstolen är bundna av den tolkning som Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) har gjort av bestämmelserna i cabotageförordningen. I förevarande fall har SNCM än mindre grund att

åberopa nämnda avsnitt, eftersom det formella granskningsförfarandet som ledde till antagandet av det angripna beslutet redan hade inletts av kommissionen vid den tidpunkt då Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) antog sitt beslut.

177 SNCM kan inte heller åberopa kommissionens tidigare beslutspraxis avseende föregående uppdrag för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till Korsika av ovan i punkterna 98 och 99 anförda skäl.

178 Vad gäller den andra gruppen av argument ska för det första konstateras att kommissionen med rätta i skäl 141 i det angripna beslutet har påpekat att ingen teknisk koppling har fastställts mellan grundservicen och den kompletterande servicen.

179 Det ska i detta avseende erinras om att utöver den omständigheten att dessa servicetyper omfattas av olika skyldigheter, särskilt i fråga om tidtabeller och turtäthet (se ovan punkt 151), utförs de även med användning av olika typer av fartyg och eftersträvar olika mål (se ovan punkterna 152, 160 och 161). Grundservicen utförs av last- och passagerarfartyg som möjliggör person- och varutransport, medan kompletterande service utförs av färjor som enbart tillåter transport av passagerare och deras fordon. De tekniska skillnaderna mellan dessa två fartygstyper hindrar inte enbart att bland annat de fartyg som används för att tillhandahålla kompletterande service används för att tillhandahålla grundservice, utan även att stordriftsfördelar uppnås, särskilt vad gäller underhåll och reparation av fartyg. Till detta kommer det faktum att besättningen ska vara föremål för olika certifieringar beroende på fartygstyp och således inte är utbytbar.

180 SNCM:s påståenden att de två servicetyperna har ”flera gemensamma tekniska egenskaper bland annat i fråga om kvaliteten på servicen” och att det finns betydande synergieffekter mellan dem till följd av att de delar samma hamninfrastruktur, samma nätverk av byråer och samma telefoniska och telematiska hjälpmedel för biljettbokning och samma personal på kajen samt kan använda samma förfaranden för certifiering och hygienkontroll och livsmedelssäkerhet föranleder ingen annan bedömning. Såsom kommissionen med rätta har gjort gällande är dels de synergieffekter som åberopats relativt marginella, eftersom de huvudsakliga kostnadskällorna för de berörda servicetyperna är fartygen och deras bemanning, dels kan delning av gemensamma administrativa och handelsmässiga strukturer inte utgöra en viktig koppling för lösningen av den här aktuella frågan, eftersom de under alla förhållanden kan gälla för all verksamhet som bedrivs av SNCM.

181 SNCM:s påstående att färjor kan ersätta last- och passagerarfartyg vid tekniskt stopp hos sistnämnda kan inte heller godtas. Utöver den omständigheten att färjor inte tillåter frakttransport framgår tydligt av tabellerna i punkt B ”Framställning per år” i bilaga 2 till avtalet om uppdrag för allmän trafik att vid tekniskt stopp hos last- och passagerarfartyg ska de berörda resorna alltid ombesörjas av andra last- och passagerarfartyg, som namnges i dessa tabeller, och inte av färjor.

182 För det andra kan konstateras att inget av de argument som SNCM har framfört gör det möjligt att dra slutsatsen att införandet av den kompletterande servicen i den allmänna trafikpliktens omfattning var motiverat av överväganden som rör ekonomisk effektivitet.

183 Det ska i detta avseende erinras om att det ovan i punkterna 101, 155 och 174 redan har konstaterats att den kompletterande servicen uppvisade ett underskott.

184 SNCM:s argumentation att sistnämnda service genom de intäkter som den genererade till följd av driften av sjöfartsförbindelserna till Korsika under de mest lönsamma perioderna väsentligen bidrog till att upprätta en övergripande ekonomisk balans för grundservicen och uppdraget för allmän trafik och till finansieringen av den territoriella kontinuiteten kan inte godtas.

185 Det kan i detta avseende för det första påpekas att SNCM felaktigt har klandrat kommissionen för att inte ha granskat om ”den kompletterande servicen genom att i vart fall täcka dess specifika rörliga kostnader kunnat bidra till att täcka delar av de fasta gemensamma kostnaderna tillsammans med

grundservicen.” Av den resultaträkning som SNCM upprättat under det administrativa förfarandet framgår att de nettointäkter som färjorna genererat för varje år under perioden 2007–2011 understeg de direkta kostnaderna för denna service (nämligen, bland annat, sjöfartskostnader, bemanningskostnader och försörjningskostnader) (se ovan punkt 155).

186 SNCM har till stöd för sin argumentation upprepat sitt påstående att färjorna även kunde användas för tillhandahållande av grundservice. Detta påstående kan inte godtas, av ovan i punkterna 152, 160, 161 och 181 angivna skäl.

187 Slutligen ska SNCM:s argument att andelen av de intäkter som genereras genom den kompletterande servicen av företagets totala intäkter är mycket stor, eftersom de perioder som motsvarar denna service är de mest lönsamma, underkännas. Även om det antas att detta stämmer, kvarstår inte desto mindre att nämnda intäkter inte räckte för att kompensera de direkta kostnader som hör samman med tillhandahållandet av denna service (se ovan punkterna 101, 155, 174 och 185).

188 Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner tribunalen att talan inte kan vinna bifall såvitt avser den tredje delen av den första grundens andra delgrund och följaktligen såvitt avser den andra delgrunden i dess helhet.

Den tredje delgrunden som åberopats i andra hand. Huruvida den kompletterande servicen, betraktad för sig, uppfyller det första kriteriet i domen Altmark

189 SNCM har inom ramen för den första grundens tredje delgrund i andra hand gjort gällande att den kompletterande servicen, betraktad för sig, uppfyller det första kriteriet i domen Altmark och att kommissionen således gjorde en uppenbart oriktig bedömning när den fann att det inte uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik att inkludera denna service i den allmänna trafikpliktens omfattning.

190 Den tredje delgrunden kan delas upp i fyra delar.

– Den tredje delgrundens första del: Huruvida kommissionen felaktigt gjorde bedömningen att persontransporttjänsterna från Marseille och persontransporttjänsterna från Toulon kunde ersätta varandra

191 SNCM har gjort gällande att kommissionens konstaterande i skäl 160 i det angripna beslutet att ”den kompletterande servicen i det aktuella fallet till stor del, med tanke på passagerarnas efterfrågan, hade kunnat ersättas av servicen från Toulon till Bastia och Ajaccio, i samband med tilldelningen av [uppdraget för allmän trafik]” grundar sig på ett uppenbart felaktigt resonemang.

192 Kommissionen har med stöd av Corsica Ferries bestritt de argument som framförts av SNCM.

193 SNCM har till stöd för sin uppfattning för det första påpekat att kommissionens resonemang grundar sig på en felaktig och motstridig analys av statistiken över persontrafiken.

194 Det kan konstateras att ingen av den kritik som SNCM framfört till stöd för detta påstående är befogad.

195 För det första kan SNCM inte med framgång klandra kommissionen för att i punkterna 154 och 155 i det angripna beslutet ha analyserat utvecklingen av passagerartrafiken mellan franska fastlandet och Korsika mellan åren 2002 och 2009, det vill säga under en period som omfattar två år som efterföljer tilldelningen av uppdraget för allmän trafik. Den omständigheten att dessa två år har beaktats, utöver åren 2002–2007, gör det möjligt att fånga upp de allmänna tendenserna i utvecklingen av passagerartrafiken under en längre tidsperiod och att fastställa att den inte ändrats efter tilldelningen

av uppdraget för allmän trafik. Det ska dessutom påpekas att SNCM inte ens har hävdat att betydande skillnader kunde noteras i utvecklingen av passagerartrafiken efter år 2007 i förhållande till utvecklingen av passagerartrafiken under tidigare år.

196 För det andra kan fastställas att SNCM:s påstående att passagerartrafiken från Marseille var mer eller mindre stabil under perioden 2002–2009, medan passagerartrafiken från Toulon ökade kraftigt, inte motsäger kommissionens slutsats att tjänster för sjötransport av passagerare som erbjuds på sträckan Marseille–Korsika och samma typ av tjänster som erbjuds på sträckan Toulon–Korsika kunde ersätta varandra från ett efterfrågeperspektiv.

197 Av handlingarna framgår att, såsom redan konstaterats i skäl 154 i det angripna beslutet, den totala trafiken för sjötransport av passagerare mellan franska fastlandet och Korsika ökade avsevärt under perioden 2002–2009 (+ 31,6 %) och att denna ökning till mycket stor del har absorberats av de företag som tillhandahåller tjänster från Toulon (+ 150 %), och inte av dem som tillhandahåller tjänster från Marseille (- 1,7 %). SNCM har vid sin bedömning att ökningen av trafiken från Toulon åtföljdes av en så gott som en stabil trafik från Marseille underlåtit att beakta ökningen av den totala trafiken och utvecklingen av operatörernas marknadsandelar. Det är utrett att, inom ramen för den allmänna ökningen av trafiken mellan Korsika och franska fastlandet, har marknadsandelarna för de företag som tillhandahåller tjänster från Toulon ökat avsevärt, medan marknadsandelarna för de företag som tillhandahåller tjänster från Marseille har minskat. Det saknar i detta avseende betydelse att det absoluta antalet passagerare på sträckan Marseille–Korsika varit mer eller mindre oförändrat, eftersom en tydlig minskning kunde observeras vad gäller denna sträckas marknadsandelar. Härav kan klart slutsatsen dras att det skett en övergång av sjötransporttrafiken för passagerare från förbindelsen Marseille–Korsika till förbindelsen Toulon–Korsika och att tjänster som erbjuds på den första förbindelsen och de tjänster som erbjuds på den andra förbindelsen följaktligen kan ersätta varandra från ett efterfrågeperspektiv.

198 Det ska tilläggas att SNCM inte har bestritt det resonemang som förs i skäl 157 i det angripna beslutet som har följande lydelse:

”Trafikutvecklingen mellan franska fastlandet och Korsika till förmån för förbindelserna från Toulon framhävs än mer när det rör sig om den kompletterande servicen. 2002–2005 minskade den faktiska trafiken inom ramen för den kompletterande servicen med 208 213 passagerare på förbindelsen Marseille–Korsika, medan trafiken ökade med 324 466 passagerare på förbindelsen Toulon–Korsika under samma period. Minskningen av den trafikandel som ombesörjdes genom den kompletterande servicen till förmån för övriga marknadsoperatörer, mot bakgrund av att den totala trafiken har ökat sedan 2002, tyder på att dessa två servicetyper verkligen är utbytbara.”

199 För det tredje har SNCM felaktigt hävdat att kommissionens analys i skäl 154 i det angripna beslutet motsäger skäl 155 i det angripna beslutet, där sistnämnda förklarat att den utveckling som konstaterats inte tycks kunna tillskrivas samarbetet med Italien, eftersom persontrafiken mellan Korsika och Italien var stabil under den berörda perioden. Kommissionen har nämligen i nämnda skäl 155 inte hänvisat till att trafiken mellan Korsika och Italien är stabil. Den har avvisat de franska myndigheternas argument om att förbindelserna mellan Korsika och Italien har absorberat en del av trafiken på linjerna Marseille–Korsika genom att tvärtom grunda sig på den omständigheten att den del av persontrafiken som går till eller från samtliga hamnar på Korsika som förbindelserna till Italien står för totalt sett hade minskat under den berörda perioden. Det ska i detta avseende påpekas att det av de uppgifter som offentliggjorts av Korsikas regionala transportobservatorium (Observatoire régional des transports de la Corse) framgår att trafiken mellan Korsika och Italien visserligen ökade med 4,6 procent mellan åren 2002 och 2009, men att den totala trafiken mellan Korsika och olika hamnar på fastlandet ökade med mer än 21 procent. Den del av trafiken till och från Korsika som förbindelserna till Italien stod för minskade därmed från 39,1 procent år 2002 till 33,8 procent år 2009.

200 För det fjärde har SNCM felaktigt klandrat kommissionen för att inom ramen för sin analys om huruvida tjänsterna är utbytbara ha beaktat överföringen av trafiken från förbindelsen mellan Marseille och Korsika till förbindelsen mellan Toulon och Korsika under åren 2004 och 2005 av det skälet att allvarliga strejker ägde rum under de åren som allvarligt hade stört tjänsterna från Marseille.

201 För det första ska erinras om att den analys som kommissionen gjorde i skälen 154–160 i det angripna beslutet inte enbart avser åren 2004 och 2005, utan omfattar en period från 2002 till 2009. De arbetsmarknadskonflikter till vilka SNCM hänvisat ägde enbart rum i september 2004, september 2005 och oktober 2005, och inte under hela år 2004 och år 2005 såsom företaget tycks hävda. Slutligen kan, såsom kommissionen med rätta anfört genom att hänvisa till punkt 38 i sitt tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning (EGT C 372, 1997, s. 5), en strejk i konkurrenslagstiftningen användas för att avgränsa en marknad.

202 För det andra kan konstateras att SNCM felaktigt anser att den analys som kommissionen gjort avseende utbytbarheten hos tjänsterna är ”extremt förenklad”, eftersom kommissionen enbart har beaktat utvecklingen av volymer, utan att granska om de tjänster som erbjuds av Corsica Ferries kunde ersättas av SNCM:s egna tjänster med hänsyn till de tidtabeller som ska beaktas, maximipriser, kvaliteten på servicen och de destinationer som ska betjänas.

203 Kommissionens analys grundar sig på en noggrann granskning av konsumenternas beteende och av rationella faktorer och konstateranden om de faktiska omständigheter som bland annat följer av offentliga uppgifter avseende utbud och efterfrågan av sjötransporttjänster. Såsom kommissionen med rätta anfört måste en användare som väljer att ta sig till Korsika från hamnen i Toulon i stället för Marseille nödvändigtvis beakta samtliga faktorer som SNCM åberopat. Det kan med rätta antas att om det fanns en faktisk kvalitetsmässig skillnad mellan den service som tillhandahölls av det företaget med avgång från Marseille och den service som tillhandahölls av Corsica Ferries med avgång från Toulon, skulle detta ha bromsat de betydande övergångar i trafiken som konstaterats ovan i punkterna 197 och 198. Dessutom ska, såsom redan anförts ovan i punkterna 137 och 139, de tjänster som tillhandahålls av Corsica Ferries uppfylla ett antal krav vad gäller regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att tillhandahålla servicen, de priser som tillämpas och fartygets besättning och utföras på villkor som är förenliga med allmänintresset.

204 Det ska i detta sammanhang tilläggas att kommissionen i skäl 158 i det angripna beslutet vid bedömningen av utbytbarheten hos tjänsterna även ”[v]ad gäller kvalitetsaspekten” har beaktat det ringa avståndet mellan Marseille och Toulon. I detta avseende kan konstateras att kommissionen med rätta har ansett att det ringa avståndet, närmare bestämt cirka 50 km fågelvägen och 65 km landvägen, och den omständigheten att resan via landsväg mellan dessa två städer enbart tar 45 minuter, vilket betydligt understiger den tid som resan till Korsika från franska fastlandet tar, är relevanta faktorer vid bedömningen att tjänster för sjötransport av passagerare med avgång från Marseille och samma typ av tjänster med avgång från Toulon kan ersätta varandra från ett efterfrågeperspektiv. Härtill kommer att hamnen i Toulon ligger närmare Korsika än hamnen i Marseille, vilket möjliggör för fartyg som avgår från den första hamnen att genomföra resan på kortare tid än för de fartyg som avgår från den andra hamnen. Mot bakgrund av vad som anförts ovan är det osannolikt att ytterligare 45 minuters bilresa skulle avhålla dem som är bosatta eller arbetar i Marseille från att använda förbindelsen Toulon–Korsika. SNCM har inte heller bestritt relevansen av dessa olika konstateranden.

205 Såsom SNCM med rätta har anfört betjänades inte hamnen i Propriano – som var en av tre hamnar på Korsika som omfattandes av den kompletterande servicen – av fartyg med avgång från Toulon. Den betjänades emellertid av sammanslutningen SNCM-CMN:s fartyg med avgång från Marseille inom ramen för grundservicen (se I d punkt 1.3 i kravspecifikationerna till avtalet om uppdrag för allmän trafik). För linjen Marseille–Propriano och för denna service föreskrevs även en ökning av minimikapaciteten under perioden från den 1 maj till den 30 september (se I d punkt 1.3 i) i kravspecifikationerna till avtalet om uppdrag för allmän trafik). Såsom kommissionen med rätta anfört

finns inte någon som helst indikation på att grundservicen som på så sätt förstärkts under de fem månaderna under vår- och sommarperioden inte i sig räckte för att tillgodose användarnas efterfrågan på denna linje, inte ens under perioden med hög belastning. Det kan följaktligen fastställas att de tjänster som tillhandahålls på nämnda linje inom ramen för den kompletterande tjänsten inte uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik och att frågan om hamnarna i Marseille och Toulon är utbytbara när det gäller betjäningen av Propriano således inte ens uppkommer.

206 Dessutom kan under alla förhållanden, såsom kommissionen med rätta konstaterat i skäl 164 och fotnot 98 i det angripna beslutet, fastställas att trafiken på linjen Marseille–Propriano enbart stod för en låg trafikandel (cirka 10 procent) av samtlig verksamhet som omfattades av den kompletterande servicen. Denna låga andel gör det inte möjligt att motivera förekomsten av en allmän trafik av samma omfattning som den kompletterande servicen som inte enbart betjänade denna linje. Såsom angetts i nämnda skäl ”[gör] den låga trafikandel som denna linje stod för [det] inte … möjligt att se det som att bristen på privata initiativ på denna separata linje ogiltigförklarar slutsatsen gällande all kompletterande service”.

207 Det ska slutligen framhållas att det för att kunna dra slutsatsen att tjänsterna är utbytbara i förevarande fall inte var nödvändigt att de krav som gäller för tjänsterna från Marseille och tjänsterna från Toulon var helt identiska.

208 Mot bakgrund av vad som anförts ovan följer att kommissionen med rätta fann att de sjötransporttjänster som tillhandahålls på linjen Marseille–Korsika inom ramen för den kompletterande servicen och dem som tillhandahålls på linjen Toulon–Korsika var utbytbara sinsemellan, med tanke på passagerarnas efterfrågan.

– Den tredje delgrundens andra del: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning av avsaknaden av privata initiativ

209 SNCM har inom ramen för den tredje delgrundens andra del gjort gällande att kommissionens analys av bristen på privata initiativ i skälen 161–166 i det angripna beslutet är bristfälligt motiverat och uppenbart felaktigt.

210 Denna analys har sammanfattats på följande sätt i skäl 162 i det angripna beslutet:

”… kommissionen [har] jämfört den faktiska persontrafiken till vardera hamn inom ramen för den kompletterande servicen med det transportutbud som erbjuds av Corsica Ferries från Toulon, och genom grundservicen inom ramen för uppdraget för allmän trafik. Härav följer att, för hamnarna i Bastia och Ajaccio, som står för 90 % av de kapaciteter som erfordras för den kompletterande servicen, kombinationen av de kapaciteter som erbjuds för grundservicen inom ramen för uppdraget för allmän trafik, med avresa från Marseille, och servicen inom ramen för det befintliga privata initiativet mellan 2004 och 2006 med avresa från Toulon, var tillräcklig för att bemöta den efterfrågan som faktiskt konstaterades, och detta både under perioden vår/höst och under sommarperioden, för var och en av de två hamnarna och för varje år mellan 2004 och 2006.”

211 Kommissionen och Corsica Ferries har bestritt SNCM:s påståenden.

212 SNCM har till stöd för sin uppfattning för det första klandrat kommissionen för att inte ha lämnat några närmare uppgifter eller sifferuppgifter avseende en jämförelseberäkning av utbud och efterfrågan som beskrivs i skäl 162 i det angripna beslutet.

213 Denna invändning kan inte godtas. Såsom kommissionen bekräftade som svar på en skriftlig fråga från tribunalen är de uppgifter som den använt inom ramen för den kritiserade analysen offentliga uppgifter som härrör från Korsikas regionala transportobservatorium (Observatoire régional des transports de la

Corse) som Corsica Ferries vidarebefordrat till kommissionen under det administrativa förfarandet och som inte bestritts av de franska myndigheterna under det förfarandet. SNCM som är särskilt väl placerat att känna till utbud och efterfrågan avseende sjöfartstransport mellan franska fastlandet och Korsika och uppgifterna om de kapaciteter som föreskrivs i avtalet om uppdrag för allmän trafik kan således inte, såsom den gjort i sina skrivelser, på allvar göra gällande att det är omöjligt för företaget att förstå kommissionens resonemang och kontrollera om de siffror som använts av sistnämnda är korrekta eller inte. Vad gäller den metod som kommissionen använt vid sin analys framgår klart av skäl 162 i det angripna beslutet att den enbart består i en jämförelse för åren 2004–2006, varvid det görs en åtskillnad för den så kallade vår/höst-perioden och sommarperioden och för var och en av de tre hamnarna på Korsika som omfattas av den kompletterande servicen, av kombinationen av de kapaciteter som erbjuds av Corsica Ferries med avresa från Toulon och dem som erbjuds av de deltagande anbudstagarna inom ramen för grundservicen med avresa från Marseille, med den efterfrågan som faktiskt konstaterades (det vill säga den faktiska passagerartrafiken). Kommissionen som fokuserade på hamnarna i Bastia och Ajaccio, som stod för 90 % av de kapaciteter som erfordras för den kompletterande servicen, konstaterade att kombinationen var tillräcklig för att bemöta den efterfrågan som faktiskt konstaterades, och grundade sig härvid på den omständigheten att skillnaden mellan den erbjudna kapaciteten och den efterfrågan som konstaterades systematiskt var positiv. Kommissionen har således motiverat sin analys avseende bristen på privata initiativ tillräckligt.

214 SNCM har för det andra gjort gällande att den jämförande analysen av den faktiska persontrafiken med kombinationen av det transportutbud som erbjuds av Corsica Ferries och det som erbjuds inom ramen för grundservicen är uppenbart felaktig, eftersom kommissionen har underlåtit att beakta marknadens särdrag och närmare bestämt den stora obalansen i efterfrågan under perioden med hög belastning. Även i mitten av sommaren finns nämligen perioder med hög belastning, särskilt i slutet av veckan, som nämnda kombination inte kan täcka helt.

215 SNCM har inte styrkt den påstått betydande obalansen i efterfrågan som den åberopat. Företaget har i detta avseende enbart hänvisat till ett avsnitt i kommissionens beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 61, 2004, s. 13), i vilket det hänvisas till en marknadsundersökning som enligt dess uppfattning har gjorts av kommissionen. Denna marknadsundersökning härrörde i själva verket, såsom framgår av skäl 50 i det beslutet, inte från kommissionen, utan hade framställts av de franska myndigheterna. Dessutom grundade sig nämnda marknadsundersökning på de uppgifter som fanns tillgängliga fram till år 2001. Marknadsvillkoren har emellertid ändrats väsentligt mellan 2001 och 2007. Det ska slutligen påpekas att beslut 2004/166 ogiltigförklarades av tribunalen genom dom av den 15 juni 2005, Corsica Ferries France/kommissionen (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 För det tredje har SNCM påpekat att kommissionen vid bedömningen av frågan om avsaknad av privata initiativ inte enbart kunde göra en kvantitativ analys av Corsica Ferries utbud. Den borde inte enbart ha resonerat i termer av kapacitet, utan även av priser, kontinuitet och regelbundenhet, och ha visat att Corsica Ferries erbjöd sina tjänster på motsvarande villkor som dem som tillhandahölls av SNCM inom ramen för den kompletterande servicen. SNCM har i detta sammanhang påpekat att kommissionen inte vid något tillfälle har visat att de tjänster som Corsica Ferries tillhandhöll uppfyllde de kvalitetskrav som ställs i kravspecifikationen.

217 Dessa invändningar som framställts mot kommissionen kan inte godtas.

218 Såsom framgår av handlingarna och som dessutom är ostridigt mellan parterna är de skyldigheter som föreskrivs i avtalet om uppdrag för allmän trafik med avseende på kompletterande service och den allmänna trafikplikten, som transporttjänster med avgång från Toulon omfattas av, visserligen inte helt identiska. Såsom emellertid kommissionen med rätta anfört i skäl 165 i det angripna beslutet har det inte visats att förekomsten av betydande kvalitetsmässiga skillnader mellan sjötransporttjänster som

tillhandahålls från Marseille inom ramen för den kompletterande servicen och sjötransporttjänster som tillhandahålls från Toulon kan avskräcka användarna av förstnämnda tjänster från att använda de andra tjänsterna.

219 Det ska i detta avseende inledningsvis erinras om att de skyldigheter som föreskrivs i kravspecifikationerna är mindre ingripande för kompletterande service än för grundservice (se ovan punkt 151). Vidare hänvisas till de överväganden som gjorts ovan i punkterna 202–204 av vilka det framgår att förutom att de tjänster som tillhandahålls av Corsica Ferries ska uppfylla en rad krav rörande regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att tillhandahålla service, priser och fartygets besättning och utföras på villkor som är förenliga med allmänintresset, har det inte visats att det fanns en faktisk kvalitetsmässig skillnad mellan nämnda tjänster och de tjänster som tillhandahölls av SNCM från Marseille. Vad slutligen närmare gäller de skyldigheter rörande kvaliteten på den service som erbjuds som föreskrivs i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik och som åberopats av SNCM räcker det att konstatera att sistnämnda inte har gjort gällande en enda uppgift som kan läggas till grund för att visa att det fanns ett konkret behov för resenärer som inte hade uppfyllts inom ramen för tillhandahållandet av sjötransporttjänster av de företag vars verksamhet utgår från Toulon. För den kompletterande servicen föreskrevs dessutom enbart få skyldigheter gällande kvaliteten på den service som erbjöds och dessa skiljer sig inte väsentligt från dem som gäller för transporttjänster som tillhandahålls av konkurrerande företag, framför allt av Corsica Ferries.

220 Av det ovan anförda följer att kommissionen med rätta fastställde att det i förevarande fall inte hade förebringats någon bevisning för avsaknaden av privata initiativ med avseende på den kompletterande servicen.

– Den tredje delgrundens tredje del: Huruvida kommissionen felaktigt har underlåtit att analysera den inverkan som avskaffandet av den kompletterande servicen skulle ha haft på det utbud som faktiskt konstaterats

221 SNCM har invänt att kommissionen inte har analyserat den inverkan som avskaffandet av den kompletterande servicen skulle ha haft på det utbud som faktiskt konstaterats, vilket lett till att sistnämnda har överskattat det privata initiativ som kan ersätta nämnda service. För det första finns inget i det angripna beslutet som tyder på att de tjänster som Corsica Ferries tillhandahåller från Toulon och de tjänster som SNCM tillhandahåller från Marseille är helt utbytbara. Det finns vidare ingenting som visar att Corsica Ferries utbud, utan avtal för allmän trafik, hade kunnat garantera servicens kontinuitet och regelbundenhet som motsvarar kontinuiteten och regelbundenheten hos den kompletterande servicen. Om den ersättning som betalats ut drogs in, skulle SNCM:s närvaro på marknaden äventyras, vilket skulle skapa en situation med en monopolliknande ställning för Corsica Ferries och förmå sistnämnda att höja priserna avsevärt och minska kvaliteten på sin service.

222 Kommissionen har bestritt SNCM:s påståenden.

223 Den tredje delgrundens tredje del kan inte godtas. De tre antaganden som den invändning som SNCM framställt mot kommissionen grundar sig på är nämligen felaktiga.

224 För det första kan det inte rimligen krävas att kommissionen visar att de transporttjänster som tillhandahålls från Toulon och dem som tillhandahålls från Marseille är helt utbytbara. Det var korrekt av kommissionen att i punkt 160 i det angripna beslutet beakta att dessa tjänster ”till stor del” hade kunnat ”ersättas”.

225 För det andra kan konstateras att kommissionens analys i det angripna beslutet gör det möjligt att med tillräcklig säkerhet fastställa att Corsica Ferries utbud från Toulon, i kombination med sammanslutningen SNCM-CMN:s utbud inom ramen för grundservicen, i avsaknad av uppdrag för allmän trafik för den kompletterande servicen, skulle ha gjort det möjligt att garantera den territoriella

kontinuiteten under hela året, inklusive i samband med trafiktopparna, eller med andra ord, att passagerarnas efterfrågan alltid var tillgodosedd (se ovan prövningen av den tredje delgrundens första och andra del).

226 SNCM:s påstående i detta sammanhang att Corsica Ferries i avsaknad av uppdrag för allmän trafik för den kompletterande tjänsten successivt eller abrupt kunde omallokera sin flotta till andra destinationer än Korsika är enbart ren spekulation och kan således inte godtas.

227 För det tredje kan fastställas att SNCM:s påståenden avseende inverkan av indragandet av ersättning som utbetalats för kompletterande service på SNCM:s och Corsica Ferries situation också enbart är rena spekulationer och således inte kan godtas.

– Den tredje delgrundens fjärde del: Huruvida SNCM:s konkurrenter vars verksamhet utgår från Toulon inte kan anses utöva sin verksamhet på normala marknadsvillkor

228 SNCM har gjort gällande att i motsats till vad som anförts i skäl 166 i det angripna beslutet kan dess konkurrenter, vilkas verksamhet utgår från Toulon, inte anses utöva sin verksamhet på normala marknadsvillkor. Förbindelserna från Toulon subventioneras genom statligt stöd, nämligen stöd av social karaktär som inom ramen för detta stöd omfattas av den allmänna trafikplikten.

229 Kommissionen och Corsica Ferries har yrkat att talan ska ogillas såvitt avser denna del.

230 Det ska konstateras att kommissionen när den i sista meningen i skäl 166 i det angripna beslutet anförde att ”SNCM:s konkurrenter med avseende på persontransporten och som trafikerar linjerna från Toulon [kan] anses bedriva sin verksamhet under normala marknadsförhållanden” inte avsåg en situation utan statlig intervention på marknaden. Såsom framgår av den första delen av nämnda mening ”[m]ed beaktande av den allmänna trafikplikten och systemet med socialt stöd för samtliga linjer mellan franska fastlandet och Korsika” avsåg kommissionen enbart att anföra att samtliga rederier som tillhandahåller passagerartransporttjänster mellan bland annat hamnen i Toulon och hamnarna på Korsika omfattades av systemet för stöd av social karaktär som beskrivs ovan i punkt 14 och därför omfattades av de krav som uppställs i den allmänna trafikplikten, som föreskrivs inom ramen för detta system och följaktligen skulle anses utöva sin verksamhet på marknaden på motsvarande villkor. Med andra ord var ”normala marknadsvillkor” villkor som inbegrep nämnda system och den allmänna trafikplikten som hör samman med det.

231 Talan ska följaktligen ogillas såvitt avser den tredje delgrundens fjärde del och således såvitt avser den tredje delgrunden i dess helhet.

Den fjärde delgrunden som åberopats i andra hand: Huruvida kommissionen underlåtit att visa att de tjänster som tillhandahållits inom ramen för den kompletterande tjänsten inte utgör en normal handelstransaktion

232 SNCM har i andra hand, nämligen för det fall att det anses att den kompletterande tjänsten inte utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse gjort gällande att kommissionen inte har visat att de franska myndigheterna genom att ingå avtal med avseende på den kompletterande tjänsten inte har agerat på samma sätt som en privat investerare på normala marknadsvillkor och att förvärvet av tjänster som tillhandahålls inom ramen för nämnda service således inte kunde kvalificeras som en normal handelstransaktion.

233 Såsom kommissionen och Corsica Ferries har påpekat kan det konstateras att kriteriet privat investerare i en marknadsekonomi inte är tillämpligt i en sådan situation som den i förevarande fall. För det första gäller att när en myndighet själv agerar som en organiserande myndighet som tilldelar uppdrag för allmän trafik, utesluter den samtidigt möjligheten att tillämpa nämnda kriterium,

eftersom den per definition agerar i egenskap av offentlig myndighet. För det andra, i motsats till den ståndpunkt som intagits av SNCM, kan de franska myndigheternas beteende i förevarande fall inte likställas med att dessa myndigheter förvärvar sjötransporttjänster mot vederlag. I förevarande mål rör det sig i själva verket om ett avtal på grundval av vilket en myndighet anförtror ekonomiska aktörer uppgiften att tillhandahålla allmännyttiga tjänster mot ekonomisk ersättning till sistnämnda. I en sådan situation ska de fyra kriterierna i domen Altmark tillämpas för att fastställa om ersättningen utgör ett statligt stöd och särskilt en selektiv fördel.

234 Följaktligen kan talan inte vinna bifall såvitt avser den första grundens fjärde delgrund.

235 Talan kan således inte vinna bifall på den första grunden i dess helhet. Följaktligen kan slutsatsen dras att kommissionen med rätta fastställde att införandet av den kompletterande servicen i den allmänna trafikpliktens omfattning inte bemöter ett faktiskt behov av allmän trafik och att Republiken Frankrike således begick ett uppenbart bedömningsfel när man kvalificerade den kompletterande servicen som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

Den andra grunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att avtalet om uppdrag för allmän trafik inte uppfyllde det fjärde kriteriet i domen Altmark

236 SNCM har genom sin andra grund hävdat att kommissionen felaktigt gjorde den bedömningen att det fjärde kriteriet i domen Altmark inte var uppfyllt vad gäller såväl grundservicen som den kompletterande servicen. Företaget har gjort gällande att upphandlingsförfarandet för avtalet om uppdrag för allmän trafik gjorde det möjligt att garantera faktisk konkurrens mellan operatörer och följaktligen att välja ut det anbud som ekonomiskt är mest fördelaktigt för samhället.

237 Kommissionen och Corsica Ferries har tillbakavisat SNCM:s argument.

238 Det ska erinras om att det fjärde kriteriet i domen Altmark är uppfyllt i två alternativa fall. I det första fallet när det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla de aktuella tjänsterna till den lägsta kostnaden för det allmänna. I det andra fallet när storleken av ersättningen har fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är lämpligen utrustat för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.

239 Kommissionen fann i det angripna beslutet att det i förevarande fall inte har visats att något av de två fallen föreligger (se skälen 169–178 och 179–183 i det angripna beslutet). SNCM har inom ramen för förevarande talan enbart kritiserat kommissionens slutsatser avseende det första fallet.

240 Det kan konstateras att det av att en samling samstämmiga indicier framgår att det anbudsförfarande som genomfördes i förevarande fall uppenbarligen inte har tillförsäkrat en faktisk och tillräckligt öppen konkurrens som gör det möjligt att välja ut den sökande som kan tillhandahålla de berörda sjötransporttjänsterna till lägst kostnad för samhället.

241 För det första har avtalet om uppdrag för allmän trafik tilldelats sammanslutningen SNCM-CMN efter ett förhandlat förfarande med föregående publicering efter det att det första upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik i dess helhet ogiltigförklarats av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) genom beslut av den 15 december 2006. Såsom emellertid framgår av skäl 170 i det angripna beslutet och av punkt 66 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ger ett förhandlat förfarande med föregående publicering den upphandlande myndigheten omfattande handlingsfrihet och kan begränsa intresserade operatörers deltagande. Ett sådant förfarande kan således enbart i undantagsfall anses vara tillräckligt för att uppfylla det fjärde kriteriet i domen

Altmark. Det ska tilläggas att det i punkt 68 i meddelandet erinras om att det kan förekomma situationer där ett upphandlingsförfarande inte gör det möjligt att uppnå det mest förmånliga priset för samhället, av det skälet att det inte tillförsäkrar faktisk och tillräckligt öppen konkurrens.

242 För det andra har enbart två anbud lämnats efter offentliggörandet av anbudsinfordran, nämligen dels anbudet från sammanslutningen mellan SNCM och CMN, dels anbudet från Corsica Ferries. Teoretiskt sett hade emellertid flera andra rederier kunnat lämna anbud, varav i vart fall tre företag tillhandahåller regelbundna sjötransporttjänster mellan fastlandet och Korsika (Saremar (Italien–Korsika), Lauro (Italien–Korsika) och Moby (Italien–Korsika men även, under en viss tid, franska fastlandet–Korsika)).

243 För det tredje ska mot bakgrund av vad som anförts ovan i punkt 242 konstateras att, såsom framgår av skälen 174–177 i det angripna beslutet, en rad faktorer otvivelaktigt avskräckte eller hindrade potentiella sökande från att delta i anbudsförfarandet.

244 För det första ska, såsom anges i skäl 175 i det angripna beslutet och såsom framgår av punkterna 60 och 106 i beslut av Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet, Frankrike) nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 om ansökningar om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet, beaktas att sammanslutningen SNCM-CMN hade en viktig konkurrensfördel till följd av sin ställning som etablerad operatör på linjen Marseille–Korsika och redan förfogade över fartyg som uppfyllde specifikationerna i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik.

245 För det andra hade de korta frister som föreskrevs inom ramen för upphandlingsförfarandet för avtalet om uppdrag för allmän trafik säkerligen en utestängningseffekt. Det ska i detta avseende erinras om att den nya anbudsinfordran och de slutgiltiga kravspecifikationerna offentliggjordes den 30 december 2006 för ett genomförande av uppdraget för allmän trafik från och med den 1 maj 2007, det vill säga enbart fyra månader senare, varvid den sistnämnda fristen förlängdes till den 1 juli 2007 genom beslut av Korsikas folkvalda församling av den 27 april 2007. Härav följer att fristen mellan datumet för tilldelning av uppdrag för allmän trafik, vilken slutligen ägde rum den 7 juni 2007, och datumet för genomförandet av uppdraget för allmän trafik var mycket kort. Nämnda frist var endast 23 dagar. Så korta frister möjliggjorde uppenbarligen inte för operatörer som inte redan var verksamma på linjen Marseille–Korsika att använda sina fartyg från andra förbindelser eller att förvärva andra fartyg som uppfyllde föreskrifterna i kravspecifikationerna. Dessa operatörer skulle inte ta den mycket stora ekonomiska risken att anpassa sin flotta på förhand i brist på några som helst positiva indikationer vad gäller möjligheten att tilldelas avtal.

246 Trots dessa hinder i form av mycket korta frister har dock Corsica Ferries förvisso kunnat lämna anbud i förevarande fall. Det ska dock påpekas att det inte var möjligt för detta företag att föreslå ett datum före den 12 november 2007 som det datum då verksamheten inom ramen för uppdraget för allmän trafik kunde börja, just av den anledningen att dess flotta skulle användas i Nice och Toulon fram till det datumet, eftersom färdbiljetterna för turistsäsongen hade börjats säljas under januari månad.

247 För det tredje kan konstateras att vissa tekniska begränsningar också ledde till att antalet sökande som kunde lämna anbud minskade. För att kunna utföra manövrer i vissa hamnar på Korsika var fartygen tvungna att uppfylla särskilda tekniska krav. Såsom anges i fotnot 107 i det angripna beslutet tillät till exempel inte hamnen i Bastia år 2007 trafik med fartyg med en längd på mer än 180 meter. Denna begränsning tillsammans med kravet på ett högt minsta antal löpmeter som föreskrevs i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik för frakttransport krävde nästan skräddarsydda fartyg som motvarande vissa av SNCM:s fartyg, såsom ”Paglia Orba” och ”Pascal Paoli”. Såsom framgår av fotnot 109 i det angripna beslutet var kostnaden för fartyg som kunde uppfylla villkoren i avtalets kravspecifikation särskilt hög. Härtill kommer den omständigheten att det i nämnda kravspecifikationer föreskrevs att fartyg som är avseedda för att tillhandahålla allmän trafik inte kunde vara äldre än 20 år med möjlighet för undantag för åren 2007 och 2008, vilket direkt

gynnade SNCM, samtidigt som fem fartyg från Corsica Ferries flotta som kunde användas för att utföra uppdraget för allmän trafik uteslöts, vilket kommissionen på ett mycket övertygande sätt anfört i sitt svar på en av tribunalens skriftliga frågor.

248 Det ska tilläggas att Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet) i punkt 56 i sitt beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 (se ovan punkt 244), till vilket det hänvisas i fotnot 106 i det angripna beslutet fastställde att ”trots att flera företag teoretiskt sett förfogade över nödvändiga fartyg och hade kunnat lämna anbud, ledde ett visst antal bestämmelser i de vägledande föreskrifterna, de frister som föreskrevs för att följa dessa och flera tekniska och handelsmässiga begränsningar till att antalet sökande i praktiken minskade till tre företag som redan ombesörjde förbindelsen till Korsika från hamnarna i Marseille, Toulon och Nice” (se även punkterna 120–133 i beslutet av Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet) nr 09-D-10 av den 27 februari 2009 om praxis inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet).

249 För det fjärde, såsom med rätta konstaterats i skäl 172 i det angripna beslutet, förkastades Corsica Ferries anbud som således var det enda anbud som konkurrerade med sammanslutningen SNCM-CMN:s anbud på grundval av urvalskriterier och inte på grundval av tilldelningskriterier, det vill säga utan att det gjordes en jämförelse av de aktuella anbudens meriter för att välja ut det ekonomiskt mest fördelaktiga. Av Korsikas folkvalda församlings beslut av den 7 juni 2007 framgår att Corsica Ferries anbud förkastades av den anledningen att sistnämnda inte ”med säkerhet kunde fastställa det datum då företaget skulle kunna påbörja uppdraget [för allmän trafik]”. Närmare bestämt, såsom redan anförts ovan i punkt 246, var det omöjligt för Corsica Ferries att föreslå ett tidigare datum än den 12 november 2007 för att börja verksamheten inom ramen för uppdraget för allmän trafik, medan den 1 juli 2007 hade fastställts som det datum då verksamheten skulle börja. Dessutom framgår av en rapport från ordföranden för det verkställande rådet i Korsika avseende sjöfartsförbindelsen inom ramen för allmän trafik mellan Marseille och Korsika, med avseende på vilken detta beslut antogs, att vissa av Corsica Ferries fartyg inte uppfyllde villkoret beträffande högsta ålder som fastställdes i anbudsinfordrans särskilda regler, eftersom de tagits i trafik före den 1 januari 1987 (se även fotnot 20 i det angripna beslutet).

250 Det kan således inte, såsom SNCM anfört, anses att Corsica Ferries anbud förkastades av den anledningen att det inte var det ekonomiskt mest fördelaktiga. Det ska tilläggas att de skäl som låg till grund för förkastandet inte återfanns bland de tilldelningskriterier som anges i de särskilda reglerna om offentlig upphandling där bland annat följande föreskrivs under rubriken ”urvalskriterium”:

”Vid tilldelning av avtal fattar CTC beslut på grundval av samtliga ekonomiska åtaganden som de kommer att vara tvungna att godta och kvaliteten på tjänsterna och den ekonomiska utvecklingen på ön som säkerställs av de anbudsingivande företagen, framför allt den del av tjänsterna och verksamheten som ska äga rum på ömarknaden inom ramen för produktionskapaciteter och produktionstyper.”

251 För det femte ska kommissionens bedömning i skäl 177 i det angripna beslutet fastställas, enligt vilken ”förekomsten av de många mötesklausuler som hör ihop med den handlingsfrihet som OTC förfogar över för att besluta om undantag till de tillämpliga reglerna likaså [har] kunnat bidra till att avskräcka olika operatörer från att delta i anbudsinfordran genom att upprätthålla tvivel rörande vissa avgörande tekniska och ekonomiska parametrar för utarbetandet av ett anbud”.

252 För det första föreskrivs i artikel 2 i avtalet om uppdrag för allmän trafik att de skyldigheter som föreskrivs i kravspecifikationerna kan ändras under en övergångsperiod som löper ut den 31 december 2008. Dessa skyldigheter som kan mildras om OTC så väljer avser viktiga frågor för uppdraget för allmän trafik, eftersom de avser minimikapacitet (se I a punkt 1.3, I b punkt 1.3, I c punkt 1.3, I d punkt 1.3 och I e punkt 1.3 i kravspecifikationerna), kvaliteten på servicen, datumet för

ibruktagande av fartyg (se inledningen till punkt III i kravspecifikationerna). Undantag föreskrivs visserligen enbart för en period om 18 månader, men de var inte mindre relevanta, eftersom denna tidsfrist räckte för att i förekommande fall omställa en fartygsflotta.

253 För det andra föreskrivs i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik att ”det efter OTC:c medgivande, bland annat för att göra det möjligt att uppfylla rättsliga skyldigheter avseende underhåll, reparation, omklassificering av fartyg, kan vara tillåtet att minska servicenivån vad gäller de kapaciteter som anges ovan, bland annat för passagerare (det rör sig om en minskning med maximalt 30 procent) från den 1 oktober till den 31 mars, utanför sommarskollovet och, oberoende av period på året, vid oförutsedda händelser” (se I a punkt 1.4, I b punkt 1.4, I c punkt 1.4, I d punkt 1.4 och I e punkt 1.4 i kravspecifikationerna). En minskning av servicenivån var möjlig ”bland annat” för att uppfylla de rättsliga kraven på underhåll och omklassificering av fartyg och inte ”enbart” av den anledningen, som SNCM tycks hävda. Dessutom hade OTC, såsom kommissionen med rätta har anfört, ett mycket stort utrymme för skönsmässig bedömning enligt denna bestämmelse, eftersom den lämnade frågan öppen om såväl det skäl av vilket en minskning kunde göras som deras perimetrar (”bland annat för passagerare”) och deras omfattning (med maximalt 30 procent) och detta under samtliga lågsäsongperioder, det vill säga under de perioder då driften av olika sjöfartslinjer per definition uppvisade störst underskott och under vilka följaktligen en minskning av servicenivån var som mest lönsam för anbudstagarna.

254 För det tredje kan man med hänsyn till omfattningen av säkerhetsklausulen och omfattningen av anpassningsklausulen, som respektive föreskrivs i artiklarna 7 och 8 i avtalet om uppdrag för allmän trafik (se ovan punkterna 33–35), även hysa tvivel avseende vissa tekniska och ekonomiska parametrar.

255 För övrigt påverkar inget av SNCM:s övriga argument ovannämnda överväganden.

256 Inledningsvis kan fastställas att SNCM har fel när företaget påstår att tribunalen i punkt 59 i dom av den 11 september 2012, Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415), drog slutsatsen att uppdraget för allmän trafik för perioden 2007–2013 hade tilldelats sammanslutningen SNCM-CMN ”[e]nligt nya gemenskapsregler och till följd av en ny europeisk anbudsinfordran”. För det första avsåg domen i det målet inte uppdrag för allmän trafik för perioden 2007–2013, utan en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse avseende perioden 1991–2001. För det andra konstaterade tribunalen i punkt 59 i nämnda dom enbart att SNCM och CMN tillsammans tilldelades uppdrag för allmän trafik efter 2001 enligt nya unionsregler och till följd av en europeisk anbudsinfordran, utan att granska huruvida respektive anbudsinfordran hade genomförts på ett korrekt sätt, vilket för övrigt inte var föremål för tvisten och än mindre hade tribunalen granskat huruvida de uppfyllde det fjärde kriteriet i domen Altmark.

257 För det andra kan SNCM inte med framgång åberopa den omständigheten att potentiella sökande som avstått från att delta i förfarandet till följd av de begränsningar som föreskrevs i kravspecifikationen eller i tidsschemat för tilldelningen av uppdraget för allmän trafik aldrig hade framställt någon begäran till CTC. Även om den omständigheten antogs vara styrkt, kan den i sig inte påverka kommissionens resonemang och slutsatser i det angripna beslutet om huruvida det fjärde kriteriet i domen Altmark inte har uppfyllts.

258 För det tredje kan SNCM inte heller med framgång åberopa att såväl Conseil d’État (Högsta förvaltningsdomstolen), i ett beslut av den 5 juni 2007 och i det beslut av den 13 juli 2012 som nämns ovan i punkt 27, som Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet), i beslut nr 07-D-13 av den 6 april 2007 om nya ansökningar om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet, påstås ha dragit slutsatsen att det förfarande för tilldelning av avtal om uppdrag för allmän trafik som CTC genomförde i alla avseenden var lagenligt.

259 Vad för det första gäller beslutet av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 5 juni 2007 kan påpekas att det rör sig om ett beslut som antogs till följd av Corsica Ferries överklagande av ett beslut av domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder vid Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia), av den 27 april 2007 som nämnts ovan i punkt 20, som enbart till viss del biföll yrkandet om ogiltigförklaring av hela det förfarande som genomfördes av CTC och OTC för en förlängning av uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till Korsika från hamnen i Marseille. Utöver den omständigheten att en domare med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder till sin natur har begränsad behörighet, bör noteras att Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) i sitt beslut när det gäller frågan huruvida det angripna beslutet är välgrundat enbart konstaterade att domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder vid Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia) inte hade missuppfattat de faktiska omständigheterna eller handlingarna i målet. Det bör tilläggas att nämnda beslut enbart avser den del av Corsica Ferries yrkanden som avvisats av sistnämnda domare som för övrigt ogiltigförklarade förhandlingsdelen i förfarandet på grund av ett åsidosättande av likabehandlingen av sökandena och följaktligen beslutet att välja ut sammanslutligen SNCM-CMN:s anbud och att föreslå Korsikas folkvalda församling att tilldela sammanslutningen uppdraget för allmän trafik.

260 Tvärtemot vad SNCM har hävdat kan av beslutet av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 13 juli 2012 inte slutsatsen dras att sistnämnda har bekräftat att det förfarande som genomfördes av CTC för tilldelning av avtalet om uppdrag för allmän trafik är lagenligt. I den andra delen av beslutet, som avser rätten till statligt stöd och närmare bestämt huruvida skyldigheten att lämna en föregående underrättelse som föreskrivs i artikel 108.3 FEUF har fullgjorts, undersökte Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) enbart om den säkerhetsklausul som föreskrivs i artikel 7.1 i avtalet om uppdrag för allmän trafik, betraktad för sig, kunde utgöra ett statligt stöd. Det bör tilläggas att efter det att domen av Cour administrative d'appel de Marseille (förvaltningsdomstol i andra instans i Marseille) av den 7 november 2011 ogiltigförklarats genom beslutet av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 13 juli 2012 och målet återförvisats till förstnämnda domstol ogiltigförklarade den domstolen genom dom av den 6 april 2016 domen av Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia) av den 24 januari 2008 och de beslut som avses ovan i punkterna 23 och 25 efter att ha konstaterat att det fjärde kriteriet i domen Altmark inte var uppfyllt.

261 Vad gäller Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet) beslut av den 6 april 2007 kan påpekas att detta avsåg ansökningar om skyddsåtgärder och således inte kunde föregripa lösningen av tvisten i sak. Dessutom kan av det beslutet inte någon slutsats dras om huruvida det fjärde kriteriet i domen Altmark har uppfyllts. De frågor som hänsköts till Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet) avsåg nämligen huruvida inrättandet av den tillfälliga sammanslutningen mellan SNCM och CMN utgjorde en eventuell konkurrensbegränsning och storleken på den påstått för höga ersättning som sammanslutligen efterfrågade i sitt anbud som lämnades efter offentliggörandet av en ny anbudsinfordran. Slutligen ska påpekas att Conseil de la concurrence (Konkurrensrådet) i punkt 46 i sitt beslut själv framhållit att beslutet att välja den 1 maj 2007 som datum för genomförande av avtalet om uppdrag för allmän trafik (sistnämnda datum fastställdes slutligen till den 1 juli 2007) hade en utestängningseffekt.

262 Mot bakgrund av vad som anförts ovan framgår att kommissionen inte gjorde något fel då den kom fram till att det fjärde kriteriet i domen Altmark inte var uppfyllt när det gäller grundservicen och den kompletterande servicen. Talan kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser den andra grunden.

Den tredje grunden som åberopats i andra hand: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig beräkning av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka

263 SNCM:s tredje grund avser skäl 218 i det angripna beslutet som har följande lydelse:

”För att fastställa storleken på det stöd som ska betalas tillbaka anser kommissionen att SNCM:s kostnadsbokföring utgör en lämplig grund för fördelningen av ersättningen mellan grundservicen och den kompletterande servicen. På denna grundval omfattar det stöd som ska betalas tillbaka följande:

Den ersättning som faktiskt betalats ut 2007–2011 inom ramen för den kompletterande servicen som uppgår till ett belopp på 172,744 miljoner euro …

De förskott som betalats ut månadsvis för år 2012 inom ramen för den kompletterande servicen, som för närvarande uppgår till 38 miljoner euro, liksom den resterande ersättningen, vilken betalas ut när slutrapporten om tjänsternas utförande lämnas in, om den sistnämnda redan har betalats ut,

De förskott som betalats ut månadsvis för år 2013 med avseende på den kompletterande servicen fram till datumet för detta beslut, som för närvarande uppgår till 9,5 miljoner euro, eftersom Frankrike ska ställa in alla utbetalningar efter detta datum.”

264 SNCM har genom denna grund som är uppdelad i tre delgrunder gjort gällande att, även om det antas att den kompletterande servicen kan skiljas från grundservicen och att den ersättning som betalats ut för den kompletterande servicen inte uppfyller kriterierna i domen Altmark, har kommissionen gjort en uppenbart oriktig bedömning och åsidosatt artiklarna 106.2 FEUF och 107 FEUF samt proportionalitetsprincipen och förbudet mot obehörig vinst genom att fastställa att storleken på det stöd som ska betalas tillbaka uppgår till hela ersättningen.

265 Kommissionen och Corsica Ferries anser att talan inte kan bifallas såvitt avser den tredje grundens samtliga delgrunder.

Den första delgrunden: Huruvida kommissionen felaktigt har underlåtit att vid fastställandet av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka beakta de kostnader som uppstått för tillhandahållandet av den kompletterande servicen

266 SNCM har klandrat kommissionen för att vid fastställandet av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka inte ha beaktat de kostnader som uppstått för tillhandahållandet av den kompletterande servicen, vilka var betydliga och inte omfattades av den ersättning som betalats ut för den servicen eller av omsättningen från transaktioner med passagerare. Kommissionen har därigenom underlåtit att beakta artiklarna 106.2 FEUF och 107 FEUF, proportionalitetsprincipen och förbudet mot obehörig vinst samt begått ett uppenbart bedömningsfel.

267 Det ska erinras om att, såsom redan angetts ovan i punkt 233 och såsom kommissionen med fog har anfört, förevarande mål inte avser en situation där staten mot betalning av ett pris förvärvar en viss vara eller tjänst. Förevarande mål rör ett avtal genom vilket en offentlig myndighet anförtror ekonomiska aktörer att tillhandahålla allmän trafik genom att betala ut en ekonomisk ersättning till sistnämnda. I ett sådant fall är den rättspraxis som bygger på domen av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) tillämplig. Om ersättningen inte uppfyller samtliga fyra kriterier i domen Altmark anses den medföra en fördel för dess stödmottagare, och under förutsättning att andra villkor som krävs för att konstatera förekomsten av ett statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden är uppfyllda ska den således betalas tillbaka i dess helhet av nämnda stödmottagare.

268 Eftersom det i förevarande fall, såsom redan konstaterats inom ramen för prövningen av den första och den andra grunden ovan, fastställts att det första och det fjärde kriteriet i domen Altmark inte var uppfyllda vad gäller den ersättning som betalats ut till SNCM för den kompletterande servicen, utgör sistnämnda ersättning i dess helhet en fördel till förmån för det företaget. Eftersom de andra villkoren, som gör det möjligt att fastställa att nämnda ersättning ska kvalificeras som statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden, är uppfyllda, finner tribunalen att kommissionen inte åsidosatte artiklarna 106.2 FEUF och 107 FEUF, proportionalitetsprincipen eller förbudet mot obehörig vinst när den beslutade att ersättningen skulle återbetalas i dess helhet. I detta hänseende ska erinras om att upphävande av ett olagligt stöd genom att återkräva det är en logisk följd av att det fastslagits att stödet är rättsstridigt. Följaktligen kan återkrav av ett statligt stöd som olagligen har beviljats, för att återställa den tidigare situationen, i princip inte anses vara en oproportionerlig åtgärd i förhållande till syftet med fördragets bestämmelser om statligt stöd (dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen, C-142/87, EU:C:1990:125, punkt 66).

269 Framför allt kan inte anses att skyldigheten att betala tillbaka nämnda belopp till de franska myndigheterna medför obehörig vinst för sistnämnda, eftersom myndigheterna enbart återkräver ett belopp som inte kunde betalas ut till SNCM.

270 Vad gäller SNCM:s påstående i repliken att ett återkrav av det belopp som kommissionen fastställt innebär en ”dödsdom” för företaget och dess likvidation, räcker det att erinra om att det av fast rättspraxis framgår att den omständigheten att det berörda företaget har betalningssvårigheter eller är försatt i konkurs inte påverkar skyldigheten att återkräva stödet (dom av den 11 december 2012, kommissionen/Spanien, C-610/10, EU:C:2012:781, punkt 71).

271 Vad gäller SNCM:s påstående att ”en kronisk underkompensation” har noterats med avseende på den kompletterande servicen, kan konstateras att denna inte har styrkts i tillräcklig utsträckning. Tvärtom tyder de förklaringar som kommissionen lämnat som svar på en skriftlig fråga som ställts av tribunalen och under förhandlingen att denna service i själva verket hade överkompenserats.

272 Talan kan, mot bakgrund av vad som anförts ovan, inte bifallas på den tredje grundens första delgrund.

Den andra delgrunden: Huruvida kommissionen vid fastställandet av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka felaktigt har underlåtit att beakta underkompensationen av grundservicen

273 SNCM har hävdat att kommissionen vid sin bedömning av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka borde ha beaktat ”den kroniska och massiva” underkompensation som den kompletterande servicen som omfattades av samma uppdrag för allmän trafik var föremål för mellan åren 2007 och 2011. Kommissionen har därmed gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning och oriktig bedömning när det gäller storleken på den fördel som beviljats SNCM och åsidosatt proportionalitetsprincipen och förbudet mot obehörig vinst.

274 Denna invändning kan inte godtas.

275 För det första kan det, såsom kommissionen med rätta har gjort gällande, inte godtas att en ersättning som beviljats i gengäld för tillhandahållande av en viss tjänst och som utgör ett statligt stöd på ett konstlat sätt avräknas mot ersättningen för den allmännyttiga tjänsten, trots att de två tjänsterna föreskrivs i ett och samma avtal. Ersättning för allmän trafik som beviljats ett företag som anförtrotts uppgiften att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska fastställas med hänsyn till de kostnader som orsakats av tillhandahållandet av just denna tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

276 För det andra är det under alla omständigheter felaktigt att hävda att grundservicen var föremål för en ”massiv och kronisk” underkompensation. Av de beräkningar som kommissionen gjorde på grundval av det finansiella nyckeltalet ”return on assets” (ROA, avkastning på investerade tillgångar), som mäter

förhållandet mellan nettoresultat och de totala tillgångarna i procent och av SNCM:s resultaträkningar som anförts ovan i punkt 155, för vilka kommissionen redogjorde i sitt svar på en av tribunalens skriftliga frågor och under förhandlingen, framgår att denna service varken har överkompenserats eller underkompenserats (se även den tabell som återges i skäl 207 i det angripna beslutet).

Den tredje delgrunden: Huruvida kommissionen begick ett uppenbart bedömningsfel vid fastställandet av den del av den årliga ersättningen som kan tillskrivas den kompletterande servicen

277 SNCM har gjort gällande att även om det utgås från att storleken på den fördel som ska betalas tillbaka motsvarar hela den ersättning som beviljats för den kompletterande servicen, vilket inte är fallet här, begick kommissionen ett uppenbart bedömningsfel vid fastställandet av detta belopp. Företaget anser att kommissionen godtyckligt och felaktigt beslutade att grunda sig på dess räkenskaper, närmare bestämt på fördelningen av resultaträkningen som gjorts för varje typ av fartyg (den samlade resultaträkningen för last- och passagerarfartyg likställdes med resultaträkningen för grundservicen och resultaträkningen för färjor likställdes med resultaträkningen för kompletterande service) för att fastställa den del av den årliga ersättningen som kan tillskrivas den kompletterande servicen. Företaget har föreslagit två andra metoder som kommissionen kunnat använda i detta syfte.

278 Det bör påpekas att förevarande delgrund helt och hållet bygger på antagandet att kommissionen inte kunde likställa grundservicen med de tjänster som tillhandahållits av lastfartyg och den kompletterande servicen med de tjänster som tillhandahölls av färjor. Såsom redan visats ovan i punkterna 158–162 är detta antagande emellertid felaktigt. Det kan således konstateras att den metod som kommissionen använt för att bedöma storleken på den fördel som är kopplad till ersättningen för den kompletterande servicen, som grundar sig på SNCM:s resultaträkningar (i vilka det görs en tydlig åtskillnad mellan dels kryssningsfartyg/färjor, dels lastfartyg), var särskilt lämplig, till skillnad från de två alternativa metoder som SNCM föreslagit som inte kan godtas, eftersom de leder till en sammanblandning av grundservice och kompletterande service och de medel som används för att tillhandahålla dessa tjänster.

279 Mot bakgrund av vad som har anförts ovan kan talan inte kan vinna bifall såvitt avser den tredje grundens tredje delgrund och såvitt avser denna grund i dess helhet.

Den fjärde grunden: Huruvida principen om skydd för berättigade förväntningar åsidosatts

280 SNCM har inom ramen för den fjärde grunden åberopat fyra påstått exceptionella omständigheter som skulle kunna ge upphov till berättigade förväntningar om att det aktuella stödet är lagenligt och följaktligen utgör hinder för kommissionens beslut om att de ska betalas tillbaka.

281 Kommissionen och Corsica Ferries har bestritt SNCM:s argument.

282 Inledningsvis ska erinras om att det framgår av fast rättspraxis att rätten att åberopa principen om skydd för berättigade förväntningar tillkommer varje person hos vilken en unionsinstitution har väckt grundade förhoppningar (dom av den 11 mars 1987, Van den Bergh en Jurgens och Van Dijk Food Products (Lopik)/EEG, 265/85, EU:C:1987:121, punkt 44). Det krävs att tre kumulativa villkor är uppfyllda. Det ska för det första föreligga preciserade garantier som är ovillkorliga och samstämmiga och som härrör från behöriga och tillförlitliga källor och som meddelats den berörde av unionsinstitutionerna. För det andra ska garantierna leda till en berättigad förväntning hos mottagaren. Garantierna ska för det tredje vara förenliga med tillämpliga bestämmelser (se dom av den 30 juni 2005, Branco/kommissionen, T-347/03, EU:T:2005:265, punkt 102 och där angiven rättspraxis, dom av den 23 februari 2006, Cementbouw Handel & Industrie/kommissionen, T-282/02, EU:T:2006:64, punkt 77, och dom av den 30 juni 2009, CPEM/kommissionen, T-444/07, EU:T:2009:227, punkt 126).

283 Det följer även av fast rättspraxis att företag som mottar stöd i princip inte kan ha berättigade förväntningar på att stödet är lagenligt, såvida det inte har beviljats i enlighet med förfarandet i EUF-fördraget. En aktsam ekonomisk aktör ska normalt vara i stånd att försäkra sig om att detta förfarande faktiskt har följts (se dom av den 20 mars 1997, Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, punkt 25 och där angiven rättspraxis). Om ett stöd har genomförts utan att det dessförinnan anmälts till kommissionen, och stödet således är rättsstridigt enligt artikel 108.3 FEUF, kan mottagaren av stödet vid detta tillfälle inte ha berättigade förväntningar på att stödet är lagenligt (se dom av den 27 september 2012, Fedecom/kommissionen, T-243/09, ej publicerad, EU:T:2012:497, punkt 93 och där angiven rättspraxis).

284 Det kan konstateras att ingen av de fyra påstått exceptionella omständigheter som SNCM åberopat kan ha gett upphov till berättigade förväntningar om att det aktuella stödet är lagenligt.

285 För det första kan SNCM inte vinna framgång med sin argumentation att kommissionen i sina tidigare beslut avseende föregående uppdrag för allmän trafik för sjöfartsförbindelsen med Korsika, närmare bestämt beslut 2002/149 och beslut 2009/611/EG av den 8 juli 2008 om de åtgärder C 58/02 (f.d N 118/02) som Frankrike har genomfört till förmån för Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 225, 2009, s. 180), inte slagit fast att det föreligger ett behov av att analysera grundservicen och den kompletterande servicen för sig.

286 Den omständigheten att kommissionen kunnat fastställa att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse för sjöfartsförbindelsen med Korsika uppfyllde ett faktiskt behov av allmän trafik under en tidigare period tyder inte på – och utgör än mindre någon garanti för – att ett sådant behov fortfarande fanns under perioden 2007–2013. Såsom redan anförts ovan i punkt 99 kan bedömningen av förekomsten av ett sådant behov ändras med tiden mot bakgrund av marknadskrafternas utveckling. De ovan i punkt 285 nämnda besluten antogs emellertid av kommissionen 2001 och 2008 med beaktande av faktiska omständigheter som skiljde sig från dem som ledde till antagandet av det angripna beslutet, bland annat i fråga om utveckling av marknadsandelar. Detta synsätt bekräftas dessutom av de i punkt 99 ovan citerade avsnitten i skälen 78 och 80 i beslutet 2002/149 och av punkt 70 i dom av den 11 september 2012, Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415), som emellertid åberopades av SNCM till stöd för det aktuella påståendet, av vilket det framgår att de bedömningar som görs av om det föreligger ett verkligt behov av offentliga tjänster under en viss period, särskilt med beaktande av den snabba utveckling av konkurrens som äger rum på den relevanta marknaden, inte kan styrka att kommissionen gjorde en felaktig bedömning beträffande en annan period.

287 För det andra kan SNCM inte klandra kommissionen för att ha tillämpat punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse av det skälet att meddelandet ännu inte hade antagits vid den tidpunkt då avtalet om uppdrag för allmän trafik undertecknades.

288 I punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som återfinns under rubriken 3.2 ”Förekomsten av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” anges följande:

”Kommissionen anser … att det vore olämpligt att ålägga särskilda skyldigheter rörande allmännyttiga tjänster för sådan verksamhet som företag som bedriver verksamhet på normala marknadsvillkor redan tillhandahåller eller kan tillhandahålla på ett tillfredsställande sätt och i allmänhetens intresse på villkor som staten fastställer. Det kan till exempel röra sig om pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten.”

289 Efter att ha återgett ovan i punkt 288 nämnda avsnitt anförde kommissionen följande i skäl 166 i det angripna beslutet: ”[i] detta sammanhang anser kommissionen att uppgifterna ovan slår fast att ersättningen för de kostnader som uppstått för SNCM för tillhandahållandet av den kompletterande servicen likaså strider mot dess praxis på området”.

290 Den kritik som SNCM har riktat mot kommissionen kan inte godtas. Såsom framgår av punkt 3 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse syftar detta enbart till att klargöra de viktigaste begreppen som ligger till grund för tillämpningen av reglerna för statligt stöd på ersättning för allmännyttiga tjänster. Vid bedömningen av om det första kriteriet i domen Altmark var uppfyllt eller inte i förevarande fall tillämpade kommissionen enbart fördragets objektiva bestämmelser och beaktade enbart de relevanta bestämmelserna i cabotageförordningen, såsom de tolkats av domstolen i dom av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), nämligen principer som, vad sakinnehållet beträffar, redan gällde vid tidpunkten för tilldelning av uppdraget för allmän trafik.

291 För det tredje ska fastställas att SNCM inte kan åberopa att det påstått överdrivet långa administrativa förfarande som ledde till antagandet av det angripna beslutet gett upphov till berättigade förväntningar om att det aktuella stödet var lagenligt.

292 För det första ska framhållas att det av fast rättspraxis framgår att en eventuell passivitet från kommissionens sida saknar betydelse när en stödordning inte har anmälts till denna institution, såsom i förevarande fall (dom av den 11 november 2004, Demesa och Territorio Histórico de Álava/kommissionen, C-183/02 P och C-187/02 P, EU:C:2004:701, punkt 52, och dom av den 27 september 2012, Fedecom/kommissionen, T-243/09, ej publicerad, EU:T:2012:497, punkt 93). Såsom det framgår av vad som konstaterats ovan i punkterna 294–296 var kommissionen för övrigt inte vid något tillfälle passiv efter det att den mottagit klagomålet i förevarande mål av Corsica Ferries.

293 Det ska vidare erinras om att kommissionen den 27 juni 2012 underrättade Republiken Frankrike om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet som anges i artikel 108.2 FEUF avseende det potentiella stödet till förmån för SNCM och CMN i avtalet om uppdrag för allmän trafik och att detta beslut offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 5 oktober 2012. Även om en omsorgsfull näringsidkare före nämnda offentliggörande kunde göra gällande berättigade förväntningar vad avser beviljandet av sådant stöd, kan vederbörande inte upprätthålla sådana förväntningar efter offentliggörandet. Beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet visar nämligen att kommissionen allvarligt tvivlade på att det aktuella stödet var förenligt med unionsrätten. En omsorgsfull näringsidkare kan således inte efter denna tidpunkt förlita sig på att detta stöd kommer att bestå (dom av den 21 mars 2013, Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, punkt 47).

294 Slutligen kan under alla omständigheter konstateras att det administrativa förfarandet visserligen pågick under en förhållandevis lång tid, men att tidsrymden inte kan anses som orimlig. Det stämmer visserligen att de principer och sammanhang som ligger till grund för det angripna beslutet inte väsentligen skiljer sig från dem som ligger till grund för kommissionens tidigare beslut avseende sjöfartsförbindelserna till Korsika, men detta ändrar inte det faktum att förevarande mål präglas av en viss komplexitet och krävde att flera faktiska omständigheter fastställdes, vilket försvårades av att de franska myndigheterna underlåtit att lämna en föregående underrättelse.

295 Det ska i detta sammanhang påpekas att kommissionen, i motsats till vad SNCM hävdat, inte väntade i över sex månader innan den vidtog några åtgärder efter det att Corsica Ferries ingett klagomål den 27 september 2007. SNCM har underlåtit att nämna att klagomålet kompletterades av Corsica Ferries den 30 november och den 20 december 2007, varför det måste fastställas att kommissionen vidtog den första konkreta åtgärden i förevarande fall inom tre månader, nämligen den 13 mars 2008, genom att anmoda de franska myndigheterna att inkomma med upplysningar, som dessa efterkom den 3 juni 2008. Kommissionen framställde en andra begäran om upplysningar till de franska myndigheterna den 12 november 2008, vilken dessa svarade på den 14 januari 2009.

296 SNCM:s påstående att kommissionen därefter förhöll sig passiv under nästan tre år, nämligen fram till den 13 oktober 2011, då den framställde en tredje begäran om upplysningar till de franska myndigheterna, är felaktigt. Den 20 maj och den 16 juli 2010, den 22 mars och den 22 juni 2011, fick

kommissionen nämligen ytterligare uppgifter från Corsica Ferries till stöd för dess klagomål som kommissionen var skyldig att pröva och handlägga. De franska myndigheterna svarade på den tredje begäran om upplysningar den 7 december 2011. Den 15 december 2011 och den 10 januari 2012 lämnade Corsica Ferries ytterligare upplysningar till kommissionen. Den 20 januari 2012 svarade de franska myndigheterna på en fjärde begäran om upplysningar från kommissionen som framställts den 14 december 2011.

297 Den tid på ungefär fem månader som förflöt till och med den 27 juni 2012, då kommissionen underrättade Republiken Frankrike om beslutet om att inleda det formella granskningsförfarandet, kan inte betraktas som orimlig. Detsamma gäller vad avser den tid på lite drygt tio månader som förflöt mellan sistnämnda datum och dagen för antagandet av det angripna beslutet, nämligen den 2 maj 2013. Det ska i detta avseende erinras om att de franska myndigheterna lade fram sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 13 juli och den 7 september 2012, att Corsica Ferries, SNCM och CMN också lade fram sina synpunkter på nämnda beslut, vilka vidarebefordrades till de franska myndigheterna och kommenterades av dessa i skrivelser av den 14 november 2012, den 3 januari, den 16 januari och den 12 februari 2013.

298 För det fjärde kan SNCM inte heller med framgång åberopa beslutet av Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) av den 13 juli 2012 och närmare bestämt den omständigheten att sistnämnda bekräftat att det var nödvändigt att göra en övergripande analys av grundservicen och av den kompletterande servicen.

299 Det ska för det första understrykas att, såsom framgår av ovan i punkt 282 nämnda rättspraxis, enbart unionens institutioner, och inte en nationell domstol, kan vara källan till berättigade förväntningar. Det ska i detta sammanhang erinras om att kommissonen, såsom redan anförts ovan i punkt 176, inte kunde vara bunden av den tolkning som Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) har gjort av bestämmelserna i cabotageförordningen.

300 Det ska vidare påpekas att kommissionen vid den tidpunkt då Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) meddelade sitt beslut den 13 juli 2012 redan hade beslutat att inleda det formella granskningsförfarandet som anges i artikel 108.2 FEUF avseende det potentiella stödet till förmån för SNCM och CMN i avtalet om uppdrag för allmän trafik. Mot bakgrund av vad som anförts ovan i punkt 293 kan fastställas att fram till dess att kommissionen inte hade fattat ett slutgiltigt beslut kunde berättigade förväntningar om att det aktuella stödet var lagenligt inte åberopas, oavsett vad Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen) hade kunnat besluta.

301 Det ska slutligen påpekas att, såsom kommissionen har anfört, frågan om uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till Korsika sedan slutet av år 2006 vid ett flertal tillfällen var föremål för talan vid franska domstolar, vilket gett upphov till flera ändringar i rättspraxis och vars epilog var dom av den 6 april 2016 från Cour administrative d'appel de Marseille (förvaltningsdomstol i andra instans i Marseille), genom vilken domen av Tribunal administratif de Bastia (Förvaltningsdomstolen i Bastia) av den 24 januari 2008 liksom beslutet av Korsikas folkvalda församling av den 7 juni 2007 och beslutet av ordföranden för det verkställande rådet i Korsika av samma datum (se ovan punkterna 17, 20 och 27) upphävdes.

302 Mot bakgrund av vad som anförts ovan kan talan inte bifallas vad avser den fjärde grunden.

Den femte grunden: Åsidosättande av principen om likabehandling

303 SNCM har inom ramen för den femte grunden gjort gällande att det angripna beslutet, genom vilket Republiken Frankrike åläggs att återkräva de belopp som betalats ut till SNCM på grundval av avtalet om uppdrag för allmän trafik inom ramen för den kompletterande servicen, utan att någon annan möjlighet till ersättning för tjänsten föreskrivs, innebär en omotiverad skillnad i behandling mellan

SNCM och övriga operatörer som är verksamma på marknaden för sjöfartsförbindelser mellan Korsika och fastlandet, oberoende av om det rör sig om CMN eller konkurrenter som är verksamma utanför uppdraget för allmän trafik.

304 Kommissionen och Corsica Ferries har yrkat att talan ska ogillas såvitt avser den femte grunden.

305 Det ska erinras om att principen om likabehandling kräver att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 17 oktober 1995, Fishermen's Organisations m.fl. C-44/94, EU:C:1995:325, punkt 46, och dom av den 30 mars 2006, Spanien/rådet, C-87/03 och C-100/03, EU:C:2006:207, punkt 48).

306 I förevarande fall kan konstateras att ingen av de två situationer som SNCM åberopat är av den arten att de ska anses utgöra ett åsidosättande av principen om likabehandling.

307 För det första har SNCM felaktigt kritiserat den omständigheten att kommissionen i det angripna beslutet har kvalificerat den ersättning som SNCM erhållit för tillhandahållande av den kompletterande servicen på linjen Marseille–Propriano (se I d punkt 1.4 i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik) som statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden, medan den inte kvalificerat ersättning som betalats ut till CMN för de ”kompletterande kapaciteter som sistnämnda tillhandahöll på samma linje mellan maj och september” på samma sätt.

308 ”Kompletterande kapaciteter” som SNCM hänvisat till omfattas av I d punkt 1.3 i i kravspecifikationerna i avtalet om uppdrag för allmän trafik och utgör således en integrerad del av grundservicen och inte av den kompletterande servicen som SNCM hävdat. Detta har bland annat bekräftats i en av de tabeller som återfinns i punkt B ”Framställning per år” i bilaga 2 till avtalet om uppdrag för allmän trafik, av vilken det framgår att den förstärkning av grundservicen som föreskrivs i denna bestämmelse i kravspecifikationerna i praktiken genomfördes genom att en tur per vecka, vilken utfördes av CMN:s last- och passagerarfartyg, ”Kalliste” eller ”Girolata”, lades till de turer som genomfördes av dess last- och passagerarfartyg ”Scandola”. Såsom redan anförts ovan i punkterna 160 och 161 utfördes emellertid grundservicen av last- och passagerarfartyg, medan den kompletterande servicen utfördes med användning av färjor.

309 Den kompletterande servicen tillhandahölls följaktligen enbart av SNCM och enbart den ersättning som betalats ut inom ramen för denna service ansågs av kommissionen utgöra statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden. Kommissionen åsidosatte därmed inte principen om likabehandling när den beslutade att enbart denna ersättning skulle återkrävas och inte den som betalats ut till CMN för tjänster som omfattas av grundservicen.

310 För det andra har SNCM felaktigt åberopat en påstådd skillnad i behandling mellan SNCM och de operatörer som tillhandahåller sjötransporttjänster på förbindelserna Toulon–Korsika och Nice–Korsika. SNCM befann sig nämligen inte i en jämförbar situation med dessa operatörer, eftersom SNCM ensam tillhandahöll den kompletterande servicen inom ramen för avtalet om uppdrag för allmän trafik och mottog därför ersättning, medan nämnda operatörer omfattades av systemet för stöd av social karaktär som avses i punkt 14. Det ska tilläggas att, till skillnad från nämnda ersättning, har sistnämnda stödsystem av kommissionen förklarats vara förenligt med den inre marknaden (se ovan punkt 14).

311 I detta sammanhang har SNCM även felaktigt hävdat att det av det angripna beslutet framgår att SNCM tvingandes att tillhandahålla vissa transportkapaciteter på förbindelsen Marseille–Korsika utan att kunna erhålla ersättning, vare sig enligt avtalet om uppdrag för allmän trafik eller enligt systemet för stöd av social karaktär, medan de rederier som bedrev verksamhet från Toulon eller Nice kunde erhålla ersättning enligt sistnämnda system. Ansvar för denna situation kan inte tillskrivas kommissionen utan de franska myndigheterna, som från och med den 1 januari 2002 organiserat den

allmänna trafiken för sjöfartstransporten mellan Korsika och Frankrike enligt två parallella förvaltningsmetoder, nämligen dels genom avtal om uppdrag för allmän trafik för linjerna från Marseille som innebär att anbudstagarna erhåller en ekonomisk ersättning, dels genom ett system för socialt stöd för passagerare som transporterades för linjerna med avgång från Nice och Toulon.

312 Härav följer att talan inte kan vinna bifall på den femte grunden.

313 Till följd härav skall talan ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

314 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen och Corsica Ferries har yrkat att SNCM ska förpliktas att bära sina rättegångskostnader och ersätta kommissionens och Corsica Ferries rättegångskostnader. Eftersom SNCM har tappat målet, ska kommissionens och Corsica Ferries yrkande bifallas.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (sjätte avdelningen)

följande:

1) Talan ogillas.

2) Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) ska bära sina rättegångskostnader och ersätta Europeiska kommissionens och Corsica Ferries France SAS rättegångskostnader.

Frimodt Nielsen Valančius
Collins

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 1 mars 2017.

Underskrifter

Innehållsförteckning

Bakgrund till tvisten 2

Huvudparterna 2

Sjötransporten mellan Frankrikes fastland och Korsika och avtal om uppdrag för allmän trafik 3

Förfarandet vid kommissionen och det angripna beslutet 6

Förfarandet och parternas yrkanden 11

Rättslig bedömning 12

Inledande synpunkter 12

Den första grunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att den kompletterande servicen inte utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse 13

Den första delgrunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning genom att göra en noggrann kontroll av huruvida servicen är nödvändig med avseende på ett faktiskt behov av allmän trafik 14

– Den första delgrundens första del: Huruvida kommissionen har underlåtit att beakta tidigare beslutspraxis och rättspraxis 14

– Den första delgrundens andra och fjärde del: Huruvida kommissionen har åsidosatt det stora utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna har och räckvidden av domen av den 20 februari 2001, Analir m.fl. (C-205/99, EU:C:2001:107), och av cabotageförordningen 16

– Den första delgrundens tredje del: Huruvida kommissionen har åsidosatt bevisbördereglerna 20

Den andra delgrunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig rättstillämpning, en felaktig bedömning av faktiska omständigheter och en uppenbart felaktig bedömning genom att likställa de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning med en kompletterande service och genom att bedöma denna service och grundservicen för sig med avseende på det första kriteriet i domen Altmark 22

– Den andra delgrundens första del: Huruvida det i avtalet om uppdrag för allmän trafik inte görs någon åtskillnad mellan grundservice och kompletterande service 23

– Den andra delgrundens andra del: Huruvida kommissionen felaktigt har likställt grundservice med de tjänster som tillhandahålls av lastfartyg och kompletterande service med de tjänster som tillhandahålls av färjor 25

– Den andra delgrundens tredje del, som åberopats i andra hand. Huruvida den kompletterande servicen motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen 26

Den tredje delgrunden som åberopats i andra hand. Huruvida den kompletterande servicen, betraktad för sig, uppfyller det första kriteriet i domen Altmark 29

– Den tredje delgrundens första del: Huruvida kommissionen felaktigt gjorde bedömningen att persontransporttjänsterna från Marseille och persontransporttjänsterna från Toulon kunde ersätta varandra 29

– Den tredje delgrundens andra del: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning av avsaknaden av privata initiativ 32

– Den tredje delgrundens tredje del: Huruvida kommissionen felaktigt har underlåtit att analysera den inverkan som avskaffandet av den kompletterande servicen skulle ha haft på det utbud som faktiskt konstaterats 34

– Den tredje delgrundens fjärde del: Huruvida SNCM:s konkurrenter vars verksamhet utgår från Toulon inte kan anses utöva sin verksamhet på normala marknadsvillkor 35

Den fjärde delgrunden som åberopats i andra hand: Huruvida kommissionen underlåtit att visa att de tjänster som tillhandahållits inom ramen för den kompletterande tjänsten inte utgör en normal handelstransaktion 35

Den andra grunden: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig bedömning när den slog fast att avtalet om uppdrag för allmän trafik inte uppfyllde det fjärde kriteriet i domen Altmark 36

Den tredje grunden som åberopats i andra hand: Huruvida kommissionen gjorde en felaktig beräkning av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka 41

Den första delgrunden: Huruvida kommissionen felaktigt har underlåtit att vid fastställandet av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka beakta de kostnader som uppstått för tillhandahållandet av den kompletterande servicen 41

Den andra delgrunden: Huruvida kommissionen vid fastställandet av storleken på det stöd som ska betalas tillbaka felaktigt har underlåtit att beakta underkompensationen av grundservicen 42

Den tredje delgrunden: Huruvida kommissionen begick ett uppenbart bedömningsfel vid fastställandet av den del av den årliga ersättningen som kan tillskrivas den kompletterande servicen .. 43

Den fjärde grunden: Huruvida principen om skydd för berättigade förväntningar åsidosatts 43

Den femte grunden: Åsidosättande av principen om likabehandling 46

Rättegångskostnader 48