Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
MELCHIOR WATHELET
föredraget den 26 mars 2015 [1]

Mål C-63/14

Europeiska kommissionen
mot

Republiken Frankrike

”Fördragsbrott — Statligt stöd — Skyldighet att återkräva stöd — Ersättning för uppdrag för allmän trafik”

I – **Inledning**

1. Förevarande mål ingår i en lång rad mål rörande det statliga stöd som Republiken Frankrike har beviljat Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA (nedan kallat SNCM). [2]

2. Genom ansökan som inlämnades den 10 februari 2014, har Europeiska kommissionen yrkat att domstolen ska fastställa att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 288 fjärde stycket FEUF samt artiklarna 3–5 i kommissionens beslut 2013/435/EU av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation [3] (nedan kallat det omtvistade beslutet), för det första genom att inte inom föreskriven tid ha vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att från mottagarna återkräva det statliga stöd som förklarades olagligt och oförenligt med den inre marknaden i artikel 2.1 i nämnda beslut, för det andra genom att inte inom föreskriven tid ha återkallat alla betalningar av det stöd som avses i denna artikel 2.1 och, för det tredje, genom att inte inom föreskriven tid ha upplyst kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att följa detta beslut.

II – **Tillämpliga bestämmelser**

3. I artikel 108.2 FEUF anges följande:

”Om kommissionen, efter att ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, finner att stöd som lämnas av en stat eller med statliga medel inte är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107, eller att sådant stöd missbrukas, ska den besluta om att staten i fråga ska upphäva eller ändra dessa stödåtgärder inom den tidsfrist som kommissionen fastställer.

1 — Originalspråk: franska.

2 — Se domstolens dom SNCM och Frankrike/Corsica Ferries France (C-533/12 P och C-536/12 P, EU:C:2014:2142); tribunalens dom Corsica Ferries France/kommissionen (T-349/03, EU:T:2005:221), och dom Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415), samt beslut Corsica Ferries France/kommissionen (T-231/05, EU:T:2006:2). Se även Frankrike/kommissionen (T-366/13), SNCM/kommissionen (T-454/13), och Frankrike/kommissionen (T-74/14) och SNCM/kommissionen (T–1/15) (pågående vid tribunalen).

3 — EUT L 220, s. 20.

Om staten i fråga inte rättar sig efter detta beslut inom föreskriven tid får kommissionen eller andra berörda stater, med avvikelse från artiklarna 258 [FEUF] och 259 [FEUF], hänskjuta ärendet direkt till Europeiska unionens domstol.

… ”

4. I artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel [108 FEUF] [4] föreskrivs följande:

”1. Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren (nedan kallat beslut om återkrav). Kommissionen ska inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten.

2. Det stöd som ska återkrävas enligt ett beslut om återkrav ska innefatta ränta med en lämplig räntesats som fastställs av kommissionen. Räntan ska betalas från det datum då det olagliga stödet stod till stödmottagarens förfogande till det datum då det har återbetalats.

3. Utan att det påverkar förordnanden av Europeiska [unionens] domstol enligt artikel 278 [FEUF] ska återkravet verkställas utan dröjsmål och enligt den berörda medlemsstatens förfaranden enligt nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa kommissionens beslut. I det syftet ska de berörda medlemsstaterna vid förfaranden inför nationella domstolar vidta alla nödvändiga åtgärder som är tillgängliga i deras respektive rättssystem, inbegripet interimistiska åtgärder, utan att unionsrätten påverkas.”

III – **Bakgrund**

A – *De faktiska omständigheter som ledde till antagandet av det omtvistade beslutet*

5. Genom överläggningar den 7 juni 2007 tilldelade Korsikas regionala församling sammanslutningen bestående av SNCM och Compagnie méridionale de navigation SA (nedan kallad CMN) uppdraget för allmän trafik avseende sjötransporter mellan Marseilles hamn och Korsikas hamnar. Genom beslut samma dag tilläts ordföranden för det verkställande rådet vid Korsikas lokala myndighet (nedan kallad CTC) att underteckna avtalet om uppdrag för allmän trafik (nedan kallat CDSP).

6. CDSP undertecknades för perioden 1 juli 2007–31 december 2013. I artikel 1 definieras att avtalets syfte är att tillhandahålla regelbunden sjötrafik på alla linjer inom ramen för uppdraget för allmän trafik mellan hamnen i Marseille och de korsikanska hamnarna i Ajaccio, Balagne, Bastia, Porto-Vecchio och Propriano.

7. I kravspecifikationen i bilaga 1 till CDSP fastställs arten av dessa tjänster och särskiljs följande:

— En grundservice för permanent person- och frakttransport som sammanslutningen SNCM-CMN måste utföra hela året (nedan kallad grundservicen), och

— en kompletterande passagerarservice för trafiktoppar under ca 37 veckor på linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia samt under perioden från den 1 maj till och med den 30 september på linjen Marseille–Propriano (nedan kallad den kompletterande passagerarservicen).

4 — EGT L 83, s. 1.

8. Enligt CDSP erhåller de båda uppdragstagarna ett årligt bidrag från Office des transports de Corse (nedan kallat OTC), som motprestation för grundservicen och den kompletterande passagerarservicen. Den slutliga ekonomiska ersättningen till var och en av uppdragstagarna är årligen begränsad till det underskott som uppkommer på grund av skyldigheterna enligt kravspecifikationen, med beaktande av en rimlig avkastning på det tonnage som utnyttjas i proportion till det antal dagar som det verkligen utnyttjats för transporter i enlighet med dessa skyldigheter. Om de erhållna intäkterna är lägre än de förväntade intäkter som uppdragstagarna angav i sitt anbud föreskrivs en justering av den offentliga ersättningen enligt CDSP.

9. CDSP har ändrats sedan det undertecknades, vilket inneburit att mer än 100 turer om året mellan Korsika och Marseille har dragits in, att referensbeloppet för den årliga ekonomiska ersättningen har minskats med 6,5 miljoner euro för de båda uppdragstagarna och att ett tak har införts för den årliga justeringsmekanismen för intäkter per uppdragstagare.

B – *Det omtvistade beslutet*

10. Till följd av ett klagomål från det franska bolaget Corsica Ferries France SAS (nedan kallat Corsica Ferries) avseende det olagliga och med den inre marknaden oförenliga stöd som SNCM och CMN erhållit genom CDSP, upplyste kommissionen, genom skrivelse av den 27 juni 2012, de franska myndigheterna om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet med stöd av artikel 108.2 FEUF, angående det potentiella stödet till SNCM och CMN i CDSP. [5]

11. Kommissionen beslutade att den ersättning som föreskrevs i CDSP utgjorde ett stöd som var olagligt och oförenligt med den inre marknaden och fann att de fyra kriterier som domstolen angav i domen Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) inte var uppfyllda.

12. Kommissionen konstaterade för det första att den kompletterande passagerarservice som SNCM tillhandahöll varken var nödvändig eller proportionerlig för att tillfredsställa ett faktiskt behov av allmän trafik. Den fann för det andra dels att villkoren för anbudsförfarandet inte hade gjort det möjligt att säkerställa en effektiv konkurrens, dels att den ekonomiska ersättningen inte hade fastställts på grundval av en i förväg bestämd kostnadsgrund eller genom jämförelse med kostnadsstrukturen i andra jämförbara sjöfartsbolag.

13. Kommissionen drog slutsatsen att den ersättning som SNCM och CMN erhållit för den kompletterande passagerarservicen utgjorde statligt stöd. Den konstaterade att detta stöd var olagligt, eftersom det inte hade anmälts till kommissionen. Den fann vidare att den ersättning som SNCM och CMN hade erhållit för grundservicen var förenlig med den inre marknaden, vilket inte var fallet med den ersättning som SNCM hade erhållit sedan den 1 juli 2007 för den kompletterande passagerarservicen.

14. Mot bakgrund av de ovannämnda omständigheterna angav kommissionen, i det omtvistade beslutet, följande:

”Artikel 1

Den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN inom ramen för [CDSP] av den 7 juni 2007 utgör statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 [FEUF]. Detta statliga stöd har beviljats i strid med skyldigheterna i artikel 108.3 [FEUF].

5 — Se sammanfattningen i *Europeiska unionens officiella tidning* av den 5 oktober 2012 (EUT C 301, s. 1).

Artikel 2

1. Den ersättning som betalats ut till SNCM med avseende på tillgängliggörandet av kompletterande kapaciteter enligt I a 2, I b 2 och I d 1.4 i kravspecifikationen till ovannämnda avtal om uppdrag för allmän trafik är oförenlig med den inre marknaden.

2. Den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN för utförandet av övriga tjänster i ovannämnda avtal är förenliga med den inre marknaden.

Artikel 3

1. Frankrike ska se till att stödmottagaren betalar tillbaka de stöd som avses i artikel 2.1.

2. De belopp som ska betalas tillbaka ska påföras ränta, från och med det datum då de stod till stödmottagarens förfogande och fram till det datum då de återbetalas.

3. Räntan ska beräknas på en beräkningsgrund som formuleras enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och i förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

4. Frankrike ska ställa in alla stödutbetalningar som avses i artikel 2.1, som skulle kunna inträffa efter det datum då detta beslut delges.

Artikel 4

1. Återbetalningen av stödet i artikel 2.1 ska ske omedelbart och effektivt.

2. Frankrike ska se till att detta beslut verkställs inom fyra månader från den dag då det delges.

Artikel 5

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska Frankrike lämna följande uppgifter till kommissionen:

(a) Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från stödmottagaren.

(b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa detta beslut.

(c) Handlingar som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

(d) Datumet för och det exakta beloppet vad gäller de månatliga utbetalningar och de årliga justeringar som har utförts sedan avtalet trädde i kraft fram till det datum då detta beslut antas.

2. Frankrike ska informera kommissionen i förväg om de nationella åtgärder som vidtas för att verkställa detta beslut fram till dess att det stöd som avses i artikel 2.1 har betalats tillbaka helt. Frankrike ska, på kommissionens begäran, omedelbart överlämna alla uppgifter om de åtgärder som redan vidtagits och som planeras för att följa detta beslut. Frankrike ska också överlämna utförliga upplysningar om stödbeloppen och de räntor som redan har betalats tillbaka av stödmottagaren.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.”

15. Enligt kommissionen uppskattades stödbeloppet, vid den tidpunkt då det omtvistade beslutet antogs, till cirka 220 224 000 euro.

C – *De franska myndigheternas beteende efter antagandet av det omtvistade beslutet*

16. Det omtvistade beslutet delgavs de franska myndigheterna den 3 maj 2013. Det är föremål för talan om ogiltigförklaring som väckts vid tribunalen den 17 juli 2013 av Republiken Frankrike och den 27 augusti 2013 av SNCM. [6] Det har även varit föremål för en ansökan om interimistiska åtgärder från Republiken Frankrike, som avslogs i första instans av tribunalens ordförande [7] och efter överklagande av domstolens vice ordförande. [8]

17. Genom skrivelse av den 20 juni 2013 begärde ordföranden för verkställande rådet vid CTC, Paul Giacobbi, att av kommissionens vice ordförande, Joaquin Almunia, bli informerad om bestämmelserna för genomförandet av det omtvistade beslutet.

18. Den 10 juli 2013 skickade Korsikas prefekt till ordföranden för verkställande rådet vid CTC en skrivelse till vilken han bilade det omtvistade beslutet. I denna skrivelse bad Korsikas prefekt ordföranden för CTC att meddela vilka åtgärder han avsåg att vidta till följd av beslutet. Korsikas prefekt påpekade bland annat att den franska regeringen avsåg att överklaga beslutet genom en talan om ogiltigförklaring åtföljd av en ansökan om interimistiska åtgärder.

19. Samma dag skickade Korsikas prefekt till ordföranden för SNCM en kopia av den skrivelse som tillsänts ordföranden för CTC, samt en kopia av det omtvistade beslutet.

20. I en skrivelse av den 17 juli 2013 meddelade kommissionens vice ordförande ordföranden för verkställande rådet vid CTC att betalningarna av den ersättning som beviljats SNCM för den kompletterande passagerarservicen skulle avbrytas omedelbart, att den frist som fastställts i det omtvistade beslutet för att skicka de upplysningar som avsågs i dess artikel 5.1 redan hade löpt ut och att det vidare var viktigt att den frist för verkställande som fastställts i artikel 4.2 i nämnda beslut skulle iakttas. I denna skrivelse erinrade kommissionens vice ordförande om att stödet, i princip, ”skulle återkrävas av den enhet som beviljat det, genom en exekutionstitel utfärdad av denna enhet (under förutsättning att denna har behörighet att göra detta) eller, om detta inte är fallet, av en annan offentlig myndighet som har sådan behörighet. I förevarande mål ankommer således skyldigheten att återkräva stödet på verkställande rådet [i CTC] …, eftersom det är det sistnämnda som har beviljat det stöd som är oförenligt med den inre marknaden, liksom framgår av punkt 28 i [det omtvistade] beslutet”.

21. Genom skrivelse av den 29 juli 2013 informerade ordföranden för verkställande rådet vid CTC kommissionens vice ordförande om att han hade vidtagit de nödvändiga åtgärderna för att avbryta betalningen av ersättningen för den kompletterande passagerarservicen. Han tillade att han påträffade svårigheter ”med den franska statens myndigheter, särskilt avdelningarna vid Korsikas prefektur och den regionala tillsynsmyndigheten som invänder mot giltigheten av kommissionens beslut och bestrider dess verkställbarhet”.

22. Genom skrivelse av den 2 september 2013 begärde kommissionen att de franska myndigheterna, inom tio dagar från denna skrivelses datum, skulle upplysa den om de åtgärder som de hade vidtagit för att verkställa det omtvistade beslutet. I nämnda skrivelse påminde kommissionen de franska myndigheterna om att ett beslut om återkrav av statligt stöd förblev fullt och direkt verkställbart så länge det inte upphävts på giltigt sätt. Kommissionen begärde vidare att de franska myndigheterna

6 — Det rör sig om målen Frankrike/kommissionen (T–366/13) och SNCM/kommissionen (T-454/13), pågående vid tribunalen.

7 — Se beslut av tribunalens ordförande Frankrike/kommissionen (T-366/13 R, EU:T:2013:396).

8 — Se beslut av domstolens vice ordförande Frankrike/kommissionen (C-574/13 P(R), EU:C:2014:36).

skulle ange de konsekvenser som verkställandet av det omtvistade beslutet skulle medföra för SNCM:s ekonomiska situation, eftersom verkställandet av nämnda beslut, enligt dessa myndigheter, oundvikligen skulle medföra insolvens och konkurs för detta företag. Kommissionen gjorde i detta hänseende tillkänna sina tvivel beträffande de upplysningar som den förfogade över, enligt vilka CTC:s verkställande råd, på grundval av en rapport från OTC, avsåg att förslå att Korsikas folkvalda församling tillsammans med företagsgruppen bestående av SNCM och CMN skulle underteckna en ny CDSP för transport av passagerare och varor mellan Marseille och Korsikas hamnar för perioden 2014–2023.

23. Då kommissionen inte erhöll något svar från de franska myndigheterna anmodade kommissionen, genom skrivelse av den 20 september 2013, ”återigen de franska myndigheterna att omedelbart återkräva stödet, jämte ränta, att avbryta (och i förekommande fall återkräva) allt stöd som skulle betalas för den kompletterande passagerarservicen sedan den dag då [det omtvistade beslutet] meddelades samt att lämna en rapport angående hur återkravet förlöpte, inbegripet en förklaring av metoden för beräkning av räntan”. Kommissionen anmodade dessa myndigheter att inkomma med upplysningarna inom 20 arbetsdagar från skrivelsens datum. Kommissionen angav slutligen att denna förlängning av fristen inte på något sätt ändrade skyldigheten att omedelbart verkställa nämnda beslut och att den, om ett sådant verkställande inte skedde, skulle bli tvungen att väcka talan mot Republiken Frankrike enligt artikel 108.2 FEUF.

24. Två månader senare, nämligen den 29 november 2013 meddelade de franska myndigheterna kommissionen att CTC hade avbrutit betalningen av ersättningen för den så kallade kompletterade passagerarservicen vid utgången av juli månad 2013, på grundval av en provisoriskt beräknad uppskattning utifrån de belopp som nämndes i det omtvistade beslutet. När det gällde det totala beloppet för den ersättning som skulle återkrävas av mottagarna (huvudbelopp och ränta), meddelade de franska myndigheterna att de hade svårt att uppskatta den, eftersom den åtskillnad som kommissionen gjorde mellan ”grundservice” och ”kompletterande passagerarservice” enligt dem var artificiell då dessa båda tjänster var oskiljbara och ingick i genomförandet av målet avseende territoriell kontinuitet.

25. Den 18 december 2013 skickade ordföranden för det verkställande rådet vid CTC en skrivelse till den nationella transportsekreteraren vid de korsikanska arbetstagarnas fackförening, Alain Mosconi, i vilken han angav de mål som han eftersträvade och i vilken han bland annat angav att ”CTC inte [skulle] utfärda någon exekutionstitel och inte [skulle] inleda något förfarande som [skulle] leda till att [SNCM:s] öde påskyndas”.

26. Mycket har inträffat sedan denna talan om fördragsbrott väcktes den 10 februari 2014.

27. Vid förhandlingen preciserade Republiken Frankrike att Veolia-Transdevs begäran av den 29 oktober 2014, om att erhålla en återbetalning i förväg av det lån som den hade beviljat SNCM, medfört en förklaring från detta företag den 4 november 2014 om att det inställt sina betalningar.

28. Republiken Frankrike har även tillagt att OTC den 7 och den 19 november 2014 hade ställt två fordringar för att återkräva det stöd som förklarats oförenligt med den inre marknaden men till ett belopp på cirka 198 000 000 euro som, enligt kommissionen, var lägre än det som angavs i det omtvistade beslutet, nämligen 220 224 000 euro.

29. Den 28 november 2014 fastställde ordföranden för Tribunal de commerce de Marseille (Frankrike) att SNCM:s betalningar hade upphört och försatte det i en tvångsrekonstruktion under en period på sex månader.[9] Domen i vilken det fastställdes att en tvångsrekonstruktion skulle inledas offentliggjordes den 14 december 2014, vilket utgjorde början på den frist på två månader som getts fordringsägarna för att anmäla sina fordringar.

30. Den 9 januari 2015 skrev de franska myndigheterna in det statliga stöd som förklarats oförenligt med den inre marknaden i SNCM:s balansräkning med ett belopp på cirka 198 000 000 euro.

31. Vid förhandlingen upplyste Republiken Frankrike dessutom domstolen om att flera erbjudanden om köp av SNCM (i tidningar nämns fem erbjudanden om köp samt två avsiktsförklaringar[10]) hade inkommit till Tribunal de commerce de Marseille den 2 februari 2015 inom ramen för tvångsrekonstruktionen.

32. Det framgår av vissa upplysningar i tidningar att dessa erbjudanden lämnades med äganderättsförbehåll, nämligen överföring av uppdraget avseende den allmänna trafiken mellan Korsika och Frankrikes fastland, omförhandling av de sociala avtalen och ”upphävandet” av skyldigheten att återbetala det olagliga stödet.[11]

D – *Bakgrund till tvisten*

33. Som jag har angett i punkt 1 i detta förslag till avgörande ingår förevarande mål i en lång rad av mål avseende det statliga stöd som Republiken Frankrike beviljat SNCM. Detta stöd är uppdelat i två delar, stöd som beviljats SNCM inom ramen för omstruktureringen och stöd som beviljats företaget genom ekonomisk ersättning för uppdrag för allmän trafik. Dessa båda delar har lett till två förfaranden som inte ska förväxlas, särskilt då de rör liknande belopp (cirka 220 000 000 euro).

1. Det första förfarandet

34. Det första av dessa båda förfaranden inleddes med bestridandet av det stöd som utbetalats till SNCM inom ramen för 2002 års omstrukturering. Det privata företag som konkurrerar med SNCM, Corsica Ferries, väckte en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut av den 9 juli 2003 i vilket stödet förklarades oförenligt med den inre marknaden.[12]

35. Genom dom av den 15 juni 2005 ogiltigförklarade tribunalen detta beslut och slog fast att kommissionen ”för att fastställa stödet till vad som [var] absolut nödvändigt, inte [hade] beaktat nettobehållningen efter avyttring av icke nödvändiga tillgångar i sin helhet”.[13] Tribunalens dom har överklagats.

9 — Se artikel i dagstidningen *Le Monde* den 29 november 2014, s. 16, med rubriken ”SNCM: quatre repreneurs étudieraient le dossier”.

10 — Se artikel i dagstidningen *Le Monde* den 4 februari 2015, med rubriken ”SNCM: quatre offres de reprise sont jugées sérieuses”, tillgänglig på webbplatsen på följande länk: http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/02/04/sncm-quatre-offres-de-reprise-sont-jugees-serieuses_4569801_3234.html.

11 — Se ”*Nouveau rendez-vous judiciaire le 18 mars pour la SNCM*” France 3, den 5 februari 2015, tillgängligt på webbplatsen på följande länk: http://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes/2015/02/05/nouveau-rendez-vous-judiciaire-le-18-mars-pour-la-sncm-648939.html.

12 — Se kommissionens beslut 2004/166/EG av den 9 juli 2003 om det omstruktureringsstöd som Frankrike har för avsikt att lämna till Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 61, 2004, s. 13).

13 — Dom Corsica Ferries France/kommissionen (T-349/03, EU:T:2005:221, punkt 315).

36. Den 8 juli 2008 fattade kommissionen ett nytt beslut,[14] enligt vilket, för det första, åtgärderna inom 2002 års omstrukturering utgjorde olagligt statligt stöd, men var förenliga med den inre marknaden, och, för det andra, åtgärderna i 2006 års privatiseringsplan inte utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 EG (nu artikel 107.1 FEUF).

37. Detta beslut ogiltigförklarades genom domen Tribunal Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415) som meddelades den 11 september 2012. Överklagandet av denna dom avslogs, genom en dom som domstolen meddelade den 4 september 2014.[15]

38. Under tiden beslutade kommissionen, den 20 november 2013, att de belopp inom omstruktureringen av SNCM som angavs i dessa domar skulle återkrävas.[16] Detta beslut är återigen föremål för en talan om ogiltigförklaring som Republiken Frankrike väckte vid tribunalen i januari 2014 respektive i januari 2015.[17]

2. Det andra förfarandet

39. Det andra förfarandet rör det CDSP som undertecknades år 2007 och som föreskriver ekonomisk ersättning till SNCM och CMN. År 2013 förklarade kommissionen stödet olagligt och beslutade att ersättningen för den kompletterande passagerarservicen skulle återkrävas.

40. Detta beslut är nu föremål för en talan om ogiltigförklaring som Republiken Frankrike och SNCM har väckt vid tribunalen. Det är inom ramen för dessa förfaranden som en ansökan om interimistiska åtgärder från Frankrike, i syfte att skjuta upp genomförandet av kommissionens beslut, avslogs i första instans av tribunalens ordförande[18] och efter överklagande av domstolens vice ordförande.[19]

41. Det är även underlåtenheten att genomföra kommissionens beslut som är kärnan i förevarande fördragsbrottstalan.

42. Vid förhandlingen tillade kommissionen att de franska myndigheterna, i september 2013, återigen och utan att meddela kommissionen, hade betalat stora belopp till SNCM och beviljat detta företag, bland andra fördelar, ett nytt uppdrag för allmän trafik under tio år på extremt kontroversiella villkor.

IV – **Förfarandet vid domstolen**

43. Kommissionen ingav sin ansökan den 10 februari 2014. Republiken Frankrike ingav sin svarsinlaga den 23 april 2014. Kommissionen, å sin sida, ingav sin replik den 2 juni 2014. Det skriftliga förfarandet avslutades med att Republiken Frankrike ingav sin duplik den 14 juli 2014.

44. En förhandling hölls den 5 februari 2015, under vilken kommissionen och republiken Frankrike yttrande sig muntligen.

14 — Se kommissionens beslut 2009/611/EG av den 8 juli 2008 om de åtgärder C 58/02 (f.d. N 118/02) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (EUT L 225, 2009, s. 180).

15 — Dom SNCM och Frankrike/Corsica Ferries France (C-533/12 P och C-536/12 P, EU:C:2014:2142). Det ska påpekas att kommissionen inte anslöt sig till det överklagande som SNCM och Republiken Frankrike lämnade in och inte på något sätt intervenerade i målet.

16 — Kommissionens beslut 2014/882/EU av den 20 november 2013 om det statliga stöd SA.16237 (C58/02) (f.d. N118/02) som Frankrike har genomfört till förmån för SNCM (EUT L 357, 2014, s. 1).

17 — Se dom Frankrike/kommissionen (T-74/14) och SNCM/kommissionen (T-1/15) (pågående vid tribunalen).

18 — Se beslut av tribunalens ordförande Frankrike/kommissionen (T-366/13 R, EU:T:2013:396).

19 — Se beslut av domstolens vice ordförande Frankrike/kommissionen (C-574/13 P(R), EU:C:2014:36).

V – **Republiken Frankrikes påstådda fördragsbrott**

45. Kommissionen har i sin ansökan gjort gällande följande:

Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 288, fjärde stycket, FEUF och artiklarna 3 och 5 i nämnda beslut,

— genom att inte, inom föreskriven tid, ha vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att av stödmottagaren återkräva det statliga stöd som i artikel 2.1 i det omtvistade beslutet har förklarats olagligt och oförenligt med den inre marknaden,

— genom att inte, inom föreskriven tid, ha avbrutit utbetalningarna av det i denna artikel 2.1 angivna stödet, och

— genom att inte, inom föreskriven tid, ha upplyst kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att följa detta beslut.

A – *Den första anmärkningen: Det olagliga stödet har inte återkrävts*

1. Inledning

46. När kommissionen fastställer att ett stöd är olagligt ska det återkrav som den beslutar om ske enligt de bestämmelser som föreskrivs i artikel 14.3 i förordning nr 659/1999, enligt vilken

”… medlemsstaterna ska verkställa återkravet utan dröjsmål och enligt förfarandena i sin egen lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa kommissionens beslut. I det syftet ska de berörda medlemsstaterna vid förfaranden inför nationella domstolar vidta alla nödvändiga åtgärder som är tillgängliga i deras respektive rättssystem, inbegripet interimistiska åtgärder, utan att [unions]rätten påverkas”.

47. Republiken Frankrike har inte bestritt att de nödvändiga åtgärderna för att återkräva det stöd som i artikel 2.1 i det omtvistade beslutet har förklarats olagligt och oförenligt med den inre marknaden inte har vidtagits av den franska myndighet som har behörighet att göra detta, nämligen CTC.

48. Bilagorna till kommissionens ansökan visar detta i tillräckligt hög utsträckning.

49. För det första upplyste ordföranden för CTC:s verkställande råd, Paul Giacobbi, kommissionens vice ordförande, Joaquín Almunia, om ”de svårigheter som han haft med *den franska statens myndigheter*, i synnerhet Korsikas prefektur och den regionala revisionsmyndigheten (Chambre régionale des comptes) som *bestrider giltigheten av kommissionens beslut och hävdar att det inte är verkställbart*”. [20]

50. För det andra försäkrade han, i sin skrivelse av den 18 december 2013, den nationella transportsekreteraren vid de korsikanska arbetstagarnas fackförening, Alain Mosconi, att ”*CTC kommer inte att utfärda någon exekutionstitel* och inte inleda något förfarande som leder till att företagets öde påskyndas”. [21]

20 — Min kursivering.

21 — Min kursivering.

2. Republiken Frankrikes argument

51. Republiken Frankrike har, konfronterad med denna vägran att verkställa beslutet, åberopat att det är absolut omöjligt att på ett korrekt sätt genomföra det omtvistade beslutet, vilket enligt fast rättspraxis är ”den enda grund som en medlemsstat kan åberopa till sitt försvar vid en talan om fördragsbrott som kommissionen väckt med stöd av artikel 108.2 [FEUF]”. [22]

52. I förevarande fall har Republiken Frankrike gjort gällande att det skulle vara omöjligt för den att genomföra det omtvistade beslutet, eftersom ett sådant genomförande obevekligen skulle medföra insolvens och konkurs för SNCM, [23] vilket i sin tur skulle medföra mycket allvarliga störningar av den allmänna ordningen och en risk för ett avbrott i den territoriella kontinuiteten mellan Frankrikes fastland och Korsika.

53. När det gäller SNCM:s insolvens, har Republiken Frankrike gjort gällande att, med hänsyn till att SNCM:s räkenskaper för år 2012 visar att de disponibla tillgångarna per den 31 december 2012 uppgick till 87 831 000 euro, skulle ett återkrav på 220 224 000 euro oundvikligen ha tvingat detta företag att ställa in sina betalningar. Eftersom SNCM:s likviditet i stor utsträckning var beroende av ett medellångt lån från dess huvudaktieägare Veolia-Transdev, på 87 300 000 euro, som när som helst hade kunnat kräva en återbetalning i förväg, skulle ett genomförande av återkravet av beloppet på 220 224 000 euro oundvikligen omöjliggjort finansieringen av varje fortsatt drift. Dessutom skulle det, eftersom företaget för år 2012 gjort en nettoförlust på 14 251 000 euro ha blivit föga sannolikt att ett företag intresserade sig för att förvärva SNCM, vilket av denna anledning oundvikligen skulle ha likviderats.

54. Republiken Frankrike har vidare gjort gällande att likvidationen av SNCM skulle orsaka allvarliga störningar av den allmänna trafiken och den sociala stabiliteten, eftersom det sociala klimatet inom SNCM och i Marseilles hamn redan hade försämrats avsevärt. Exempelvis ockuperade de strejkande arbetarna, vid 2005 års strejker till följd av offentliggörandet av privatiseringen av SNCM, båtar som låg i Marseilles hamn, och hindrade således flera tusen passagerare från att resa, kapade flera fartyg och kidnappade SNCM:s verkställande direktör. Dessa strejker utvidgades och medförde en allmän blockering av Marseilles hamn, som påverkade såväl passagerartrafiken som transporten av gods och petrokemiska produkter.

55. Därefter har det sociala klimatet inte förbättrats inom SNCM där nya strejker bröt ut i början av år 2011. I mars 2014 kallade SNCM:s tre fackföreningar och en fackförening för sjöfolk i Marseille hela personalen till strejk, till följd av styrelsemötena i februari och mars 2014. Under dessa månader förklarade sig Veolia-Transdev vara emot varje beställning av nya fartyg och för inledandet av en kollektivförhandling avseende SNCM.

56. Strejken i juni 2014 åskådliggjorde den korsikanska ekonomins svårigheter, då den genomfördes i ett nationellt sammanhang präglad av en allmän krissituation och multipliceringen av personalåtgärder och kollektiva uppsägningar. I detta hänseende och som svar på kommissionens påståenden, har de franska myndigheterna gjort gällande att de är bäst lämpade för att bedöma riskerna för oroligheter eller störningar i den allmänna trafiken och riskerna med att ta hjälp av brottsbekämpande myndigheter för att förebygga sådana eller få dem att upphöra.

22 — Dom kommissionen/Frankrike (C-214/07, EU:C:2008:619, punkt 44). Se även, för ett liknande resonemang, dom kommissionen/Belgien (52/84, EU:C:1986:3, punkt 16), kommissionen/Tyskland (94/87, EU:C:1989:46, punkt 9), kommissionen/Grekland (C-183/91, EU:C:1993:233, punkt 19), kommissionen/Portugal (C-404/97, EU:C:2000:345, punkt 39), kommissionen/Frankrike (C-261/99, EU:C:2001:179, punkt 23), kommissionen/Spanien (C-404/00, EU:C:2003:373, punkt 45), och kommissionen/Spanien (C-177/06, EU:C:2007:538, punkt 46).

23 — Diskussionen i förevarande mål rör endast SNCM, eftersom CMN har erhållit ekonomisk ersättning för grundservicen som kommissionen har förklarat utgöra olagligt statligt stöd, men förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 FUEF (se punkt 213 i det omtvistade beslutet).

57. Republiken Frankrike har tillagt att störningar i den allmänna trafiken knutna till likvidationen av SNCM oundvikligen skulle medföra ett avbrott i den territoriala kontinuiteten mellan Frankrikes fastland och Korsika, såsom skedde under strejkerna år 2005, vid vilka Korsika stötte på stora problem med leveranser, såväl vad gällde läkemedelsförsörjning, blodprodukter, bensin och andra bränslen samt förnödenheter. Detta avbrott i leveranserna skulle även påverka transporten av flera tusen passagerare, såväl turister som invånare.

58. Republiken Frankrike har gjort gällande att detta avbrott i kontinuiteten skulle bestå när den sociala situationen stabiliserats. De franska myndigheterna har nämligen gjort gällande att SNCM:s andel av den korsikanska linjen är betydande och uppgår till 34,2 procent av passagerartrafiken och 39 procent av godstransporterna.

59. Inget annat företag har hittills erbjudit sig att anlöpa alla de hamnar som SNCM i nuläget anlöper (bland annat hamnarna i Balagne, Porto-Vecchio och Propriano) och det är föga sannolikt att Corsica Ferries eller CMN har tillräcklig kapacitet för att säkerställa sjöfart från Marseille på de villkor som anges i uppdraget för allmän trafik under åren 2013–2024. Samma konstaterande gäller för det fall CMN och Corsica Ferries bildar en sammanslutning för att säkerställa förbindelserna mellan Frankrikes fastland och Korsika.

60. Med andra ord är det, enligt Republiken Frankrike, illusoriskt att andra ekonomiska aktörer, på kort sikt, skulle kunna inrätta sjötrafik mellan Korsika och Marseille, som gjorde det möjligt att kompensera SNCM:s försvinnande, med hänvisning till punkt 146 i det omtvistade beslutet. I denna punkt anges följande: ”När det gäller avsaknaden av privata initiativ i fråga om grundservicen erkänner de övriga marknadsoperatörerna själva att de inte hade kunnat ombesörja denna [grundservice]”.

3. Bedömning

61. De skäl som Republiken Frankrike har anfört för att motivera att det olagliga statliga stödet inte har återkrävts, uppfyller enligt min mening inte kriteriet för att utgöra ett absolut hinder för verkställighet, i den mening som avses i domstolens praxis.

a) Argumentet att SNCM oundvikligen kommer att likvideras om det omtvistade beslutet genomförs

62. Enligt Republiken Frankrike skulle genomförandet av det omtvistade beslutet oundvikligen leda till en likvidering av SNCM, eftersom det stödbelopp som ska återkrävas väsentligt överstiger företagets tillgångar.

63. Jag delar inte denna uppfattning.

64. Genomförande av det omtvistade beslutet, så snart det delgivits Republiken Frankrike, medförde för det första inte en oundviklig likvidering av SNCM, utan innebar, i ett första led, vidtagande av tvingande åtgärder i den nationella rätten på grundval av vilka stödbeloppen skulle kunna återkrävas.

65. Såsom vice ordföranden för kommissionen har påpekat i sin skrivelse av den 17 juli 2013 till ordföranden för CTC:s verkställande råd, ”ska det statliga stödet återkrävas av den enhet som har beviljat det, *på grundval av en exekutionstitel som denna enhet har utfärdat*” [24].

24 — Min kursivering.

66. Utfärdandet av en sådan titel medför inte automatiskt att SNCM försätts i konkurs. Unionsrätten hindrar nämligen inte de nationella domstolarna från att upphäva verkningarna av en sådan exekutionstitel i syfte att undvika att allvarliga och irreparabla skador uppkommer för det berörda bolaget.

67. Samma sak skulle ha gällt ett eventuellt fällande för fördragsbrott i förevarande mål, om SNCM inte hade försatts i tvångsrekonstruktion den 28 november 2014.

68. Såsom tribunalens ordförande slog fast efter ansökan om uppskov av verkställigheten av det omtvistade beslutet, medför detta en skyldighet för de franska myndigheterna att vidta tvingande åtgärder ”som för övrigt kan uppskjutas för det fall talan väcks vid en nationell domstol …, vilket skulle kunna hindra de franska myndigheterna från att slutföra sitt återkravsförfarande”. [25]

69. Av fast rättspraxis följer att ”när ett stödmottagarföretag ansöker till unionsdomstolarna om uppskov av verkställigheten av ett beslut av kommissionen om återkrav av detta stöd, kan den omständigheten, att det finns nationella åtgärder för att återkräva stödet, tillåta nämnda företag att undvika en allvarlig och irreparabel skada till följd av återkravet av nämnda stöd”. [26]

70. Detta visar tydligt att de franska myndigheternas vidtagande av tvingande åtgärder för verkställigheten av det omtvistade beslutet inte, som Republiken Frankrike har antytt, automatiskt ledde till konkurs för SNCM.

71. Det motsatta resonemanget, att konkursperspektivet skapade en absolut omöjlighet att verkställa beslutet, skulle medföra total straffrihet för beviljande av statliga stöd till företag med svårigheter, för vilka det skulle räcka att åberopa insolvens för att fordran avseende det aktuella stödbeloppet inte ens skulle upptas i förteckningen över skulder vid en tvångsrekonstruktion.

72. För det andra skulle den omständigheten, at fordran avseende återbetalning av det aktuella stödet upptagits i förteckningen över skulder inom den i det omtvistade beslutet utsatta fristen och för hela dess belopp, [27], enligt fast rättspraxis, ”i de fall de nationella myndigheterna inte kan få tillbaka hela stödbeloppet – endast [vara] tillräcklig för att skyldigheten att återkräva stödet [skulle] anses ha iakttagits om konkursförfarandet [ledde] till att det stödmottagande företaget likvidera[des], det vill säga att dess verksamhet definitivt upphör[de]”, [28] vilket inte är fallet i förevarande mål.

73. Av detta följer, såsom domstolen slog fast i punkt 37 i dom kommissionen/Spanien (C-499/99, EU:C:2002:408) att ”[d]en enda möjligheten för den spanska regeringen att visa att det förelåg ett absolut hinder för att återkräva stöden … faktiskt [är] … att det saknades tillgångar som kunde tas i anspråk”, [29] vilket inte heller är fallet i förevarande mål.

74. För det tredje ska det påpekas att skyldigheten att utfärda en exekutionstitel som tillåter att återkräva de stödbelopp som har förklarats olagliga genom det omtvistade beslutet i förevarande mål även föreligger till följd av det beslut om tvångsrekonstruktion av SNCM som fattades av Tribunal de commerce de Marseille den 28 november 2014.

25 — Se beslut av tribunalens ordförande Frankrike/kommissionen (T-366/13 R, EU:T:2013:396, punkt 41), bekräftat efter överklagande genom beslut av domstolens vice ordförande den 21 januari 2014 Frankrike/kommissionen (C-574/13 P(R), EU:C:2014:36).

26 — Se beslut av domstolens ordförande Alcoa Trasformazioni/kommissionen (C–446/10 P(R), EU:C:2011:829, punkt 46). Se även, före ett liknande resonemang och Deufil/kommissionen (310/85 R, EU:C:1986:58, punkt 22), dom Belgien/kommissionen (142/87 R, EU:C:1987:281, punkt 26), och beslut av tribunalens ordförande Frankrike/kommissionen (T-366/13 R, EU:T:2013:396, punkt 44).

27 — Det ska erinras om att fordran upptogs först den 9 januari 2015 och till ett lägre belopp än det belopp på 220 224 000 euro som föreskrevs i det omtvistade beslutet. Enligt kommissionen utgör utfärdandet av en exekutionstitel endast ”en början på verkställigheten” av det omtvistade beslutet.

28 — Se dom kommissionen/Spanien (C-610/10, EU:C:2012:781, punkt 104). Se även dom kommissionen/Polen (C-331/09, EU:C:2011:250, punkterna 63–65) och kommission/Italien (C-454/09, EU:C:2011:650, punkterna 35 och 36).

29 — Min kursivering.

75. Av detta följer att den uppgift som konkursförvaltarna har fått av Tribunal de commerce de Marseille, att rädda SNCM genom att finna förvärvare,[30] innebär att de ska upplysa de sistnämnda om SNCM:s skyldighet att återbetala det statliga stödet till den franska staten.

76. I detta hänseende, och om det visar sig att de erbjudanden om förvärv av SNCM som har inkommit till Tribunal de commerce de Marseille är villkorade av ”upphävandet” av skyldigheten att återbetala det olagliga statliga stödet genom skapandet av en ekonomisk brytning mellan SNCM och en ny struktur,[31] vill jag erinra om att det av fast rättspraxis framgår att det, när det bolag som tagit emot olagligt stöd har försatts i konkurs och ett annat bolag har bildats i syfte att fortsätta driva en del av det förstnämnda bolagets verksamhet, inte längre är omöjligt att återkräva stödet, eftersom ”den omständigheten, att denna verksamhet fortsätter utan att stödet helt har återkrävts [kan] göra att snedvridningen av konkurrensen, som uppstått genom den konkurrensfördel som stödmottagaren åtnjutit i förhållande till sina konkurrenter på marknaden, kvarstår. Ett sådant nybildat bolag kan sålunda vara skyldigt att återbetala stödet om konkurrensfördelen kvarstår för det bolaget. Så är bland annat fallet när det visats att detta bolag fortfarande faktiskt åtnjuter den konkurrensfördel som uppkommit genom stödet och särskilt när detta bolag förvärvar tillgångarna från bolaget i likvidation utan att erlägga ett marknadsmässigt pris *eller när det visats att bildandet av ett sådant bolag har inneburit att skyldigheten att återbetala stödet har kringgåtts*”.[32]

b) Argumenten om risker för mycket allvarliga störningar av den allmänna ordningen och för avbrott av den territoriella kontinuiteten mellan Frankrikes fastland och Korsika

77. Till skillnad från argumentet om den påstådda oundvikliga karaktären av SNCM:s konkurs om det omtvistade beslutet verkställs, avser detta argument endast ”risker” eller fruktan för att vissa händelser ska följa av verkställigheten av det omtvistade beslutet.

78. Det framgår emellertid av fast rättspraxis att ”även om svårigheter som inte går att övervinna kan hindra en medlemsstat från att uppfylla de skyldigheter som åligger den enligt [unions]rätten *kan enbart farhågan för sådana svårigheter inte motivera att medlemsstaten underlåter att korrekt tillämpa [unions]rätten*”.[33]

79. När en medlemsstat ”inte [gör] något försök att återkräva [det statliga stödet] i fråga kan [det inte heller] anses vara utrett att det föreligger hinder mot att verkställa beslutet om återvinning”.[34]

80. Vad specifikt gäller risken för störningar av den allmänna ordningen, ges i dom kommissionen/Frankrike (C-52/95, EU:C:1995:432) och kommissionen/Frankrike (C-265/95, EU:C:1997:595) underlag för slutsatser.

30 — Se punkt 29 i detta förslag till avgörande och artikel i dagstidningen *Le Monde* den 29 november 2014, s. 6, med rubriken ”SNCM: quatre repreneurs étudieraient le dossier”.

31 — En av de entreprenörer som har lämnat in ett anbud om förvärv har angett att ”den avgörande omständigheten [i ärendet] är huruvida det anbud som kommer att godtas uppfyller de kriterier om en juridisk brytning som Europeiska unionens uppställt. Om så inte är fallet skulle den utvalda förvärvaren behöva återbetala det olagliga statliga stödet. Alla anbud, åtminstone mitt, är villkorade av att denna risk elimineras …”, se artikel i dagstidningen *Corse-Matin* den 6 februari, med rubriken ”SNCM: ’Nous serons très attentifs aux attentes de la Corse’”, tillgänglig på följande webbplats: http://www.corsematin.com/article/derniere-minute/sncm-%C2%ABnous-serons-tres-attentifs-aux-attentes-de-la-corse%C2%BB.1689605.html. Se även punkterna 31 och 32 i detta förslag till avgörande.

32 — Dom kommissionen/Spanien (C-610/10, EU:C:2012:781, punkt 106). Min kursivering. Se även dom Tyskland/kommissionen (C-277/00, EU:C:2004:238, punkt 86).

33 — Dom kommissionen/Italien (C-280/95, EU:C:1998:28, punkt 16). Se även, för ett liknande resonemang, dom kommissionen/Frankrike (C-52/95, EU:C:1995:432, punkt 38), dom kommissionen/Frankrike (C-265/95, EU:C:1997:595, punkt 55), dom kommissionen/Frankrike (C-441/06, EU:C:2007:616, punkt 43), och dom kommissionen/Polen (C-331/09, EU:C:2011:250, punkt 72).

34 — Dom Italien/kommissionen (C-6/97, EU:C:1999:251, punkt 34).

81. Målet som ledde fram till domen kommissionen/Frankrike (C-52/95, EU:C:1995:432) rörde de franska myndigheternas fördragsbrott till följd av deras underlåtenhet att vidta straffrättsliga eller förvaltningsrättsliga åtgärder mot befälhavare för fartyg som förde fransk flagg, vilka i strid med förordningar om fiskeförbud som kommissionen hade antagit,[35] fortsatte fiske ur ansjovisbeståndet och med fiske sammanhängande verksamhet avseende detta bestånd.

82. Republiken Frankrike hade bland annat gjort gällande att ”ansjovisfisket under detta regleringsår [hade bedrivits] under så besvärliga socio-ekonomiska förutsättningar att det kunde befaras att det skulle uppstå betydande konflikter som kunde ge upphov till allvarliga ekonomiska svårigheter. De behöriga myndigheterna [hade] därför [sett sig] tvungna att avstå från att vidta rättsliga åtgärder mot de personer som bar ansvaret för överträdelserna”.[36]

83. Domstolen avfärdade summariskt detta argument och angav att ”[d]et … nämligen inte [kan] anses vara befogat att underlåta att tillämpa ordningen i fråga med hänvisning till blotta farhågan för interna svårigheter”.[37]

84. Domen kommissionen/Frankrike (C-265/95, EU:C:1997:595) rörde i sin tur import till Frankrike av jordbruksvaror (bland annat jordgubbar) från Spanien och andra medlemsstater.

85. Republiken Frankrike motiverade sin underlåtelse att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa den fria handeln inom Europeiska unionen av jordbruksprodukter inom sitt territorium med att ”de franska jordbrukarnas belägenhet var så svår att det fanns anledning att frukta att ett mer resolut ingripande från de behöriga myndigheternas sida riskerade att framkalla våldsreaktioner från berörda näringsidkare, vilket skulle medföra ännu allvarligare störningar av den allmänna ordningen eller till och med få sociala följdverkningar”.[38]

86. Domstolen fastslog i det målet att ”[s]åvida inte medlemsstaten kan visa att ett ingripande från dess sida skulle få *konsekvenser* för den allmänna ordningen *som den inte kan bemästra med de medel som den förfogar över*, är medlemsstaten skyldig att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa [unions]rättens räckvidd och genomslagskraft, så att [unions]rätten genomförs korrekt, vilket ligger i alla näringsidkares intresse”[39] och att ”den franska regeringen [i förevarande fall inte har] visat att det föreligger en konkret fara för den allmänna ordningen som den inte kan bemästra”.[40]

87. Enligt min uppfattning har Republiken Frankrike inte heller i förevarande mål visat att införandet av tvingande bestämmelser för att verkställa det omtvistade beslutet skulle få konsekvenser för den allmänna ordningen som den inte kan bemästra med de medel som den förfogar över.

88. Även när det gäller det eventuella nyttjandet av de brottsbekämpande myndigheterna som endast omfattas av medlemsstaternas behörighet, har Republiken Frankrike inte visat att det skulle vara absolut omöjligt för den att göra detta om de störningar av den allmänna ordningen som den befarar skulle inträffa.

35 — Det rörde sig om kommissionens förordning (EEG) nr 1326/91 av den 21 maj 1991 om upphörande av fiske av ansjovis från fartyg under fransk flagg (EGT L 127, s. 11) och kommissionens förordning (EEG) nr 942/92 av den 13 april 1992 om upphörande av fiske av ansjovis från fartyg under fransk flagg (EGT L 101, s. 42). [Vid översättningen fanns inga svenska versioner att tillgå.]

36 — Dom kommissionen/Frankrike (C-52/95, EU:C:1995:432, punkt 37).

37 — Ibidem (punkt 38).

38 — Dom kommissionen/Frankrike (C-265/95, EU:C:1997:595, punkt 54).

39 — Ibidem (punkt 56). Min kursivering.

40 — Ibidem (punkt 57).

89. För det första ska det erinras om att det försenade utfärdandet av återkravstiteln av OTC den 7 och den 19 november 2014, och upptagandet av denna i förteckningen över skulder den 9 januari 2015, vilket utgör de första skedena av verkställigheten av det omtvistade beslutet, inte, i motsats till Republiken Frankrikes farhågor, medförde någon störning av den allmänna ordningen. [41]

90. Vidare visar de handlingar som bilagts Republiken Frankrikes svarsinlaga, att de franska myndigheterna vid den utdragna strejken år 2005, kunde bemästra riskerna för skada på den allmänna ordningen. De brottsbekämpande myndigheterna användes nämligen för att återställa den fria rörligheten i Ajaccios hamn, återta kontrollen över det av de strejkande arbetarna kapade fartyget och för att skingra de strejkande arbetare som blockerade två oljeterminaler i Fos-sur-Mer och Lavéra.

91. Republiken Frankrike har även åberopat risken för att de strejkande arbetarna orsakar materiella skador, men den har inte närmare uppskattat dem eller satt dem i relation till det allmänna intresset av att det omtvistade beslutet verkställs.

92. Dessutom ska det erinras om att Republiken Frankrike redan har framfört denna typ av argument i syfte att motivera beviljandet av statligt stöd för omstruktureringen av SNCM [42], och att det avfärdades av domstolen som ansåg att ”kortfattade hänvisningar till en medlemsstats anseende som global aktör [som kan skadas av strejker] inte utgör tillräcklig bevisning för att utesluta att det är fråga om stöd i den mening som avses i unionsrätten”. [43]

93. Detsamma gäller Republiken Frankrikes argument avseende risken för ett avbrott i den territoriella kontinuiteten mellan Frankrikes fastland och Korsika, vilket bland annat skulle äventyra Korsikas försörjning av läkemedel, blodprodukter, bensin, bränslen och förnödenheter.

94. En utdragen strejk bland SNCM:s arbetstagare åtföljd av en blockering av Marseilles hamn och de korsikanska flygplatserna (vilket skedde år 2005) skulle förvisso skapa svåra problem för de franska myndigheterna.

95. Jag vill emellertid, utan att upprepa vad jag redan har nämnt angående händelserna år 2005, [44] på samma sätt nämna meddelandet från försvars- och säkerhetsdirektionen av den 30 september 2005 i vilket angavs att militärflygplatsen Solenzara var tillgänglig (så att försörjning var möjlig via lufthamn) och tillade att Haute-Corses prefektur hade vidtagit andra nödvändiga åtgärder för att säkerställa Korsikas försörjning, såsom begränsning av bensinförsäljningen, och att den avsåg att vidta andra åtgärder såsom att tvångsinkalla transportföretag.

96. E-postmeddelandet från ministeriet för hållbar utveckling av den 6 oktober 2005 visar även att Korsikas försörjning av oljeprodukter var fullt möjlig ”med avlastning i Ajaccio – *med de brottsbekämpande myndigheternas skydd* – av ett oljefartyg från Barcelona”. [45] I e-postmeddelandet angavs att ”[n]ästan alla bensinstationer på ön har försörjts”.

97. Jag anser således att argumenten om risken för mycket allvarliga störningar av den allmänna ordningen och risken för avbrott i den territoriella kontinuiteten mellan Frankrikes fastland och Korsika borde avfärdas.

41 — Jag ser inte varför den omständigheten, att dessa etapper inträffade efter Tribunal de Marseilles beslut, såsom Republiken Frankrike påstådde vid förhandlingen, skulle ha eliminerat varje risk för störningar av den allmänna ordningen.

42 — Se även mitt förslag till avgörande i de förenade målen SNCM och Frankrike/Corsica Ferries France (C-533/12 P och C-536/12 P, EU:C:2014:4, punkterna 72 och 73).

43 — Dom SNCM och Frankrike/Corsica Ferries France (C-533/12 P och C-536/12 P, EU:C:2014:2142, punkterna 40 och 41). Se även, för ett liknande resonemang, dom Corsica Ferries France/kommissionen (T-565/08, EU:T:2012:415, punkterna 103 och 104).

44 — Se ovan punkt 88.

45 — Min kursivering.

98. Varje annan slutsats skulle leda till den oacceptabla verkan att unionsrättens effektivitet gjordes beroende av den goda (eller dåliga) viljan eller den mer eller mindre stora blockeringskapaciteten hos vissa sammanslutningar vars intressen påverkas av unionens institutioners beslut eller av beslut som fattats av medlemsstaterna för att rätta sig efter de förra besluten. [46] Liksom kommissionen anser jag att Republiken Frankrike i detta hänseende resonerar som om den var tvungen att vika för hotet mot den allmänna ordningen som nämnda sammanslutningar skulle kunna använda sig av. I denna mening och såsom kommissionen mycket kortfattat uttryckt vid förhandlingen, är inte bristen på politisk bekvämlighet detsamma som ett absolut hinder mot att verkställa beslutet.

4. Bristande lojalt samarbete

99. Jag tillåter mig att tillägga att om en medlemsstat upplever svårigheter vid verkställigheten av ett beslut från kommissionen, anges i domstolens rättspraxis för kommissionen och för medlemsstaten ”regeln att medlemsstaterna och [unionens] institutioner har en ömsesidig skyldighet till lojalt samarbete, vilken skyldighet bland annat kommer till uttryck i artikel [4.3 FEU], om att samarbeta med god vilja för att övervinna svårigheterna, med fullt iakttagande av bestämmelserna i fördraget, bland annat bestämmelserna om statligt stöd”. [47]

100. Domstolen har vid flera tillfällen slagit fast att ”[v]illkoret att det ska föreligga ett absolut hinder för att verkställa beslutet … emellertid inte [är] uppfyllt då medlemsstatens regering endast underrättar kommissionen om de rättsliga, politiska och praktiska svårigheter som det innebär att genomföra beslutet, utan att vidta någon faktisk åtgärd gentemot de ifrågavarande företagen i syfte att återkräva stödet och utan att föreslå kommissionen några alternativa lösningar för att genomföra beslutet genom vilka svårigheterna skulle kunna övervinnas”. [48]

101. Det framgår emellertid tydligt av handlingarna i målet att Republiken Frankrike inte har vidtagit någon åtgärd av detta slag i förhållande till de berörda företagen och inte har föreslagit kommissionen någon alternativ lösning för att genomföra beslutet genom vilket svårigheterna hade kunnat övervinnas.

102. Följaktligen har Republiken Frankrike åsidosatt sin skyldighet att inom utsatt tid vidta alla nödvändiga åtgärder i syfte att av de berörda företagen återkräva det statliga stöd som förklarats olagligt och oförenligt med den inre marknaden genom artikel 2.1 i det omtvistade beslutet.

B – *Den andra anmärkningen: Att alla betalningar av det olagliga statliga stödet inte har avbrutits*

103. Kommissionen har, i sin ansökan, klandrat Republiken Frankrike för att inte inom utsatt tid ha avbrutit alla betalningar av det statliga stöd som avses i artikel 2.1 i det omtvistade beslutet.

46 — Se, för ett liknande resonemang, dom kommissionen/Frankrike (C-121/07, EU:C:2008:695, punkt 72) i vilken domstolen fann att ”även om det antas att de oroligheter som åberopats av Republiken Frankrike delvis har sin grund i genomförandet av gemenskapsrättsliga bestämmelser, kan en medlemsstat inte åberopa tillämpningssvårigheter som uppkommer vid genomförandet av en gemenskapsrättsakt, såsom motstånd från allmänheten, som grund för att underlåta att iaktta skyldigheter och tidsfrister som följer av gemenskapsrättsliga bestämmelser”.

47 — Dom kommissionen/Frankrike (C-214/07, EU:C:2008:619, punkt 45). Se även, för ett liknande resonemang, dom kommission/Italien (C-348/93, EU:C:1995:95, punkt 17), dom kommissionen/Frankrike (C-261/99, EU:C:2001:179, punkt 24), och dom kommissionen/Spanien (C-485/03–C-490/03, EU:C:2006:777).

48 — Dom kommissionen/Frankrike (C-214/07, EU:C:2008:619, punkt 46). Se även, för ett liknande resonemang, dom kommissionen/Spanien (C-404/00, EU:C:2003:373, punkt 47), kommissionen/Italien (C-99/02, EU:C:2004:207, punkt 18), kommissionen/Grekland (C-415/03, EU:C:2005:287, punkt 43), samt kommissionen/Spanien (C-485/03–C-490/03, EU:C:2006:777, punkt 74).

104. Enligt kommissionen, och i motsats till vad som föreskrivs i artikel 3.4 i det omtvistade beslutet, ställdes inte dessa betalningar omedelbart in. I sin ansökan har kommissionen förklarat att OTC:s preliminära budget för år 2013, som antogs av dess styrelse den 25 juni 2013 visade två ekonomiska ersättningar till förmån för SNCM och CMN, på 78 014 930 euro respektive 32 627 141 euro. Dessa belopp täckte såväl grundservicen som den kompletterande passagerarservicen, med avseende på motsvarande belopp tidigare år.

105. Kommissionen har vidare hänvisat till e-postmeddelandet av den 29 november 2013 [49] enligt vilket de franska myndigheterna hävdar att de avbröt betalningen av ersättningen beträffande den kompletterande passagerartjänsten i juli 2013 genom att tillhandahålla kommissionen ett bevis på ett betalningsmandat från OTC till SNCM vilket visar en betalning av ersättning enbart avseende grundservicen.

106. Enligt kommissionen visar detta mandat dock inte att betalningen av ersättningen för den kompletterande passagerarservicen avbröts i juli 2013, utan det visar endast betalningen avseende grundservicen, utan att de franska myndigheterna för övrigt har gett den minsta indikation på hur detta belopp har beräknats.

107. Republiken Frankrike har i sin svarsinlaga gjort gällande att betalningen av ersättningen avseende den kompletterande passagerarservicen har varit avbruten sedan juli 2013. Den grundar sig på följande:

— Det aktuella betalningsmandatet vilket, enligt Republiken Frankrike, visar att OTC till SNCM för juli månad 2013 endast hade betalat 2 880 160 euro för grundservicen,

— De av SNCM:s bankkontoutdrag som Republiken Frankrike har bilagt sin svarsinlaga och som visar att detta bolag, från juli 2013, faktiskt endast erhållit 2 880 160 euro avseende grundservicen, i stället för 6 130 160 euro avseende grundservicen och den kompletterande passagerarservicen, samt

— den ansökan om ett interimistiskt beslut som SNCM ingav till Tribunal administratif de Bastia den 12 december 2013 i syfte att OTC skulle förpliktas att betala bland annat ett belopp på 16 225 000 euro avseende utebliven betalning av ersättningen avseende den kompletterande passagerarservicen.

108. Republiken Frankrike har även understrukit att OTC, för att beräkna beloppet för den ersättning som skulle betalas till SNCM för grundservicen för juli 2013–december 2013, använde den metod som kommissionen angav i punkt 218 i det omtvistade beslutet.

109. Mot denna bakgrund drog kommissionen i sin svarsinlaga tillbaka denna invändning, i den del den avsåg avbrottet i utbetalningarna till SNCM av ersättningen för den kompletterande passagerarservicen från den 23 juli 2013 och avsaknaden av tillräckliga upplysningar avseende detta avbrott.

110. Kommissionen vidhåller emellertid sin anmärkning avseende det uteblivna avbrottet av utbetalningarna till SNCM av ersättningen för den kompletterande passagerarservicen för perioden från delgivningen av det omtvistade beslutet till Republiken Frankrike, som ägde rum den 3 maj 2013, till den 23 juli 2013. Det framgår nämligen av SNCM:s bankkontoutdrag att de franska myndigheterna under denna period gjorde tre månatliga betalningar på 6 130 160 euro per betalning till SNCM.

111. Republiken Frankrike bestred inte i sin duplik denna omständighet, vilket den bekräftade vid förhandlingen.

49 — Se ovan punkt 23.

112. Betalningarna av ersättningen för den kompletterande passagerarservicen skulle ställas in så snart Republiken Frankrike delgavs det omtvistade beslutet, nämligen den 3 maj 2013, vilket anges i dess artikel 3.4. Som kommissionen har påpekat finns det ingen indikation, eller ens något påstående från de franska myndigheterna, som visar att de betalningar avseende den kompletterande passagerarservicen som var planerade mellan den 3 maj 2013 och den 23 juli 2013 skulle ha avbrutits eller återkallats. Det har inte heller visats att de franska myndigheterna skulle ha återkrävt de belopp som skulle ha betalats under denna period.

113. Följaktligen har Republiken Frankrike åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 3.4 i det omtvistade beslutet, genom att inte inom föreskriven tid ha återkallat alla betalningar av det statliga stöd som avses i denna artikel 2.1.

C – *Den tredje anmärkningen: Republiken Frankrike har inte lämnat upplysningar till kommissionen*

114. Eftersom Republiken Frankrike inte inom föreskriven tid har vidtagit nödvändiga åtgärder för att ställa in betalningen av statliga stöd för framtiden och återkräva de stödbelopp som redan har betalats, har den även åsidosatt sin skyldighet att upplysa kommissionen om de åtgärder som vidtagits under de två månaderna efter delgivningen av det omtvistade beslutet, som föreskrivs i artikel 5 i det omtvistade beslutet.

115. Detta konstaterande förstärks av den omständigheten att Republiken Frankrike till och med har underlåtit att svara på de synpunkter och de uppmaningar om förtydliganden som kommissionen hade tillsänt den till följd av den totala avsaknaden av kommunikation från de franska myndigheternas sida.

116. Jag vill exempelvis citera kommissionens skrivelse till den Frankrikes ständiga representation vid Europeiska unionen av den 20 september 2013, i vilken kommissionen beklagade den omständigheten att dess synpunkter och begäran om förtydliganden ”inte hade fått något svar” och att ”de franska myndigheterna, vid utgången av … de olika frister som föreskrevs i [det omtvistade beslutet], [inte hade] tillsänt kommissionen *den minsta handling* för att upplysa den om genomförandet av nämnda beslut”.[50] De franska myndigheterna reagerade på denna skrivelse med två månaders försening genom sitt e-postmeddelande av den 29 november 2013.

VI – **Rättegångskostnader**

117. Enligt artikel 138.1 i domstolens rättegångsregler ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats.

118. I förevarande mål har kommissionen yrkat att Republiken Frankrike ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna och denna ska enligt min uppfattning anses ha tappat målet i huvudsak. Således ska denna medlemsstat förpliktas att ersätta samtliga rättegångskostnader.

VII – **Förslag till avgörande**

119. Med hänsyn till vad som anförts ovan föreslår jag att domstolen meddelar följande dom:

1) Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 288 fjärde stycket FEUF och artiklarna 3–5 i kommissionens beslut 2013/435/EU av den 2 maj 2013 om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société

50 — Min kursivering.

Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation, genom att inte, inom föreskriven tid, ha vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att från Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA återkräva det statliga stöd som förklarats olagligt och oförenligt med den inre marknaden genom artikel 2.1 i nämnda beslut, genom att inte inom föreskriven tid ha återkallat alla betalningar av det statliga stöd som avses i nämnda artikel 2.1, och genom att inte inom föreskriven tid ha upplyst Europeiska kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att följa detta beslut.

2) Republiken Frankrike ska ersätta rättegångskostnaderna.