ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 2. května 2013

o státní podpoře SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) poskytnuté Francií ve prospěch společnosti Société Nationale Corse Méditerranée a společnosti Compagnie Méridionale de Navigation

(oznámeno pod číslem C(2013) 1926)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/435/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody ([1]),

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ([2]),

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s těmito články ([3]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

(1) Dopisy ze dne 27. září, 30. listopadu a 20. prosince 2007 obdržela Komise stížnost podanou společností Corsica Ferries ohledně neslučitelných a protiprávních podpor, které údajně využívají společnosti Société nationale Corse-Méditerranée (dále jen „SNCM“) a Compagnie Maritime de Navigation (dále jen „CMN“) na základě dohody o pověření veřejnou službou uzavřené mezi korsickou územní samosprávou (Collectivité territoriale de Corse – dále jen „CTC“) a Korsickým dopravním úřadem (Office des transports de Corse – dále jen „OTC“) na jedné straně a společnostmi SNCM a CMN na straně druhé. Tato dohoda (Convention de délégation de service public – dále jen „CDSP“) se týká námořních spojení mezi Korsikou a městem Marseille v období 2007–2013. Dopisy ze dne 20. května 2010, 16. července 2010, 22. března 2011, 22. června 2011, 15. prosince 2011 a 10. ledna 2012 zaslal stěžovatel na podporu své stížnosti doplňující informace.

(2) Dopisy ze dne 17. března 2008, 12. listopadu 2008, 13. října 2011 a 14. prosince 2011 Komise požádala Francii o doplňující informace. Francouzské orgány poskytly své připomínky a odpovědi v dopisech ze dne 3. června 2008, 14. ledna 2009, 7. prosince 2011 a 20. ledna 2012.

(3) Dopisem ze dne 27. června 2012 oznámila Komise Francii své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) ohledně možných podpor ve prospěch společností SNCM a CMN obsažených v dotčené dohodě o pověření veřejnou službou. Rozhodnutí Komise (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]) dne 5. října 2012.

(4) Francouzské orgány předložily své komentáře a odpovědi na otázky obsažené v rozhodnutí o zahájení řízení v dopisech ze dne 13. července 2012, 7. září 2012, 14. listopadu 2012 a 16. ledna 2013.

(5) Společnosti Corsica Ferries, SNCM a CMN předložily své připomínky ve lhůtě k tomu stanovené v rozhodnutí o zahájení řízení. Dopisy ze dne 22. října 2012 a 21. prosince 2012 zaslala Komise tyto připomínky Francii. Francie předložila své komentáře k připomínkám třetích stran dopisy ze dne 3. ledna 2013 a 12. února 2013.

2. **SKUTKOVÝ RÁMEC**

2.1. *SPOJENÍ MEZI KORSIKOU A KONTINENTÁLNÍ FRANCIÍ*

(6) Jak bylo připomenuto v rozhodnutí o zahájení řízení, územní návaznost mezi Korsikou a kontinentální Francií zajišťovala první koncese uzavřená v roce 1976 na dobu 25 let mezi společnostmi SNCM a CMN na jedné straně a státem na straně druhé. Počínaje 1. lednem 2002 zajišťovaly společnosti SNCM a CMN v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou, kterou podepsaly s korsickou územní samosprávou a OTC na dobu 5 roků, pouze spoje z Marseille.

([1]) Úř. věst. L 1, 3.1.1994, s. 3.
([2]) Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.
([3]) Úř. věst. C 301, 5.10.2012, s. 1.
([4]) Úř. věst. C 301, 5.10.2012, s. 1.

(7) Pro ostatní spoje bylo souběžně zavedeno opatření sociální podpory ([5]). S tímto opatřením a rovněž jeho prodloužením na období 2007–2013 vyslovila Komise svůj souhlas ([6]).

(8) Od 1. července 2007 zajišťují společnosti SNCM a CMN dopravní obslužnost mezi Marseille a Korsikou v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou uzavřené dne 7. června 2007 (viz níže oddíl 2.5). Platnost této dohody končí dne 31. prosince 2013.

(9) Hlavní společnosti, které působí na trhu námořní dopravy mezi kontinentální Francií a Korsikou, jsou SNCM, CMN (viz níže oddíly 2.2 a 2.3) a společnost Corsica Ferries, která provozuje spojení z měst Toulon a Nice.

(10) Dopravní obslužnost Korsiky se již řadu let vyznačuje výraznými sezónními výkyvy, přičemž k rozhodující části přepravy cestujících dochází během letních měsíců. Během prvního desetiletí tohoto století byl hlavním trendem na trzích přepravy mezi Korsikou a kontinentální Francií rozvoj přepravní nabídky na spojích z města Toulon, které se z hlediska přepravy stalo hlavním přístavem pro dopravní obslužnost Korsiky. Je nutno zejména zdůraznit, že k nárůstu přepravy z města Toulon začalo docházet před zavedením opatření sociální podpory v roce 2002 a že tento nárůst od té doby pokračuje ([7]). Tento vývoj je souběžný s růstem podílu společnosti Corsica Ferries na trhu.

2.2. *SPOLEČNOST SNCM*

(11) Společnost SNCM, kterou v roce 1976 vybrala francouzská vláda pro zajištění územní návaznosti s Korsikou, je námořní společnost se sídlem v Marseille. Zajišťuje úplnou dopravní obslužnost Korsiky na spojích z Marseille a Nice, a to na linkách z jejich přístavů do přístavů v městech Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Porto-Vecchio a Propriano.

(12) SNCM zajišťuje rovněž dopravu na Sardinii (Porto Torres), a to z Marseille a z Korsiky (Ajaccio a Propriano). Z měst Sète, Marseille a Toulon provozuje dále spoje do Alžírska (Alžír, Skikda, Bejaia, Oran) a do Tuniska.

(13) Až do května roku 2006 vlastnila ve společnosti SNCM podíl ve výši 80 % společnost Compagnie générale maritime financière (dále jen „CGMF“) ([8]) a ve výši 20 % společnost Société nationale des chemins de fer (dále jen „SNCF“). Dne 26. ledna 2005 zahájila francouzská vláda proces privatizace SNCM, který vedl k tomu, že byla vybrána sdružená nabídka společnosti Butler Capital Partners (38 % podílu) a skupiny Connex (28 % podílu), která je dceřinou společností společnosti Veolia (28 % podílu). Zaměstnancům byl postoupen podíl ve výši 9 % a stát si prostřednictvím CGMF ponechal zbývajících 25 %.

(14) Tato privatizace počítala se zrušující doložkou ve prospěch společností Butler Capital Partners a Veolia, na kterou se nabyvatelé mohli odvolat zejména v těchto případech:

— v případě rozhodnutí korsické územní samosprávy zahájit konzultaci ohledně přidělení dohody o pověření veřejnou službou, která by vstoupila v platnost dne 1. ledna 2007 a která by v zásadě neodpovídala pokynům přijatým Korsickým regionálním shromážděním pro provozování námořních spojení mezi Marseille a Korsikou počínaje 1. lednem 2007 ([9]);

— v případě přidělení pověření třetí straně nebo SNCM za výrazně zhoršených ekonomických podmínek.

(15) Převod do soukromého sektoru provázel soubor restrukturalizačních opatření, která byla z hlediska předpisů o státních podporách předmětem odděleného řízení ([10]).

(16) Dne 10. listopadu 2008 převedla společnost Butler Capital Partners svůj podíl na společnost Veolia Transport. V roce 2011 se Veolia Transport sloučila se

([5]) Toto opatření s názvem „Režim individuálních podpor sociálního charakteru podle čl. 87 odst. 2 Smlouvy“ se týká obyvatel ostrova a také některých sociálně přesně vymezených kategorií a uplatňuje se na linkách spojujících Korsiku s přístavy ve městech Toulon a Nice. U každého cestujícího způsobilého pro preferenční sazbu financují dopravní společnosti určitou cenovou srážku, která je jim později vrácena.

([6]) Rozhodnutí ze dne 2. července 2002 ve věci státní podpory č. N 781/2001 – Francie – Režim individuálních podpor sociálního charakteru pro námořní dopravní obslužnost Korsiky a rozhodnutí ze dne 23. dubna 2007 ve věci státní podpory č. N 13/2007 – Francie – Prodloužení režimu individuálních podpor sociálního charakteru pro námořní dopravní obslužnost Korsiky č. N 781/2001.

([7]) Viz např. Autorité de la Concurrence (Úřad pro hospodářskou soutěž), stanovisko č. 12-A-05 ze dne 17. února 2012 ohledně námořní dopravy mezi Korsikou a kontinentální Francií, odstavec 125.

([8]) V níž má francouzský stát podíl ve výši 100 %.

([9]) Tyto pokyny byly přijaty dne 24. března 2006 – viz níže oddíl 2.4.1.

([10]) Rozhodnutí C 58/2002 (ex N 118/02) – Francie – o opatřeních, která Francie provedla ve prospěch společnosti Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, přijaté dne 25. února 2003, Úř. věst. L 61, 7.2.2004, s. 13. Dne 15. června 2005 zrušil Soud rozhodnutí z roku 2003 ve věci T-349/03 z důvodu chybného posouzení minimální výše podpory. Po přijetí nových restrukturalizačních opatření rozšířila Komise řízení C 58/2002 rozhodnutím ze dne 13. září 2006. Dne 8. července 2008 přijala Komise nové rozhodnutí, Úř. věst. L 225, 27.8.2009, s. 180. Po žalobě podané společností Corsica Ferries France Soud toto rozhodnutí částečně zrušil (věc T-565/08). Proti tomuto rozsudku podaly SNCM a Francie u Soudu kasační opravný prostředek (věc C-533/12 P a C-536/12 P).

společností Transdev, a vznikla tak společnost Veolia Transdev ([11]), která tak vlastnila podíl ve výši 66 %. Dne 30. března 2012 uzavřela společnost Veolia Environnement dohodu s CDC, podle níž převezme do vlastnictví 66 % podílu na kapitálu společnosti SNCM, které předtím vlastnil společný podnik, a to za prodejní cenu ve výši 1 EUR.

(17) SNCM v současné době provozuje flotilu 10 plavidel, z toho je šest trajektových lodí ([12]) a čtyři smíšené nákladní lodi s názvy „Jean Nicoli" ([13]), „Pascal Paoli", „Paglia Orba" a „Monte d'Oro".

2.3. *SPOLEČNOST CMN*

(18) CMN je soukromá rejdařská společnost založená v roce 1931, jež má sídlo v Marseille a jejíž hlavní činností je námořní dopravní obslužnost Korsiky (nákladní přeprava a přeprava cestujících) a rovněž Sardinie.

(19) Před 2. říjnem 2009 vlastnily CMN společnost Compagnie Méridionale de Participations (dále jen „CMP") s podílem ve výši 53,1 %, společnost SNCM s podílem ve výši 45 % a její zaměstnanci s podílem ve výši 1,9 %. Sama CMP byla vlastněna společností Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (dále jen „STIM d'Orbigny"), což je dceřiná společnost skupiny STEF-TFE, s podílem ve výši 55 % a společností Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (dále jen „CGTH"), což je 100 % dceřiná společnost SNCM, s podílem ve výši 45 %. Po tomto dnu koupila podíly, které SNCM držela přímo a nepřímo ve společnosti CMN, skupina STEF. Skupina STEF nyní vlastní 97,9 % kapitálu společnosti CMN vedle zaměstnanců, kteří vlastní podíl ve výši 2,1 %.

(20) CMN zajišťuje v rámci dohody o pověření veřejnou službou část služeb na třech spojích mezi Korsikou a Marseille (Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia a Marseille – Propriano) (viz níže oddíl 2.5). Mimo rámec pověření veřejnou službou zajišťuje společnost souběžně spojení se Sardinií (Porto Torres). Pro plnění svého programu činnosti v rámci pověření veřejnou službou má společnost tři smíšená nákladní plavidla s názvy Girolata, Piana (jež nahradilo plavidlo Scandola) a Kalliste.

2.4. *SMLOUVA O POVĚŘENÍ VEŘEJNOU SLUŽBOU NA OBDOBÍ 2007–2013*

2.4.1. POSTUP PŘI PŘIDĚLENÍ SMLOUVY O POVĚŘENÍ VEŘEJNOU SLUŽBOU

(21) Komise zde pouze v krátkosti připomíná postup při přidělování smlouvy o pověření veřejnou službou, který je vyčerpávajícím způsobem popsán v rozhodnutí o zahájení řízení.

(22) Dne 24. března 2006 schválilo Korsické regionální shromáždění usnesením č. 06/22 zásadu obnovení pověření veřejnou službou pro námořní dopravní obslužnost přístavů ve městech Bastia, Ajaccio, oblasti Balagne (Ile-Rousse a Calvi), Porto-Vecchio a Propriano z přístavu v Marseille počínaje 1. lednem 2007.

(23) Oznámení o veřejné zakázce bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 27. května 2006 a v deníku *Les Echos* dne 9. června 2006. Podány byly čtyři nabídky ([14]). Po rozhodnutí Úřadu pro hospodářskou soutěž ze dne 11. prosince 2006 ([15]) a rozhodnutí Státní rady ze dne 15. prosince 2006 ([16]) bylo přidělení pověření veřejnou službou zrušeno v celém svém rozsahu, aby se zajistilo dodržení povinností při vyhlášení veřejné soutěže.

(24) Usnesením č. 06/263 AC ze dne 22. prosince 2006 Korsické regionální shromáždění rozhodlo zahájit řízení pro přidělení pověření veřejnou službou od začátku a prodloužit stávající pověření až do 30. dubna 2007.

(25) Nové oznámení o nabídkovém řízení tak bylo zveřejněno dne 30. prosince 2006 v *Úředním věstníku Evropské unie*, dne 4. ledna 2007 v deníku *Les Échos a* dne 5. ledna 2007 v *Journal de la Marine Marchande*. Nabídky podali dva uchazeči: uskupení vytvořené SNCM a CMN ([17]) na jedné straně a společnost Corsica Ferries ([18]) na straně druhé.

(26) Ekonomické parametry, které uskupení SNCM/CMN navrhlo ve své globální nabídce, byly popsány v rozhodnutí o zahájení řízení ([19]). Dne 28. března 2007 zaslalo uskupení SNCM/CMN korsickému dopravnímu úřadu OTC upravenou verzi své nabídky, jež se projevila zejména ve výrazném snížení dotace, která byla požadována jako vyrovnání za globální nabídku. Vedla k úpravě plánovaného objemu přepravy, prodejní hodnoty některých plavidel uskupení, lhůty nájmu nových lodí a dále míry úspor nákladů mezi globální nabídkou a nabídkami pro každou z linek.

([11]) Společnost Veolia Transdev vlastnily v roce 2011 stejným dílem společnost Veolia Environnement a Caisse des Dépôts et Consignations (dále jen „CDC").

([12]) Z nich byla od roku 2007 pravidelně používána pro plnění služeb v rámci pověření veřejnou službou pouze plavidla Napoléon Bonaparte a Danielle Casanova. Čtyři zbývající trajektové lodi provozované SNCM v roce 2013 jsou plavidla s názvy Méditerranée, Corse, Ile de Beauté a Excelsior

([13]) Loď Jean Nicoli nahradila v roce 2009 pro provozování služeb spojených s pověřením veřejnou službou plavidlo s názvem Monte Cinto.

([14]) Nedělitelná a globální nabídka SNCM se týkala všech spojů, nabídka společnosti Corsica Ferries obsahovala různé opce, nabídka společnosti CMN se týkala šesti různých jednotlivých návrhů a nabídka příležitostně vytvořeného uskupení společností Corsica Ferries a CMN obsahovala dvě opce.

([15]) Viz bod odůvodnění č. 24 rozhodnutí o zahájení řízení.

([16]) Viz bod odůvodnění č. 25 rozhodnutí o zahájení řízení.

([17]) Jedna nabídka se týkala každé z pěti námořních linek spadajících do veřejné služby, druhá měla potom globální a nedělitelnou povahu a týkala se všech pěti námořních linek jako celku.

([18]) Společnost Corsica Ferries podala nabídky týkající se linek Marseille – Ajaccio, Marseille – Porto-Vecchio a Marseille – Propriano a také globální nabídku pro tyto tři linky.

([19]) Viz bod odůvodnění č. 30 rozhodnutí o zahájení řízení.

(27) Poté, co Korsické regionální shromáždění odložilo zahájení provádění nového pověření veřejnou službou na 1. července 2007, a po novém jednání navrhl OTC nabídku společnosti Corsica Ferries odmítnout ([20]).

(28) Usnesením č. 07/108 ze dne 7. června 2007 přidělilo Korsické regionální shromáždění pověření veřejnou službou pro námořní spojení mezi přístavem v Marseille a přístavy na Korsice uskupení tvořenému společnostmi SNCM a CMN a rozhodnutím ze stejného dne byl předseda výkonné rady korsické samosprávy oprávněn podepsat smlouvu o pověření veřejnou službou (dále jen „dvě rozhodnutí ze dne 7. června 2007“).

2.4.2. ZPOCHYBNĚNÍ PLATNOSTI DVOU ROZHODNUTÍ ZE DNE 7. ČERVNA 2007

(29) Dne 24. ledna 2008 zamítl správní soud ve městě Bastia žádost společnosti Corsica Ferries o zrušení obou rozhodnutí ze dne 7. června 2007. Odvolací správní soud v Marseille poté dne 7. listopadu 2011 zrušil jak rozsudek správního soudu ve městě Bastia ze dne 24. ledna 2008, tak obě rozhodnutí ze dne 7. června 2007.

(30) Podle rozsudku odvolací správní soud prokázal porušení nařízení č. 3577/92 o námořní kabotáži ([21]) (dále jen „nařízení o kabotáži“) a rovněž povahu protiprávní státní podpory smlouvy o pověření veřejnou službou. V rozsudku se v tomto ohledu uvádí, že na základě ustanovení prvního bodu článku 7 smlouvy o pověření veřejnou službou není tato smlouva v souladu se třetím kritériem judikatury *Altmark* ([22]). Soud proto nařídil korsické územní samosprávě vypovědět smlouvu o pověření veřejnou službou dohodou do 1. září 2012 ([23]).

([20]) OTC usoudil, že společnost Corsica Ferries není schopna stanovit s určitostí a konečnou platností den, kdy bude moci začít plnit pověření, a že navíc nesplňuje podmínku maximálního stáří plavidel, jak ji stanovil zvláštní předpis nabídkového řízení.

([21]) Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž); Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

([22]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, věc C-280/00, *Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg* v. *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Sb. rozh. 2003, s. 7747.

([23]) Odvolací správní soud v Marseille, 7. listopadu 2011, *Société Corsica Ferries* v. *Collectivité Territoriale de Corse*, č. 08MA01604. Viz odstavec 40 rozhodnutí o zahájení řízení.

(31) Na základě odvolání podaného společnostmi SNCM a CMN zrušila Státní rada dne 13. července 2012 rozsudek vynesený dne 7. listopadu 2011 ([24]) odvolacím správním soudem a vrátila případ odvolacímu soudu v Marseille k novému projednání.

2.5. *PŘIPOMENUTÍ HLAVNÍCH USTANOVENÍ SMLOUVY O POVĚŘENÍ VEŘEJNOU SLUŽBOU*

(32) Smlouva o pověření veřejnou službou byla podepsána na období od 1. července 2007 do 31. prosince 2013. Její článek 1 definuje předmět smlouvy jako poskytování pravidelných námořních služeb na všech linkách spadajících do rámce pověření veřejnou službou mezi přístavem v Marseille a těmito přístavy: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano a přístavy v oblasti Balagne.

(33) Zadávací podmínky, které jsou obsaženy v příloze 1 smlouvy o pověření veřejnou službou, definují povahu těchto služeb. Smlouva zejména rozlišuje:

i) stálou službu přepravy „cestujících a nákladu“ ([25]), kterou uskupení SNCM-CMN musí zajišťovat celoročně („základní služba“) a

([24]) Státní rada na jedné straně usoudila, že nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech „*nebrání tomu, aby skutečná potřeba veřejné služby byla posuzována globálně pro každou linku nebo spoj po celou dobu plnění smlouvy nebo po období, která smlouva rozlišuje, aniž by bylo nutno zjišťovat, zda je tato potřeba během této doby či těchto období trvale opodstatněná, a že se odvolací správní soud v Marseille dopustil nesprávného právního posouzení tím, že považoval za neslučitelná s tímto nařízením ustanovení zadávacích podmínek kvůli tomu, že dodatečná služba požadovaná po uskupení pověřeném veřejnou službou na spojích Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia a Marseille – Propriano, jejímž cílem bylo posílit během období dopravních špiček trvalou službu zajišťovanou na těchto spojích během celého roku, musí odpovídat skutečné potřebě veřejné služby, jež je odlišná od potřeby, kterou tato trvalá služba uspokojuje*“. Na druhé straně Státní rada usoudila, že skutečnost, že článek 7.1 dohody o pověření veřejnou službou (viz níže bod odůvodnění č. 38) „*tak může vést rozhodnutím přijímaným veřejným subjektem, jehož zásah by měl být podmíněn předchozím oznámením Evropské komisi, neumožňuje sama o sobě označit toto ustanovení za podporu ve smyslu článku 107 Smlouvy a že se soud dopustil nesprávného právního posouzení skutkových okolností tím, že dospěl k opačnému závěru*“.

([25]) Na linkách Marseille – Bastia, Marseille – Ajaccio a Marseille – Porto Vecchio musí pověřené společnosti nabízet v každém směru určitou minimální kapacitu. U přepravy cestujících se jedná o nejméně 450 lůžek v minimálně 140 kabinách, o minimálně 50 míst ve vyhrazených společných prostorách a o nejméně 150 přepravních míst pro automobily. Na lince Marseille – Propriano musí být nabízeno nejméně 200 lůžek v minimálně 55 kabinách a nejméně 55 přepravních míst pro automobily. Na lince Marseille – Balagne musí být nabízeno nejméně 220 lůžek v minimálně 70 kabinách a nejméně 70 přepravních míst pro automobily. Pokud jde o nákladní přepravu, musí spoj na lince Marseille – Bastia nabízet kapacitu nejméně 1 800 běžných metrů, na lince Marseille – Ajaccio nejméně 1 200 běžných metrů, na lince Marseille – Porto Vecchio nejméně 1 000 běžných metrů a na linkách Marseille – Propriano a Marseille – Balagne nejméně 600 běžných metrů.

ii) doplňkovou službu přepravy cestujících ([26]) v době dopravní špičky v trvání zhruba 37 týdnů na linkách Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia a v období od 1. května do 30. září na lince Marseille – Propriano (dále jen „doplňková služba“).

(34) Článek 2 smlouvy o pověření veřejnou službou upřesňuje referenční finanční vyrovnání, na základě kterého se pověřené společnosti zavazují na dobu trvání pověření. Výše těchto referenčních finančních vyrovnání jsou shrnuty v tabulce č. 4 rozhodnutí o zahájení řízení.

(35) Článek 3 smlouvy o pověření veřejnou službou upřesňuje, že pověření veřejnou službou neposkytuje výhradní právo na dotčených linkách, ale umožňuje jiným společnostem poskytovat pravidelnou službu bez finančního vyrovnání. Případný nový provozovatel by ale musel plnit povinnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení ([27]). Článek 3 kromě toho uvádí, že žádosti o finanční vyrovnání pověřených společností byly stanoveny v závislosti na opatření podpory sociálního charakteru ([28]).

(36) Podle třetího pododstavce článku 5.2 smlouvy o pověření veřejnou službou je konečné finanční vyrovnání pro každou z pověřených společností za každý rok omezeno na provozní ztrátu vzniklou v důsledku plnění závazků podle zadávací dokumentace, přičemž se zohledňuje výnos ve výši 15 % obvyklé hodnoty plavidel podle jejich skutečného denního užívání při nasazení k plavbám odpovídajícím uvedeným závazkům. Obvyklá hodnota je uvedena v příloze III smlouvy o pověření veřejnou službou ([29]).

(37) Článek 7 smlouvy o pověření veřejnou službou (dále jen „ochranná doložka“) umožňuje měnit roční paušální částky finančních vyrovnání vyplácených pověřeným společnostem v souladu s jejich závazky, které jsou stanoveny pro dobu plnění smlouvy o pověření veřejnou službou v jejím článku 2.

(38) V článku 7.1 se stanoví, že v případě výrazných změn hospodářských, předpisových nebo technických podmínek smlouvy se smluvní strany sejdou, aby přijaly opatření k obnovení původní finanční rovnováhy, a to „zejména ohledně nejvyšších sazeb a přizpůsobení služeb“.

(39) V článku 7.2 smlouvy o pověření veřejnou službou se připomíná, že výše finančního vyrovnání se stanoví podle výhledů dopravy a příjmů z přepravy cestujících. V případě, že absolutní hodnota rozdílu mezi plánovanými ([30]) a skutečnými příjmy přesáhne 2 % plánovaných příjmů ([31]), počítá se každý rok s navýšením nebo snížením finančního vyrovnání u každé kategorie příjmů a pro každou z pověřených společností ([32]).

(40) Ve smlouvě o pověření veřejnou službou ([33]) se počítá s tím, že na základě dohody mezi smluvními stranami během třetího roku plnění pověření by úpravy vyrovnání podle této doložky měly zůstat pod určitou horní hranicí.

(41) Plánované příjmy u obou typů přepravy a u každé ze dvou pověřených společností jsou shrnuty v tabulce č. 5 rozhodnutí o zahájení řízení.

(42) Uplatněním doložky o přizpůsobení došlo dne 28. prosince 2009 ke změně dohody o pověření veřejnou službou, a to prostřednictvím dodatku ke smlouvě. Tato změna vedla ke zrušení 108 plaveb ročně mezi Marseille a Korsikou. Počet nabízených míst se tak na spoji Marseille – Ajaccio snížil z 9 000 na 8 000 během vánočních prázdnin, z 3 500 na 2 300 během jara a podzimu a z 85 000 na 71 000 během letního období. Kapacita doplňkové služby se na spoji Marseille – Propriano snížila o 7 000 míst.

(43) OTC rovněž nově definoval přepravní období tím, že rozlišil období hlavní sezóny, tj. období 11 letních týdnů mezi posledním červnovým týdnem a začátkem září, a období sezóny se středním objemem přepravy, tj. období 22 týdnů od dubna do června a od začátku září do konce října s výjimkou jarních školních prázdnin a prázdnin na svátek Všech svatých.

(44) Ke změně došlo rovněž u sazeb a finančního vyrovnání. Pokud jde o finanční vyrovnání, oprava (hodnota z roku 2007) počínaje rokem 2010 až do roku 2013 vede ke snížení ročních částek o 6,5 milionu EUR pro obě pověřené společnosti. Upravené částky vyrovnání a plánovaných příjmů jsou uvedeny v tabulkách č. 7 a 8 rozhodnutí o zahájení řízení.

(45) Podle smlouvy o pověření veřejnou službou ([34]) je 95 % upravovaných plánovaných částek vyrovnání vypláceno formou měsíčních záloh během sedmi dnů od předání souhrnné zprávy o plnění služeb. Saldo vyrovnání navýšené nebo snížené o výši úprav je vypláceno ročně během dvou týdnů od předání konečné zprávy o plnění služeb.

(46) V roce 2007 dosáhla celková výše plánovaných vyrovnání částky 659 milionů EUR. Vzhledem k doložkám o indexaci (inflace) a přizpůsobení (rozdíl mezi skutečnými a plánovanými příjmy, vývoj cen pohonných hmot, pokuty) byla výše vyrovnání skutečně vyplacených až do roku 2011 tato:

([26]) V čem spočívá doplňková služba je definováno v bodech I a) 2) (Marseille – Ajaccio), I b) 2) (Marseille – Bastia) a I d) 1.4) (Marseille – Propriano) zadávacích podmínek smlouvy o pověření veřejnou službou.

([27]) Viz bod odůvodnění č. 44 rozhodnutí o zahájení řízení.

([28]) Viz bod odůvodnění č. 45 rozhodnutí o zahájení řízení.

([29]) Viz bod odůvodnění č. 46 rozhodnutí o zahájení řízení.

([30]) Plánované příjmy jsou hrubé referenční příjmy upravené podle výhledového ukazatele ceny HDP na dotčený rok.

([31]) V článku 7.2 je tak stanoveno „osvobození“ ve výši 2 % předpokládaných příjmů.

([32]) Viz bod odůvodnění č. 49 rozhodnutí o zahájení řízení.

([33]) V článku 7.2 smlouvy o pověření veřejnou službou se stanoví, že tato doložka o úpravě na základě skutečných příjmů bude použitelná až do uplatnění doložky o přizpůsobení uvedené v článku 8.

([34]) V článcích 5.1 a 5.2 jsou upřesněny podmínky vyplácení finančních vyrovnání.

v tisících €	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem
SNCM celkem	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
z toho základní služba	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
z toho doplňková služba	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Celkem	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Vyrovnání vyplacená SNCM, která globálně stanoví článek 2 smlouvy o pověření veřejnou službou, se dělí mezi základní službu (provozovanou smíšenými nákladními plavidly) a doplňkovou službu (provozovanou loďmi pro osobní dopravu) podle souboru pravidel o přidělování, který počítá zejména s přidělením na základě poměrného podílu na hospodářském výsledku, který je záporný ([35]), před tím, než dojde k finančnímu vyrovnání za každý typ služby, jak byl uveden ve výsledkových účtech nabídky uskupení SNCM-CMN ([36]).

3. DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(48) Komise vyjádřila nejprve pochyby ohledně nezbytnosti a přiměřenosti stanoveného závazku veřejné služby, zejména zahrnuje-li současně základní službu a doplňkovou službu. Komise soudila, že zahrnutí doplňkové služby do pověření veřejnou službou by mohlo představovat porušení ustanovení výše uvedeného nařízení č. 3577/92, což by vedlo k nedodržení prvního kritéria rozsudku ve věci *Altmark* (*jasné určení závazků veřejné služby*). Komise totiž zjistila, že francouzské orgány neprokázaly v případě doplňkové služby skutečnou potřebu veřejné služby a že tato doplňková služba nebyla zřejmě k řádnému provádění základní služby nezbytná.

(49) Za druhé, Komise vyjádřila pochyby o parametrech vyrovnání za veřejnou službu stanovených v článku 7 dohody o pověření veřejnou službou (viz body odůvodnění č. 86 až 94 rozhodnutí o zahájení řízení) a jejich souladu s druhým kritériem rozsudku ve věci *Altmark* (*předem stanovené parametry pro určení výše vyrovnání*). Komise navíc předběžně soudila, že v důsledku proměnlivosti výše předpokládaných příjmů mezi různými nabídkami, které pověřené společnosti předložily, se navíc mohly stát parametry mechanismu vyrovnání netransparentními. Podle některých informací mohly být navíc některé finanční náhrady poskytnuty pověřeným společnostem mimo rámec smlouvy o pověření veřejnou službou.

(50) Za třetí, Komise vyjádřila pochyby o dodržení třetího kritéria rozsudku ve věci *Altmark* (*spravedlivé vyrovnání nákladů vyvolaných plněním závazků veřejné služby*). Zdůraznila, že nemá potřebné informace, které by jí umožnily tvrdit, že obě pověřené společnosti nezískaly žádné nadměrné vyrovnání, a to zejména informace nutné k posouzení přiměřeného zisku. Kladla si zejména otázky, zda článek 2.2 smlouvy o pověření veřejnou službou (viz body odůvodnění č. 95 až 102 rozhodnutí o zahájení řízení) je dostatečný k tomu, aby zabránil jakémukoliv nadměrnému vyrovnání nákladů poskytovatelů služeb.

(51) Komise konečně vyjádřila pochyby ohledně skutečné a otevřené hospodářské soutěže umožněné řízením o pověření, která by jako jediná umožnila vybrat uchazeče schopného poskytovat předmětné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek v souladu s požadavky čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark (*výběr poskytovatele služeb*). Komise zejména nevyloučila, že by požadavky zadávacích podmínek, zejména požadavky týkající se maximálního stáří flotily a možnosti předložit globální nabídku pro všechny zajišťované linky, nemohly mít za následek narušení skutečné hospodářské soutěže o přidělení smlouvy o pověření veřejnou službou.

(52) Komise proto ve svém rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila vážné pochyby o skutečnosti, že smlouva o pověření veřejnou službou splňuje všechna kritéria rozsudku ve věci *Altmark*. Komise tak nemohla vyloučit, že se společnostem SNCM a CMN nedostalo selektivního zvýhodnění, které jim poskytla smlouva o pověření veřejnou službou. Navíc vzhledem k tomu, že obě společnosti působí trhu, který byl od 1. ledna 1993 zcela liberalizován ([37]), Komise rovněž konstatovala, že toto selektivní zvýhodnění mohlo způsobit narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([35]) Hospodářský výsledek před dotací je skutečně u obou služeb (základní a doplňkové) záporný za každý rok od roku 2007 do roku 2011.

([36]) Toto pravidlo o přidělování se uplatňuje na upravovaná smluvní vyrovnání. Přizpůsobení podle skutečných příjmů se rozdělují poměrně podle zjištěného ročního rozdílu u každé z obou služeb a dodatečné příspěvky za přepravu zvláštního zboží jsou účtovány ve prospěch základní služby. Přizpůsobení „za pohonné hmoty“ a srážky za neprovedené služby jsou přidělovány přímo dotčené službě.

([37]) Výše uvedené nařízení (EHS) č. 3577/92.

(53) Komise na základě uvedeného dospívá k závěru, že nemůže vyloučit, že vyrovnání, která společnosti SNCM a CMN obdržely v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou, nepředstavovala státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení rovněž usoudila, že by se za podmínky, že bude schopna dospět k závěru o řádném určení závazků veřejné služby, dala použít zvláštní pravidla o uplatnění čl. 106 odst. 2 SFEU. Konkrétněji Komise stanovila za použitelný právní základ „Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby“ ([38]) (dále jen „rámec pro službu obecného hospodářského zájmu“), a to aniž by byl dotčen případný jiný základ slučitelnosti, přičemž bylo na Francii, aby podobný základ uvedla.

4. VYJÁDŘENÍ FRANCIE

(54) Francouzské orgány nejprve uvádějí, že dopravní spoje mimo pověření veřejnou službou mají analytické účetnictví, jež je odlišné od linek provozovaných v rámci pověření.

(55) Dále zdůrazňují, že privatizační protokol obsahuje výlučnou zrušující doložku. Tato doložka se dala uplatnit zejména v případě rozhodnutí korsické územní samosprávy zahájit konzultaci ohledně přidělení dohody o pověření veřejnou službou, která by vstoupila v platnost dne 1. ledna 2007, a to v případě, že by toto pověření veřejnou službou zásadně neodpovídalo pokynům přijatým Korsickým regionálním shromážděním ([39]). Francouzské orgány upřesňují, že zmíněnou doložku lze rovněž použít v případě přidělení pověření veřejnou službou třetí straně či společnosti SNCM za výrazně zhoršených ekonomických podmínek.

(56) Francouzské orgány poznamenávají, že společnost SNCM nemá od 2. října 2009 žádnou nepřímou účast ve společnosti CMN, čímž došlo k odstranění jakéhokoliv kapitálového propojení mezi oběma pověřenými společnostmi.

(57) Kromě toho uvádějí, že vývoj parametrů nabídky uskupení SNCM/CMN, k němuž došlo mezi únorem 2007 a 28. březnem 2007, vyplývá ze zohlednění výhledové úrovně dopravy a provozních nákladů. Pokud jde o posouzení prodejní hodnoty, jedná se údajně o ohodnocení provedené nezávislou mezinárodní makléřskou společností, která mezi dvěma nabídkami SNCM svůj odhad údajně přehodnotila.

([38]) Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15–22.

([39]) Francie odkazuje na pokyny pro provozování námořních spojů mezi Marseille a Korsikou od 1. ledna 2007, které přijalo Korsické regionální shromáždění dne 24. března 2006 – viz výše bod odůvodnění č. 22.

4.1. *K OZNAČENÍ ZA PODPORU*

(58) K předběžnému posouzení splnění kritérií rozsudku ve věci *Altmark*, které Komise provedla v rozhodnutí o zahájení řízení, předložila Francie následující komentáře.

(59) Pokud jde o případnou existenci prvků státní podpory ve smlouvě o pověření veřejnou službou, francouzské orgány se zaprvé odvolávají na rozhodnutí Státní rady ze dne 13. července 2012 ([40]), kterým bylo rozhodnuto, že doložka povolující přijetí opatření na obnovení původní finanční rovnováhy nepředstavuje sama o sobě podporu ve smyslu článku 107 SFEU.

4.1.1. K OBLASTI PŮSOBNOSTI VEŘEJNÉ SLUŽBY A PRVNÍMU KRITÉRIU ROZSUDKU VE VĚCI *ALTMARK*

(60) Francouzské orgány odmítají rozlišení mezi „základní službou“ a „doplňkovou službou“, jak jej provedla Komise. Soudí naopak, že smlouva o pověření veřejnou službou stanoví dva sezónní programy, kterým odpovídají podle období špiček různé objemy nabídky. Celek údajně odpovídá stálé službě navýšené o minimální dodatečné kapacity při zohlednění vývoje dopravy.

(61) Pokud jde o dodržení první podmínky stanovené Soudním dvorem v rozsudku ve věci *Altmark*, francouzské orgány připomínají širokou posuzovací pravomoc členských států při stanovení oblasti služby obecného hospodářského zájmu. Zdůrazňují, že kontrola Komise se omezuje na zjevně nesprávné posouzení.

(62) Dodávají, že stálou službu nelze oddělit od služby doplňkové. Francouzské orgány se odvolávají na výše uvedené rozhodnutí Státní rady, které dospělo k závěru, že nařízení č. 3577/92 nepředstavuje překážku k tomu, aby se skutečná potřeba veřejné služby neposuzovala globálně, aniž by se přitom muselo dohledávat, zda je tato služba trvale opodstatněná. Francouzské orgány v tomto ohledu zdůrazňují, že za účelem zajištění vyrovnání je důležité neomezovat oblast veřejné služby na neziskové činnosti. Na podporu svého stanoviska upřesňují, že zadávací podmínky smlouvy o pověření veřejnou službou nevyžadují, aby se pro stálou a doplňkovou službu používala odlišná plavidla.

([40]) Státní rada, 13. července 2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, sb. č. 355616.

(63) Pokud jde o schopnost provozovatelů na trhu zajistit námořní dopravní službu, francouzské orgány se domnívají, že vývoj dopravy na spojení mezi Marseille a Korsikou ve srovnání se spojením mezi městem Toulon a Korsikou nemůže jako takový prokázat zjevnou chybu při určení oblasti služby obecného hospodářského zájmu. Připomínají, že Rada pro hospodářskou soutěž (Conseil de la concurrence) v rozhodnutí ze dne 11. prosince 2006 ([41]) dospěla k závěru, že neexistuje vzájemná nahraditelnost mezi trhy různých spojů s Korsikou. Francouzské orgány proto soudí, že námořní spojení z Marseille představují relevantní trh.

(64) Francouzské orgány se dále domnívají, že důvodem poklesu přepravy z Marseille v roce 2004 a 2005 je více než měsíční přerušení služby v důsledku stávek ve společnosti SNCM. Nárůst přepravy z města Toulon je naopak údajně částečně spojen s „efektem spojených nádob" se spoji z Itálie.

(65) Konečně tvrdí, že korsická územní samospráva neprovedla žádné předimenzování nabídky. Úroveň kapacit údajně vyplývá zejména z požadavku na nepřerušené plnění veřejné služby a obecněji z ustanovení smlouvy o pověření veřejnou službou, která ukládají povinnosti v oblasti sazeb a kvality služby.

4.1.2. K OSTATNÍM KRITÉRIÍM ROZSUDKU VE VĚCI *ALTMARK*

(66) Pokud jde o dodržení druhého a třetího kritéria výše uvedeného rozsudku ve věci *Altmark*, francouzské orgány zaprvé tvrdí, že článek 7.1 smlouvy o pověření veřejnou službou, kterým se stranám povoluje setkávat za účelem stanovení opatření k obnovení původní finanční rovnováhy, nemá za úkol stanovit předem způsob podobné úpravy. Toto jednání je údajně nutnou podmínkou přizpůsobitelnosti služby podle vývoje prostředí. Francouzské orgány zadruhé tvrdí, že tyto změny smlouvy o pověření veřejnou službou mohou vést jak k navýšení, tak ke snížení vypláceného finančního vyrovnání, ale že se také přednostně týkají závazků pověřených společností nebo cen hrazených uživateli. Podle francouzských orgánů by se v případě, že by se muselo rozhodnout o navýšení vyrovnání vypláceného korsickou územní samosprávou, mělo posuzovat podle kritérií výše uvedeného rozsudku ve věci *Altmark* toto opatření a nikoli článek 7.1 smlouvy o pověření veřejnou službou jako takový.

(67) Pokud jde o dodržení čtvrtého kritéria výše uvedeného rozsudku ve věci *Altmark*, považují francouzské orgány míru hospodářské soutěže, již zaručilo řízení o přidělení smlouvy, za dostatečnou. Tvrdí tak, že toto řízení vedlo k přihlášení několika uchazečů a podání několika nabídek, že nebyla zaevidována žádná žádost nebo stížnost na podmínky uložené zadávací dokumentací, že všechny nabídky byly aktivně projednány a předseda korsické územní samosprávy provedl výběr mezi několika nabídkami, že rozdíly mezi nabídkami z hlediska kvality neumožňují podpořit tvrzení o neexistenci skutečné hospodářské soutěže a že řada sporů ohledně dotčeného pověření veřejnou službou prokazuje sama o sobě, že ke skutečné hospodářské soutěži došlo.

(68) Francouzské orgány kromě toho zdůrazňují nepropojenost mezi privatizací společnosti SNCM a řízením o pověření veřejnou službou a rovněž výlučnou a plnou odpovědnost korsické územní samosprávy v oblasti námořní dopravní obslužnosti Korsiky.

(69) Jako odpověď na pochyby Komise připomenuté výše v bodě odůvodnění č. 51, francouzské orgány zdůrazňují, že členské státy mohou při vymezení smlouvy o pověření veřejnou službou v oblasti námořní dopravy oprávněně uložit závazky ([42]), které přesahují podmínky týkající se 1) obsluhovaných přístavů, 2) pravidelnosti, 3) nepřerušovanosti, 4) intervalů, 5) schopnosti poskytovat službu, 6) uplatňovaných sazeb a 7) posádky plavidla.

4.2. *SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM*

(70) Francouzské orgány podpůrně soudí, že v tomto konkrétním případě jsou dodrženy všechny podmínky rámce pro službu obecného hospodářského zájmu, a to ať už se jedná o definici služby obecného hospodářského zájmu, přesné určení pověření, jeho přiměřenou délku, slučitelnost se směrnicí 2006/111/ES ([43]) o finanční průhlednosti a neexistenci nadměrného vyrovnání.

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH TŘETÍCH STRAN**

5.1. *PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI CORSICA FERRIES*

(71) Společnost Corsica Ferries nejprve připomíná hospodářský význam námořní přepravy na Korsiku pro subjekty činné na tomto trhu a zejména zdůrazňuje, že

([41]) Rozhodnutí č. 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006 *o žádostech o přijetí předběžných opatření v odvětví námořní dopravy mezi Korsikou a kontinentální Francií.*

([42]) Francouzské orgány se odvolávají na sdělení KOM(2003) 595 v konečném znění o výkladu výše uvedeného nařízení č. 3577/92.

([43]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků, Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17–25.

provozování dotčených spojů obvykle představuje podíl na čistém hospodářském výsledku provozovatelů, který přesahuje podíl, který tato činnost vytváří na jejich obchodním obratu ([44]).

5.1.1. K OZNAČENÍ SMLOUVY O POVĚŘENÍ VEŘEJNOU SLUŽBOU ZA STÁTNÍ PODPORU

(72) Společnost Corsica Ferries uvádí nejprve své poznámky k označení opatření za státní podporu. Soudí, že v tomto konkrétním případě jsou splněna kritéria čl. 107 odst. 1 SFEU, a domnívá se, že podpora vyplácená OTC představuje selektivní zvýhodnění jejích příjemců, které může narušit hospodářskou soutěž mezi členskými státy. Pokud jde o čtyři kritéria rozsudku ve věci *Altmark*, předkládá tyto komentáře.

5.1.1.1. ***K prvnímu kritériu rozsudku ve věci* Altmark**

(73) Pokud jde o oddělitelnost základní a doplňkové služby, společnost Corsica Ferries soudí, že jak ze samotné smlouvy o pověření veřejnou službou, tak z jejího plnění vyplývá, že tyto činnosti lze oddělit. Obecně zdůrazňuje, že podle souboru kritérií podrobně popsaných níže jsou údajně požadované závazky veřejné služby u základní služby přísnější.

Srovnání technických požadavků u základní a doplňkové služby na spojích mezi Marseille a městy Ajaccio a Bastia

	Základní služba Přeprava zboží a osobní přeprava	Doplňková služba Osobní přeprava
Období	Denně během trvání smlouvy o pověření veřejnou službou	Vánoční svátky/ únor 22 týdnů na jaře 11 týdnů v létě
Jízdní řád	Odjezd mezi 18:00 a 20:00 Příjezd mezi 6:00 a 8:00	Podle rozhodnutí pověřených společností
Periodicita	365 dní v roce	Podle rozhodnutí pověřených společností
Počet vozidel	Stálý během trvání smlouvy o pověření veřejnou službou a stanovený pro každou plavbu	Proměnlivý podle období a volný pro každou plavbu
Počet lodních kabin	Stálý během trvání smlouvy o pověření veřejnou službou a stanovený pro každou plavbu	Proměnlivý podle období a volný pro každou plavbu
Služby a stravování	Jediné prodejní místo stravovacích služeb	Minimálně dva druhy stravovacích služeb
Přeprava	Bez mezipřistání	Mezipřistání možná

([44]) Jinými slovy, čisté ziskové rozpětí u námořní dopravy na Korsiku údajně přesahuje průměrné čisté ziskové rozpětí předmětných podniků.

(74) Konkrétněji společnost Corsica Ferries odmítá tvrzení, že doplňkovou službu lze považovat za technicky nezbytnou pro službu základní. Zdůrazňuje přitom, že plavidla doplňkové služby (plavidla pro smíšenou přepravu vozů a cestujících) údajně nelze používat pro provozování základní služby (smíšená plavidla pro přepravu zboží a cestujících), že se u zaměstnanců pracujících při provozování těchto činností údajně jedná o dvě odlišné skupiny a že zadávací podmínky svěřují provozování doplňkové služby pouze společnosti SNCM. Kromě toho poznamenává, že zadávací dokumentace v podobě, o jaké se uvažuje pro období pro roce 2013, počítá s tím, že pověřená společnost bude pověřena pouze základní službou.

(75) Pokud jde o nedostatek soukromých podnikatelských podnětů, společnost Corsica Ferries upřesňuje, že francouzské orgány neprokázaly, že by nabídka služeb, která by existovala v případě volné hospodářské soutěže, neuspokojila stanovené potřeby veřejné služby.

(76) Za prvé soudí, že vzhledem k závazkům, které ji provázejí, odpovídá na skutečnou potřebu veřejné služby pouze základní služba. Doplňková služba se naopak uspokojení této potřeby údajně vzdaluje, protože se týká pouze přepravy cestujících během několika období v roce a jen tří ze šesti korsických přístavů. Pro společnost Corsica Ferries toto posouzení údajně potvrzuje zvýšení cenových stropů o 40 % během hlavní sezóny a skutečnost, že se u cestujících v rámci doplňkové služby jedná hlavně o turisty, jimž je prý jedno, jestli na Korsiku pocestují z přístavu v Marseille či v Toulonu. U cestujících v rámci základní služby se má naopak jednat hlavně o osoby s bydlištěm na Korsice nebo na jihu Francie, kteří berou více ohled na to, zda je přístav vyplutí blíže jejich bydlišti.

(77) Podle společnosti Corsica Ferries dokládá vývoj přepravy mezi rokem 2002 a rokem 2005, pro který byl příznačný slabý nárůst přepravy v rámci základní služby ([45]), prudké snížení přepravy v rámci doplňkové služby ([46]) a nárůst přepravy mezi městem Toulon a Korsikou ([47]), přímou hospodářskou soutěž mezi nabídkou doplňkové služby a její vlastní nabídkou s vyplutím z města Toulon. Tato hospodářská soutěž údajně potvrzuje tržní a konkurenční povahu doplňkové služby, která tím pádem neodpovídá skutečné potřebě veřejné služby.

(78) Za druhé společnost Corsica Ferries soudí, že doplňková služba v podobě stanovené smlouvou o pověření veřejnou službou není přiměřená z hlediska rozsudku ve věci *Analir* ([48]), protože je zjevně vzhledem k přepravě na mořských linkách spojujících Marseille s Korsikou předimenzovaná.

([45]) Nárůst o 44 242 cestujících.
([46]) Snížení o 208 213 cestujících.
([47]) Nárůst o 324 466 cestujících.
([48]) Rozsudek ze dne 20. února 2001 ve věci C-205/99, *Analir a další* v. *Španělsko*, Sb. rozh. 2001, I-1271.

(79) Společnost Corsica Ferries nakonec tvrdí, že v okamžiku přijetí usnesení Korsického regionálního shromáždění dne 24. března 2006 nebylo možno považovat doplňkovou službu za službu uspokojující nedostatek soukromých podnikatelských podnětů. Rovněž zdůrazňuje, že míra její nabídky s vyplutím z Toulonu mezi rokem 2000 a rokem 2007 sice vzrostla o 455 %, ale že ji úmyslně omezuje vzhledem k existenci dotované doplňkové služby. Upřesňuje, že kapacity, jež nabízí během letního období a období jaro-podzim, by ve spojení s kapacitami nabízenými pověřenou společností v rámci základní služby stačily k uspokojení poptávky. Uvádí, že míra obsazenosti plavidel přidělených pověřenou společností na doplňkovou službu v rámci pověření veřejnou službou na období 2007–2013 nepřekročila původně hranici 30 % ([49]). Společnost Corsica Ferries z uvedeného vyvozuje, že nedostatek soukromých podnikatelských podnětů nebylo možno posuzovat stejným způsobem v okamžiku přijetí zadávacích podmínek pro pověření veřejnou službou na období 2007–2013 a během předchozího období.

(80) Společnost Corsica Ferries se dodatečně domnívá, že její tvrzení platí částečně také pro přepravu zboží. Upřesňuje, že rozvoj nákladní přepravy s počátkem v Toulonu neměl záporný dopad na objemy přepravované v rámci pověření veřejnou službou, a zdůrazňuje tak vznik služby, jež údajně dodržuje požadavky na nepřerušovanou a kvalitní službu a jež měla odpovědět na neuspokojenou potřebu.

(81) Společnost Corsica Ferries soudí, že z uvedeného vyplývá, že v tomto konkrétním případě není splněno první kritérium rozsudku ve věci *Altmark*.

5.1.1.2. ***K druhému kritériu rozsudku ve věci* Altmark**

(82) Pokud jde o výši vyrovnání, společnost Corsica Ferries soudí, že je ji nutno posuzovat z hlediska platných předpisů, které údajně odstraňují jakoukoliv možnost hospodářské soutěže s pověřenými společnostmi.

(83) Společnost Corsica Ferries zaprvé soudí, že vyrovnání za veřejnou službu údajně nesplňuje požadavky na přesnost, objektivitu a transparentnost. Domnívá se, že odkaz na „neobvyklé, nepředvídatelné a na vůli dopravců nezávislé“ zvýšení, jež má odůvodnit vývoj maximální horní hranice sazeb, je nedostatečně přesný. Obecně se finanční vyrovnání údajně zvyšuje rychleji, než se snižují skutečné příjmy a naopak.

([49]) Společnost Corsica Ferries vychází zejména ze statistických údajů převzatých do usnesení Korsického regionálního shromáždění ze dne 26. listopadu 2009.

(84) Společnost dodává, že navýšení předpokládaných příjmů mezi nabídkou z prosince roku 2006 a nabídkou z března roku 2007 mělo při uplatnění ochranné doložky (článek 7 smlouvy o pověření veřejnou službou) za cíl dosáhnout vyplacení dodatečného vyrovnání k provozní dotaci. Kromě toho soudí, že základ, který slouží jako reference pro určení hodnoty plavidel SNCM, není ani objektivní a ani transparentní, protože tento základ prošel mezi jednotlivými nabídkami podanými společností výrazným vývojem.

(85) Společnost Corsica Ferries navíc soudí, že nebyly stanoveny parametry výpočtu vyrovnání spojeného s uplatněním ochranné doložky. Toto neurčení parametrů se údajně projevilo v podobě dodatečných financování poskytnutých pověřeným společnostem. Domnívá se, že částečné vyrovnání rozdílu mezi předpokládanými a skutečnými příjmy bylo vypočteno s odkazem na nadhodnocenou prognózu přepravy.

5.1.1.3. ***Ke třetímu kritériu rozsudku ve věci* Altmark**

(86) Společnost Corsica Ferries se na jedné straně domnívá, že míra návratnosti investovaného kapitálu ve výši 15 % je z hlediska hodnot obvyklých v námořní přepravě nadměrná. Soudí, že tento důsledek byl navýšen mírou, na jakou společnost SNCM ocenila prodejní hodnotu svých plavidel.

(87) Na druhé straně společnost soudí, že k zajištění neexistence nadměrného vyrovnání nebyl zaveden žádný účinný kontrolní mechanizmus.

5.1.1.4. ***Ke čtvrtému kritériu rozsudku ve věci* Altmark**

(88) Společnost Corsica Ferries tvrdí, že řízení pro přidělení pověření veřejnou službou neumožnilo zajistit skutečnou a dostatečně otevřenou hospodářskou soutěž. Domnívá se, že výsledek tohoto řízení ovlivnily hospodářské důsledky, které by vyvolalo uplatnění zrušující doložky v případě neobnovení pověření veřejnou službou. Mimoto soudí, že podmínky uložené zadávací dokumentací nezajistily skutečnou hospodářskou soutěž. Uvádí doložku, jejímž cílem bylo zabránit zhoršení ekonomických podmínek pověřené společnosti ([50]), rozsah uložených závazků veřejné služby, neexistenci finančních vyrovnání ve prospěch společností konkurujících pověřeným společnostem, diskreční pravomoc OTC v oblasti odchylek od zvláštních předpisů nabídkového řízení a od

([50]) Článek 3 smlouvy o pověření veřejnou službou, viz výše uvedený bod odůvodnění č. 35.

zadávací dokumentace, povinnost provozovat plavidla uvedená do provozu po 1. lednu 1987, nadměrný rozsah veřejné služby námořní dopravní obslužnosti, neexistenci rozdělení mezi základní a doplňkovou službu a výklad zvláštních předpisů nabídkového řízení, pokud jde o podání nabídky obsahující nevyjmenovaná plavidla.

(89) Jako doplnění společnost Corsica Ferries zdůrazňuje, že řízení pro přidělení pověření veřejnou službou nevedlo k výběru nejlevnější nabídky. Nabídka uskupení SNCM/CMN údajně vedla k vyplacení dotace, jež přesahovala o 15 milionů EUR za rok dotaci, ke které by vedlo propojení s nabídkou společnosti Corsica Ferries.

(90) Společnost Corsica Ferries proto zdůrazňuje, že výše vyrovnání měla být stanovena s odkazem na průměrně velký a dobře spravovaný podnik vybavený odpovídajícími dopravními prostředky. Společnost se domnívá, že tuto referenci může představovat, a navíc soudí, že byla schopna zajistit dopravní obslužnost přístavů měst Ajaccio, Propriano a Porto-Vecchio za cenu, jež by byla o více než polovinu nižší než cena nabídnutá uskupením SNCM/CMN.

5.1.2. POZNÁMKY K OPATŘENÍ SOCIÁLNÍ PODPORY

(91) Společnost Corsica Ferries zdůrazňuje, že opatření sociální podpory představuje výhodu v tom, že se proplácí pouze přeprava opravdu uskutečněná způsobilými cestujícími, a to na rozdíl od pověření veřejnou službou, kterým se financuje dopravní kapacita. Toto opatření sociální podpory by umožnilo financovat závazky veřejné služby za výrazně nižších nákladů, než jsou náklady vlastní režimu pověření veřejnou službou.

5.2. *PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTÍ SNCM A CMN*

5.2.1. K OBLASTI PŮSOBNOSTI VEŘEJNÉ SLUŽBY A PRVNÍMU KRITÉRIU ROZSUDKU VE VĚCI *ALTMARK*

(92) Společnosti SNCM a CMN nejprve soudí, že smlouva o pověření veřejnou službou nerozlišuje mezi základní a doplňkovou službou. Stejně jako francouzské orgány se domnívají, že smlouva o pověření veřejnou službou stanoví dva sezónní programy, kterým odpovídají podle období špiček různé objemy nabídky. Podle společnosti SNCM nelze nic namítat proti tomu, aby samospráva převzala fixní náklady uložené pověřeným společnostem po celý rok při uspokojování jednorázových potřeb při plnění pověření.

(93) Společnost SNCM v těchto souvislostech připomíná, že členské státy mají širokou posuzovací pravomoc při určení oblasti služby obecného hospodářského zájmu, již může Komise zpochybnit pouze při existenci zjevně nesprávného posouzení. V tomto ohledu se domnívá, že z hlediska důkazního břemena by bylo přehnané požadovat po dotčeném členském státu, aby prokázal, že pravidelné dopravní služby zajišťované v prostředí volné hospodářské soutěže neuspokojují potřeby vymezené jako veřejná služba.

(94) SNCM se rovněž domnívá, že z článku 4 nařízení č. 3577/92 nevyplývá, že se u kritéria skutečné potřeby veřejné služby spojené s nedostatkem soukromých podnikatelských podnětů jedná o obecné pravidlo použitelné v tomto konkrétním případě. Soudí, že takový výklad použitý Soudním dvorem v rozsudku ve věci *Analir* ([51]) nepodmiňuje obecně tímto kritériem schopnost členských států stanovit rozsah úkolů veřejné služby.

(95) Společnosti SNCM a CMN se ve shodě se stanoviskem francouzských orgánů rovněž domnívají, že v případě, pokud by Komise tento výklad nepřijala, měla by být potřeba veřejné služby spojená s nedostatkem soukromých podnikatelských podnětů posuzována globálně pro celou dobu plnění smlouvy. Toto globální posouzení by tak umožnilo snížit náklady veřejné služby vyrovnáním pomocí příjmů z hlavní sezóny. Bylo by proto rozhodující posoudit, zda je soukromý provozovatel schopen uspokojit požadavky pravidelnosti, nepřerušenosti a četnosti služby po celý rok. Společnost CMN se rovněž domnívá, že základní služba je od služby doplňkové neoddělitelná.

(96) Společnost SNCM v těchto souvislostech zdůrazňuje, že zadávací podmínky pověření veřejnou službou nevyžadují používání odlišných plavidel pro stálou službu a pro službu doplňkovou.

(97) Domnívá se navíc, že srovnání přepravy na spojích Marseille – Korsika a Toulon – Korsika nestačí k prokázání zjevně nesprávného posouzení, pokud jde o vyhodnocení schopnosti soukromé nabídky uspokojit potřebu v podobě stanovené v závazcích veřejné služby. Francouzské orgány mají za to, že důvodem snížení celkové přepravy zajišťované pověřenými společnostmi v období 2004–2005 je přerušení provozu společnosti SNCM kvůli stávkám. Nárůst přepravy z města Toulon je naopak údajně spojen s „efektem spojených nádob“ se spoji z Itálie.

([51]) Výše uvedená věc C-205/99.

(98) Pokud jde o možnost předimenzování nabídky služeb ve smlouvě o pověření veřejnou službou, společnost SNCM se domnívá, že referenční období nemůže zahrnovat roky 2004 a 2005, a to z důvodu výše zmíněných sociálních konfliktů. Pro uspokojení přepravy během hlavní sezóny jsou proto trajektová plavidla pro osobní přepravu údajně nutná. Společnost CMN rovněž upřesňuje, že nastavení nabídky se provedlo podle hospodářského prostředí, narušení plnění služby a také směrování přepravy během hlavní sezóny, jež údajně způsobuje plavby s nízkou obsazeností.

(99) Společnosti SNCM a CMN navíc poznamenávají, že služby nabízené společností Corsica Ferries na spojích z města Toulon nepodléhají stejným povinnostem, jako jsou povinnosti uložené pověřeným společnostem smlouvou o pověření veřejnou službou. V oblasti nákladní přepravy společnosti SNCM a CMN zdůrazňují závazky v oblasti jízdního řádu, kapacit nalodění a sazeb, které musí plnit. V oblasti osobní přepravy společnost SNCM soudí, že povinnosti v oblasti jízdního řádu omezují počet spojení, že menší omezení v oblasti sazeb u společnosti Corsica Ferries této společnosti údajně zajišťují větší obchodní svobodu a že závazky v oblasti kvality služby údajně vedou k navýšení nákladů u pověřených společností. Společnost SNCM také zmiňuje specifičnost departementálních cílových přístavů, které jsou zahrnuty do zadávacích podmínek, a také své závazky provozovat každodenní přeplavbu tam a zpět, které rovněž připomíná společnost Corsica Ferries.

(100) Podpůrně společnost SNCM zdůrazňuje, že dotace poskytnuté ostatním subjektům na trhu, a to zejména sociální podpora, mohly mít vliv na vývoj přepravy. Vývoj přepravy proto neprokazuje menší schopnost pověřených společností plnit závazky, které mají.

(101) Společnost SNCM na konec poznamenává, že její nabídka byla stanovena v roce 2007. Omezení požadavků OTC, k němuž došlo v roce 2009, je tak údajně spojeno hlavně s hospodářskou krizí a také s investicemi, jež provedla společnost Corsica Ferries.

5.2.2. K DRUHÉMU KRITÉRIU ROZSUDKU VE VĚCI *ALTMARK*

(102) Ve shodě se stanoviskem francouzských orgánů (viz výše uvedený bod odůvodnění č. 66) se společnost SNCM domnívá, že článek 7.1 smlouvy o pověření veřejnou službou údajně stačí ke stanovení parametrů, na jejichž základě se vypočítává vyrovnání. S výjimkou existence vlastního článku 7.1 může být údajně předmětem kontroly pouze akt přijatý na základě tohoto ustanovení.

(103) Společnosti SNCM a CMN dále soudí, že uvažování zastávané Francií ve výše zmíněném bodě odůvodnění platí rovněž pro otázku úpravy vyrovnání podle skutečných příjmů, jak stanoví smlouva o pověření veřejnou službou. Uplatnění této doložky je údajně automatické a neumožňuje žádný subjektivní výklad. Pokud jde o ochrannou doložku o zachování příjmů zohledněním „pohonných hmot", má být opodstatněna skutečností, že nelze předvídat vývoj na trzích a dopad vývoje předpisů. Společnost CMN na závěr zdůrazňuje, že ochranná doložka se uplatňuje jak v případě snížení příjmů, tak také při jejich nárůstu.

(104) Společnost SNCM se domnívá, že změna výše předpokládaných příjmů mezi různými nabídkami podanými pověřenými společnostmi není takové povahy, aby zpochybňovala transparentnost parametrů vyrovnávacího mechanizmu.

(105) Společnost SNCM rovněž upřesňuje, že mimo rámec stanovený pověřením veřejnou službou nebylo vyplaceno žádné finanční vyrovnání. Zdůrazňuje, že smlouva o pověření veřejnou službou počítá s tím, že v některých případech narušení služby se od smluvní pokuty uložené OTC pověřeným společnostem odečítají výdaje, které měla pověřená společnost v souvislosti s použitím náhradních prostředků nebo s odškodněním zákazníků. Pokud žádost podaná společností SNCM úřadu OTC na tomto základě skutečně dosahuje výše 600 000 EUR, tato částka nebyla údajně zaplacena a má odpovídat pouze rezervě odpovídající odhadu náhrad, které SNCM zaplatila kvůli stávkám v roce 2010.

5.2.3. K OSTATNÍM KRITÉRIÍM ROZSUDKU VE VĚCI *ALTMARK*

(106) Pokud jde o míru vyrovnání nákladů vyvolaných závazky veřejné služby, společnosti SNCM a CMN se domnívají, že se jim žádného nadměrného vyrovnání nedostalo. Pokud jde o požadavky použitelné v oblasti výnosnosti kapitálu, společnost SNCM naopak zdůrazňuje, že náklady vyvolané závazky veřejné služby byly údajně vyrovnány nedostatečně, což pro ni znamenalo, že po uspokojení kapitálového požadavku vykazovala záporný hospodářský výsledek.

(107) Pokud jde o postup při výběru poskytovatele služby, společnost SNCM připomíná, že privatizační protokol obsahoval výlučnou zrušující doložku. Tato doložka má být analyzována stejně, jak to učinily francouzské orgány a jak je popsáno ve výše uvedeném bodě odůvodnění č. 55. Společnost se kromě toho domnívá, že vzhledem ke skutečnosti, že při privatizaci SNCM nebyla korsická územní samospráva zapojena, neměla privatizace žádný vliv na postup při přidělení pověření veřejnou službou.

(108) Společnosti SNCM a CMN kromě toho soudí, že požadavky zadávací dokumentace nezpochybnily povahu hospodářské soutěže řízení o přidělení pověření. Domnívají se, že kontrola splnění čtvrtého kritéria rozsudku ve

věci *Altmark* se netýká vhodnosti závazků veřejné služby uložených provozovatelům mimo pověření veřejnou službou.

(109) Společnosti SNCM a CMN navíc zdůrazňují, že omezení obsahu smluv o veřejné službě nařízením č. 3577/92 nebrání členským státům připojit k nim další požadavky.

(110) Na základě souboru tvrzení zastávaných francouzskými orgány a popsaných ve výše uvedeném bodě odůvodnění č. 64 se společnost SNCM navíc domnívá, že výběrové řízení na pověřenou společnost nebylo diskriminační. Podle společnosti SNCM to potvrzuje skutečnost, že společnost Corsica Ferries popírá nestrannost správního soudu ve městě Bastia a korsické územní samosprávy.

(111) Podpůrně se společnosti SNCM a CMN domnívají, že v případě nesplnění kritérií rozsudku ve věci *Altmark* by obdržená vyrovnání měla být označena za podpory slučitelné s vnitřním trhem podle rámce pro službu obecného hospodářského zájmu. V tomto ohledu se domnívají, že délka pověření je přiměřená a že pro spoje mimo pověření veřejnou službou se vede analytické účetnictví, které je oddělené od účetnictví spojů provozovaných v rámci pověření, čímž je dodržena směrnice 2006/111/ES o finanční průhlednosti.

6. VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

6.1. *K OBLASTI PŮSOBNOSTI VEŘEJNÉ SLUŽBY A PRVNÍMU KRITÉRIU ROZSUDKU VE VĚCI* ALTMARK

(112) Pokud jde o připomínky společnosti Corsica Ferries k dodržení výše uvedeného prvního kritéria rozsudku ve věci *Altmark*, francouzské orgány nejprve připomínají své stanovisko ohledně neoddělitelnosti základní a doplňkové služby. Soudí, že zaměstnávání brigádníků při plnění doplňkové služby nepředstavuje důkaz opaku.

(113) Odmítají poté tvrzení společnosti Corsica Ferries, podle kterého je v případě doplňkové služby vyžadováno jako kritérium pouze kritérium kapacity. Připomínají, že ve stejné míře platí také kritérium kvality stanovené zadávací dokumentací.

(114) Kromě toho zadávací podmínky pověření veřejnou službou údajně nepožadují používání odlišných plavidel pro stálou a doplňkovou službu.

(115) Považují mimoto za neopodstatněné omezovat analýzu případného nedostatku soukromých podnikatelských podnětů pouze na období spadající do rámce doplňkové služby. Soudí, že upírání povahy veřejné služby doplňkové službě z důvodu, že je určena převážně pro přepravu turistů, je neopodstatněné, protože jejím cílem je zajistit územní návaznost a tím oslabit omezení spojená se skutečností, že Korsika je ostrov.

(116) Francouzské orgány nesouhlasí s analýzou společnosti Corsica Ferries, pokud jde o vhodnost úrovně nabídky pro doplňkovou službu, již převzala smlouva o pověření veřejnou službou. Soudí, že referenční období z hlediska osobní přepravy by mělo být omezeno na období po roce 2006, protože období 2002–2005 bylo poznamenáno přerušováním služby v důsledku stávek. Přičítají ostatně celkové předimenzování nabídky během období 2010–2013 skutečnosti, že společnost Corsica Ferries uvedla do provozu plavidlo Smeralda.

(117) Francouzské orgány závěrem poznamenávají, že z opatření sociální podpory má největší prospěch společnost Corsica Ferries, protože jeho výše závisí na počtu přepravených cestujících. Kromě toho společnost Corsica Ferries zohledňuje pouze přepravní kapacity, aniž by brala na zřetel jiná kritéria, jako je např. kritérium kvality služby.

6.2. *K OSTATNÍM KRITÉRIÍM ROZSUDKU VE VĚCI* ALTMARK

(118) Pokud jde o připomínky společnosti Corsica Ferries k dodržení druhého a třetího kritéria výše uvedeného rozsudku ve věci *Altmark*, francouzské orgány upřesňují, že ke změně pověření veřejnou službou, ke které došlo prostřednictvím dodatku ke smlouvě dne 28. prosince 2009, vedl rozdíl mezi předpokládaným objemem přepravy stanoveném na základě ambiciózních cílů hospodářského rozvoje a skutečností, jež byla výsledkem zpomalení hospodářské činnosti a nárůstu nabídky v oblasti námořní dopravy. Zdůrazňují, že kontrola vyrovnávacího mechanizmu prováděná finančními soudními orgány se netýká jeho souladu s právními předpisy použitelnými na státní podporu ale pravidelnosti, účinnosti a efektivity jeho správy. Francouzské orgány navíc zdůrazňují, že předložené připomínky se týkaly rovněž systému sociální podpory, z nichž má údajně největší prospěch společnost Corsica Ferries, přičemž částka, která byly na tento systém věnována, se podle francouzských orgánů zvýšila z 13,8 milionu EUR v roce 2002 na 20,8 milionu EUR v roce 2009.

(119) Pokud jde o připomínky společnosti Corsica Ferries k dodržení čtvrtého kritéria rozsudku ve věci *Altmark*, francouzské orgány upřesňují, že rozsudek Tribunálu Evropské unie ze dne 11. září 2012 ve věci T-565/08

nemá žádnou vazbu s přidělením pověření veřejnou službou. Odmítají tak výklad tohoto rozsudku v podání společnosti Corsica Ferries a domnívají se v tomto ohledu, že zrušující doložku lze uplatnit pouze v případě, když Komise přijme rozhodnutí, jímž budou předmětná opatření prohlášena za státní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, nebo v případě nepřidělení smlouvy o pověření veřejnou službou společnosti SNCM.

(120) Francouzské orgány závěrem soudí, že vycházet při posuzování stupně skutečné hospodářské soutěže z prohlášení předsedy Korsického regionálního shromáždění není v souladu s platnými právními předpisy, protože tento subjekt nemá pravomoc přijímat sám o sobě zadávací podmínky pro pověření veřejnou službou. Zároveň poznamenávají, že analýza nabídek vedla k úvaze, že společnost Corsica Ferries nedodržuje podmínky zmiňované zadávací dokumentace, nepředkládá podklady pro posouzení svého finančního zadlužení a nezaručuje průkaznost svého výhledového účtu zisků a ztrát.

7. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

7.1. *EXISTENCE PODPORY PODLE ČL. 107 ODST. 1 SFEU*

(121) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

(122) Označení určitého vnitrostátního opatření za státní podporu tak předpokládá, že jsou splněny následující kumulativní podmínky: 1) příjemce či příjemci jsou podniky podle čl. 107 odst. 1 SFEU, 2) dotčené opatření je poskytnuto ze státních prostředků nebo je přičitatelné státu, 3) opatření poskytuje svému příjemci či svým příjemcům selektivní zvýhodnění a 4) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy ([52]).

7.1.1. POJMY PODNIK A HOSPODÁŘSKÁ ČINNOST

(123) Jak je zdůrazněno v rozhodnutí o zahájení řízení (bod odůvodnění č. 62), u společností SNCM a CMN se jedná o dva provozovatele zapojené do poskytování služeb v oblasti námořní přepravy, kteří tak vykonávají hospodářské činnosti.

7.1.2. STÁTNÍ PROSTŘEDKY A PŘIČITATELNOST STÁTU

(124) Jak je vysvětleno v rozhodnutí o zahájení řízení (body odůvodnění č. 63 až 65), rozhodnutí uzavřít smlouvu o pověření veřejnou službou přijalo Korsické regionální shromáždění. Prostředky OTC, který je veřejným orgánem, jsou veřejnými prostředky, které pocházejí zejména z dotace na územní návaznost vyplácenou státem. Vyrovnání vyplácená na základě pověření veřejnou službou proto představují převod státních prostředků přičitatelný státu.

7.1.3. SELEKTIVNÍ ZVÝHODNĚNÍ POVĚŘENÝCH SPOLEČNOSTÍ

(125) Za účelem posouzení, zda určité státní opatření představuje podporu podniku, je nutno zjistit, zda se dotčenému podniku dostalo hospodářského zvýhodnění v tom, že nemusí nést náklady, které by měly běžně zatěžovat jeho vlastní finanční prostředky, nebo zda se těší výhodě, kterou by za běžných tržních podmínek neměl ([53]).

(126) V těchto souvislostech Komise na rozdíl od tvrzení společnosti CMN soudí, že nárůst podílu konkurenčních provozovatelů na trhu nijak neprokazuje neexistenci zvýhodnění poskytnutého pověřeným společnostem. Je totiž nesporné, že bez zásahu veřejné moci by pověřené společnosti neměly prospěch z vyrovnání svých provozních nákladů v podobě, v jaké jej stanoví smlouva o pověření veřejnou službou.

(127) Francie dospívá k závěru o neexistenci prvků státní podpory ve smlouvě o pověření veřejnou službou jako celku zejména odkazem na výše uvedené rozhodnutí Státní rady ze dne 13. července 2012. Komise přesto zjišťuje, že vnitrostátní soudní orgán ve svém rozhodnutí pouze usoudil, že ochrannou doložku stanovenou článkem 7.1 smlouvy o pověření veřejnou službou ([54]) a posuzovanou odděleně nelze označit za státní podporu ([55]). Vzhledem k tomu, že Komise nepřezkoumává ochrannou doložku odděleně, ale zohledňuje smlouvu o pověření veřejnou službou v jejím celku, soudí, že zdůvodnění tohoto rozhodnutí ohledně výše uvedené doložky nejsou relevantní pro zjištění, zda smlouva o pověření veřejnou službou obsahuje ve svém celku prvky státní podpory. Podstatu tvrzení uvedených v tomto rozhodnutí přezkoumá v rámci svého přezkumu definice závazků veřejné služby pokrytých smlouvou o pověření veřejnou službou (viz níže oddíl 7.1.3.1).

(128) Protože Francie tvrdí, že tato vyrovnání údajně nevedou při uplatnění výše uvedené judikatury ve věci *Altmark* k selektivnímu zvýhodnění jejich příjemců, musí Komise přezkoumat, zda vyrovnání poskytnutá na základě smlouvy o pověření veřejnou službou splňují, jak tvrdí francouzské orgány a pověřené společnosti, všechna kritéria rozsudku ve věci *Altmark*.

([52]) Viz např. rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *Ministero dell'Economia e delle Finanze* v. *Cassa di Risparmio di Firenze* (věc C-222/04, Sb. rozh., s. I-289, bod 129).

([53]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 14. února 1990, věc C-301/87, *Francie* v. *Komise*, Sb. rozh. 1990, s. I-307, bod 41.

([54]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 38.

([55]) Viz výše uvedená poznámka pod čarou č. 24.

(129) V tomto ohledu je nutno připomenout, že Soudní dvůr v tomto rozsudku ([56]) rozhodl, že vyrovnávací platby poskytované za plnění závazků veřejné služby nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU za předpokladu splnění čtyř kumulativních kritérií:

— podnik, který je příjemcem podpory, byl skutečně pověřen plněním závazků veřejné služby a tyto závazky byly jasně definovány (kritérium 1),

— parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočítáváno, byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem (kritérium 2),

— vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (kritérium 3),

— není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním závazků veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, úroveň nutného vyrovnání je určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, řádně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto závazků se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků (kritérium 4).

(130) Ve svém sdělení o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ([57]) (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) Komise poskytla pokyny k vyjasnění požadavků ohledně vyrovnání za služby obecného hospodářského zájmu. Toto sdělení rozebírá jednotlivé požadavky stanovené v judikatuře *Altmark*, tj. pojem služby obecného hospodářského zájmu pro účely článku 106 SFEU, nezbytnost existence pověřovacího aktu, povinnost vymezit parametry vyrovnávací platby, zásady týkající se zamezení nadměrnému vyrovnání a zásady týkající se výběru poskytovatele.

([56]) Výše uvedený rozsudek, viz poznámka pod čarou č. 22.

([57]) Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, přijaté Komisí dne 20. prosince 2011 a zveřejněné v Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4.

(131) V tomto konkrétním případě považuje Komise za vhodné přistoupit k analýze prvního a čtvrtého kritéria rozsudku ve věci *Altmark*.

7.1.3.1. ***Definice služby obecného hospodářského zájmu (kritérium 1)***

Rámec analýzy

(132) Je nutno připomenout, že pravomoc Komise v oblasti definice služby obecného hospodářského zájmu se omezuje na ověření, zda se dotčený členský stát nedopustil zjevně nesprávného posouzení tím, že určitou službu označil za službu obecného hospodářského zájmu ([58]).

(133) Pokud kromě toho existují zvláštní pravidla na úrovni Unie, rozhodovací pravomoci členských států jsou těmito pravidly vázány, aniž by tím bylo dotčeno posouzení provedené Komisí za účelem zjištění, zda byla služba obecného hospodářského zájmu správně vymezena pro účely kontroly v oblasti státních podpor ([59]). V rozhodnutí o zahájení řízení Komise v tomto ohledu v podstatě usoudila, že vymezení oblasti veřejné služby musí dodržet nařízení č. 3577/92 v podobě, jak ho vykládá judikatura Soudního dvora ([60]), aby bylo z hlediska kontroly státních podpor přijatelné. Komise proto uvedla, že bude analyzovat, zda oblast veřejné služby v podobě stanovené smlouvou o pověření veřejnou službou byla nezbytná a přiměřená v porovnání se skutečnou potřebou veřejné služby, již prokázal nedostatek pravidelných přepravních služeb za stavu volné hospodářské soutěže.

(134) V tomto konkrétním případě by tak při neshodě se zásadními kritérii nařízení č. 3577/92, jak je vykládá judikatura, nebylo možno předmětná vyrovnání prohlásit za slučitelná na základě čl. 106 odst. 2 SFEU. Soulad s nařízením č. 3577/92 je tak v tomto konkrétním případě nutnou podmínkou pro použitelnost rámce pro službu obecného hospodářského zájmu ([61]).

(135) V tomto ohledu Komise zjišťuje, že smlouva o pověření veřejnou službou představuje jasně „zakázku na veřejné služby“ ve smyslu nařízení č. 3577/92 ([62]). V těchto souvislostech se domnívá, že podmínky vyjmenované ve výše uvedeném rozsudku ve věci *Analir* mají pro analýzu takové smlouvy o veřejné službě zvláštní

([58]) Viz výše uvedené sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, odstavec 46.

([59]) Viz výše uvedené sdělení o službách obecného hospodářského zájmu, odstavec 46.

([60]) Zejména výše uvedený rozsudek ve věci *Analir*.

([61]) Viz rámec pro službu obecného hospodářského zájmu, odstavec 8 a 13.

([62]) Viz článek 2 a 4 výše uvedeného nařízení č. 3577/92.

význam. Vyrovnání za zvláštní závazky v rámci smlouvy o veřejné službě je dotováním nabídky služeb, a představuje tak jasné narušení jejich volného pohybu ([63]). Toto narušení lze odůvodnit pouze omezujícími podmínkami, které prokáží potřebu a přiměřenost definice všech služeb, které jsou vyjmuty z oblasti volné hospodářské soutěže, v porovnání se skutečnou potřebou dopravy, kterou stav volné hospodářské soutěže neuspokojuje.

(136) Analogicky s výše uvedeným rozsudkem ve věci *Analir* tak Komise soudí, že rozsah oblasti veřejné služby v podobě stanovené smlouvou o veřejné službě musí být potřebný a přiměřený v porovnání se skutečnou potřebou veřejné služby prokázanou nedostatečnými dopravními službami za běžných tržních podmínek.

Oddělená analýza základní a doplňkové služby

(137) Francouzské orgány úvodem tvrdí, že základní a doplňková služba v podobě stanovené v rozhodnutí o zahájení řízení a připomenuté výše nepředstavují dvě odlišné služby. V tomto ohledu Komise soudí, že ze zadávacích podmínek pro přidělení veřejné služby jasně vyplývá rozlišení mezi dopravními službami, které je nutno poskytovat v rámci základní služby po celý rok, a dodatečnými kapacitami, které je nutno dodat v období špiček ([64]).

(138) Francouzské orgány rovněž tvrdí, že rozsah veřejné služby je nutno posuzovat globálně pro obě služby. Odvolávají se přitom na výše uvedené rozhodnutí Státní rady ze dne 13. července 2012, v němž vnitrostátní soudní orgán rozhodl, že výše uvedené nařízení č. 3577/92 nepředstavuje překážku k tomu, aby se skutečná potřeba veřejné služby neposuzovala globálně pro každý spoj, aniž by se přitom muselo dohledávat, zda je tato potřeba trvale opodstatněná. Státní rada z uvedeného vyvodila, že nařízení č. 3577/92 neukládá, aby doplňková služba uspokojovala skutečnou potřebu veřejné služby, která by byla odlišná od potřeby, již uspokojuje služba základní.

(139) V souladu se svým rozhodovacím postupem ([65]) Komise v tomto ohledu skutečně soudí, že kvůli tomu, aby se zabránilo situaci, kdy si někdo bude vybírat jen to nejlepší ([66]), což by bylo na škodu jak hospodářské účinnosti provozování služeb, tak jejich kvalitě a hospodářské životaschopnosti, může být v situaci, kdy poptávka po přepravě vykazuje výraznou sezónnost, oprávněné zahrnout do oblasti veřejné služby služby týkající se jak období špiček, tak období s nízkou vytížeností. Použitím tohoto přístupu v souvislostech tohoto konkrétního případu Komise soudí, že může být oprávněné usuzovat, že doplňkovou službu lze odůvodnit skutečnou potřebou veřejné služby, již uspokojuje základní služba, pouze tehdy, je-li prokázáno, že její provozování je, jak tvrdí francouzské orgány, nezbytné pro provozování služby základní, a to na základě souboru hospodářských a technických ohledů.

(140) Na rozdíl od tvrzení Francie a společností SNCM a CMN se ale v tomto konkrétním případě nejeví provozování doplňkové služby jako nezbytné pro provozování služby základní.

(141) Komise připomíná, že rozšíření oblasti působnosti veřejné služby může být za určitých podmínek odůvodněné existencí technické komplementarity nebo z důvodu řádně prokázaných ohledů na hospodářskou účinnost (synergie). Avšak v tomto konkrétním případě žádná technická komplementarita mezi základní a doplňkovou službou prokázána není. Komise totiž zjišťuje, že závazky, které jsou těmto službám uloženy, jsou odlišné, a to zejména pokud jde o jízdní řád a četnost spojů. Pokud jde o jízdní řád, definice základní služby ukládá minimální čas odjezdu a přesně vymezené časové rozmezí příjezdu ([67]), zatímco definice doplňkové služby žádný jízdní řád, který by se měl dodržovat, nestanoví. Pokud jde o četnost spojů, zadávací dokumentace smlouvy o pověření veřejnou službou v případě doplňkové služby žádnou povinnost neukládá a přepravní kapacita se pro období špiček určuje každý rok. Služby organizované podle podobného odlišení ([68]) byly kromě toho provozovány v období 2002–2006 s rozdílnými plavidly a posádkami.

(142) V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že tvrzení francouzských orgánů, podle nějž zadávací podmínky neukládaly povinnost používat rozdílná plavidla, tento závěr nezpochybňuje, protože zkušenost z předchozího pověření

([63]) Viz zejména rozsudek ze dne 25. července 1991, *Säger*, C-76/90, Sb. rozh., s. I-4221, bod 12; ze dne 9. srpna 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Sb. rozh., s. I-3803, bod 14; ze dne 28. března 1996, *Guiot*, C-272/94, Sb. rozh., s. I-1905, bod 10; ze dne 18. června 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Sb. rozh., s. I-3949, bod 56 a ze dne 23. listopadu 1999, *Arblade a další*, C-369/96 a C-376/96, Sb. rozh., s. I-8453, bod 33.

([64]) V čem spočívá každá ze služeb je připomenuto v bodě odůvodnění č. 33 a ve výše uvedených poznámkách pod čarou č. 25 a 26. V čem spočívá doplňková služba je definováno zejména v bodech I a) 2) (Marseille – Ajaccio), I b) 2) (Marseille – Bastia) a I d) 1.4) (Marseille – Propriano) zadávacích podmínek smlouvy o pověření veřejnou službou.

([65]) Viz rozhodnutí ze dne 30. října 2001 o státních podporách poskytnutých Francií ve prospěch společnosti Société nationale maritime Corse-Méditerranée, Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 66, bod odůvodnění č. 74.

([66]) Vybíráním toho nejlepšího se míní situace, kdy konkurenční podniky námořní dopravy vyvíjejí činnost pouze v období špičky.

([67]) Smlouva o pověření veřejnou službou, příloha I. Toto časové rozmezí příjezdu bylo od 6 hod. 30 do 7 hod. u linek Marseille – Ajaccio a Marseille – Bastia a od 6 hod. 30 do 7 hod. 30 u linky Marseille – Propriano vzhledem k povinnostem uloženým osobní a nákladní přepravě.

([68]) Pro období 2002–2006 byla „dodatečná“ služba definována tak, že pověřené společnosti poskytují v období špiček dodatečné kapacity pro přepravu cestujících. Tuto služby zajišťovala plavidla pro osobní přepravu. Viz výše uvedená zpráva Regionální účetní komory Korsiky.

veřejnou službou na období 2002–2006 prokázala, že oba typy služeb lze poskytovat s rozdílnými plavidly ([69]).

(143) Pokud jde dále o tvrzení francouzských orgánů, podle nějž by zahrnutí doplňkové služby mělo být odůvodněno finančním vyrovnáním se základní službou, stačí konstatování, že analytické účetnictví společnosti SNCM vykazuje trvale u posledně jmenované služby provozní ztrátu ([70]). Toto tvrzení proto nelze přijmout.

(144) Z uvedeného vyplývá, že ve zvláštních souvislostech tohoto konkrétního případu nelze usoudit na nutnost provádění doplňkové služby pro řádné plnění služby základní a že žádné z tvrzení uváděných v tomto ohledu francouzskými orgány a pověřenými společnostmi nedokáže tento závěr vyvrátit. Komise proto soudí, že označení za službu obecného hospodářského zájmu je nutno u obou typů předmětné služby posuzovat odděleně.

Analýza základní služby

(145) Komise nejprve konstatuje, že v souladu s judikaturou ([71]) a rozhodovací praxí Komise v této oblasti ([72]) je politika územní návaznosti prováděná francouzskými orgány součástí oprávněného veřejného zájmu, který spočívá v zajištění dostatečných dopravních služeb pro uspokojení potřeb sociálního a hospodářského rozvoje Korsiky. Ukazuje se tak, že poskytování minimální služby územní návaznosti mezi Marseille a dotčenými pěti korsickými přístavy uspokojuje jasně určenou potřebu veřejné služby.

(146) Pokud jde o nedostatek soukromých podnikatelských podnětů v případě základní služby, ostatní tržní provozovatelé sami uznávají, že by tuto službu nebyli schopni zajistit ([73]).

(147) Pokud jde o období, u nějž je tento nedostatek pozorován, Komise konkrétně soudí, že zjištění nedostatku soukromých podnikatelských podnětů u každého předmětného spoje z hlediska jasně určené dopravní potřeby pouze během ročních období s nízkým dopravním vytížením je dostačující k tomu, aby opravňovalo zahrnutí základní služby u všech těchto spojů a za celý rok do oblasti působnosti veřejné služby. Zjevné ohledy hospodářské a technické účinnosti odůvodňují stálou povahu základní služby, aniž by bylo nutno prokazovat nedostatek dopravních služeb po celý rok. Přesuny některých plavidel během roku by v tomto ohledu ukládaly pověřeným společnostem dodatečné hospodářské zatížení a připravovaly by je přitom během období špiček o značné příjmy.

(148) Jak Komise zdůraznila ve svém interpretačním sdělení ([74]) k nařízení č. 3577/92, seskupení spojů do jediné služby není samo o sobě v rozporu s uvedeným nařízením. V tomto konkrétním případě naopak seskupení pěti spojů umožňuje sdílení plavebních prostředků způsobem, který může zlepšit kvalitu předmětné služby ([75]) a snížit její náklady, protože technické požadavky uložené v případě těchto spojů s pěti korsickými přístavy v rámci základní služby jsou srovnatelné, zejména pokud jde o jízdní řád, délku plavby a rozdělení kapacit mezi nákladní a osobní přepravu ([76]). Smlouva o pověření veřejnou službou ([77]) totiž počítá s používáním některých plavidel na více různých spojích základní služby a s použitím několika různých plavidel na stejném spoji ([78]).

(149) V souladu s článkem 4 nařízení č. 3577/92 konečně smlouva o pověření veřejnou službou a její přílohy stanoví přesné standardy nepřerušenosti, pravidelnosti, kapacity a sazeb, které musí pověřené společnosti při zajišťování základní služby dodržovat (viz oddíl 2.5).

(150) Z uvedeného vyplývá, že zahrnutí základní služby do oblasti působnosti smlouvy o pověření veřejnou službou je z hlediska skutečné potřeby veřejné služby nezbytné a přiměřené.

Analýza doplňkové služby

(151) Pokud jde o doplňkovou službu, Komise soudí, že zahrnutí této služby do oblasti veřejné služby je v rozporu s povinnou nezbytností a přiměřeností definice oblasti působnosti veřejné služby z hlediska skutečné potřeby veřejné služby (viz níže oddíl 8.1.1).

([69]) Od roku 2002 byla základní služba prováděna smíšenými plavidly, zatímco doplňková trajektovými loděmi (či plavidly pro osobní přepravu). Jak zjistila zejména Regionální účetní komora Korsiky (Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse – *Zpráva o konečných zjištěních o Korsickém dopravním úřadu*, s. 80 až 82), smlouva o pověření veřejnou službou „*se podobá ve svém znění a své obecné organizaci předchozí dohodě*“ a „*u závazků veřejné služby dochází jen k mírnému vývoji*“.

([70]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 47 a poznámka pod čarou č. 35.

([71]) Viz výše uvedený rozsudek ve věci *Analir*, bod č. 27.

([72]) Viz rozhodnutí ze dne 30. října 2001 o státních podporách poskytnutých Francií ve prospěch společnosti Société nationale maritime Corse-Méditerranée, Úř. věst. L 50, 21.2.2002.

([73]) Viz bod odůvodnění č. 79 rozhodnutí o zahájení řízení.

([74]) KOM(2003) 595 v konečném znění – dosud nezveřejněno v Úř. věst., oddíl 5.5.3.

([75]) Zejména zmírněním dopadu provozní neschopnosti některých plavidel.

([76]) Smlouva o pověření veřejnou službou, příloha I.

([77]) Příloha 2, standardní přidělení plavidel na jednotlivé spoje.

([78]) Plavidlo Pascal Paoli tak bylo přiděleno v zásadě na spoj Marseille – Bastia a příležitostně na spoj Marseille – Balagne. Stejně tak měla být základní služba na spojích do přístavu ve městě Propriano prováděna třemi plavidly společnosti CMN, a to Girolata, Kalliste a Scandola.

(152) V tomto ohledu Komise zjišťuje, že provozování tří spojů doplňkové služby, tj. linky Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia a Marseille – Propriano, prováděla společnost SNCM při poskytování služeb na těchto třech spojích neodděleně ([79]). Komise navíc zjišťuje, že mírnost povinností uložených v tomto konkrétním případě pro poskytování doplňkové služby ([80]) zvýšila úměrně význam sdílení plavebních prostředků při plnění služby, čímž se podporovala hospodářská a technická komplementarita při provozování služeb na třech předmětných spojích. Komise proto soudí, že platnost zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti smlouvy o pověření veřejnou službou musí být posuzována globálně.

(153) Přezkum nezbytnosti a přiměřenosti oblasti působnosti pověření veřejnou službou vedle toho musí zohlednit existenci závazků veřejné služby u všech dopravních spojů mezi kontinentální Francií a Korsikou. V souvislostech tohoto konkrétního případu a vzhledem k tvrzením zúčastněných stran ([81]) musí se tento přezkum dále také týkat existence nabídky ze soukromého podnikatelského podnětu s vyplutím z města Toulon, která je ve značné míře vzájemně zaměnitelná se spoji z Marseille, které jsou předmětem pověření veřejnou službou.

Vzájemná zaměnitelnost služeb osobní přepravy z měst Marseille a Toulon

(154) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise připomněla soubor příznaků, které by mohly potvrzovat vzájemnou zaměnitelnost mezi službami s vyplutím z Marseille a službami s vyplutím z města Toulon. Vývoj dopravy na spojích mezi kontinentální Francií a Korsikou vskutku dokládá rychlý rozvoj nabídky konkurující nabídce obou pověřených společností. V osobní přepravě tak doprava v rámci námořní dopravní obslužnosti mezi kontinentální Francií a Korsikou vzrostla mezi rokem 2002 a rokem 2009 o 31,6 % ([82]). V tomto ohledu rozdělení dopravy mezi obsluhované přístavy dokládá velmi rázný nárůst přepravy z města Toulon (+ 150 % mezi rokem 2002 a rokem 2009) a souběžné snížení dopravy s vyplutím z Marseille (– 1,7 %). Z uvedeného vyplývá, že nárůst celkové přepravy byl ve velké míře pohlcen poskytovateli služeb s vyplutím z města Toulon na úkor nabídky pověřených společností s vyplutím z Marseille.

(155) Na rozdíl od tvrzení francouzských orgánů, mimochodem bez předložení kvantitativních podkladů, nelze zřejmě tento vývoj přičítat efektu spojených nádob s Itálií. Ukazuje se totiž, že podíl dopravy na Korsiku ([83]), který lze přičíst spojům mezi kontinentální Francií a Korsikou, v období 2002–2009 neustále rostl a zvýšil se na úkor spojů mezi Korsikou a Itálií z 60,9 % v roce 2002 na 66,2 % v roce 2009 ([84]).

(156) Pokud jde o tvrzení francouzských orgánů, podle nějž Rada pro hospodářskou soutěž údajně ve svém rozhodnutí z roku 2006 uznala, že nelze vyloučit, že trh osobní přepravy s vyplutím z Marseille představuje relevantní trh, Komise konstatuje, že se Rada pro hospodářskou soutěž omezila při podpoře svých tvrzení dokládajících dominantní postavení společnosti SNCM v rámci odpovědi na vyhlášení nabídkového řízení OTC ([85]) na zjištění, že spoje s vyplutím z Marseille tvoří relevantní trh ([86]). Toto stanovisko přesto Radě pro hospodářskou soutěž nezabránilo usoudit, že „*na trhu přepravy cestujících, kteří cestují v období špičky mezi evropským kontinentem a Korsikou (kontinentální Francie a Itálie), nelze vyloučit, že přístavy měst Nice, Toulon, Marseille, Livorno, Savona a Janov na sebe navzájem nevyvíjejí určitý konkurenční tlak*“ ([87]).

(157) Vývoj dopravy mezi kontinentální Francií a Korsikou ve prospěch spojů s vyplutím z města Toulon je ve skutečnosti ještě výraznější u doplňkové služby. Mezi rokem 2002 a rokem 2005 se zjištěná skutečná přeprava v rámci doplňkové služby snížila o 208 213 cestujících na spoji Marseille – Korsika, zatímco ve stejném období vzrostla přeprava na spoji mezi Toulonem a Korsikou o 324 466 cestujících. Snížení podílu doplňkové služby na dopravě ve prospěch jiných tržních provozovatelů, a to v souvislostech celkového růstu přepravy od roku 2002, prokazuje vysoký stupeň vzájemné zaměnitelnosti mezi těmito dvěma službami.

(158) Vyjádřeno kvalitativněji, krátká vzdálenost mezi městy Marseille a Toulon, tedy řádově 50 km, může skutečně vést k vzájemné zaměnitelnosti mezi službami se stejným cílovým korsickým přístavem. U cestování z Marseille do Toulonu se navíc jedná řádově o 35 až 45 minut, což je doba zdaleka kratší než doba přepravy po moři ([88]), a může to tak jen obtížně představovat překážku pro

([79]) Viz příloha 2 smlouvy o pověření veřejnou službou.
([80]) Tyto povinnosti se v podstatě omezují na minimální dopravní kapacitu, kterou je nutno poskytnout pro všechna období špičky, viz výše uvedený bod odůvodnění č. 141.
([81]) Viz výše oddíl 5.1.1.
([82]) Zpráva o konečných zjištěních Regionální účetní komory Korsiky, *Continuité territoriale (Územní návaznost)*, 2010, s. 65.
([83]) Komise zde odkazuje na námořní osobní přepravu z nebo do všech korsických přístavů.
([84]) Zdroj: Observatoire Régional des Transports de la Corse.
([85]) Viz oddíl 2.4
([86]) Viz rozhodnutí č. 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006, odstavec 97.
([87]) Viz rozhodnutí č. 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006, odstavec 80.
([88]) Námořní plavba v případě smíšeného plavidla trvá od 5 hodin 45 minut při vyplutí z města Toulon do přibližně 10 hodin při vyplutí z Marseille (noční plavba).

to, aby konečný uživatel mezi oběma službami uplatnil hospodářskou soutěž. Přístav v Toulonu je k tomu Korsice o řádově 50 km blíže, a plavidla s vyplutím z Toulonu tak mohou vykonat přeplavbu na Korsiku za kratší dobu než plavby s vyplutím z Marseille, což zvyšuje zaměnitelnost služeb s vyplutím z Marseille službami s vyplutím z Toulonu ([89]).

(159) Výrazný stupeň zaměnitelnosti služeb ([90]) poskytovaných s vyplutím z přístavů v Marseille a v Toulonu tak bylo možno kvantitativně doložit již v roce 2006, a to na základě převádění dopravy směrem na Toulon, jež bylo možno pozorovat během stávek, které koncem roku 2005 vážně narušily služby s vyplutím z Marseille ([91]). I při zohlednění dopadu růstové tendence u přepravy z Toulonu ([92]) se tak u míry převádění dopravy z Marseille na Toulon ([93]), která byla pozorována na spojích mířících do přístavu v Ajaccio, jednalo v září a říjnu roku 2005 řádově o 89 % ([94]).

(160) Na základě všech těchto prvků Komise soudí, že v souvislostech tohoto konkrétního případu byla doplňková služba v době přidělení smlouvy o pověření veřejnou službou z hlediska poptávky cestujících v rozsáhlé míře zaměnitelná za služby s vyplutím z města Toulon a s cílovými přístavy ve městech Bastia a Ajaccio.

Nedostatek soukromých podnikatelských podnětů

(161) Komise rovněž soudí, že francouzské orgány nepředložily, pokud jde o tuto doplňkovou službu, žádný důkaz o nedostatku soukromých podnikatelských podnětů. Popírají sice rozlišení mezi základní a doplňkovou službou, omezují se přitom ale na připomenutí široké posuzovací pravomoci členských států při určení oblasti působnosti služby obecného hospodářského zájmu. Nicméně neodůvodňují zahrnutí doplňkové služby nedostatkem soukromých podnikatelských podnětů z hlediska specifické potřeby služby. Francouzské orgány zdůvodňují globální povahu smlouvy o pověření veřejnou službou přáním neomezovat oblast veřejné služby pouze na ztrátové činnosti, aby se tak zaručilo finanční vyrovnání (viz výše uvedené body odůvodnění č. 61 a 62). Avšak v předchozí části bylo usouzeno, že toto tvrzení nelze přijmout (viz výše uvedený bod odůvodnění č. 143).

(162) V těchto souvislostech provedla Komise srovnání skutečné přepravy cestujících do každého z přístavů doplňkové služby s nabídkou přepravy poskytované společností Corsica Ferries s vyplutím z Toulonu a s nabídkou základní služby pověření veřejnou službou. Ze srovnání vyplývá, že v případě přístavů ve městech Bastia a Ajaccio, které představují 90 % kapacit požadovaných pro doplňkovou službu, stačila kombinace kapacit nabízených základní službou pověření veřejnou službou s odjezdy z Marseille a kapacit služby soukromého podnikatelského podnětu, která existovala v období 2004–2006 s odjezdy z města Toulon, k uspokojení skutečně zjištěné poptávky, a to jak v období jaro a podzim, tak v letním období, pro každý z obou přístavů a každý rok mezi rokem 2004 a rokem 2006.

(163) Francie tento závěr celkově nezpochybnila. Francouzské orgány se omezují na odvolání se na mimořádné okolnosti roku 2004 a roku 2005 ([95]), které podle nich údajně vysvětlují pokles počtu cestujících doplňkové služby. Komise přesto soudí, že význam tohoto tvrzení ohledně roku 2004 a 2005 je výrazně oslaben prokázanými výraznými přesuny přepravy na služby s vyplutím z města Toulon ([96]). Komise navíc v tomto ohledu zjišťuje, že dostatek přepravních služeb lze rovněž doložit pro rok 2006, který bezprostředně předcházel vstupu v platnost pověření veřejnou službou ([97]), a že tento dostatek tím nabyl mimořádnou důležitost, pokud jde o hospodářskou soutěž.

(164) Komise proto soudí, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti pověření veřejnou službou nebylo ani nezbytné a ani přiměřené pro uspokojení zjištěné poptávky po přepravě na spojích Marseille – Bastia a Marseille – Ajaccio. Pokud jde o spoj Marseille – Propriano a ačkoliv tento korsický přístav v roce 2006

([89]) Viz rovněž výše uvedené stanovisko č. 12-A-05 ze dne 17. února 2012, oddíl C 2), a to zejména odstavec 131, který zjišťuje jistou zaměnitelnost u služeb mezi korsickými přístavy na jedné straně a městy Marseille a Toulon na straně druhé, a to včetně období s nízkým objemem přepravy. Žádný podklad obdržený v rámci řízení nenaznačuje, že u faktorů, které ovlivňují zaměnitelnost poptávky po přepravě s vyplutím z měst Marseille a Toulon, došlo v období 2006–2012 k zásadnímu vývoji.

([90]) U služeb, na které se odkazuje, se jedná o služby přepravy cestujících do měst Bastia a Ajaccio, které jsou jediné obsluhované z města Toulon.

([91]) V měsících září a říjnu roku 2005 došlo v Marseille v rámci privatizace společnosti SNCM k rozsáhlému sociálnímu konfliktu.

([92]) Komise zohlednila tento dopad tím, že upravila skutečný převod přepravy o meziroční pohyb pozorovaný u měsíců, které předcházely stávce. Je-li pravděpodobné, že údaje o přepravě v měsících, které bezprostředně následují výraznému narušení služby, jsou rovněž ovlivněny rušením rezervací, údaje za předchozí měsíce poskytují naopak referenci, jež odráží dlouhodobý vývoj na dotčených trzích věrněji.

([93]) Naopak převádění dopravy do Nice nebylo sice zanedbatelné, ale docházelo k němu v zdaleka menším rozsahu. Zdroj: Observatoire Régional des Transports de la Corse.

([94]) Při zohlednění výše popsaných úprav tendencí dosahuje snížení obsazenosti s vyplutím z Marseille počtu 22 600 cestujících, zatímco upravený nárůst obsazenosti ve městě Toulon dosahuje počtu 20 056 cestujících. U Nice není pozorován žádný upravený převod přepravy.

([95]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 159 a vztahující se poznámka pod čarou č. 93.

([96]) Dopad narušení služeb s vyplutím z Marseille na skutečně zjištěný celkový objem přepravy je ve skutečnosti zmírněn souběžným nárůstem počtu cestujících přepravených na spojích s vyplutím z města Toulon – viz výše uvedený bod odůvodnění č. 159.

([97]) Rok 2006 se navíc vyznačuje výrazným nárůstem celkového počtu cestujících přepravených na Korsiku, a to podle ORTC (Korsický regionální turistický úřad) řádově o 8,5 %.

dopravně neobsluhovala žádná jiná služba, Komise soudí, že nízký objem přepravy na tomto spoji ([98]) neumožňuje usuzovat, že nedostatek soukromých podnikatelských podnětů na tomto jediném spoji ruší platnost závěru o doplňkové službě jako celku.

(165) V tomto ohledu je důležité zdůraznit, že služba poskytovaná společností Corsica Ferries odpovídala platným standardům závazků veřejné služby u každého spoje mezi kontinentální Francií a Korsikou a nevykazovala žádný kvalitativní rozdíl ve srovnání se službou poskytovanou v rámci doplňkové služby. Jak se připomíná ve výše uvedeném bodě odůvodnění č. 141, kvalitativní závazky spojené s doplňkovou službou byly totiž podstatně méně přísné než závazky spojené se službou základní.

(166) Komise v tomto ohledu zejména soudí, že členské státy nemohou připojit zvláštní závazky veřejné služby ke službám, které již poskytují nebo mohou poskytovat uspokojivým způsobem a za podmínek (ceny, objektivní charakteristiky kvality, nepřerušovanost a přístup ke službě) slučitelných s obecným zájmem v podobě určené státem podniky, které provozují své činnosti za běžných tržních podmínek ([99]). V těchto souvislostech Komise soudí, že výše uvedené prvky prokazují, že vyrovnání nákladů společnosti SNCM za poskytování doplňkové služby je rovněž v rozporu s praxí Komise v této oblasti. Vzhledem k existenci závazků veřejné služby a opatření sociální podpory ([100]) u všech spojů mezi kontinentální Francií a Korsikou, mohli být konkurenti společnosti SNCM provozující osobní přepravu s vyplutím z města Toulon považováni za podniky provozující své činnosti za běžných tržních podmínek.

(167) Komise závěrem soudí, že zahrnutí doplňkové služby do oblasti působnosti veřejné služby neodpovídá skutečné potřebě veřejné služby a z hlediska použitelných zvláštních pravidel se tak Francie dopustila v tomto konkrétním případě zjevně nesprávného posouzení tím, že označila doplňkovou službu stanovenou ve smlouvě o pověření veřejnou službou za službu obecného hospodářského zájmu. Pokud jde o vyrovnání poskytnutá za doplňkovou službu, první kritérium judikatury *Altmark* tak není splněno.

([98]) Jak z hlediska kapacit provozovaných v rámci pověření veřejnou službou v období 2007–2013, tak z hlediska skutečně zjištěné poptávky představoval spoj Marseille – Propriano přibližně 10 % činnosti doplňkové služby. Zdroj: ORTC a zpráva o plnění služeb společnosti SNCM za rok 2010.

([99]) Viz bod č. 48 sdělení o službě obecného hospodářského zájmu.

([100]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 7 a poznámka pod čarou č. 5.

7.1.3.2. ***Výběr poskytovatele služby (kritérium 4)***

(168) Podle čtvrtého kritéria rozsudku ve věci *Altmark* musí vyrovnávací platba vycházet buď z postupu zadávání veřejných zakázek, který umožňuje vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, nebo z porovnání s průměrným, řádně řízeným podnikem vybaveným nezbytnými prostředky ([101]).

K prvnímu dílčímu kritériu

(169) K přidělení pověření pro námořní dopravní obslužnost mezi kontinentální Francií a Korsikou došlo na základě vyjednávacího řízení, kterému předcházelo oznámení o nabídkovém řízení uveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie v souladu s ustanoveními článku L.1411-1 CGCT ([102]). Postup zadávání veřejných zakázek ale vylučuje existenci podpory pouze za předpokladu, že umožňuje výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby „za nejmenších nákladů pro územně správní celek“ ([103]). V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochyby, zda postup při přidělení pověření mohl vést k dostatečně otevřené a skutečné hospodářské soutěži.

(170) U postupu použitého v tomto konkrétním případě a stanoveného francouzskými právními předpisy pro udělení pověření veřejnou službou se jedná o vyjednávací řízení s předchozím uveřejněním podle evropských právních předpisů o veřejných zakázkách. Nejprve je nutno připomenout, že podobné řízení může zajistit skutečnou hospodářskou soutěž pouze při posouzení případ od případu ([104]). Poskytuje totiž veřejnému zadavateli široký prostor pro posouzení a může omezovat účast zainteresovaných provozovatelů.

(171) Komise soudí, že v tomto konkrétním případě podmínky nabídkového řízení neumožnily tuto skutečnou hospodářskou soutěž zajistit.

(172) Jediná nabídka konkurující nabídce pověřených společností nebyla totiž posuzována na základě jejích vlastních předností (kritéria přidělení), ale na základě výběrového kritéria, kterým v tomto konkrétním případě byla schopnost zájemce zahájit provoz počínaje 1. červencem 2007. Řízení tak neumožnilo OTC porovnat několik nabídek, aby si vybral nabídku hospodářsky nejvýhodnější.

([101]) Viz bod č. 62 sdělení o službě obecného hospodářského zájmu.

([102]) Code Général des Collectivités Territoriales (Obecný zákoník územně správních celků).

([103]) Viz bod č. 65 a 66 sdělení o službě obecného hospodářského zájmu.

([104]) Viz sdělení o službě obecného hospodářského zájmu, bod č. 67.

(173) V tomto ohledu a na rozdíl od tvrzení francouzských orgánů Komise soudí, že skutečnost, že byly opravdu předloženy dvě nabídky, nestačí k tomu, aby došlo ke skutečné hospodářské soutěži, protože konkurenční nabídka nemohla představovat důvěryhodnou alternativu. V tomto konkrétním případě totiž nabídka společnosti Corsica Ferries stanovila zahájení poskytování služeb na 12. listopad 2007, zatímco zadávací podmínky ukládaly poskytování služeb počínaje 1. červencem 2007 ([105]). Na rozdíl od tvrzení francouzských orgánů mimoto Komise nepovažuje množství podaných žalob za důkaz, že v rámci postupu při přidělení smlouvy o pověření veřejnou službou existovala skutečná hospodářská soutěž.

(174) Toto zjištění posiluje celá řada prvků týkajících se situace na trhu a podmínek postupu při nabídkovém řízení.

(175) Nejprve je nutno zdůraznit, že uskupení SNCM/CMN mělo značnou konkurenční výhodu, na kterou upozornila zejména Rada pro hospodářskou soutěž ([106]), protože jako tradiční provozovatel měl již k dispozici plavební nástroje odpovídající specifikacím zadávací dokumentace smlouvy o přidělení pověření veřejnou službou.

(176) Kromě toho velmi krátká lhůta mezi dnem stanoveným pro přidělení smlouvy o pověření veřejnou službou (přidělené nakonec dne 7. června 2007) a dnem zahájení plnění služeb (dne 1. července 2007) představovala pro nové aktéry značnou vstupní překážku. Ve spojení s technickými požadavky vzhledem ke zvláštnostem předmětných přístavů ([107]), s podmínkou stáří flotily lodí ([108]) a s jednotkovými kapacitami požadovanými zadávací dokumentací smlouvy o pověření veřejnou službou mohla tato velmi krátká lhůta omezit účast na nabídkovém řízení. Komise totiž soudí, že lhůta v délce tří týdnů není dostatečná, aby v souvislostech tohoto konkrétního případu umožnila přesunout flotilu plavidel či získat a/nebo pronajmout plavidla odpovídající podmínkám zadávací dokumentace ([109]).

([105]) Zpráva komise o pověření veřejnou službou.

([106]) Viz rozhodnutí č. 06-MC-03 ze dne 11. prosince 2006 o žádostech o přijetí předběžných opatření v odvětví námořní dopravy mezi Korsikou a kontinentální Francií, a to zejména bod č. 106: „*Situaci při vyplutích z Marseille je tedy i přes nepřítomnost právní výlučnosti nutno analyzovat jako skutkovou výlučnost ve prospěch obou pověřených společností, které kromě toho mají z důvodu jejich postavení tradičních provozovatelů na těchto spojích plavidla, jež jsou nejvíce přizpůsobena pro zajištění nákladní a osobní přepravy s vyplutím z Marseille*“.

([107]) Přístav ve městě Bastia tak v roce 2007 neumožňoval manévrování plavidel nad 180 metrů délky.

([108]) Nemožnost používat plavidla starší 20 let tak vedla k tomu, že se zúžil počet plavidel, která mohli konkurenti postavit proti tradičním provozovatelům.

([109]) V tomto ohledu je nutno zdůraznit, že dodatečnou vstupní překážku představovala vysoká cena i již opotřebovaných plavidel, která by byla schopna uspokojit podmínky zadávací dokumentace smlouvy o pověření veřejnou službou. Smíšené plavidlo Jean Nicoli tak společnost SNCM koupila v roce 2009 za 75 milionů EUR.

(177) Četné doložky o novém projednání ([110]) ve spojení se skutečností, že OTC mohl volně rozhodovat o osvobození od použitelných pravidel ([111]), mohly rovněž přispět k odrazení od účasti na nabídkovém řízení tím, že udržovaly v nejistotě ohledně některých technických a hospodářských parametrů, které byly pro vypracování nabídky zásadní. V tomto ohledu Komise soudí, stejně jak to zdůrazňují francouzské orgány, že uložení dodatečných podmínek k podmínkám uvedeným v čl. 4 odst. 2 nařízení č. 3577/92 není v rámci smlouvy o veřejné službě v rozporu s tímto nařízením. Nicméně bylo v tomto konkrétním případě úkolem vnitrostátních orgánů ověřit, zda zejména vzhledem k těmto dodatečným podmínkám, jež mohly omezit účast na nabídkovém řízení, skutečná hospodářská soutěž na přidělení smlouvy o pověření veřejnou službou byla taková, aby umožnila uspokojit čtvrté kritérium rozsudku ve věci *Altmark*, a v opačném případě z toho vyvést nutné právní důsledky.

(178) Na základě všech těchto skutečností Komise soudí, že podmínky použitého postupu neumožnily v tomto konkrétním případě zajistit skutečnou hospodářskou soutěž na přidělení pověření veřejnou službou, a tím ani výběr nabídky, která by umožnila zajistit službu za nejmenších nákladů pro územně správní celek ([112]).

K druhému dílčímu kritériu

(179) Francouzským orgánům tím pádem příslušelo, aby prokázaly, že vyrovnání bylo stanoveno tak, že se jako reference vzal průměrný, řádně řízený podnik vybavený odpovídajícím způsobem nezbytnými prostředky ([113]).

(180) Francie podobné informace nedodala. Jak je zdůrazněno výše v oddíle 2.5, vyrovnání nebylo navíc určeno odkazem na předem stanovenou nákladovou základnu nebo porovnáním s nákladovou strukturou jiných srovnatelných námořních podniků, nýbrž s ohledem na prognózy příjmů a cen pohonných hmot, které přebírají pouze část výnosů a nákladů služby.

(181) Jak zdůraznila zpráva Regionální účetní komory Korsiky ([114]), Komise zjišťuje, že plánovaná vyrovnání za pověření veřejnou službou v období 2007–2013 byla výrazně vyšší než vyrovnání, se kterými se počítalo pro období 2002–2006, a to za podobné závazky anebo dokonce, pokud jde o nabízenou kapacitu, méně přísné.

([110]) Viz výše uvedený oddíl 2.5.

([111]) Zejména ohledně stáří flotily nebo přizpůsobení služeb (viz smlouva o pověření veřejnou službou, příloha I).

([112]) Uzavření dodatku ke smlouvě přímým vyjednáváním mezi veřejným zadavatelem a pověřeným uskupením není zjevně záležitostí, která by mohla, pokud jde o období 2010–2013, tento závěr zpochybnit.

([113]) Viz bod č. 61 sdělení o službě obecného hospodářského zájmu.

([114]) Viz Rapport d'observations définitives sur l'Office des Transports de Corse (Zpráva o konečných zjištěních o Korsickém dopravním úřadu), s. 80.

(182) Ačkoliv se hospodářská situace mezi rokem 2001 a rokem 2007 vyvíjela, porovnání s náklady řádně spravovaného podniku bylo o to nutnější, že některé skutečnosti svědčily o tom, že společnost SNCM, která právě prošla obdobím intenzivní restrukturalizace ([115]), takovým podnikem nebyla.

(183) Vzhledem k uvedenému Komise tak soudí, že čtvrté kritérium rozsudku ve věci *Altmark* nebylo v tomto konkrétním případě splněno.

7.1.3.3. ***Závěr ohledně existence selektivního zvýhodnění***

(184) Protože kritéria rozsudku ve věci *Altmark* jsou kumulativní, nesplnění prvního kritéria doplňkovou službou a v každém případě čtvrtého kritéria smlouvou o pověření veřejnou službou stačí k prokázání selektivního hospodářského zvýhodnění poskytnutého oběma pověřeným společnostem.

7.1.4. K PODMÍNKÁM OVLIVNĚNÍ OBCHODU MEZI ČLENSKÝMI STÁTY A NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

(185) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, společnosti SNCM a CMN vyvíjejí činnost na spojích mezi kontinentální Francií a Korsikou v přímé konkurenci s provozovateli jako Corsica Ferries, Moby Lines a Saremar. Komise proto konstatuje, že zkoumaná veřejná vyrovnání mohou posílit postavení společností SNCM a CMN vůči konkurenčním podnikům námořní dopravy v EU, a tím mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.5. ZÁVĚR K PŘÍTOMNOSTI STÁTNÍ PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODST. 1 SFEU

(186) Na základě výše uvedeného Komise soudí, že všechna vyrovnání, která společnosti SNCM a CMN obdržely v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(187) Protože tyto podpory byly poskytnuty bez předchozího oznámení Komisi, jsou protiprávní.

8. **SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM**

8.1. *ANALÝZA SLUČITELNOSTI PODLE ČL. 106 ODST. 2 SFEU*

(188) Jak bylo vyloženo v rozhodnutí o zahájení řízení ([116]), osobní přeprava v rámci pověření veřejnou službou přesahuje počet 300 000 cestujících za rok a vyrovnání stanovená smlouvou o pověření veřejnou službou přesahují částku 30 milionů EUR ročně. Na smlouvu o pověření veřejnou službou tak nelze použít rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ([117]) a 2011 ([118]), a to kvůli jejich čl. 2, odst. 1, písm. c) a čl. 2, odst. 1, písm. d).

(189) Při tomto přístupu a v situaci, kdy Francie neuvedla žádný jiný základ slučitelnosti ([119]), Komise soudí, že slučitelnost vyrovnání poskytnutých na základě smlouvy o pověření veřejnou službou s vnitřním trhem je nutno posuzovat podle rámce pro službu obecného hospodářského zájmu. Je ale nutno připomenout, že podle bodu č. 69 rámce pro službu obecného hospodářského zájmu se zásady uvedené v bodech č. 14, 19, 20, 24, 39 a 60 uvedeného rámce neuplatňují na protiprávní podpory poskytnuté před 31. lednem 2012.

(190) Podle bodu č. 11 rámce pro službu obecného hospodářského zájmu mohou být státní podpory, které nespadají do rámce působnosti rozhodnutí z roku 2011, prohlášeny za slučitelné s čl. 106 odst. 2 SFEU, pokud jsou nezbytné pro fungování dotčených služeb obecného hospodářského zájmu a neovlivňují rozvoj obchodu v míře, která je v rozporu se zájmem Unie. Takové rovnováhy lze dosáhnout pouze splněním podmínek uvedených v oddílech 2.2 až 2.10 rámce.

(191) Nejprve je nutno přezkoumat definici údajné služby obecného zájmu použitou v tomto konkrétním případě.

8.1.1. SKUTEČNÁ SLUŽBA OBECNÉHO HOSPODÁŘSKÉHO ZÁJMU

(192) Vzhledem k tomu, že označení doplňkové služby za službu obecného hospodářského zájmu je výsledkem zjevně nesprávného posouzení (viz výše uvedené body odůvodnění č. 151 až 167), nelze vyrovnání vyplacená na základě této služby prohlásit za slučitelná s čl. 106 odst. 2 SFEU.

(193) Na základě analýzy provedené ve výše uvedených bodech odůvodnění č. 145 až 150 Komise naopak prokázala, že základní služba přesně vymezené službě obecného hospodářského zájmu odpovídá.

([115]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 15 a poznámka pod čarou č. 10.

([116]) Viz body odůvodnění č. 118 až 120 rozhodnutí o zahájení řízení.

([117]) Rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67).

([118]) Rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

([119]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, věc C-364/90, *Itálie* v. *Komise*, Sb. rozh. [1993], s. I-02097, bod č. 20.

8.1.2. DALŠÍ PODMÍNKY RÁMCE PRO SLUŽBU OBECNÉHO HOSPODÁŘSKÉHO ZÁJMU

(194) Přezkum splnění dalších podmínek rámce pro službu obecného hospodářského zájmu je nutný pouze v případě základní služby, která jediná odpovídá přesně vymezené službě obecného hospodářského zájmu.

8.1.2.1. ***Pověřovací akt***

(195) Pokud jde o nezbytnost **pověřovacího aktu**, kterým se upřesňují závazky veřejné služby a metody výpočtu vyrovnávací platby, určuje smlouva o pověření veřejnou službou předmětné závazky a rovněž parametry vyrovnávací platby.

(196) V tomto ohledu je nejprve nutno vyjasnit, zda pouhá existence ochranné doložky ([120]), která je použitelná v případě výrazné změny hospodářských, předpisových nebo technických podmínek smlouvy, nezpochybňuje předběžný charakter definice parametrů vyrovnávací platby.

(197) Ochranná doložka především umožňuje smluvním stranám uzavírat dodatky ke smlouvě v případě významného vývoje podmínek provozování služeb, který by mohl zpochybnit cíle smlouvy o pověření veřejnou službou. Podobá se tak doložce o dodatcích v obecném právu, jejíž případné použití je přesto nutno analyzovat z hlediska předpisů o podporách. Cílem této doložky je „obnovení původní finanční rovnováhy", kterého se přednostně dosahuje úpravou maximálních sazeb a povahy služeb. Možnost změny vyrovnávací platby, jež není ve znění smlouvy výslovně zmíněna, lze proto chápat pouze v rámci změny poskytovaných služeb. Jak zdůraznilo výše uvedené rozhodnutí Státní rady, tato ochranná doložka proto nemůže sama o sobě otevřít cestu k nadměrnému vyrovnání za poskytnuté služby.

(198) Nebylo by tomu tak v případě, pokud by na rozdíl od souvislostí tohoto konkrétního případu byly případy použití a nového projednání pojaty zjevně příliš široce nebo pokud by doložka počítala s možností dodatečného vyrovnání za služby, které již byly poskytnuty v okamžiku uplatnění doložky o novém projednání, aniž by upřesňovala parametry tohoto dodatečného vyrovnání. Tento závěr nezpochybňuje ani existence doložky o přizpůsobení ([121]), protože její použití počítalo na jedné straně se zachováním obecné struktury smlouvy o pověření veřejnou službou tím, že se omezila na přizpůsobení a úpravy malého rozsahu, a na druhé straně se souběžným snížením vyrovnání a služeb. I v případě, že by se usoudilo, že dodatek ke smlouvě ze dne 28. prosince 2009 významně změnil parametry výpočtu vyrovnávací platby a složení služeb, zůstává skutečností, že tyto parametry byly stanoveny před zahájením provozování služeb za období 2010–2013, na které se vztahují.

(199) Proměnlivost částky předpokládaných příjmů mezi jednotlivými nabídkami podanými oběma pověřenými společnostmi se ostatně nejeví jako neopodstatněná. Komise soudí, že zahrnutí optimističtější výše předpokládaných příjmů může odpovídat úpravě prognóz podle výhledů trhu. Zjišťuje také, že výhledy dopravy stanovené v jednáních byly celkově nižší než výhledy předložené konkurenční nabídkou ([122]). Vzhledem k předpokládaným a skutečným příjmům v období 2002–2006 ([123]) a příznivému vývoji na trhu dopravní obslužnosti Korsiky v roce 2006 Komise soudí, že referenční parametry, na jejichž základě smlouva o pověření veřejnou službou počítala s úpravami vyrovnávací platby, jsou v každém případě v souladu s bodem odůvodnění č. 23 rámce pro službu obecného hospodářského zájmu.

(200) Pokud jde o další body zdůrazněné stěžovatelem a týkající se existence souboru doložek o přizpůsobení ([124]), je nutno připomenout, že podle judikatury Soudu se samotná komplexnost mechanizmů úpravy vyrovnání nedotýká objektivní a transparentní povahy vyrovnávacího mechanizmu ([125]).

(201) Pochyby Komise ohledně finančních vyrovnání, která měly pověřené společnosti údajně získat mimo rámec smlouvy o pověření veřejnou službou, byly odstraněny, protože francouzské orgány předložily důkazy o tom, že částky uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení odpovídají pouhým žádostem pověřených společností, jež OTC s konečnou platností odmítl.

8.1.2.2. ***Délka pověření***

(202) **Pověření** v délce šesti a půl roku je v souladu s pokyny Společenství v této oblasti ([126]), které uvádějí jako hranici šest roků.

([120]) Viz výše uvedené body odůvodnění č. 37 a 38.

([121]) Viz výše uvedená poznámka pod čarou č. 33 a bod odůvodnění č. 54 rozhodnutí o zahájení řízení.

([122]) Týká se spojů Marseille – Ajaccio, Marseille – Propriano a Marseille – Porto-Vecchio. Zdroj: zpráva komise o pověření veřejnou službou.

([123]) V roce 2005 dosáhl celkový čistý příjem společnosti SNCM u činností prováděných v rámci pověření veřejnou službou částky 80,3 milionu EUR, kterou lze porovnat s předpokládanými příjmy v roce 2008 ve výši 85,5 milionu EUR.

([124]) Viz výše uvedené body odůvodnění č. 38 a 39 a bod odůvodnění č. 53 rozhodnutí o zahájení řízení.

([125]) Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. března 2008, věc T-289/03, *BUPA a další* v. *Komise*, Sb. rozh. [2008] II-81, bod odůvodnění č. 217.

([126]) Viz sdělení Komise K(2004) 43 – Pokyny Společenství pro státní podporu námořní dopravě, oddíl 9, odstavec 3.

8.1.2.3. ***Dodržení směrnice 2006/111/ES***

(203) Pokud jde o **dodržení směrnice 2006/111/ES** o finanční průhlednosti, pověřené podniky skutečně zavedly pro své činnosti v oblasti působnosti pověření veřejnou službou oddělený analytický účet. V případě společnosti SNCM tento účet provádí dodatečné rozlišení mezi činnostmi základní služby a činnostmi spojenými s doplňkovou službou (viz výše uvedené body odůvodnění č. 46 a 47).

8.1.2.4. ***Výše vyrovnání***

(204) Pokud jde o **nepřítomnost nadměrného vyrovnání**, smlouva o pověření veřejnou službou počítala s omezením horní hranice hrubého ziskového rozpětí (mimo odpisy, pronájem lodí a jiné kapitálové požadavky) na 15 % prodejní hodnoty plavidel. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že nemá informace, které by jí umožnily předem vyloučit jakékoliv nadměrné vyrovnání.

(205) Formální vyšetřovací řízení nejprve umožnilo ujasnit, že prodejní hodnota plavidel byla stanovena na základě tvrzení znalců, přičemž pro stanovení smluvních parametrů bylo použito několik ocenění. Základ aktiv použitý pro stanovení stropu vyrovnání tak představuje zbytkovou tržní hodnotu plavidel používaných v rámci pověření veřejnou službou ([127]).

(206) Pokud považujeme zbytkovou tržní hodnotu plavidel používaných v rámci pověření veřejnou službou za odepsanou za osm roků ([128]), jak to umožňuje francouzské daňové právo, doložka o stanovení stropní hodnoty omezila ve skutečnosti ekonomickou výnosnost (ROA – *return on assets*) a průměrnou návratnost použitého kapitálu (ROCE – *return on capital employed*) na 2,5 % ([129]). Tzv. míra „safe harbour" uváděná rámcem pro službu obecného hospodářského zájmu ([130]) v okamžiku přidělení pověření veřejnou službou dosahovala ostatně výše přesahující 5 % ([131]), zatímco značnou část obchodních rizik skutečně nesly obě pověřené společnosti SNCM a CMN. Navíc se ukazuje, že hospodářský výsledek před odečtením kapitálových požadavků pověřených společností byl ve skutečnosti značně nižší než tato stropní hodnota (viz dále).

(207) Podmínky stanovené smlouvou o pověření veřejnou službou tak k nadměrnému vyrovnání nevedly. Rozdělení mezi vyrovnání uhrazená společnosti SNCM za základní službu a za službu doplňkovou nemůže tento závěr s ohledem na podmínky analytického rozdělení vyrovnávacích plateb mezi obě služby (viz výše uvedený bod odůvodnění č. 46) ohledně základní služby zpochybnit. Na základě číselných údajů předaných Francií a společností SNCM se totiž ukazuje, že hospodářský výsledek společnosti SNCM před kapitálovými požadavky, který lze přičíst základní službě, zůstával výrazně pod uvedenou stropní hodnotou ve výši 15 %.

Hospodářský výsledek před kapitálovými požadavky na společnost a službu

	SNCM – základní služba	SNCM – celkem	CMN
2007 2.pol.	[…] (*)	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]

(*) Údaj chráněný obchodním tajemstvím.

(208) Po třech letech pověření veřejnou službou byla pro OTC provedena kontrola nadměrného vyrovnání s externím auditem (za účetní rok 2010). Provozní účty pověřených společností navíc pro OTC ověřuje každý rok nezávislá společnost pro hospodářské poradenství v oblasti účetnictví.

8.1.2.5. ***Dodatečné požadavky, které by se mohly ukázat jako nutné pro zajištění, aby rozvoj obchodu nebyl dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmy Unie.***

(209) Vzhledem ke skutečnostem připomenutým v oddíle 8.1.1.3 Komise soudí, že nic neumožňuje předpokládat, že by veřejná služba územní návaznosti mohla být provozována za podmínek, jež by umožnily zmírnit

([127]) Prodejní hodnota každého plavidla je účtována poměrně k jeho použití v rámci pověření veřejnou službou.

([128]) Tato délka, která je sice z hlediska hospodářské využitelnosti lodí (jež může přesáhnout 20 roků) krátká, je opodstatněná, protože 1) zadávací dokumentace ukládala maximální stáří lodí na 20 roků a protože 2) průměrné stáří plavidel společnosti CMN bylo více než 13 roků a plavidel společnosti SNCM 12 roků, což ve skutečnosti bez investic do generální údržby omezovalo jejich hospodářskou využitelnost.

([129]) Hodnota plavidel používaných pro pověření veřejnou službou představuje pro aktiva námořní společnosti spodní hranici.

([130]) Viz odstavec 37 rámce pro službu obecného hospodářského zájmu, kterým Komise uvádí sazbu ve výši 100 basických bodů na použitelnou sazbou swap (stejná měna a stejná splatnost) jako sazbu, která představuje přiměřený zisk bez ohledu na míru obchodního rizika, kterou skutečně nese poskytovatel služby obecného hospodářského zájmu.

([131]) Při neexistenci dostupné sazby swap se splatností šesti a půl roku Komise použila jako ukazatel sazbu swap se splatností sedmi roků. Denní uzávěrky této sazby během měsíce před udělením pověření veřejnou službou se pohybovaly od 4,4 % do 4,7 % (zdroj: Bloomberg).

narušení hospodářské soutěže vyvolaná smlouvou o veřejné službě. Tvrzení společnosti Corsica Ferries, kterými se snaží prokázat, že průměrné náklady dopravní obslužnosti v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou ve značné míře přesahují náklady spojů s vyplutím z měst Nice a Toulon, na kterých je uplatňováno opatření sociální podpory ([132]), nezpochybňují totiž potřebu a přiměřenost smlouvy o veřejné službě pro celoroční dopravní obslužnost přístavů na Korsice, a to zejména dopravní obslužnost druhořadých přístavů (Porto-Vecchio, Calvi-Balagne a Propriano). Komise k tomu soudí, jak je připomenuto výše v oddíle 7.1.3.1, že seskupení přepravních tras pro základní službu splňuje nepopiratelné požadavky na hospodářskou a technickou účinnost.

(210) Komise bere na vědomí, že francouzské orgány vyhlásily nabídkové řízení na výběr poskytovatele služeb, který by byl schopen v období 2014–2023 zajišťovat dopravní obslužnost Korsiky z Marseille za podmínek, jež se blíží podmínkám základní služby pověření veřejnou službou, která je předmětem tohoto rozhodnutí. Toto řízení má být ukončeno v létě roku 2013.

(211) Pokud jde o narušení hospodářské soutěže na trhu námořní dopravy, Komise konstatuje, že vyrovnání nákladů základní služby nemůže přesahovat náklady pověřených společností při zohlednění přiměřeného zisku (viz předchozí oddíl). Vyrovnání tak neumožňuje těmto podnikům dosahovat neúměrných zisků, které by jim umožnily financovat jiné služby.

(212) Komise proto soudí, že není nutno uložit dodatečné podmínky, aby se zajistila slučitelnost vyrovnání za základní službu s vnitřním trhem.

9. ZÁVĚR

(213) S ohledem na výše uvedené Komise soudí, že vyrovnání obdržená společnostmi SNCM a CMN za základní službu představují protiprávní státní podporu, která je přesto slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU.

(214) Vyrovnání obdržená společností SNCM za doplňkovou službu podle smlouvy o pověření veřejnou službou za období od 1. července 2007 do 31. prosince 2013 představují protiprávní podpory, které jsou neslučitelné s vnitřním trhem.

(215) Francouzské orgány proto zruší ode dne oznámení tohoto rozhodnutí veškeré platby ve prospěch společnosti SNCM na základě vyrovnání za doplňkovou službu. Uvedené se týká zejména ročního salda vyrovnání za rok 2012 (pokud k této platbě dosud nedošlo) a rovněž měsíčních záloh za rok 2013, které by měly být vyplaceny po tomto dnu.

(216) Komise dále připomíná, že podle čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 659/1999 musí být jakákoliv protiprávní podpora neslučitelná s vnitřním trhem získána od jejího příjemce zpět ([133]).

(217) Francie proto přijme veškerá nezbytná opatření, aby od společnosti SNCM získala zpět vyrovnání, jež tato společnost obdržela od 1. července 2007 za doplňkovou službu v rámci smlouvy o pověření veřejnou službou.

(218) Pro účely stanovení výše podpory bez úroků, již je nutno vrátit, Komise soudí, že analytické účetnictví společnosti SNCM ([134]) představuje odpovídající základ pro rozdělení vyrovnání mezi základní a doplňkovou službu. Na tomto základě zahrnuje částka podpory, již je nutno vrátit, tyto prvky:

a) částku vyrovnání skutečně vyplacených v období 2007–2011 za doplňkovou službu, jež dosahuje výše 172,744 milionu EUR (viz tabulka ve výše uvedeném bodě odůvodnění č. 46);

b) zálohy hrazené měsíčně v roce 2012 za doplňkovou službu, jejichž celková výše je v současné době odhadována na 38 milionů EUR ([135]), a rovněž saldo vyrovnání, které má být uhrazeno po předání závěrečné zprávy o plnění služeb, pokud toto saldo již bylo vyplaceno;

c) měsíční zálohy za rok 2013 za doplňkovou službu vyplacené do dne tohoto rozhodnutí, jejichž celková výše je v současné době odhadována na 9,5 milionu EUR, přičemž se připomíná, že Francie je povinna po tomto dnu zrušit veškeré platby.

(219) Francouzské orgány jsou povinné vymoci zpět částku odpovídající všem platbám provedeným na základě vyrovnání za doplňkovou službu do 4 měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí.

([132]) Viz výše uvedený bod odůvodnění č. 7 a poznámka pod čarou č. 5.

([133]) Nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

([134]) Viz oddíl 2.5.

([135]) Odhad této částky zohledňuje analytické rozdělení vyrovnání ve prospěch společnosti SNCM za základní a doplňkovou službu za rok 2011, a to na základě navýšení plánovaného vyrovnání o 0,3 % v roce 2012 oproti roku 2011. Měsíční zálohy představují 95 % upraveného plánovaného vyrovnání (viz výše uvedený bod č. 45).

(220) Pro účely tohoto navrácení francouzské orgány v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 ([136]) připočtou navíc k výši podpory úroky z podpory, které se účtují ode dne, kdy byla podniku předmětná podpora dána k dispozici, tj. od každého dne provedení platby vyrovnání stanoveného smlouvou o pověření veřejnou službou, a až do dne skutečného navrácení ([137]).

(221) Francouzské orgány připojí k výpočtu úroků z podpory, který dodají Komisi do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí, tabulku se dny a přesnými částkami měsíčních plateb a ročních úprav, ke kterým došlo od vstupu dohody v platnost až do dne přijetí rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vyrovnávací platby vyplacené společnostem SNCM a CMN v rámci dohody o pověření veřejnou službou ze dne 7. června 2007 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Tato státní podpora byla poskytnuta při porušení ustanovení čl. 108 odst. 3 SFEU.

Článek 2

1. Vyrovnávací platby vyplacené společnosti SNCM kvůli poskytnutí dodatečných kapacit podle bodů I a) 2), I b) 2) a I d) 1.4) zadávacích podmínek výše uvedené dohody o pověření veřejnou službou nejsou slučitelné s vnitřním trhem.

2. Vyrovnávací platby vyplacené společnostem SNCM a CMN za provozování ostatních služeb stanovených výše uvedenou dohodou o pověření veřejnou službou jsou slučitelné s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Francie je povinna vymoci zpět od příjemce podpory uvedené v čl. 2 odst. 1.

2. Z částek, které je nutno vrátit, se účtují úroky počínaje dnem, kdy tyto částky byly dány k dispozici příjemci, až do jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se počítají ze základu složeného v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 ([138]) a nařízením (ES) č. 271/2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004 ([139]).

4. Francie zruší všechny platby podpor uvedených v čl. 2 odst. 1, ke kterým by mohlo dojít počínaje dnem oznámení tohoto rozhodnutí.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 2 odst. 1 se provede s okamžitým účinkem.

2. Francie provede toto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Francie Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistina a úroky), kterou má příjemce vrátit;

b) podrobný popis již přijatých nebo plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí;

c) doklady prokazující, že příjemci již bylo nařízeno podporu vrátit;

d) dny a přesné částky měsíčních plateb a každoročních úprav, ke kterým došlo ode dne vstupu v platnost dohody až do dne přijetí tohoto rozhodnutí.

2. Francie bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem vykonat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v čl. 2 odst. 1. Na pouhou žádost Komise předloží neprodleně informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro splnění tohoto rozhodnutí. Rovněž poskytne podrobné informace o částkách podpory a úroků, které již příjemce navrátil.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 2. května 2013.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

([136]) Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1.
([137]) Viz čl. 14 odst. 2 nařízení č. 659/99 (výše uvedeného).
([138]) Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1.
([139]) Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1–64.