

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 2 maja 2013 r.

w sprawie pomocy państwa SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) wdrożonej przez Republikę Francuską na rzecz Société Nationale Corse Méditerranée i Compagnie Méridionale de Navigation

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 1926)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/435/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a) ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) ⁽²⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽³⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) Pismami z dnia 27 września, 30 listopada i 20 grudnia 2007 r. przedsiębiorstwo Corsica Ferries przesłało Komisji skargę dotyczącą niezgodnej z prawem i z rynkiem wewnętrznym pomocy, jaką Société nationale Corse-Méditerranée (zwane dalej „SNCM”) i Compagnie Maritime de Navigation (zwane dalej „CMN”) miały otrzymać dzięki umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (*Convention de délégation de service public*, zwanej dalej „umową”), zawartej przez samorząd terytorialny Korsyki i Urząd ds. Transportu Korsyki (*Office des transports de Corse*, zwany dalej „OTC”) z jednej strony oraz SNCM i CMN z drugiej strony. Umowa ta dotyczy morskich połączeń liniowych między Korsyką a Marsylią w latach 2007-2013. Pismami z dnia 20 maja 2010 r., 16 lipca 2010 r., 22 marca 2011 r., 22 czerwca 2011 r., 15 grudnia 2011 r. i 10 stycznia 2012 r. skarżący dostarczył dodatkowe informacje na potwierdzenie swojej skargi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 3.1.1994, s. 3.

⁽²⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁽³⁾ Dz.U. C 301 z 5.10.2012, s. 1.

(2) Pismami z dnia 17 marca 2008 r., 12 listopada 2008 r., 13 października 2011 r. i 14 grudnia 2011 r. Komisja zwróciła się do Francji o dostarczenie dodatkowych informacji. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedzi pismami odpowiednio z dnia 3 czerwca 2008 r., 14 stycznia 2009 r., 7 grudnia 2011 r. i 20 stycznia 2012 r.

(3) Pismem z dnia 27 czerwca 2012 r. Komisja poinformowała Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania na mocy art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w sprawie potencjalnej pomocy na rzecz SNCM i CMN zawartych w umowie. Decyzja Komisji (zwana dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾ dnia 5 października 2012 r.

(4) Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedzi na pytania postawione w decyzji o wszczęciu postępowania pismami z dnia 13 lipca 2012 r., 7 września 2012 r., 14 listopada 2012 r. i 16 stycznia 2013 r.

(5) Spółki Corsica Ferries, SNCM i CMN przekazały swoje uwagi w odpowiednim terminie określonym w decyzji o wszczęciu postępowania. Pismami z dnia 22 października 2012 r. i 21 grudnia 2012 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim. Francja przekazała swój komentarz do uwag osób trzecich pismem z dnia 3 stycznia 2013 r. i 12 lutego 2013 r.

2. STAN FAKTYCZNY

2.1. POŁĄCZENIE KORSYKI Z KONTYNETEM

(6) Jak wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania ciągłość terytorialna między Korsyką a kontynentem była zapewniana dzięki pierwszej koncesji zawartej w 1976 r. na 25 lat między SNCM i CMN z jednej strony, a państwem z drugiej strony. Od dnia 1 stycznia 2002 r. tylko linie wypływające z Marsylii były obsługiwane przez SNCM i CMN na podstawie umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej zawartej przez samorząd terytorialny i OTC na pięć lat.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 301, p. 1.

- (7) Dla pozostałych linii wprowadzono równolegle pomoc o charakterze socjalnym⁽⁵⁾. Pomoc ta oraz jej przedłużenie na lata 2007-2013 zostały zatwierdzone przez Komisję⁽⁶⁾.
- (8) Od dnia 1 lipca 2007 r. SNCM i CMN obsługują połączenie między Marsylią i Korsyką w ramach umowy zawartej dnia 7 czerwca 2007 r. (zob. rozdz. 2.5 poniżej). Umowa ta wygasa dnia 31 grudnia 2013 r.
- (9) Najważniejsze przedsiębiorstwa działające na rynku połączeń morskich między Francją kontynentalną a Korsyką to SNCM, CMN (zob. rozdz. 2.2 i 2.3 poniżej) oraz przedsiębiorstwo Corsica Ferries, która świadczy usługi połączeń z portów w Tulonie i Nicei.
- (10) Połączenia z i na Korsykę od wielu lat charakteryzują się bardzo dużą sezonowością, ponieważ zasadniczą część ruchu pasażerskiego odbywa się w miesiącach letnich. W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. najważniejszą tendencją na rynku transportów między Korsyką a Francją kontynentalną był rozwój oferty połączeń wypływających z Tuluonu, który stał się największym pod względem liczby przewozów portem świadczącym usługi połączeń z Korsyką. W szczególności należy zauważyć, że nasilenie się ruchu z portu w Tulonie widoczne było jeszcze przed wprowadzeniem środka pomocy o charakterze socjalnym (w 2002 r.) i od tamtego czasu tendencja ta wzrosła⁽⁷⁾. Zmianom tym towarzyszyło zwiększanie udziałów w rynku przedsiębiorstwa Corsica Ferries.
- (11) Do maja 2006 r. przedsiębiorstwo SNCM należało w 80 % do Compagnie générale maritime et financière (CGMF)⁽⁸⁾ i w 20 % do Société nationale des chemins de fer (SNCF). Dnia 26 stycznia 2005 r. rząd francuski rozpoczął proces prywatyzacji SNCM, w wyniku, którego właścicielem zostało przedsiębiorstwo Butler Capital Partners (38 % udziałów) wraz z grupą Connex, filią przedsiębiorstwa Veolia (28 % udziałów). Pracownikom przekazano 9 % udziałów, a państwo francuskie zachowało pozostałe 25 % za pośrednictwem CGMF.
- (12) Warunki prywatyzacji obejmowały klauzulę umożliwiającą przedsiębiorstwom Butler Capital Partners i Veolia odstąpienie od umowy, z której kupujący mogli skorzystać w szczególności w następujących przypadkach:
- w przypadku podjęcia przez samorząd terytorialny Korsyki decyzji o przeprowadzeniu konsultacji w sprawie zawarcia umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej, skutecznej od dnia 1 stycznia 2007 r., zawierającej istotne niezgodności z wytycznymi uchwalonymi przez zgromadzenie terytorialne Korsyki w zakresie obsługi połączeń morskich między Marsylią a Korsyką od dnia 1 stycznia 2007⁽⁹⁾;
 - w przypadku przekazania obowiązku osobie trzeciej lub SNCM na znacznie gorszych warunkach finansowych.
- (13) Przejściu do sektora prywatnego towarzyszyły różne środki restrukturyzacyjne, stanowiące przedmiot odrębnego postępowania w świetle prawa dotyczącego pomocy państwa⁽¹⁰⁾.
- (14) Dnia 10 listopada 2008 r. Butler Capital Partners sprzedał swoje udziały przedsiębiorstwu Veolia Transport. W 2011 r. Veolia Transport połączyła się z

2.2. PRZEDSIĘBIORSTWO SNCM

- (11) Przedsiębiorstwo SNCM zostało wybrane w 1976 r. przez rząd francuski do zapewniania ciągłości terytorialnej z Korsyką. Jest to przedsiębiorstwo żeglugowe z siedzibą w Marsylii. Zapewnia pełną obsługę połączeń Korsyki z portami w Marsylii i Nicei, łącząc je z portami w Ajaccio, Bastii, Calvi, L'Île Rousse, Porto-Vecchio i Propriano.
- (12) Przedsiębiorstwo SNCM zapewnia również obsługę połączeń z Sardinia (Porto Torres) z portów w Marsylii i na Korsyce (Ajaccio i Propriano). Ponadto zapewnia

⁽⁵⁾ Środek ten o nazwie „Pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom na podstawie art. 87 ust. 2 Traktatu” dotyczy mieszkańców wyspy i niektórych dokładnie określonych grup społecznych oraz ma zastosowanie do połączeń między Korsyką a portami w Tulonie i Nicei. Dla każdego pasażera uprawnionego do korzystania z preferencyjnej taryfy niższej finansuje przedsiębiorstwo transportowe, które następnie otrzymuje refundację tej jednostkowej pomocy.

⁽⁶⁾ Decyzja z dnia 2 lipca 2002 r. w sprawie pomocy państwa nr N 781/2001 – Francja – Pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom na obsługę połączeń morskich Korsyki oraz decyzja z dnia 23 kwietnia 2007 r. w sprawie pomocy państwa nr N 13/2007 – Francja – Przedłużenie pomocy o charakterze socjalnym przyznawanej indywidualnym konsumentom na obsługę połączeń morskich Korsyki nr N 781/2001.

⁽⁷⁾ Zob. np. francuski urząd ds. konkurencji, opinia nr 12-A-05 z dnia 17 lutego 2012 r. w sprawie połączeń morskich między Korsyką a Francją kontynentalną, ust. 125.

⁽⁸⁾ Którego 100 % kapitału należy do państwa francuskiego.

⁽⁹⁾ Wytyczne te zostały uchwalone w dniu 24 marca 2006 r., zob. rozdz. 2.4.1 poniżej.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (ex N 118/02) – Francja – w sprawie środków pomocy, jakie Francja przyznała na rzecz Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, przyjęta dnia 25 lutego 2003 r., Dz.U. L 61 z 7.2.2004, s. 13. Dnia 15 czerwca 2005 r. w sprawie T-349/03 Sąd stwierdził nieważność decyzji z 2003 r. z powodu błędnej oceny minimalnego charakteru pomocy. W związku z nowymi środkami restrukturyzacyjnymi Komisja rozszerzyła postępowanie C 58/2002 decyzją z dnia 13 września 2006 r. Komisja przyjęła kolejną decyzję dnia 8 lipca 2008 r., Dz.U. L 255 z 27.8.2009, s. 180. Decyzja ta została częściowo unieważniona przez Sąd (sprawa T-565/08) w związku ze skargą wniesioną przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries France. SNCM i Francja złożyły do Trybunału odwołanie w celu unieważnienia tego wyroku (sprawa C-533/12 P i C-536/12 P).

Transdev, tworząc Veolia Transdev⁽¹¹⁾, które objęło w ten sposób 66 % udziałów. Dnia 30 marca 2012 r. Veolia Environnement zawarło z CDC umowę, na mocy której miało przejść własność 66 % kapitału SNCM posiadanego wcześniej przez spółkę partnerską za cenę sprzedaży wynoszącą 1 EUR.

- (17) SNCM posiada obecnie flotę dziesięciu statków, w tym sześć promów⁽¹²⁾ i cztery statki towarowo-pasażerskie: *Jean Nicoli*⁽¹³⁾, *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* i *Monte d'Oro*.

2.3. PRZEDSIĘBIORSTWO CMN

- (18) CMN jest prywatnym armatorem założonym w 1931 r. Jego siedziba znajduje się w Marsylii, a główna działalność to obsługa połączeń morskich z Korsyką (towarowych i pasażerskich) oraz z Sycylią.
- (19) Przed 2 października 2009 r. 53,1 % udziałów w CMN należało do Compagnie Méridionale de Participations (CMP), 45 % do SNCM i 1,9 % do pracowników. CMP natomiast w 55 % należało do spółki robót przemysłowych i morskich w Orbigny (*Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny*, STIM d'Orbigny), filii grupy STEFTE, a w 45 % do przedsiębiorstwa turystyczno-hotelarskiego Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filii w 100 % należącej do SNCM. Od tego czasu udziały, jakie SNCM posiadała pośrednio i bezpośrednio w CMN zostały odkupione przez grupę STEF. Grupa STEF posiada obecnie 97,9 % kapitału CMN, a pracownicy 2,1 % udziałów.
- (20) CMN obsługuje część połączeń na trzech liniach między Korsyką i Marsylią (Marsylia – Ajaccio, Marsylia – Bastia i Marsylia – Propriano) w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (zob. rozdz. 2.5 poniżej). Przedsiębiorstwo to zapewnia również, poza obowiązkiem użyteczności publicznej, połączenie z Sycylią (Porto Torres). W celu wykonania planu działalności w ramach przekazania obowiązku użyteczności publicznej Méridionale posiada trzy statki towarowo-pasażerskie: *Girolata*, *Piana* (który zastąpił *Scandola*) i *Kalliste*.

2.4. UMOWA O PRZEKAZANIU OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ NA LATA 2007-2013

2.4.1. POSTĘPOWANIE O PRZEKAZANIE OBOWIĄZKU UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- (21) Komisja przedstawia tutaj tylko krótkie przypomnienie postępowania o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej, które zostało w pełni opisane w decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽¹¹⁾ W 2011 r. Veolia Transdev należała w równych częściach do Veolia Environnement i Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

⁽¹²⁾ Wśród nich tylko *Napoléon Bonaparte* i *Danielle Casanova* były regularnie wykorzystywane do świadczenia usług w ramach przekazania obowiązku użyteczności publicznej od 2007 r. Cztery pozostałe promy użytkowane przez SNCM w 2013 r. to *Méditerranée*, *Corse*, *Île de Beauté* i *Excelsior*.

⁽¹³⁾ W 2009 r. *Jean Nicoli* zastąpił *Monte Cinto* w obsłudze połączeń w ramach przekazania obowiązku użyteczności publicznej.

- (22) Dnia 24 marca 2006 r. Zgromadzenie Korsyki zatwierdziło uchwałą nr 06/22 zasadę przedłużania umów o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich z portu w Marsylii do portów Bastia, Ajaccio, la Balagne (Ile-Rousse i Calvi), Porto-Vecchio i Propriano od dnia 1 stycznia 2007 r.

- (23) Zaproszenie do składania ofert zostało opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* (Dz.U. UE) dnia 27 maja 2006 r. i w dzienniku *Les Echos* dnia 9 czerwca 2006 r. Złożone zostały cztery oferty⁽¹⁴⁾. W związku z decyzją francuskiej rady ds. konkurencji z dnia 11 grudnia 2006 r.⁽¹⁵⁾ i wyrokiem wydanym dnia 15 grudnia 2006 r. przez Radę Stanu⁽¹⁶⁾ postępowanie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej zostało całkowicie umorzono, by zapewnić przestrzeganie obowiązku publikacji ogłoszenia o zamówieniu.

- (24) Uchwałą nr 06/263 AC z dnia 22 grudnia 2006 r. Zgromadzenie Korsyki postanowiło ponownie ogłosić postępowanie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej i przedłużyć obowiązującą umowę do dnia 30 kwietnia 2007 r.

- (25) Nowe zaproszenie do składania ofert zostało więc opublikowane dnia 30 grudnia 2006 r. w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, dnia 4 stycznia 2007 r. w *Les Échos* i dnia 5 stycznia 2007 r. w *Le journal de la Marine Marchande*. Dwóch kandydatów złożyło oferty – konsorcjum SNCM z CMN⁽¹⁷⁾ i przedsiębiorstwo Corsica Ferries⁽¹⁸⁾.

- (26) Warunki finansowe zaproponowane przez konsorcjum SNCM/CMN w ofercie kompleksowej zostały przedstawione w decyzji o wszczęciu postępowania⁽¹⁹⁾. Dnia 28 marca 2007 r. konsorcjum SNCM/CMN przekazało OTC zmienioną wersję swojej oferty, polegającą w szczególności na znacznym obniżeniu wysokości wnioskowanej rekompensaty w zamian za ofertę kompleksową. Spowodowało to zmianę przewidywanego poziomu natężenia ruchu, wartości rynkowej niektórych statków konsorcjum, daty wyczerpania kolejnych statków a także obniżenia poziomu kosztów w ofercie globalnej w porównaniu z ofertą dla każdej linii osobno.

⁽¹⁴⁾ Oferta kompleksowa i niepodzielna przedsiębiorstwa SNCM dotycząca wszystkich linii; oferta przedsiębiorstwa Corsica Ferries zawierająca różne opcje; oferta przedsiębiorstwa CMN zawierająca sześć różnych indywidualnych propozycji; oferta doraźnego ugrupowania, składającego się ze spółki Corsica Ferries i CMN zawierająca dwie opcje.

⁽¹⁵⁾ Zob. motyw 24 decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽¹⁶⁾ Zob. motyw 25 decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽¹⁷⁾ Jedna oferta dotyczyła każdej z pięciu linii morskich użyteczności publicznej, druga miała charakter kompleksowy i niepodzielny i dotyczyła wszystkich pięciu linii morskich.

⁽¹⁸⁾ Przedsiębiorstwo Corsica Ferries złożyło oferty dla linii Marsylia – Ajaccio, Marsylia – Porto-Vecchio i Marsylia – Propriano oraz jedną ofertę kompleksową dla wszystkich tych trzech linii.

⁽¹⁹⁾ Zob. ust. 30 decyzji o wszczęciu postępowania.

(27) Po tym, jak Zgromadzenie Korsyki przesunęło na dzień 1 lipca 2007 r. wejście w życie kolejnego przekazania obowiązku użyteczności publicznej i kolejnej procedury negocjacyjnej, OTC wystąpiło z wnioskiem o odrzucenie oferty Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Uchwałą nr 07/108 z dnia 7 czerwca 2007 r. Zgromadzenie Korsyki przekazało konsorcjum składającemu się z SNCM i CMN obowiązek użyteczności publicznej w zakresie obsługi połączeń morskich między portem w Marsylii a portami Korsyki, a na mocy decyzji przyjętej w tym samym dniu przewodniczący rady wykonawczej samorządu Korsyki został upoważniony do podpisania umowy (dalej „dwie decyzje z dnia 7 czerwca 2007 r.”).

2.4.2. KWESTIONOWANIE WAŻNOŚCI DWÓCH DECYZJI Z DNIA 7 CZERWCA 2007 R.

(29) W dniu 24 stycznia 2008 r. sąd administracyjny w Bastii odrzucił wniosek przedsiębiorstwa Corsica Ferries o unieważnienie dwóch decyzji z dnia 7 czerwca 2007 r. Dnia 7 listopada 2011 r. apelacyjny sąd administracyjny w Marsylii unieważnił wyrok sądu administracyjnego w Bastii z dnia 24 stycznia 2008 r. oraz dwie decyzje z dnia 7 czerwca 2007 r.

(30) W swoim wyroku apelacyjny sąd administracyjny stwierdził naruszenie rozporządzenia nr 3577/92 dotyczącego kabotażu morskiego ⁽²¹⁾ (zwanego dalej „rozporządzeniem dotyczącym kabotażu”) oraz niezgodność z prawem pomocy państwa zawartej w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. W tym zakresie w wyroku stwierdza się, że treść przepisów art. 7 pkt 1 umowy jest niezgodna z trzecim kryterium wyroku w sprawie *Altmark* ⁽²²⁾. W związku z tym sąd polecił samorządowi terytorialnemu Korsyki rozwiązać polubownie umowę przed najpóźniej do dnia 1 września 2012 ⁽²³⁾.

(31) Po złożeniu odwołania przez SNCM i CMN dnia 13 lipca 2012 r. Rada Stanu unieważniła wyrok z dnia

7 listopada 2011 r. ⁽²⁴⁾ wydany przez apelacyjny sąd administracyjny i odesłała sprawę do apelacyjnego sądu administracyjnego w Marsylii.

2.5. PRZYPOMNIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH POSTANOWIEŃ UMOWY

(32) Umowa została podpisana na okres od dnia 1 lipca 2007 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. Art. 1 umowy określa jej przedmiot jako świadczenie usług regularnych połączeń morskich na wszystkich liniach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej między portem w Marsylii a następującymi portami: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano i Balagne.

(33) Specyfikacja warunków umowy zawarta w załączniku 1 do umowy określa charakter tych usług. W szczególności wyróżnia się:

- (i) usługę stałą w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego ⁽²⁵⁾, którą konsorcjum SNCM-CMN jest zobowiązane zapewniać cały rok (zwaną dalej „usługą podstawową”) i

⁽²⁴⁾ Rada Stanu uznała z jednej strony, że rozporządzenie Rady nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich nie stanowi „przeszkody dla szacowania rzeczywistego zapotrzebowania na usługi użyteczności publicznej łącznie dla każdej linii lub trasy w całym okresie wykonywania umowy lub w okresach, które umowa ta rozróżnia, bez konieczności dochodzenia, czy zapotrzebowanie to jest uzasadnione nieprzerwanie w tym okresie lub tych okresach; że – w związku z tym – klasyfikując jako niezgodne z tym rozporządzeniem warunki specyfikacji ze względu na fakt, że wymagana od ugrupowania-zleceniobiorcy usługa dodatkowa na liniach Marsylia – Ajaccio, Marsylia – Bastia i Marsylia – Propriano, której celem było zintensyfikowanie w okresach największego nasilenia ruchu usługi podstawowej świadczonej na tych samych liniach przez cały rok, musiała odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu na tę usługę użyteczności publicznej odrębną od zapotrzebowania, które zaspokajała usługa podstawowa, apelacyjny sąd administracyjny w Marsylii popełnił błąd co do prawa”. Z drugiej strony Rada Stanu uznała, że okoliczność, że art. 7.1 umowy (zob. motyw 38 poniżej) „może w ten sposób powodować, że decyzje podejmowane przez osoby publiczne podlegają uprzedniemu zgłoszeniu Komisji, nie pozwala samo w sobie na zakwalifikowanie tej klauzuli pomocowej w myśl art. 107 Traktatu; że stanowiąc inaczej sąd popełnił błąd co do kwalifikacji prawnej czynu”.

⁽²⁵⁾ Na liniach Marsylia – Bastia, Marsylia – Ajaccio i Marsylia – Porto Vecchio zleceniobiorcy muszą zaoferować w każdym kierunku minimalną zdolność przewozową – w przypadku transportu pasażerskiego co najmniej 450 miejsc leżących w co najmniej 140 kabinach; co najmniej 50 miejsc w wyznaczonej infrastrukturze wspólnej; co najmniej 150 miejsc dla samochodów. Linia Marsylia – Propriano musi oferować co najmniej 200 miejsc leżących w co najmniej 55 kabinach; co najmniej 55 miejsc dla samochodów. Linia Marsylia – Balagne musi oferować co najmniej 220 miejsc leżących w co najmniej 70 kabinach; co najmniej 70 miejsc dla samochodów. W zakresie transportu towarowego linia Marsylia – Bastia musi oferować zdolność przewozową na poziomie co najmniej 1 800 metrów bieżących; linia Marsylia – Ajaccio co najmniej 1 200 metrów bieżących; linia Marsylia – Porto Vecchio co najmniej 1 000 metrów bieżących; linia Marsylia – Propriano i Marsylia – Balagne co najmniej 600 metrów bieżących.

⁽²⁰⁾ OTC uznał, że przedsiębiorstwo Corsica Ferries nie było w stanie określić w sposób zdecydowany i ostateczny daty, od kiedy byłoby w stanie wykonywać umowę o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej i że nie spełniało kryterium maksymalnego wieku statków określonego w specyfikacji przetargowej.

⁽²¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski); Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁽²²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r., sprawa C-280/00, *Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Zb. Orz. 2003, s. 7747.

⁽²³⁾ CAA (apelacyjny sąd administracyjny) w Marsylii, dnia 7 listopada 2011 r., *Spółka Corsica Ferries przeciwko Collectivité Territoriale de Corse*, n°08MA01604. Zob. art. 40 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (ii) usługę dodatkową w zakresie transportu pasażerskiego⁽²⁶⁾, świadczoną w okresie największego nasilenia ruchu, obejmującą okres około 37 tygodni na liniach Marsylia – Ajaccio i Marsylia – Bastia oraz okres od dnia 1 maja do dnia 30 września na linii Marsylia – Propriano (zwaną dalej „usługą dodatkową”).
- (34) Art. 2 umowy określa referencyjną rekompensatę finansową, względem której zleceniobiorcy przyjmują na siebie zobowiązania na cały okres przekazania obowiązku użyteczności publicznej. Kwoty tej referencyjnej rekompensaty finansowej są przedstawione w tabeli nr 4 w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (35) Art. 3 umowy uściśla, że przekazanie obowiązku użyteczności publicznej nie wprowadza wyłączości na przedmiotowych liniach, ale daje innym armatorom możliwość regularnego świadczenia usług bez rekompensaty finansowej. Niemniej ewentualny nowy podmiot będzie podlegał zobowiązaniom przedstawionym w decyzji o wszczęciu postępowania⁽²⁷⁾. Ponadto art. 3 stanowi, że wnioski zleceniobiorców o rekompensatę finansową zostały sformułowane w odniesieniu do pomocy o charakterze socjalnym⁽²⁸⁾.
- (36) W myśl art. 5.2 ust. 3 umowy ostateczna roczna rekompensata finansowa dla każdego ze zleceniobiorców ograniczona jest do kwoty deficytu eksploatacji, powstałego na skutek wykonywania zobowiązań określonych w specyfikacji, przy uwzględnieniu rentowności 15 % włożonego kapitału żeglugowego w stosunku do liczby dni jego rzeczywistego wykorzystania do rejsów przewidzianych w tych zobowiązaniach. Wysokość włożonego kapitału żeglugowego jest określona w załączniku III do umowy⁽²⁹⁾.
- (37) Art. 7 umowy (zwany dalej „klauzulą ochronną”) umożliwia zmianę rocznych kwot ryczałtowych rekompensaty finansowej wypłacanej zleceniobiorcom zgodnie z ich zobowiązaniami określonymi na okres trwania umowy w jej art. 2.
- (38) Art. 7.1 stanowi, że w przypadku istotnej zmiany warunków technicznych, regulacyjnych lub ekonomicznych umowy, strony spotkają się w celu przyjęcia środków na rzecz przywrócenia pierwotnej równowagi finansowej „priorytetowo w odniesieniu do najwyższych taryf i dostosowania usług”.
- (39) Art. 7.2 umowy przypomina, że kwoty rekompensaty finansowej są ustalane w zależności od prognozowanych dochodów z tytułu transportu towarowego i pasażerskiego. Każdego roku w przypadku, gdy wartość bezwzględna różnicy między dochodami prognozowanymi⁽³⁰⁾ a dochodami rzeczywistymi przekracza 2% dochodów prognozowanych⁽³¹⁾, przewiduje się dostosowanie rekompensaty, do wzrostu lub spadku, dla każdej kategorii dochodów i dla każdego zleceniobiorcy⁽³²⁾.
- (40) Umowa przewiduje⁽³³⁾, że w trakcie trzeciego roku wykonywania umowy za zgodą stron zostanie określony maksymalny poziom dostosowania rekompensaty z tytułu tej klauzuli.
- (41) Przewidywane dochody dla dwóch rodzajów transportu i dwóch zleceniobiorców są przedstawione w tabeli nr 5 decyzji o wszczęciu postępowania.
- (42) Zgodnie z klauzulą dostosowawczą umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej została zmieniona w drodze dodatku do umowy dnia 28 grudnia 2009 r. Wprowadzone zmiany obejmowały zniesienie 108 rejsów rocznie między Korsyką a Marsylią. W związku z tym zmniejszyła się liczba oferowanych miejsc z 9 tys. do 8 tys. w okresie świąt Bożego Narodzenia, z 3,5 tys. do 2,3 tys. w okresie „wiosenno-jesiennym” i z 85 tys. do 71 tys. w okresie „letnim” na linii Marsylia – Ajaccio. Zdolność w przypadku usługi dodatkowej zmniejszyła się o 7 tys. miejsc na linii Marsylia – Propriano.
- (43) OTC również na nowo określił okresy natężenia ruchu, wyodrębniając „wysoki sezon” – 11 tygodni w okresie letnim, od ostatniego tygodnia czerwca do początku września i „średni sezon” – 22 tygodnie od kwietnia do czerwca i od początku września do końca października, poza wakacjami szkolnymi w okresie wiosny i świąt Wszystkich Świętych.
- (44) Zmieniono również wysokość stawek i rekompensaty finansowej. Odnośnie do rekompensaty finansowej odniesienia korekta (wartość dla roku 2007) począwszy od 2010 r. i do 2013 prowadzi do obniżenia kwot rocznych o 6,5 mln EUR dla obydwu zleceniobiorców. Zwaloryzowane kwoty rekompensaty i prognozowanych dochodów są przedstawione w tabeli nr 7 i 8 decyzji o wszczęciu postępowania.
- (45) Zgodnie z umową⁽³⁴⁾ 95 % prognozowanych zindeksowanych kwot rekompensaty jest wypłacane w formie miesięcznych zaliczek w ciągu 7 dni od przekazania krótkiego sprawozdania z wykonywania usług. Saldo rekompensaty, dopłata lub potrącenie, jest wypłacane raz w roku w ciągu 15 dni od przekazania ostatecznego sprawozdania z wykonywania usług.
- (46) Łączna kwota prognozowanych rekompensat wyniosła 659 mln EUR w 2007 r. Po uwzględnieniu klauzuli indeksacji (inflacja) oraz dostosowawczej (różnica między dochodami rzeczywistymi a przewidywanymi, zmiana cen paliw, kary umowne) kwoty rekompensat rzeczywiście wypłaconych do 2011 r. wyniosły:
- (32) Zob. motyw 49 decyzji o wszczęciu postępowania.
- (33) Art. 7.2 umowy przewiduje, że ten mechanizm dostosowania z tytułu rzeczywistych dochodów będzie miała znaczenie do momentu zastosowania klauzuli dostosowawczej, o której mowa w art. 8.
- (34) Art. 5.1 i 5.2 określa warunki wypłaty rekompensaty finansowej.
- ⁽²⁶⁾ Zakres usługi dodatkowej określony jest w pkt I a) 2) (Marsylia – Ajaccio), I b) 2) (Marsylia – Bastia) i I d) 1.4) (Marsylia – Propriano) specyfikacji warunków umowy.
- ⁽²⁷⁾ Zob. motyw 44 decyzji o wszczęciu postępowania.
- ⁽²⁸⁾ Zob. motyw 45 decyzji o wszczęciu postępowania.
- ⁽²⁹⁾ Zob. motyw 46 decyzji o wszczęciu postępowania.
- ⁽³⁰⁾ Dochody prognozowane to dochody odniesienia brutto waloryzowane w zależności od przewidywanego wskaźnika „eny PKB danego roku.
- ⁽³¹⁾ Art. 7.2 przewiduje rodzaj „franszyzy” w wysokości 2 % przewidywanych wpływów.

K€	2007	2008	2009	2010	2011	Łącznie
SNCM łącznie	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
w tym usługa podstawowa	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
w tym usługa dodatkowa	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
łącznie	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Rekompensaty wypłacone dla SNCM określone w sposób ogólny w art. 2 umowy są podzielone na usługę podstawową (wykonywaną przez statki towarowo-pasażerskie) i usługę dodatkową (wykonywaną przez statki pasażerskie) zgodnie z zasadami podziału przewidzianymi przede wszystkim podział proporcjonalnie do wyniku – ujemnego⁽³⁵⁾ – przed rekompensatą finansową dla każdego rodzaju usługi w wysokości figurującej w rachunku zysków i strat w ofercie konsorcjum SNCM-CMN⁽³⁶⁾.

3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

(48) Po pierwsze Komisja ma wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności nałożonego obowiązku świadczenia usługi publicznej, zwłaszcza ze względu na fakt, że obejmuje on usługę podstawową i dodatkową. Komisja uważa, że włączenie do usługi publicznej usług dodatkowych może stanowić naruszenie przepisów cytowanego rozporządzenia nr 3577/92, co prowadzi do nieprzestrzegania pierwszego kryterium wyroku w sprawie *Altmark* (jasno określone obowiązki świadczenia usługi publicznej). Komisja uważa, że w odniesieniu do usługi dodatkowej władze francuskie nie wykazały rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne i że usługa ta jest niezbędna do odpowiedniego świadczenia usługi podstawowej.

(49) Po drugie Komisja ma wątpliwości, czy parametry mechanizmu rekompensat finansowych za świadczenie usługi publicznej, o których mowa w art. 7 umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (zob. motyw 86–94 decyzji o wszczęciu postępowania) zostały określone zgodnie z wymogami drugiego kryterium *Altmark* (uprzednio określone parametry w celu ustalenia kwoty rekompensaty). Ponadto Komisja wstępnie oceniła, że różnice w wysokości dochodów prognozowanych w ofertach zleceniobiorców mogły spowodować, że parametry

mechanizmu rekompensat stały się nieprzejrzyste. Ponadto pewne informacje wskazują, że rekompensaty finansowe mogły zostać przyznane zleceniobiorcom poza ramami umowy.

(50) Po trzecie Komisja ma wątpliwości co do przestrzegania trzeciego kryterium *Altmark* (właściwa wysokość rekompensaty kosztów poniesionych z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej). Komisja podkreśla, że nie dysponuje wystarczającymi informacjami, które pozwalałyby jej stwierdzić, że zleceniobiorcy nie otrzymali nadwyżki rekompensat, zwłaszcza przy uwzględnieniu kryterium rozsądnego zysku. Komisja zastanawia się w szczególności nad tym, czy art. 5.2 umowy CDSP (zob. motyw 95–102 decyzji o wszczęciu postępowania) zawiera wystarczające środki pozwalające uniknąć nadmiernych rekompensat dla zleceniobiorców.

(51) Wreszcie Komisja ma wątpliwości co do faktu, czy postępowanie o udzielenie zamówienia zapewniło wystarczające warunki rzeczywistej i otwartej konkurencji pozwalające wyłonić kandydata oferującego przedmiotowe usługi po najniższej cenie dla społeczeństwa, zgodnie z wymogami czwartego kryterium *Altmark* (wybór zleceniobiorcy). W szczególności Komisja nie wyklucza, że wymogi specyfikacji, zwłaszcza te dotyczące maksymalnego wieku floty oraz możliwości przedstawienia jednej globalnej oferty dla wszystkich obsługiwanych połączeń, mogły utrudniać skuteczną konkurencję w odniesieniu do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

(52) W świetle powyższego w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła poważne wątpliwości co do faktu, czy umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej spełnia wszystkie kryteria *Altmark* i nie może w związku z tym wykluczyć, że SNCM i CMN uzyskały selektywną korzyść dzięki umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Ponadto ze względu na fakt, że oba przedsiębiorstwa działają na rynku w pełni zliberalizowanym od dnia 1 stycznia 1993 r.⁽³⁷⁾, Komisja stwierdza również, że wspomniana korzyść selektywna może zakłócić konkurencję na rynku wewnętrznym i mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

⁽³⁵⁾ Wynik przed rekompensatą jest ujemny dla obydwu usług (podstawowej i dodatkowej) w przypadku każdego roku w latach 2007–2011.

⁽³⁶⁾ Ta zasada podziału jest stosowana do indeksowanych rekompensat umownych. Dostosowanie z tytułu rzeczywistych dochodów jest proporcjonalne do różnicy rocznej stwierdzonej dla obydwu rodzajów usług, dopłaty z tytułu towarów szczególnych są zaliczane do usługi podstawowej. Wreszcie dostosowanie z tytułu paliwa i potrącenia z tytułu niewykonanych usług są bezpośrednio przypisywane do danej usługi.

⁽³⁷⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 3577/92 już cytowane.

- (53) Komisja stwierdza zatem, że nie może wykluczyć, że rekompensata, jaką otrzymały SNCM i CNM w ramach umowy, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła również, że – pod warunkiem, że będzie mogła stwierdzić, że obowiązek świadczenia usługi publicznej został prawidłowo określony – zastosowanie mają specyficzne przepisy dotyczące stosowania art. 106 ust. 2 TFUE. Ścisłej mówiąc, Komisja wskazała Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych z 2011 r. ⁽³⁸⁾, zwane dalej „Zasadami ramowymi UOIG”, jako mającą zastosowanie podstawę prawną, bez uszczerbku dla innej ewentualnej podstawy oceny zgodności, którą Francja powinna wskazać.

4. KOMENTARZ FRANCJI

- (54) Władze francuskie podnoszą przede wszystkim, że obsługa połączeń niewchodząca w zakres przekazanych usług użyteczności publicznej posiada rachunkowość analityczną odrębną od rachunkowości prowadzonej dla usług w ramach przekazania obowiązku publicznego.
- (55) Następnie podkreślają, że protokół prywatyzacyjny zawiera jedną klauzulę umożliwiającą odstępianie od umowy. Klauzula ta przewidywała w szczególności możliwość jej zastosowania w przypadku, gdy samorząd terytorialny Korsyki podjąłby decyzję o przeprowadzeniu konsultacji w sprawie zawarcia umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej skutecznej od dnia 1 stycznia 2007 r., zakładając, że ta umowa o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej zawierałaby istotne niezgodności z wytycznymi uchwalonymi przez zgromadzenie terytorialne Korsyki ⁽³⁹⁾. Władze francuskie uściślają, że klauzula ta może również być zastosowana w przypadku przekazania obowiązku osobie trzeciej lub SNCM na znacznie gorszych warunkach finansowych.
- (56) Władze francuskie zauważają ponadto, że od dnia 2 października 2009 r. SNCM nie posiada już bezpośredniego udziału w CMN i że w ten sposób wszelkie powiązania kapitałowe między tymi dwoma zleceniobiorcami zostały zniesione.
- (57) Władze francuskie zauważają ponadto, że zmiany parametrów oferty konsorcjum SNCM/CMN w okresie od lutego 2007 do 28 marca 2007 r. wynikają z uwzględnienia przewidywanych zmian natężenia ruchu i kosztów eksploatacji. Ocena wartości rynkowej natomiast była wykonana przez niezależną międzynarodową kancelarię, która zweryfikowała swoją wycenę w okresie między złożeniem pierwszej i drugiej oferty przez SNCM.

⁽³⁸⁾ Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15–22.

⁽³⁹⁾ Francja odwołuje się do wytycznych w sprawie eksploatacji połączeń morskich między Marsylią a Korsyką poczynionych od dnia 1 stycznia 2007 r., uchwalonych przez zgromadzenie terytorialne Korsyki w dniu 24 marca 2006 r., zob. motyw 22 powyżej.

4.1. ODNOŚNIE DO KWALIFIKACJI POMOCY

- (58) Francja przedstawiła następujące komentarze dotyczące wstępnej oceny spełnienia kryteriów wyroku w sprawie *Altmark*, dokonanej przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (59) Odnośnie do ewentualnego istnienia elementów pomocy państwa w umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej władze francuskie powołują się przede wszystkim na wyrok wydany przez Radę Stanu dnia 13 lipca 2012 r. ⁽⁴⁰⁾, w którym oceniono, że klauzula umożliwiająca przyjęcie środków na rzecz przywrócenia pierwotnej równowagi finansowej nie stanowi jako taka pomocy w rozumieniu art. 107 TFUE.

4.1.1. ODNOŚNIE DO ZAKRESU USŁUGI PUBLICZNEJ I PIERWSZEGO KRYTERIUM WYROKU ALTMARK

- (60) Władze francuskie kwestionują rozróżnienie, jakiego dokonała Komisja, na „usługę podstawową” i „usługę dodatkową”. Wręcz przeciwnie – uważają, że umowa określa dwa sezony-programy, którym odpowiadają różne zakresy oferty uzależnione od nasilenia ruchu. Całość stanowi usługę ciągłą zwiększoną o dodatkową minimalną zdolność uwzględniając zmiany natężenia ruchu.
- (61) Odnośnie do przestrzegania pierwszego warunku określonego przez Trybunał w wyroku w sprawie *Altmark* władze francuskie przypominają szerokie uprawnienia państw członkowskich do ustalenia zakresu UOIG. Podkreślają, że kontrola Komisji ogranicza się do stwierdzenia istnienia oczywistego błędu w ocenie.
- (62) Władze francuskie dodają, że usługa ciągła jest nierozdzielnie związana z usługą dodatkową. Władze francuskie powołują się na wcześniej cytowany wyrok Rady Stanu, w którym stwierdza się, że rozporządzenie nr 3577/92 nie stanowi przeszkody dla szacowania rzeczywistego zapotrzebowania na usługi użyteczności publicznej łącznie, bez konieczności dochodzenia, czy zapotrzebowanie to jest uzasadnione nieprzerwanie w tych okresach. Władze francuskie podkreślają w tym względzie, że ważne jest, by zakres usługi publicznej nie ograniczał się do działalności nierentownych, aby zapewnić równomierne rozłożenie kosztów. Na poparcie swojej opinii uściślają, że specyfikacja umowy nie wymaga używania innych statków do świadczenia usługi ciągłej niż do usługi dodatkowej.

⁽⁴⁰⁾ WE, 13 lipca 2012 r., *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, req. nr 355616.

(63) Odnośnie do zdolności operatorów rynku do zapewnienia usługi transportu morskiego władze francuskie uważają, że same zmiany natężenia ruchu na linii Marsylia – Korsyka w porównaniu z linią Tulon – Korsyka nie mogą być podstawą stwierdzenia oczywistego błędu w określaniu zakresu UOIG. Władze przypominają, że w decyzji z dnia 11 grudnia 2006 r. ⁽⁴¹⁾ francuska rada ds. konkurencji stwierdziła brak wymienności między rynkami połączeń z Korsyką. Władze francuskie uważają zatem, że połączenia morskie z portu w Marsylii są rynkiem właściwym.

(64) Władze francuskie uważają ponadto, że zmiana polegająca na zmniejszeniu natężenia ruchu z portu w Marsylii w 2004 i 2005 r. wynika z przerwy w świadczeniach usług przez ponad miesiąc z powodu akcji protestacyjnych w SNCM. Natomiast zwiększenie ruchu z portu w Tulonie jest częściowo związane z efektem „naczyń połączonych” z rejsami wypływającymi z Włoch.

(65) Władze francuskie twierdzą wreszcie, że samorząd terytorialny Korsyki nie przeszacował oferty. Poziom zdolności ma wynikać w szczególności z wymogu zapewnienia ciągłości usługi publicznej oraz – bardziej ogólnie – z przepisów umowy, które narzucają zobowiązania co do stawek i jakości usługi.

4.1.2. ODNOŚNIE DO POZOSTAŁYCH KRYTERIÓW WYROKU *ALTMARK*

(66) Odnośnie do przestrzegania drugiego i trzeciego kryterium cytowanego wyroku *Altmark* władze francuskie przede wszystkim podnoszą, że celem art. 7.1 umowy, który uprawnia strony do spotkania się w celu przyjęcia środków na rzecz przywrócenia pierwotnej równowagi finansowej, nie jest uprzednie określenie formuły takiego dostosowania. Swoboda ta ma być warunkiem niezbędnym do zachowania elastyczności usługi w zależności od okoliczności. Władze francuskie podkreślają następnie, że te zmiany umowy mogą polegać zarówno na zwiększeniu jak i na zmniejszeniu wypłacanej rekompensaty finansowej, ale również że dotyczą priorytetowo zobowiązań zleceniobiorców lub cen uiszczanych przez użytkowników. Zdaniem władz francuskich w przypadku decyzji o zwiększeniu rekompensaty wypłacanej przez samorząd terytorialny Korsyki ocenie według kryteriów cytowanego wyroku *Altmark* powinien podlegać ten właśnie środek, a nie art. 7.1 umowy.

(67) Odnośnie do przestrzegania czwartego kryterium cytowanego wyroku *Altmark* władze francuskie uznają za wystarczający poziom konkurencyjności zapewniony

w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Władze francuskie podkreślają, że w postępowaniu tym zgłosiło się wielu kandydatów i złożono wiele ofert, nie wpłynął żaden wniosek ani żadna skarga kwestionująca narzucone w specyfikacji warunki, wszystkie oferty były aktywnie negocjowane, przewodniczący samorządu terytorialnego Korsyki dokonał wyboru spośród wielu ofert a różnice między nimi pod względem jakości nie pozwalają wysunąć tezy o braku faktycznej konkurencji oraz że skutki w postaci sporów dotyczących przedmiotowej usługi użyteczności publicznej stanowią o faktycznym istnieniu i działaniu konkurencji.

(68) Władze francuskie podkreślają ponadto, że proces prywatyzacji SNCM i postępowanie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej są od siebie niezależne oraz że pełna i wyłączna odpowiedzialność w zakresie obsługi połączeń morskich Korsyki należy do samorządu terytorialnego Korsyki.

(69) W odpowiedzi na wątpliwości Komisji przypomniane w motywie 51 powyżej władze francuskie podnoszą wreszcie, że ustalając warunki umowy o świadczenie usług publicznych w dziedzinie transportu morskiego państwa członkowskie mają pełne prawo ⁽⁴²⁾ narzucać zobowiązania wykraczające poza warunki dotyczące 1/ portów, które mają być obsługiwane, 2/ regularności, 3/ ciągłości, 4/ częstotliwości, 5/ zdolności do świadczenia usługi, 6/ stosowanych stawek i 7/ wyposażenia statku.

4.2. ZGODNOŚĆ Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

(70) Dodatkowo władze francuskie uważają, że w analizowanym przypadku są przestrzegane wszystkie warunki określone w Zasadach ramowych UOIG, zarówno w zakresie zdefiniowania UOIG, precyzyjności mandatu, odpowiedniego czasu jego trwania, zgodności z dyrektywą 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych ⁽⁴³⁾ oraz odpowiedniej wysokości rekompensaty.

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

5.1. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA *CORSICA FERRIES*

(71) *Corsica Ferries* przypomina przede wszystkim gospodarcze znaczenie połączeń morskich z Korsyką dla podmiotów działających na rynku, podkreślając w szczególności, że eksploatacja przedmiotowych linii stanowi

⁽⁴¹⁾ Decyzja nr 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r. w sprawie wniosków o zastosowanie środków zabezpieczających w sektorze transportu morskiego między Korsyką a kontynentem.

⁽⁴²⁾ Władze francuskie powołują się na komunikat COM(2003)595 final z dnia 22 grudnia 2003 r. dotyczący interpretacji cytowanego rozporządzenia nr 3577/92.

⁽⁴³⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw, Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17–25.

na ogół część wyniku finansowego netto operatorów przewyższającą część obrotów z tytułu tej działalności⁽⁴⁴⁾.

5.1.1. ODNOŚNIE DO KWALIFIKACJI POMOCY PAŃSTWA ZAWARTEJ W UMOWIE

- (72) Corsica Ferries komentuje przede wszystkim kwalifikację środka jako pomoc państwa. Przedsiębiorstwo to uważa, że kryteria art. 107 ust. 1 TFUE są spełnione w analizowanym przypadku i twierdzi w szczególności, że pomoc dla OTC stanowi korzyść selektywną przyznaną beneficjentom o charakterze zakłócającym konkurencję między państwami członkowskimi. Odnośnie do czterech kryteriów wyroku *Altmark* przedsiębiorstwo to przedstawia następujące uwagi.

5.1.1.1. *Odnośnie do pierwszego kryterium wyroku Altmark*

- (73) Odnośnie do rozdzielności usługi podstawowej i dodatkowej Corsica Ferries uważa, że zarówno z samej umowy jak i z jej realizacji wynika, że te dwie usługi są rozdzielne. Podkreśla ogólnie, że obowiązek świadczenia usługi publicznej jest bardziej wiążący w przypadku usługi podstawowej, biorąc pod uwagę poniżej przedstawione kryteria:

Porównanie wymogów technicznych dla usługi podstawowej i dodatkowej dla połączeń z Marsylii do Ajaccio i Bastii

	Usługa podstawowa Towarowa i pasażerska	Usługa dodatkowa Pasażerska
Okres	Codziennie przez cały okres trwania umowy	Święta Bożego Narodzenia/Luty 22 tygodnie w okresie wiosennym 11 tygodnie w okresie letnim
Rozkład rejsów	Wypłynięcie w godz. 18.00-20.00 Przypłynięcie w godz. 6.00-8.00	Swoboda pozostawiona koncesjonariuszom
Częstotliwość	365 dni w roku	Swoboda pozostawiona koncesjonariuszom
Zdolność jednostek	Stała przez cały okres trwania umowy i ustalona dla każdej trasy	Zmienna w zależności od okresów i dowolnie ustalana dla każdej trasy
Kabiny	Stała przez cały okres trwania umowy i ustalona dla każdej trasy	Zmienna w zależności od okresów i dowolnie ustalana dla każdej trasy
Recepcja i restauracja	Jeden punkt sprzedaży restauracyjnej	Co najmniej dwa rodzaje punktów restauracyjnych
Trasa	Bezpośrednia	Możliwe przesiadki

⁽⁴⁴⁾ Innymi słowy – marża netto z tytułu usług połączeń morskich z Korsyką jest wyższa od średniej marży netto przedmiotowych przedsiębiorstw.

- (74) Corsica Ferries kwestionuje zwłaszcza fakt, że usługa dodatkowa może być uznana za technicznie niezbędną dla usługi podstawowej. Stwierdza, że statki używane do wykonywania usługi dodatkowej (promy samochodowe) nie mogą być używane do świadczenia usługi podstawowej (statki towarowo-pasażerskie), że do świadczenia tej usługi potrzebny jest odrębny personel oraz że w zleceniu do świadczenia tej usługi wyznaczono tylko SNCM. Corsica Ferries zauważa ponadto, że specyfikacja zlecenia na okres po 2013 r. przewiduje, że zleceniobiorca będzie wykonywał tylko usługę podstawową.

- (75) Odnośnie do braku inicjatywy przedsiębiorstw prywatnych Corsica Ferries uściśla, że władze francuskie nie określiły, że oferta na usługi taka, jaka istniałaby w sytuacji wolnej konkurencji, nie zaspokajałaby zapotrzebowania na określone usługi publiczne.

- (76) Przedsiębiorstwo to uważa przede wszystkim, że ze względu na związane z nią zobowiązania usługa podstawowa odpowiada faktycznemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną. Usługa dodatkowa natomiast nie ma takiego charakteru, ponieważ dotyczy tylko transportu pasażerskiego w kilku okresach w roku i tylko do trzech portów na Korsyce. Zdaniem Corsica Ferries ocenę tę potwierdza podniesienie o 40 % limitów taryfowych w okresie letnim oraz fakt, że pasażerowie korzystający z usługi dodatkowej to przede wszystkim turyści, dla których nie ma znaczenia, czy udają się na Korsykę z portu w Marsylii czy w Tulonie. Pasażerowie korzystający z usługi podstawowej natomiast to przede wszystkim mieszkańcy Korsyki i południa Francji, dla których większe znaczenie ma odległość od portu do ich miejsca zamieszkania.

- (77) Zdaniem Corsica Ferries zmiany natężenia ruchu w latach 2002–2005, charakteryzujące się niewielkim wzrostem zapotrzebowania na usługę podstawową⁽⁴⁵⁾, dużym spadkiem zapotrzebowania na usługę dodatkową⁽⁴⁶⁾ oraz wzrostem natężenia ruchu na trasie Tulon – Korsyka⁽⁴⁷⁾ wyraźnie pokazują bezpośrednią konkurencyjność oferty usług dodatkowych w stosunku do usługi rejsów z Tuluonu oferowanej przez to przedsiębiorstwo. Konkurencja ta potwierdza charakter rynkowy i konkurencyjny usługi dodatkowej, która w konsekwencji nie odpowiada rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną.

- (78) Po drugie Corsica Ferries uważa, że usługa dodatkowa w formie takiej, jak określono w umowie, nie jest wspólna w świetle wyroku *Analir*⁽⁴⁸⁾, ponieważ jest zdecydowanie przeczacowana w porównaniu z natężeniem ruchu na liniach morskich łączących Marsylię z Korsyką.

⁽⁴⁵⁾ Zwiększenie liczby pasażerów o 44 242.

⁽⁴⁶⁾ Spadek liczby pasażerów o 208 213.

⁽⁴⁷⁾ Zwiększenie liczby pasażerów o 324 466.

⁽⁴⁸⁾ Wyrok z dnia 20 lutego 2001 r. w sprawie C-205/99 *Analir* przeciwko Hiszpanii, Zb. Orz. 2001, I-1295.

- (79) Na koniec Corsica Ferries stwierdza, że w dniu podjęcia uchwały przez Zgromadzenie Korsyki, tj. w dniu 24 marca 2006 r., usługa dodatkowa nie mogła być traktowana jako odpowiedź na brak inicjatywy prywatnej. Corsica Ferries podkreśla również, że choć w latach 2000–2007 poziom jego oferty wzrósł o 455 % w przypadku połączeń z portu w Tulonie, to ogranicza ono tę ofertę ze względu na istnienie dofinansowywanej usługi dodatkowej. Uściśla też, że zdolność, jaką oferuje w okresie letnim i wiosenno-jesiennym w połączeniu ze zdolnością wynikającą z usługi podstawowej oferowanej przez zleceniobiorców wystarcza do zaspokojenia popytu. Wskazuje też, że wskaźnik wykorzystania statków zleceniobiorcy przypisanych do świadczenia usługi dodatkowej w ramach przekazania obowiązku użyteczności publicznej na lata 2007–2013 nie przekroczył początkowo 30 %⁽⁴⁹⁾. Corsica Ferries wnioskuje stąd, że brak inicjatywy prywatnej nie mógł być oceniany w ten sam sposób w momencie zatwierdzania specyfikacji umowy o przekazania obowiązku użyteczności publicznej na lata 2007–2013 jak w okresie poprzedzającym.
- (84) Corsica Ferries dodaje, że celem zwiększenia wartości przewidywanych wpływów w ofercie z marca 2007 r. w porównaniu z ofertą z grudnia 2006 r. było doprowadzenie do wypłaty rekompensaty dodatkowej do dopłaty eksploatacyjnej zgodnie z klauzulą ochronny dochodów (art. 7 umowy). Corsica Ferries uważa ponadto, że podstawa służąca za odniesienie do określenia wartości statków SNCM nie jest ani obiektywna ani przejrzysta, ponieważ była znacząco różna w poszczególnych ofertach przedstawianych tego przez przewoźnika.
- (85) Corsica Ferries uważa ponadto, że nie zostały określone parametry służące obliczaniu rekompensaty związanej z wdrożeniem klauzuli ochronnej. To nieokreślenie miałyby mieć formę dodatkowych dopłat przyznawanych zleceniobiorcom. Corsica Ferries uważa, że częściowa rekompensata różnicy między dochodami przewidywanymi a faktycznymi była obliczona w odniesieniu do przeszacowanego przewidywanego natężenia ruchu.

- (80) Tytułem uzupełnienia Corsica Ferries uważa, że jej argumentacja ma częściowo zastosowanie do transportu towarowego. Uściśla, że rozwój rynku towarowego z portu w Tulonie nie miał negatywnego wpływu na ilości przewożone w ramach przekazania obowiązku użyteczności publicznej, podkreślając w ten sposób stworzenie usługi, która spełniała warunki ciągłości i jakości usługi i odpowiadała niezaspokojonej potrzebie.

- (81) Corsica Ferries uważa, że z powyższego wynika, że pierwsze kryterium wyroku w sprawie *Altmark* nie jest spełnione w analizowanym przypadku.

5.1.1.2. *Odniesienie do drugiego kryterium wyroku Altmark*

- (82) Odniesienie do kwoty rekompensaty Corsica Ferries uważa, że należy ją ocenić w odniesieniu do mających zastosowanie przepisów, które uniemożliwiają wszelką konkurencję ze zleceniobiorcami.
- (83) Corsica Ferries uważa przede wszystkim, że rekompensata za usługę publiczną nie spełnia wymogów precyzyjności, obiektywności i przejrzystości. Przedsiębiorstwo to uważa, że odwołanie się do „nadzwyczajnej, nieprzewidywalnej i obcej woli przewoźników” podwyżki, która miałaby uzasadniać zmiany maksymalnych limitów taryfowych jest niewystarczająco precyzyjne. W ogólnym ujęciu – wysokość rekompensaty finansowej wzrasta szybciej niż zmniejszają się rzeczywiste dochody i odwrotnie.

5.1.1.3. *Odniesienie do trzeciego kryterium wyroku Altmark*

- (86) Corsica Ferries uważa z jednej strony, że stopa zwrotu zainwestowanego kapitału na poziomie 15 % jest zbyt duża w porównaniu ze standardami przyjętymi w transporcie morskim. Corsica Ferries uważa, że efekt ten jest zwiększony przez poziom, na jakim SNCM oszacowała wartość rynkową swoich statków.
- (87) Z drugiej strony Corsica Ferries uważa, że żaden faktyczny mechanizm kontroli nie został wdrożony, aby upewnić się, że wysokość rekompensaty nie jest zbyt duża.

5.1.1.4. *Odniesienie do czwartego kryterium wyroku Altmark*

- (88) Corsica Ferries uważa, że postępowanie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej nie pozwoliło zapewnić wystarczająco otwartej i faktycznej konkurencji. Uważa, że na wynik tego postępowania miały wpływ skutki ekonomiczne, jakie spowodowałyby wdrożenie klauzuli umożliwiającej odstąpienie w przypadku nieprzedłużenia umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej. Uważa ponadto, że warunki narzucone w specyfikacji nie zapewniały faktycznej konkurencji. W tym zakresie przywołuje klauzulę, mającą na celu nie pogorszenie warunków ekonomicznych zleceniobiorcy⁽⁵⁰⁾, narzucony zakres obowiązku świadczenia usługi publicznej, brak rekompensat finansowych dla przedsiębiorstw konkurencyjnych w stosunku do zleceniobiorców, prawo OTC do swobodnego decydowania

⁽⁴⁹⁾ Corsica Ferries opiera się w szczególności na statystykach podanych w uchwale Zgromadzenia Korsyki z dnia 26 listopada 2009 r.

⁽⁵⁰⁾ Art. 3 umowy, zob. motyw 35 powyżej.

w sprawie odstępstw od szczegółowego regulaminu przetargu i specyfikacji, zobowiązania do użytkowania statków, których eksploatacja rozpoczęła się po 1 stycznia 1987 r., przeszacowanie publicznej usługi połączeń morskich, brak podziału na usługę podstawową i dodatkową oraz interpretacja szczegółowego regulaminu przetargu odnośnie do składania ofert obejmujących statki nieposiadające nazwy.

- (89) Dodatkowo Corsica Ferries podkreśla, że postępowanie o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej nie doprowadziło do wyboru oferty najmniej kosztownej. Oferta konsorcjum SNCM/CMN wiązała się z wypłatą dofinansowania wyższego o 15 mln EUR rocznie w porównaniu z ofertą Corsica Ferries.
- (90) W związku z tym Corsica Ferries podkreśla, że poziom rekompensaty powinien być ustalony w odniesieniu do średniego przedsiębiorstwa, dobrze zarządzanego i odpowiednio wyposażonego w niezbędne środki. Corsica Ferries uważa, że może stanowić takie odniesienie, dlatego też jego zdaniem byłoby w stanie obsługiwać porty w Ajaccio, Propriano i Porto-Vecchio za kwotę o połowę niższą niż zaproponowana przez konsorcjum SNCM/CMN.

5.1.2. UWAGI DOTYCZĄCE POMOCY O CHARAKTERZE SOCJALNYM

- (91) Corsica Ferries podkreśla, że pomoc o charakterze socjalnym jest o tyle korzystna, że wiąże się z refundacją tylko kursów faktycznie zrealizowanych przez uprawnionych pasażerów, w odróżnieniu od umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej, która finansuje zdolność transportową. Pomoc o charakterze socjalnym pozwala na finansowanie obowiązku użyteczności publicznej, ponosząc koszt zdecydowanie niższy niż koszt wynikający z umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej.

5.2. UWAGI SNCM I CMN

5.2.1. ODNOŚNIE DO ZAKRESU USŁUGI I PIERWSZEGO KRYTERIUM WYROKU ALTMARK

- (92) SNCM i CMN uważają przede wszystkim, że umowa nie ustanawia rozróżnienia między usługą podstawową a usługą dodatkową. Podobnie jak władze francuskie uważają, że umowa określa dwa sezony-programy, którym odpowiadają różne zakresy oferty uzależnione od nasilenia ruchu. Zdaniem SNCM nie ma wątpliwości co do faktu, że samorząd pokrywa koszty stałe narzucone zleceniobiorcom przez cały rok, aby zaspokoić potrzeby doraźne związane z przekazaniem obowiązku użyteczności publicznej.

- (93) W tym zakresie SNCM przypomina, że państwa członkowskie mają szerokie uprawnienia do ustalenia zakresu UOIG, który może być zakwestionowany przez Komisję tylko w przypadku oczywistego błędu w ocenie. SNCM uważa w tej kwestii, że wymaganie, by dane państwo członkowskie wykazało, że regularna usługa transportowa świadczona w warunkach wolnej konkurencji nie zaspokaja potrzeb określanych jako usługa publiczna, byłoby wymaganiem nadmiernym w zakresie ciężaru dowodu.

- (94) SNCM uważa również, że z art. 4 rozporządzenia 3577/92 nie wynika, że kryterium faktycznego zapotrzebowania na usługę publiczną w związku z brakiem inicjatywy podmiotów prywatnych jest zasadą ogólną, mającą zastosowanie w analizowanym przypadku. Uważa, że interpretacja tego artykułu przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku *Analir*⁽⁵¹⁾ nie uzależnia w sposób ogólny od tego kryterium zdolności państw członkowskich do określania zakresu usługi publicznej.

- (95) SNCM i CMN są zgodne ze stanowiskiem władz francuskich i uważają, że o ile interpretacja ta nie musi być uwzględniana przez Komisję, o tyle zapotrzebowanie na usługę publiczną w związku z brakiem inicjatywy podmiotów prywatnych powinno być oceniane ogólnie dla całego okresu wykonywania umowy. Ta ogólna ocena pozwoliłaby odciążyć usługę publiczną przez rekompensatę w postaci dochodów uzyskiwanych w wysokich sezonach. Stąd kluczowe byłoby dokonanie oceny, czy operator prywatny jest w stanie spełnić wymogi regularności, ciągłości i częstotliwości usługi przez cały rok. CMN uważa również, że usługa podstawowa jest nieodłącznie związana z usługą dodatkową.

- (96) SNCM podnosi w tym zakresie, że specyfikacja umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej nie wymaga wykorzystywania innych statków do świadczenia usługi stałej i innych do usługi dodatkowej.

- (97) Uważa ponadto, że porównanie nasilenia ruchu na liniach Marsylia-Korsyka i Tulon-Korsyka nie jest wystarczające, by stwierdzić oczywisty błąd oceny w odniesieniu do zdolności oferty prywatnej do zaspokojenia potrzeb określonych przez obowiązek świadczenia usługi publicznej. Zresztą ogólne zmniejszenie natężenia ruchu obsługiwanego przez zleceniobiorców w latach 2004–2005 było związane, zgodnie z tym, jak twierdzą władze francuskie, z przerwą w świadczeniu usług przez SNCM z powodu akcji protestacyjnych. Natomiast zwiększenie ruchu z portu w Tulonie jest częściowo związane z efektem „naczyń połączonych” z rejsami wpływającymi z Włoch.

⁽⁵¹⁾ Sprawa C-205/99 wcześniej cytowana.

(98) Odnośnie do ewentualnego przeszacowania oferty usług w ramach umowy SNCM uważa, że okres odniesienia nie powinien obejmować lat 2004 i 2005 z powodu wspomnianych akcji protestacyjnych. Promy były więc niezbędne, by obsłużyć ruch w wysokim sezonie. CMN uściśla również, że szacowanie oferty było wynikiem środowiska gospodarczego, zakłóceń w świadczeniu usług, jak również kierunkowości ruchu w wysokim sezonie, która była przyczyną rejsów przy słabym wykorzystaniu statków.

(99) SNCM i CMN zauważają ponadto, że usługi oferowane przez Corsica Ferries z portu w Tulonie nie podlegają tym samym zobowiązaniom, jak obowiązki narzucone zleceniobiorcom na mocy umowy. W zakresie transportu towarowego SNCM i CMN podkreślają zobowiązania do przestrzegania godzin rejsów, ładowności i taryf, którym podlegają. W zakresie transportu pasażerskiego SNCM uważa, że zobowiązania co do godzin rejsów ograniczają liczbę kursów, że mniejsze ograniczenia taryfowe przedsiębiorstwa Corsica Ferries zapewniłyby mu większą swobodę komercyjną, a zobowiązania co do jakości usług spowodowałyby zwiększenie kosztów ponoszonych przez zleceniobiorców. Podobnie SNCM podkreśla specyfikę połączeń departamentalnych wymienionych w specyfikacji oraz swoje zobowiązania do wykonywania rejsów codziennie, jak zauważa Corsica Ferries.

(100) Dodatkowo SNCM podkreśla, że dopłaty, których beneficjentami byłyby inne podmioty na rynku, w szczególności pomoc o charakterze socjalnym, mogłyby odegrać rolę w zmianach w natężeniu ruchu. Stąd ten ostatni nie świadczy o mniejszej zdolności zleceniobiorców do wypełnienia przyjętych zobowiązań.

(101) Wreszcie SNCM zauważa, że jego oferta usług była opracowana w 2007 r. Dlatego też obniżenie wymagań OTC w 2009 r. było przede wszystkim związane z kontekstem kryzysu gospodarczego oraz z inwestycjami dokonanymi przez przedsiębiorstwo Corsica Ferries.

5.2.2. ODNOŚNIE DO DRUGIEGO KRYTERIUM WYROKU ALTMARK

(102) Zgodnie ze stanowiskiem władz francuskich (zob. motyw 66 powyżej) SNCM uważa, że art. 7.1 umowy jest wystarczający, by określić parametry, na podstawie których rekompensata jest obliczana. Poza tym tylko środek przyjęty na podstawie tego przepisu mógłby stanowić przedmiot kontroli, a nie samo istnienie art. 7.1.

(103) SNCM i CMN uważają ponadto, że rozumowanie Francji przedstawione w ww. motywie ma zastosowanie do kwestii dostosowania rekompensaty do rzeczywistych

dochodów określonych w umowie. Zastosowanie tej klauzuli byłoby automatyczne i nie dawało podstaw do jakiegokolwiek subiektywnej interpretacji. Klauzula ochronna dot. paliw natomiast jest uzasadniona niemożliwością przewidzenia zmian na rynku i wpływu zmian przepisów. CMN podkreśla, że klauzula ochronna dot. dochodów ma zastosowanie w przypadku obniżenia, ale również w przypadku podwyższenia dochodów.

(104) SNCM uważa, że różnica wysokości przewidywanych dochodów między jedną a drugą ofertą złożoną przez zleceniobiorców nie zaprzecza przejrzystości parametrów mechanizmu rekompensaty.

(105) Przedsiębiorstwo SNCM uściśla również, że nie została wypłacona żadna rekompensata finansowa wykraczająca poza zakres określony w umowie. Podkreśla, że umowa przewiduje w niektórych przypadkach zakłócenia usług, że wydatki poniesione przez zleceniobiorcę na środki zastępcze lub z tytułu odszkodowania dla klientów są potrącane od kary umownej nałożonej na zleceniobiorców przez OTC. Niemniej, jeśli żądanie SNCM przedstawione z tego tytułu OTC wyniosłoby 600 tys. EUR, nie zostałoby wypłacone i odpowiadałoby tylko prowizji, biorąc pod uwagę odszkodowania wypłacone przez SNCM z tytułu akcji protestacyjnych w 2010 r.

5.2.3. ODNOŚNIE DO POZOSTAŁYCH KRYTERIÓW WYROKU ALTMARK

(106) Odnośnie do poziomu rekompensaty kosztów poniesionych w związku z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej SNCM i CMN uważają, że nie otrzymały jakiegokolwiek nadmiernej rekompensaty. W kwestii wymogów mających zastosowanie w zakresie zwrotu kapitału SNCM podkreśla wręcz, że koszty poniesione w związku z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej były niewystarczająco zrekompensowane, co doprowadziło do ujemnego wyniku uwzględniając narzut kapitałowy.

(107) Odnośnie do procedury wyboru zleceniobiorcy SNCM przypomina, że protokół prywatyzacyjny zawierał jedną klauzulę umożliwiającą odstąpienie od umowy. Powinna ona być przeanalizowana na takich samych warunkach, jak przedstawione przez władze francuskie i przedstawione w motywie 55 powyżej. SNCM uważa ponadto, że ponieważ w procesie prywatyzacji SNCM nie uczestniczył samorząd terytorialny Korsyki, proces ten nie miał żadnego wpływu na postępowania o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej.

(108) SNCM i CMN uważają ponadto, że warunki specyfikacji nie przeczyły konkurencyjności postępowania o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej. Uważają, że sprawdzenie spełnienia czwartego kryterium wyroku

Altmark nie dotyczy odpowiedniości zobowiązań w ramach usługi publicznej narzuconych operatorom niebędącym zleceniobiorcami usług użyteczności publicznej.

- (109) SNCM i CMN podkreślają też, że określone w rozporządzeniu nr 3577/92 ograniczenia dla treści umów o świadczenie usług publicznych nie oznaczają, że państwa członkowskie nie mogą dodać do nich innych wymogów.
- (110) Opierając się na całości argumentacji podniesionej przez władze francuskie i przedstawionej w motywie 67 powyżej, SNCM uważa ponadto, że procedura wyboru zleceniobiorcy nie miała charakteru dyskryminującego. Fakt, że Corsica Ferries kwestionuje bezstronność sądu administracyjnego w Bastii i samorządu terytorialnego Korsyki stanowi zdaniem SNCM tego potwierdzenie.
- (111) Dodatkowo SNCM i CMN uważają, że – przy założeniu, że kryteria wyroku *Altmark* nie są spełnione – otrzymana rekompensata powinna być zakwalifikowana jako pomoc zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle Zasadach ramowych UOIG. W tym zakresie przedsiębiorstwa te uważają, że okres trwania umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej jest rozsądny i że obsługa połączeń niewchodząca w zakres przekazanych usług użyteczności publicznej posiada rachunkowość analityczną odrębną od rachunkowości prowadzonej dla usług w ramach przekazania obowiązku publicznego, co jest zgodne z dyrektywą 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych.

6. KOMENTARZ FRANCJI DO UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. ODNOŚNIE DO ZAKRESU USŁUGI PUBLICZNEJ I PIERWSZEGO KRYTERIUM WYROKU ALTMARK

- (112) Odnośnie do uwag Corsica Ferries co do przestrzegania pierwszego kryterium cytowanego wyroku *Altmark* władze francuskie przypominają przede wszystkim swoje stanowisko w kwestii nierozzerwalnego charakteru usługi podstawowej i dodatkowej. Uważają, że zatrudnianie pracowników tymczasowych do świadczenia usług dodatkowych nie stanowi dowodu, że jest inaczej.
- (113) Następnie władze francuskie kwestionują twierdzenie Corsica Ferries, zgodnie z którym kryterium zdolności jest jedynym wymogiem dla usługi dodatkowej. Przypominają, że kryterium jakościowe określone w specyfikacji ma w równym stopniu zastosowanie do tej usługi.
- (114) Ponadto specyfikacja przekazania obowiązku użyteczności publicznej nie zawiera wymogu stosowania innych statków dla usługi stałej i innych dla usługi dodatkowej.

- (115) Uważają ponadto, że nieuzasadnione jest ograniczanie analizy ewentualnego niedostatku prywatnej inicjatywy tylko do okresów objętych usługą dodatkową. Uważają, że negocjowanie kwalifikacji usługi dodatkowej jako usługi publicznej ze względu na fakt, że jest ona głównie ukierunkowana na transport turystów, jest nieuzasadnione, ponieważ jej celem jest zagwarantowanie ciągłości terytorialnej, by złagodzić ograniczenia związane z wyspiarskim charakterem Korsyki.
- (116) Władze francuskie nie podzielają analizy przedsiębiorstwa Corsica Ferries dotyczącej celowości poziomu oferty wybranej do realizacji umowy w zakresie usługi dodatkowej. Uważają, że okres odniesienia dla natężenia ruchu pasażerskiego powinien być ograniczony do okresu po 2006 r., ponieważ lata 2002–2005 charakteryzowały się zakłóceniami świadczenia usługi w związku z akcjami protestacyjnymi. Przyznają ponadto, że ogólnie przeszacowana była oferta na okres 2010–2013 po oddaniu do eksploatacji statku *Smeralda* przez Corsica Ferries.
- (117) Władze francuskie zauważają wreszcie, że Corsica Ferries jest głównym beneficjentem pomocy o charakterze socjalnym, ponieważ wielkość tej pomocy zależy od liczby przewożonych pasażerów. Ponadto Corsica Ferries bierze pod uwagę tylko zdolności transportowe, a nie odnosi się do innych kryteriów, takich jak jakość usługi.

6.2. ODNOŚNIE DO INNYCH KRYTERIÓW WYROKU ALTMARK

- (118) Odnośnie do uwag Corsica Ferries co do przestrzegania trzeciego i czwartego kryterium cytowanego wyroku władze francuskie uściślają, że zmiana w drodze dodatku do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej dokonana dnia 28 grudnia 2009 r. wynika z różnicy między przewidywanym natężeniem ruchu ustalonym na podstawie ambitnych celów rozwoju gospodarczego a stanem faktycznym wynikającym ze spowolnienia gospodarki i zwiększenia oferty transportu morskiego. Władze francuskie podkreślają, że kontrola instrumentu rekompensaty przeprowadzana przez sądy finansowe nie dotyczy zgodności z przepisami mającymi zastosowanie do pomocy państwa, ale prawidłowości, skuteczności i wydajności przedmiotowego zarządzania. Władze francuskie podkreślają ponadto, że przedstawione uwagi dotyczą również systemu pomocy socjalnej, którego Corsica Ferries jest największym beneficjentem, ponieważ – zdaniem władz francuskich – kwoty przeznaczane na tę pomoc wzrosły z 13,8 mln do 20,8 mln EUR w latach 2002–2009.
- (119) Odnośnie do uwag Corsica Ferries co do przestrzegania czwartego kryterium wyroku *Altmark* władze francuskie uściślają, że wyrok wydany w dniu 11 września 2012 r. przez Sąd Unii Europejskiej w sprawie T-565/08 nie ma żadnego związku z przekazaniem obowiązku użyteczności publicznej. Kwestionują w ten sposób interpretację tego wyroku dokonaną przez Corsica Ferries i uważają w tym zakresie, że klauzula umożliwiająca odstąpienie od

umowy może być wykonana jedynie w przypadku przyjęcia przez Komisję decyzji kwalifikującej przedmiotowe środki jako pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym lub w przypadku nieprzyznania SNCM umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej.

- (120) Władze francuskie zauważają wreszcie, że oparcie się na oświadczeniu przewodniczącego zgromadzenia terytorialnego, by ocenić stopień faktycznej konkurencyjności nie jest zgodne z mającymi zastosowanie przepisami, ponieważ organ ten nie jest uprawniony do jednoosobowego przyjmowania specyfikacji umowy o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej. Równocześnie zauważają, że analiza ofert doprowadziła do stwierdzenia, że Corsica Ferries nie przestrzegało warunków wspomnianej specyfikacji, nie dostarczyło danych do oceny swojego zadłużenia ani nie gwarantowało adekwatności swojego prognozowanego rachunku zysków i strat.

7. OCENA POMOCY

7.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (121) W myśl art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (122) Zakwalifikowanie krajowego środka jako pomocy państwa zakłada więc łączne spełnienie następujących warunków: 1) beneficjent lub beneficjenci są przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, 2) przedmiotowa pomoc jest przyznana przy użyciu zasobów państwowych i może być przypisana państwu, 3) pomoc stanowi korzyść selektywną dla beneficjenta lub beneficjentów oraz 4) przedmiotowa pomoc zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi⁽⁵²⁾.

7.1.1. POJĘCIE PRZEDSIĘBIORSTWA I DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

- (123) Jak podkreślono w decyzji o wszczęciu postępowania (motyw 62), SNCM i CMN są dwoma podmiotami świadczącymi usługi transportu morskiego i w tym zakresie prowadzą działalność gospodarczą.

7.1.2. ZASOBY PAŃSTWOWE I PRZYPIISANIE PAŃSTWU

- (124) Jak stwierdzono w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 63–65), uchwała o zawarciu umowy została podjęta przez głosowanie Zgromadzenia Korsyki, a zasoby OTC, organu publicznego, to zasoby publiczne, pochodzące m.in. z dotacji na ciągłość terytorialną wypłacanej przez państwo. Rekompensaty wypłacane z tytułu świadczenia usługi publicznej stanowią więc przekazanie zasobów państwa i mogą być przypisane państwu.

7.1.3. SELEKTYWNA KORZYŚĆ DLA ZLECENIOBIORCÓW

- (125) W celu dokonania oceny, czy dany środek państwowy stanowi pomoc dla przedsiębiorstwa należy określić, czy przedmiotowe przedsiębiorstwo odnosi korzyść gospodarczą, która pozwala mu uniknąć kosztów, jakie normalnie obciążałyby jego zasoby finansowe lub czy odnosi korzyść, która by nie istniała w normalnych warunkach rynkowych⁽⁵³⁾.

- (126) W tym kontekście Komisja – przeciwnie do twierdzenia CMN – uważa, że wzrost udziału w rynku operatorów konkurencyjnych nie świadczy w żadnym przypadku o braku korzyści przyznanej zleceniobiorcom. Jest wręcz oczywiste, że zleceniobiorcy bez interwencji publicznej nie otrzymaliby rekompensaty kosztów operacyjnych w takim zakresie, jak przewiduje to umowa.

- (127) Francja powołuje się w szczególności na cytowany wyrok Rady Stanu z dnia 13 lipca 2012 r. i stwierdza, że w umowie jako całości nie ma elementów pomocy państwa. Komisja twierdzi jednak, że w swoim wyroku sąd krajowy ograniczył się do oceny, że klauzula ochronna, zawarta w art. 7.1 umowy⁽⁵⁴⁾, analizowana odrębnie, nie może być zakwalifikowana jako pomoc państwa⁽⁵⁵⁾. Ponieważ Komisja nie analizuje klauzuli ochronnej w sposób odrębny, ale bierze pod uwagę całość umowy, uważa, że uzasadnienie tego wyroku dotyczące przedmiotowej klauzuli nie jest właściwe, by ocenić, czy umowa zawiera we wszystkich swoich zapisach elementy pomocy państwa. Komisja przeanalizuje merytoryczny aspekt argumentów przedstawionych w tym wyroku w ramach swojej analizy zdefiniowania obowiązku użyteczności publicznej objętego umową (zob. rozdz. 7.1.3.1 poniżej).

- (128) W związku z tym, że Francja twierdzi, że rekompensaty nie powodują korzyści selektywnej dla beneficjentów w myśl cytowanego wyroku w sprawie *Altmark*, Komisja musi przeanalizować, czy – jak twierdzą władze francuskie i zleceniobiorcy, rekompensaty wypłacane z tytułu umowy spełniają wszystkie kryteria wyroku *Altmark*.

⁽⁵²⁾ Zob. na przykład wyrok Trybunału z dnia 10 stycznia 2006 r., *Ministero dell'Economia e delle Finanze przeciwko Cassa di Risparmio di Firenze* (C-222/04, Zb. Orz. s. I-289, pkt 129).

⁽⁵³⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 14 lutego 1990 r., C-301/87, *Francja przeciwko Komisji*, Zb. Orz. 1990, s. I-307, pkt 41.

⁽⁵⁴⁾ Zob. motyw 38 powyżej.

⁽⁵⁵⁾ Zob. przypis nr 24 powyżej.

- (129) W tym zakresie należy przypomnieć, że Trybunał orzekł w tym wyroku⁽⁵⁶⁾, że rekompensaty przyznawane z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, gdy spełnione są łącznie cztery kryteria:
- przedsiębiorstwo będące beneficjentem jest rzeczywiście obciążone wykonywaniem obowiązku świadczenia usługi publicznej i obowiązek ten jest wyraźnie określony (kryterium 1);
 - parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata są wcześniej ustalone w sposób obiektywny i przejrzysty (kryterium 2);
 - rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania obowiązku świadczenia usługi publicznej, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tego obowiązku (kryterium 3);
 - jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzone wykonywanie obowiązku świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki transportu odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie tego obowiązku, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tego obowiązku (kryterium 4).
- (130) W swoim komunikacie w sprawie stosowania reguł w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym⁽⁵⁷⁾ (zwanym dalej „komunikatem UOIG”) Komisja podała wytyczne, których celem jest wyjaśnienie wymogów dotyczących rekompensat za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym. Komunikat ten omawia różne wymogi określone w wyroku w sprawie *Altmark*, mianowicie pojęcie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym dla celów art. 106 TFUE, potrzebę ustanowienia aktu powierzenia, obowiązek zdefiniowania parametrów rekompensaty, zasady dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty oraz zasady dotyczące wyboru usługodawcy.
- (131) W przedmiotowej sprawie Komisja uważa za wskazane dokonanie analizy pod kątem spełnienia pierwszego i czwartego kryterium wyroku w sprawie *Altmark*.
- 7.1.3.1. **Zdefiniowanie usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym (kryterium 1)**
- Zakres analizy**
- (132) Należy przypomnieć, że kompetencje Komisji w tym zakresie są ograniczone do sprawdzania, czy odnośne państwo członkowskie nie popełniło oczywistego błędu przy definiowaniu określonej usługi jako UOIG⁽⁵⁸⁾.
- (133) Ponadto, gdy istnieją szczegółowe reguły unijne, ograniczają one jeszcze bardziej swobodę przysługującą państwom członkowskim, bez uszczerbku dla spoczywającego na Komisji obowiązku sprawdzenia, czy UOIG prawidłowo zdefiniowano dla potrzeb kontroli pomocy państwa⁽⁵⁹⁾. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja w tym zakresie stwierdziła zasadniczo, że aby zakres usługi publicznej mógł być akceptowalny dla potrzeb kontroli pomocy państwa, musi być on zgodny z rozporządzeniem 3577/92 w interpretacji dokonanej przez Trybunał⁽⁶⁰⁾. W związku z tym Komisja wskazała, że będzie analizowała, czy zakres usługi publicznej określony w umowie był konieczny i współmierny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, o którym świadczyła niewystarczająca liczba regularnych usług transportowych oferowanych w sytuacji wolnej konkurencji.
- (134) Dlatego też w analizowanej sprawie, w przypadku niezgodności z zasadniczymi kryteriami rozporządzenia 3577/92 w interpretacji dokonanej w orzecznictwie, przedmiotowe rekompensaty nie mogą być zakwalifikowane jako zgodne z art. 106 ust. 2 TFUE. Zgodność z rozporządzeniem 3577/92 jest zatem koniecznym warunkiem możliwości zastosowania Zasad ramowych UOIG w analizowanej sprawie⁽⁶¹⁾.
- (135) W tej kwestii Komisja stwierdza, że przedmiotowa umowa jest wyraźnie „umową o świadczenie usług publicznych” w rozumieniu rozporządzenia 3577/92⁽⁶²⁾. Uważa w tym kontekście, że szczególnie właściwe dla analizy tej umowy o świadczenie usług publicznych są warunki określone w cytowanym wyroku *Analir*. Bowiem rekompensata za specjalne zobowiązania w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w formie dotacji do określonej oferty usług, stanowi w sposób

⁽⁵⁶⁾ Już cytowany, zob. przypis nr 22.

⁽⁵⁷⁾ Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, przyjęty przez Komisję dnia 20 grudnia 2011 r. i opublikowany w Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4.

⁽⁵⁸⁾ Zob. cytowany komunikat UOIG, art. 46.

⁽⁵⁹⁾ Zob. cytowany komunikat UOIG, art. 46.

⁽⁶⁰⁾ W szczególności cytowany wyrok *Analir*.

⁽⁶¹⁾ Zob. Zasady ramowe UOIG, art. 8 i 13.

⁽⁶²⁾ Zob. art. 2 i 4 cytowanego rozporządzenia 3577/92.

oczywisty przeszkodę dla swobodnego przepływu usług⁽⁶³⁾. Przeszkodę tę można uzasadnić tylko zgodnie z restrykcyjnymi warunkami określającymi konieczność i współmierność zdefiniowania wszystkich usług wyodrębnionych z zakresu wolnej konkurencji w stosunku do rzeczywistego zapotrzebowania na transport, niezaspokojonego w sytuacji wolnej konkurencji.

- (136) Komisja uważa więc, przez analogię z cytowanym wyrokiem *Analir*, że zakres usługi publicznej określony w umowie o świadczenie usług publicznych musi być konieczny i współmierny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną, o którym świadczyła niewystarczająca liczba regularnych usług transportowych oferowanych w normalnych warunkach rynkowych.

Odrębna analiza usługi podstawowej i usługi dodatkowej

- (137) Władze francuskie podnoszą na wstępie, że usługa podstawowa i usługa dodatkowa, takie jak zdefiniowano je w decyzji o wszczęciu postępowania i przypomniane powyżej, nie stanowią usług odrębnych. W tej kwestii Komisja uważa jednak, że rozróżnienie między usługami transportowymi, jakie mają być świadczone przez cały rok w ramach usługi podstawowej a zdolnościami dodatkowymi, oferowanymi w okresie największego natężenia ruchu wyraźnie wynika ze specyfikacji umowy o świadczenie usługi publicznej⁽⁶⁴⁾.

- (138) Władze francuskie twierdzą również, że zakres usługi publicznej musi być oceniony w sposób ogólny dla obydwu usług. Władze francuskie powołują się w tym celu na cytowany wyrok Rady Stanu z dnia 13 lipca 2012 r., w którym sąd krajowy osądził, że cytowane rozporządzenie 3577/92 nie stanowi przeszkody dla szacowania rzeczywistego zapotrzebowania na usługi użyteczności publicznej łącznie, bez konieczności dochodzenia, czy zapotrzebowanie to jest uzasadnione nieprzerwanie. Rada Stanu wnioskuje stąd, że rozporządzenie 3577/92 nie narzuca, by usługa dodatkowa odpowiadała rzeczywistemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną odrębną od zapotrzebowania, któremu odpowiada usługa podstawowa.

- (139) W tej kwestii Komisja uważa jednak – zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną⁽⁶⁵⁾ – że w celu uniknięcia wykorzystywania najlepszej części rynku⁽⁶⁶⁾, co szkodzi zarówno

efektywności ekonomicznej wykonywania usług jak i ich jakości i żywotności gospodarczej, może okazać się słuszne, w warunkach, w których popyt na transport cechuje się znaczną sezonowością, włączenie w zakres usługi publicznej usług świadczonych zarówno w okresach „szczytowych” jak i w sezonach „martwych”. W okolicznościach analizowanego przypadku Komisja uważa tym samym, że usługę dodatkową można uzasadnić rzeczywistym zapotrzebowaniem na usługę publiczną, które zaspokaja usługa podstawowa tylko wówczas, gdy stwierdzi się, że jej świadczenie jest – jak twierdzą władze francuskie – niezbędne dla usługi podstawowej ze względu na całość uwarunkowań technicznych i ekonomicznych.

- (140) Tymczasem przeciwnie do tego, jak utrzymuje Francja, SNCM i CMN, świadczenie usługi dodatkowej nie zdaje się być w tym przypadku niezbędne dla świadczenia usługi dodatkowej.

- (141) Komisja przypomina, że rozszerzenie zakresu usługi publicznej może, w pewnych warunkach, być uzasadnione, gdy zaistnieje jasno określona komplementarność techniczna lub względy efektywności ekonomicznej (synergie). Tymczasem w analizowanym przypadku nie została stwierdzona jakakolwiek komplementarność techniczna między usługą podstawową a usługą dodatkową. Komisja zauważa wręcz, że zobowiązania przypisane do każdej z nich są odrębne, w szczególności w zakresie rozkładu rejsów i częstotliwości. W zakresie rozkładu rejsów – podczas gdy definicja usługi podstawowej narzucała minimalną godzinę wypłynięcia i konkretny przedział czasowy powrotu⁽⁶⁷⁾, definicja usługi dodatkowej nie określała żadnego przedziału czasowego, jaki miałyby być przestrzegany. W zakresie częstotliwości – specyfikacja umowy nie narzucała żadnych obowiązków w przypadku usługi dodatkowej, a zdolność transportowa była określana rocznie w okresach największego natężenia ruchu. Ponadto w latach 2002–2006 usługi zorganizowane według podobnego rozróżnienia⁽⁶⁸⁾ były świadczone przy użyciu różnych statków i wyposażenia.

- (142) W tym zakresie należy zauważyć, że argument władz francuskich, zgodnie z którym specyfikacja nie narzucała wykorzystywania różnych typów statków, nie stoi w sprzeczności z tym wnioskiem, ponieważ doświadczenia z realizacji poprzedniej umowy o przekazanie

⁽⁶³⁾ Zob. w szczególności wyroki: z dnia 25 lipca 1991 r., *Säger*, C-76/90, Zb. Orz. s. I-4221, pkt 12; z dnia 9 sierpnia 1994 r., *Vander Elst*, C-43/93, Zb. Orz. s. I-3803, pkt 14; z dnia 28 marca 1996 r., *Guiot*, C-272/94, Zb. Orz. s. I-1905, pkt 10; z dnia 18 czerwca 1998 r., *Corsica Ferries Francia*, C-266/96, Zb. Orz. s. I-3949, pkt 56 i z dnia 23 listopada 1999 r., *Arblade i in.*, C-369/96 i C-376/96, Zb. Orz. s. I-8453, pkt 33.

⁽⁶⁴⁾ Zakres każdej z usług jest podany w motywie 33 i w przypisach 25 i 26 powyżej. W szczególności I a) 2) (*Marsylia – Ajaccio*), I b) 2) (*Marsylia – Bastia*) i I d) 1.4) (*Marsylia – Propriano*) specyfikacji umowy określa zakres umowy dodatkowej.

⁽⁶⁵⁾ Zob. decyzja z dnia 30 października 2001 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Francję na rzecz Société nationale maritime Corse-Méditerranée, Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s.66, motyw 74.

⁽⁶⁶⁾ „Wykorzystywanie najlepszej części rynku” oznacza sytuację, w której konkurencyjne przedsiębiorstwa transportu morskiego działają tylko w okresach największego natężenia ruchu.

⁽⁶⁷⁾ Umowa, załącznik I. Przedział czasowy dla przypłynięcia był następujący: w godz. 6.30–7.00 w przypadku linii Marsylia – Ajaccio i Marsylia – Bastia oraz 6.30–7.30 w przypadku linii Marsylia – Propriano, z uwzględnieniem ograniczeń narzuconych transportowi pasażerskiemu i towarowemu.

⁽⁶⁸⁾ W latach 2002–2006 usługa „dodatkowa” była tak zdefiniowana, że zleceniobiorcy uruchamiali dodatkowe zdolności transportu pasażerskiego w okresach największego natężenia ruchu. Usługa ta była wykonywana przez statki pasażerskie. Zob. cytowane sprawozdanie korsykańskiej regionalnej izby obrachunkowej.

obowiązku użyteczności publicznej na lata 2002–2006 wykazały, że te dwa rodzaje usług mogą być świadczone z wykorzystaniem różnych statków⁽⁶⁹⁾.

- (143) Poza tym i odnośnie do argumentu władz francuskich, że włączenie usługi dodatkowej jest uzasadnione potrzebą równomiernego rozłożenia kosztów między usługą dodatkową a podstawową, wystarczy stwierdzić, że księgowość analityczna SNCM stale wykazuje – w przypadku usługi podstawowej – deficyt budżetowy⁽⁷⁰⁾. Argument ten nie może więc być przyjęty.
- (144) Z powyższego wynika, że w specyficznych okolicznościach analizowanego przypadku nie można uznać, że wykonywanie usługi dodatkowej jest niezbędne dla prawidłowego świadczenia usługi podstawowej i że żaden argument przedstawiony w tym zakresie przez władze francuskie i zleceniobiorców nie może obalić tego wniosku. Komisja uważa w związku z tym, że kwalifikacji przedmiotowych usług jako świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym należy dokonywać odrębnie dla każdego rodzaju usługi.

Analiza usługi podstawowej

- (145) Komisja podnosi przede wszystkim, że zgodnie z orzecznictwem⁽⁷¹⁾ i jej praktyką decyzyjną w tym zakresie⁽⁷²⁾ polityka ciągłości terytorialnej prowadzona przez władze francuskie stanowi wkład w słuszny interes publiczny, tj. zapewnienie usług transportowych w wystarczającym wymiarze tak, by odpowiedzieć na zapotrzebowanie na rozwój gospodarczy i społeczny Korsyki. Wynika stąd, że świadczenie minimum usług dla ciągłości terytorialnej między Marsylią i pięcioma portami na Korsyce odpowiada jasno określonej potrzebie publicznej.
- (146) Odnośnie do braku inicjatywy podmiotów prywatnych w zakresie usługi podstawowej pozostali operatorzy sami przyznają, że nie byłoby w stanie zapewnić tej usługi⁽⁷³⁾.
- (147) W szczególności co do okresu, w którym ten brak jest odnotowany Komisja uważa, że stwierdzenie, dla każdej analizowanej linii połączeń, braku inicjatywy podmiotów prywatnych w sytuacji wyraźnie istniejącego zapotrzebowania na transport tylko w okresach małego natężenia

ruchu w ciągu roku jest wystarczające dla uzasadnienia włączenia w zakres usług publicznych usługi podstawowej świadczonej przez cały rok na wszystkich liniach. Oczywiście względy efektywności technicznej i ekonomicznej uzasadniają stały charakter usługi, bez konieczności charakteryzowania braku usług transportowych przez cały rok. Zmiana organizacji w zakresie przypisania statków do poszczególnych linii w ciągu roku spowodowałoby dodatkowe obciążenie finansowe dla zleceniobiorców, pozbawiając ich jednocześnie dużej części wpływów podczas okresów największego natężenia ruchu.

- (148) Wreszcie, jak już Komisja stwierdziła w swoim komunikacie wyjaśniającym⁽⁷⁴⁾ dotyczącym rozporządzenia 3577/92, podział połączeń na grupy w obrębie tej samej usługi nie jest sam w sobie sprzeczny ze wspomnianym rozporządzeniem. Wręcz przeciwnie – w analizowanym przypadku podział tych pięciu połączeń na grupy umożliwia połączenie zasobów i podział kosztów tak, by podnieść jakość przedmiotowych usług⁽⁷⁵⁾ i obniżyć ich koszt, ponieważ wymogi techniczne narzucone dla połączeń do pięciu portów Korsyki w ramach usługi podstawowej są porównywalne pod względem rozkładu rejsów, czasu trwania i rozłożenia zdolności między przewozami towarowymi a pasażerskimi⁽⁷⁶⁾. Umowa przewiduje bowiem⁽⁷⁷⁾ zarówno wykorzystanie niektórych statków na kilku różnych liniach usługi podstawowej oraz wykorzystanie kilku różnych statków na tej samej linii⁽⁷⁸⁾.
- (149) Wreszcie zgodnie z art. 4 rozporządzenia 3577/92 umowa i załączniki do niej określają precyzyjne zasady dotyczące ciągłości, regularności, zdolności i taryf, których zleceniobiorcy muszą przestrzegać, aby zapewnić świadczenie usługi podstawowej (zob. rozdz. 2.5).
- (150) Wynika stąd, że włączenie usługi podstawowej w zakres umowy jest niezbędne i współmierne do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną.

Analiza usługi dodatkowej

- (151) W odniesieniu do usługi dodatkowej Komisja uważa, że włączenie tej usługi w zakres usługi publicznej jest sprzeczne z obowiązkiem zapewnienia niezbędności i współmierności zdefiniowanego zakresu usługi publicznej względem rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną (zob. rozdz. 8.1.1 poniżej).

⁽⁶⁹⁾ Usługa podstawowa była świadczona od 2002 r. przez statki towarowo-pasażerskie, natomiast usługa dodatkowa – przez promy lub statki pasażerskie. Jak zauważa między innymi korsykańska regionalna izba obrachunkowa (Sprawozdanie ostateczne dla Urzędu ds. Transportu Korsyki, s. 80–82), umowa „jest podobna w treści i ogólnej strukturze do poprzedniej umowy”, a „w zakresie obowiązków świadczenia usługi publicznej – ich warunki nieznacznie się zmieniają”.

⁽⁷⁰⁾ Zob. motyw 47 powyżej i przypis nr 35.

⁽⁷¹⁾ Zob. cytowany wyrok *Analir*, pkt 27.

⁽⁷²⁾ Zob. decyzja z dnia 30 października 2001 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Francję na rzecz Société nationale maritime Corse-Méditerranée, Dz.U. L 50 z 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Zob. motyw 79 decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽⁷⁴⁾ COM(2003) 595 final – nieopublikowany w Dz.U., rozdz. 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ W szczególności przez zminimalizowanie wpływu braku dyspozycyjności operacyjnej niektórych statków.

⁽⁷⁶⁾ Umowa o przekazanie obowiązku użyteczności publicznej, załącznik I

⁽⁷⁷⁾ Załącznik 2, ogólne przypisanie statków do linii.

⁽⁷⁸⁾ Na przykład *Pascal Paoli* był zasadniczo przypisany do linii Marsylia – Bastia i doraźnie do linii Marsylia – Balagne. Podobnie usługa podstawowa do Propriano miała być obsługiwana przez trzy statki należące do CMN: *Girolata*, *Kalliste* i *Scandola*.

- (152) W tym zakresie Komisja stwierdza, że usługa dodatkowa na trzech liniach, tj. Marsylia – Ajaccio, Marsylia – Bastia i Marsylia – Propriano, była świadczona w sposób nierozłączny przez SNCM z użyciem dwóch statków pasażerskich, *Danielle Casanova* i *Napoléon Bonaparte*, do świadczenia usług na wszystkich trzech liniach⁽⁷⁹⁾. Komisja twierdzi ponadto, że niewielki zakres zobowiązań narzuconych dla świadczenia usługi dodatkowej w analizowanym przypadku⁽⁸⁰⁾ powoduje, że połączenie zasobów i podział kosztów jest jeszcze bardziej odpowiedni do realizacji usługi i sprzyja komplementarności technicznej i ekonomicznej podczas realizacji usług na wszystkich trzech analizowanych liniach. W związku z tym Komisja uważa, że słuszność włączenia usługi dodatkowej w zakres umowy musi być oceniona w ujęciu globalnym.
- (153) Ponadto analiza niezbędności i współmierności zakresu usługi publicznej musi uwzględniać istnienie obowiązku świadczenia usługi publicznej dla wszystkich połączeń między Francją kontynentalną a Korsyką. Poza tym w analizowanych okolicznościach i uwzględniając argumenty stron⁽⁸¹⁾, analiza ta musi również dotyczyć oferty podmiotów prywatnych w zakresie połączeń z portu w Tulonie, które są wymienne z połączeniami z portu w Marsylii, stanowiącymi przedmiot umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

Wymienność usług transportu pasażerów z portu w Marsylii i z portu w Tulonie

- (154) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja przywołała zbiór wskaźników, których charakter świadczy o istnieniu wymienności między usługami połączeń z portu w Marsylii a połączeniami z portu w Tulonie. Zmiany w natężeniu ruchu na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką wskazują na szybki rozwój oferty konkurencyjnej do oferty dwóch zleceniobiorców. Natężenie ruchu na liniach morskich między Francją kontynentalną a Korsyką wzrosło w latach 2002–2009 o 31,6 % w przypadku transportu pasażerskiego⁽⁸²⁾. W tym zakresie podział natężenia ruchu między obsługiwanymi portami wskazuje na duży wzrost liczby połączeń z portu w Tulonie (+ 150 % w latach 2002–2009) i towarzyszący mu spadek liczby połączeń z portu w Marsylii (– 1,7 %). Wynika stąd, że ogólny wzrost natężenia ruchu został w dużym stopniu przejęty przez operatorów oferujących usługi połączeń z portu w Tulonie, na niekorzyść oferty zleceniobiorców umowy oferujących połączenia z portu w Marsylii.

⁽⁷⁹⁾ Zob. załącznik 2 do umowy.

⁽⁸⁰⁾ Zobowiązania te ograniczają się zasadniczo do minimalnej zdolności transportowej, jaka ma być zaoferowana we wszystkich okresach największego natężenia ruchu, zob. motyw 141 powyżej.

⁽⁸¹⁾ Zob. rozdz. 5.1.1 powyżej.

⁽⁸²⁾ Sprawozdanie ostateczne korsykańskiej regionalnej izby obrachunkowej, *Ciągłość terytorialna*, 2010, s. 65.

- (155) Przeciwnie do twierdzenia władz francuskich, przedstawionego zresztą bez argumentów ilościowych, zmiany te nie muszą być przypisane efektowi naczyń połączonych z rejsami wpływającymi z Włoch. Zdaje się, że natężenie ruchu⁽⁸³⁾ na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką stale rosło w latach 2002–2009 i wzrosło, na niekorzyść połączeń między Korsyką a Włochami, z 60,9 % w 2002 r. do 66,2 % w 2009 r.⁽⁸⁴⁾.

- (156) Odnośnie do argumentu władz francuskich, że francuska rada ds. konkurencji uznała w swojej decyzji z 2006 r., że nie można wykluczyć, że rynek przewozów pasażerskich z portu w Marsylii jest rynkiem właściwym, Komisja stwierdza, że rada ds. konkurencji ograniczyła się do stwierdzenia, w oparciu o argumenty stwierdzające istnienie dominującej pozycji SNCM w odpowiedzi na przetarg ogłoszony przez OTC⁽⁸⁵⁾, że istnieje rynek właściwy, którym są połączenia z portu w Marsylii⁽⁸⁶⁾. Stanowisko to nie przeszkodziło jednak radzie ds. konkurencji uznać, że „na rynku przewozów pasażerskich obsługujących połączenia z Korsyką w okresie największego natężenia ruchu (z Francji kontynentalnej i Włoch) nie można wykluczyć, że porty w Nicei, Tulonie, Marsylii, Livorno, Savonie i Genui wywierają na siebie pewną presję konkurencyjną”⁽⁸⁷⁾.

- (157) Zwiększenie natężenia ruchu na liniach między Francją kontynentalną a Korsyką na rzecz połączeń wpływających z portu w Tulonie są bardziej wyraźne w przypadku usługi dodatkowej. W latach 2002–2005 faktyczne stwierdzone natężenie ruchu w przypadku usługi dodatkowej zmniejszyło się o 208 213 pasażerów na linii Marsylia – Korsyka, a na linii Tulon – Korsyka zwiększyło o 324 466 w tym samym okresie. Zmniejszenie części ruchu przypadającego na usługę dodatkową na rzecz innych operatorów rynku, w kontekście ogólnego wzrostu natężenia ruchu od 2002 r., wskazuje na duży stopień wymienności tych usług.

- (158) W ujęciu jakościowym należy stwierdzić, że niewielka odległość między Marsylią a Tulonem, rzędu 50 km, faktycznie prowadzi do wymienności usług połączeń do tego samego portu na Korsyce. Ponadto czas przejazdu z Marsylii do Tulonu, rzędu 35 – 45 minut, jest dużo krótszy niż czas rejsu morskiego⁽⁸⁸⁾, a więc nie stanowi przeszkody dla konkurencyjności tych dwóch usług dla końcowego użytkownika. Dodatkowo port w Tulonie

⁽⁸³⁾ Komisja mówi tu o ruchu na pasażerskich liniach morskich wpływających lub dopływających do wszystkich portów Korsyki.

⁽⁸⁴⁾ Źródło: Regionalne Centrum Monitorowania Transportu Korsyki.

⁽⁸⁵⁾ Zob. rozdz. 2.4

⁽⁸⁶⁾ Zob. decyzja nr 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r., art. 97.

⁽⁸⁷⁾ Zob. decyzja nr 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r., art. 80.

⁽⁸⁸⁾ Czas rejsu wynosi od 5 godz. 45 min. w przypadku rejsów wpływających z Tulonu do około 10 godz. w przypadku rejsów wpływających z Marsylii statkiem towarowo-pasażerskim (rejs nocny).

znajduje się bliżej Korsyki o około 50 km, dzięki czemu statki wypływające z Tuluonu mogą pokonać trasę do Korsyki w czasie krótszym, niż wypływając z Marsylii, co zwiększa wymiennosc usług połączeń z Marsylii z usługami połączeń z Tuluonu⁽⁸⁹⁾.

- (159) Znaczny stopień wymiennosci usług⁽⁹⁰⁾ realizowanych z portów w Marsylii i w Tulonie mógł zatem być wykazany ilościowo od 2006 r. w oparciu o przesunięcia natężenia ruchu do portu w Tulonie odnotowane podczas strajków, które w poważny sposób wpłynęły na usługi rejsów wypływających z portu w Marsylii pod koniec 2005 r.⁽⁹¹⁾. Nawet jeśli uwzględną się wpływ tendencji zwykłej natężenia ruchu z portu w Tulonie⁽⁹²⁾, przesunięcia natężenia ruchu z portu w Marsylii do portu w Tulonie⁽⁹³⁾ odnotowane na liniach pływających do Ajaccio kształtowały się na poziomie 89 %⁽⁹⁴⁾ we wrześniu i październiku 2005 r.
- (160) Na podstawie wszystkich tych danych Komisja uważa, że w analizowanych okolicznościach i z punktu widzenia popytu usługa dodatkowa była w dużym stopniu wymienna z usługami rejsów wypływających z Tuluonu do Bastii i Ajaccio w momencie podpisywania umowy.

Brak inicjatywy podmiotów prywatnych

- (161) Komisja uważa również, że władze francuskie nie przedstawiły żadnego dowodu na brak inicjatywy podmiotów prywatnych w zakresie usługi dodatkowej. O ile kwestionują podział na usługę podstawową i usługę dodatkową, o tyle ograniczają się do przypomnienia szerokich uprawnień państw członkowskich w zakresie oceny zakresu UOIG. Niemniej nie uzasadniają włączenia usługi

dodatkowej brakiem inicjatywy podmiotów prywatnych wobec szczególnego zapotrzebowania na usługę. Władze francuskie uzasadniają raczej ogólny charakter umowy chęcią nieograniczania zakresu usługi publicznej do działalności nierentownych, aby zapewnić równomierne rozłożenie kosztów (zob. motywy 61 i 62 powyżej). Jednak wcześniej wykazano, że argument ten nie jest właściwy (zob. motyw 143 powyżej).

- (162) W tych okolicznościach Komisja dokonała porównania rzeczywistego natężenia ruchu pasażerskiego na liniach pływających do każdego portu, dla którego przypisano usługę dodatkową z ofertą transportu przedstawioną przez Corsica Ferries na połączenia do z Tuluonu i z ofertą podstawową w ramach umowy. Z porównania wynika, że w przypadku portów w Bastii i Ajaccio, które stanowią 90 % wymaganych zdolności dla usługi dodatkowej, połączenie zdolności oferowanych przez usługę podstawową w ramach umowy, z portu w Marsylii oraz usług podmiotów prywatnych oferowanych w latach 2004 – 2006 z portu w Tulonie było wystarczające do zaspokojenia faktycznie stwierdzonego popytu zarówno w okresach wiosny i jesieni jak i w okresie letnim dla obydwu portów i dla każdego roku od 2004 r. do 2006 r.

- (163) Wniosek ten nie został ogólnie zakwestionowany przez Francję. Władze francuskie ograniczają się do powołania się na wyjątkowe okoliczności w latach 2004–2005⁽⁹⁵⁾, które ich zdaniem mają tłumaczyć spadek liczby pasażerów zainteresowanych usługą dodatkową. Komisja uważa jednak, że siła tego argumentu w odniesieniu do lat 2004 i 2005 jest znacznie ograniczona ze względu na wykazane duże przesunięcia natężenia ruchu na korzyść rejsów wypływających z Tuluonu⁽⁹⁶⁾. Ponadto Komisja stwierdza w tym zakresie, że wystarczający poziom usług transportowych można też stwierdzić dla 2006 r., bezpośrednio poprzedzającego wejście w życie umowy⁽⁹⁷⁾ i w którym sytuacja w zakresie konkurencji miała zatem szczególne znaczenie.

- (164) Komisja uważa w związku z tym, że włączenie usługi dodatkowej w zakres umowy nie było konieczne ani współmierne do faktycznego zaspokojenia popytu na transport odnotowanego dla linii Marsylia – Bastia i Marsylia – Ajaccio. W odniesieniu do linii Marsylia – Propriano, choć żadna inna usługa nie obsługiwała tego

⁽⁸⁹⁾ Zob. też cytowana opinia nr 12-A-05 z dnia 17 lutego 2012 r., rozdz. C 2), w szczególności art. 131 stwierdzający pewną wymiennosc usług między portami Korsyki a portami w Marsylii i Tulonie, w tym w okresach słabego natężenia ruchu. Żadne dane zgromadzone w ramach procedury nie wskazują na to, że czynniki mające wpływ na wymiennosc popytu na rejsy wypływające z Marsylii i Tuluonu zasadniczo zmieniły się w latach 2006–2012.

⁽⁹⁰⁾ Usługi, o których mowa, to usługi przewozów pasażerskich do Bastii i Ajaccio, tylko rejsów wypływających z Tuluonu.

⁽⁹¹⁾ We wrześniu i październiku 2005 r. w Marsylii miał miejsce ważny konflikt społeczny w związku z prywatyzacją SNCM.

⁽⁹²⁾ Komisja uwzględniła ten wpływ, dokonując korekt przesunięć faktycznego natężenia ruchu o roczne przesunięcia odnotowane w miesiącach poprzedzających strajk. O ile wiarygodne jest, że na dane dot. natężenia ruchu w miesiącach następujących bezpośrednio po dużych zakłóceniach wpływ mają również rezerwacje anulowane, liczby z miesięcy poprzedzających świadczą wyraźniej o długofalowych zmianach przedmiotowych rynków.

⁽⁹³⁾ Przesunięcia natężenia ruchu do portu w Nicei były natomiast znacznie mniej wyraźne, choć nie można powiedzieć, że nieistotne. Źródło: Regionalne Centrum Monitorowania Transportu Korsyki.

⁽⁹⁴⁾ Uwzględniając korekty wiążące się z opisanymi wcześniej tendencjami, spadek frekwencji w przypadku Marsylii wynosi 22 600 pasażerów, a skorygowany wzrost frekwencji w Tulonie – 20 056 pasażerów. W przypadku Nicei nie odnotowano żadnych skorygowanych przesunięć.

⁽⁹⁵⁾ Zob. motyw 159 powyżej i przypis nr 93.

⁽⁹⁶⁾ Wpływ zakłóceń w świadczeniu usług połączeń z Marsylii na całkowite stwierdzone natężenie ruchu był pomniejszony o jednoczesne zwiększenie liczby pasażerów przewożonych na liniach wypływających z Tuluonu, zob. motyw 159 powyżej.

⁽⁹⁷⁾ Dodatkowo rok 2006 charakteryzował się dużym wzrostem liczby pasażerów podróżujących na Korsykę – wzrost rzędu 8,5 % według Regionalnego Centrum Monitorowania Transportu Korsyki.

portu korsykańskiego w sposób regularny w 2006 r., Komisja uważa, że mały procent natężenia ruchu związany z tą linią⁽⁹⁸⁾ nie pozwala stwierdzić, że brak inicjatywy podmiotów prywatnych na tej linii unieważnia wnioski dotyczący usługi dodatkowej w ogóle.

(165) W tym zakresie należy zauważyć, że usługa świadczona przez Corsica Ferries spełniała normy dla obowiązku świadczenia usługi publicznej, mające zastosowanie dla wszystkich połączeń między Francją kontynentalną a Korsyką i nie wykazywała różnicy jakościowej w porównaniu z usługami świadczonymi w ramach usługi dodatkowej. Jak wspomniano w motywie 141 powyżej, zobowiązania jakościowe związane z usługą dodatkową były znacznie mniej restrykcyjne niż zobowiązania dla usługi podstawowej.

(166) W tym zakresie Komisja uważa w szczególności, że państwa członkowskie nie mogą dodawać specjalnych zobowiązań usługi publicznej do usług, które już są lub mogą być świadczone w sposób zadowalający i na warunkach (cena, obiektywna charakterystyka jakościowa, ciągłość i dostęp do usługi) zgodnych z interesem ogólnym, określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa prowadzące swoją działalność w normalnych warunkach rynkowych⁽⁹⁹⁾. W tym kontekście Komisja uważa, że powyższe elementy świadczą, że rekompensata kosztów poniesionych przez SNCM na świadczenie usługi dodatkowej jest również sprzeczna z praktyką Komisji w tej dziedzinie. Uwzględniając obowiązek świadczenia usługi publicznej i pomoc o charakterze socjalnym⁽¹⁰⁰⁾ na wszystkich liniach między Francją kontynentalną a Korsyką, konkurenci SNCM w zakresie transportu pasażerskiego i oferujący rejsy z Tulonu mogą być traktowani jako prowadzący działalność w normalnych warunkach rynkowych.

(167) Podsumowując, Komisja uważa, że włączenie usługi dodatkowej w zakres usługi publicznej nie odpowiada faktycznemu zapotrzebowaniu na usługę publiczną oraz że w związku z tym, zważywszy na mające zastosowanie przepisy szczegółowe, Francja popełniła oczywistą omyłkę w ocenie, kwalifikując usługę dodatkową przewidzianą w umowie jako UOIG. Pierwsze kryterium wyroku w sprawie *Altmark* nie jest więc spełnione w odniesieniu do rekompensat wypłacanych z tytułu usługi dodatkowej.

⁽⁹⁸⁾ Zarówno z punktu widzenia zdolności przypisanych do tej linii w umowie na lata 2007–2013 jak i faktycznie stwierdzonego popytu połączenie Marsylia – Propriano stanowiło około 10 % usługi dodatkowej. Źródło: ORTC i Sprawozdanie z realizacji usług SNCM za 2010 r.

⁽⁹⁹⁾ Zob. pkt 48 komunikatu UOIG.

⁽¹⁰⁰⁾ Zob. motyw 7 powyżej i przypis nr 5.

7.1.3.2. Wybór zleceniobiorcy (kryterium 4)

(168) Zgodnie z czwartym kryterium wyroku *Altmark* poziom rekompensaty musi albo wynikać z procedury zamówień publicznych, która pozwala wyłonić kandydata zdolnego świadczyć przedmiotowe usługi po jak najniższej cenie dla społeczeństwa albo powinien zostać ustalony w odniesieniu do przeciętnego przedsiębiorstwa, prawidłowo zarządzanego i odpowiednio wyposażonego w niezbędne środki⁽¹⁰¹⁾.

Odniesienie do pierwszego pod-kryterium

(169) Obowiązek obsługi połączeń między Francją kontynentalną a Korsyką został przekazany po przeprowadzeniu procedury negocjacyjnej poprzedzonej publikacją ogłoszenia o przetargu w Dz.U. zgodnie z przepisami art. L.1411-1 umowy⁽¹⁰²⁾. Jednak postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego wyklucza istnienie pomocy tylko wówczas, gdy pozwala wybrać kandydata zdolnego świadczyć te usługi, gwarantując „najniższą cenę dla społeczeństwa”⁽¹⁰³⁾. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, że postępowanie o udzielenie zamówienia mogło spowodować wystarczająco realną i otwartą konkurencję.

(170) Procedura zastosowana w analizowanym przypadku i przewidziana w prawie francuskim w celu przekazywania obowiązku świadczenia usługi publicznej jest procedurą negocjowaną po uprzednim ogłoszeniu zamówienia publicznego w myśl prawa europejskiego. Najpierw należy przypomnieć, że taka procedura może gwarantować realną konkurencję tylko pod warunkiem oceny każdego przypadku z osobna⁽¹⁰⁴⁾. Zapewnia ona instytucji zamawiającej szeroki margines oceny i może ograniczyć liczbę uczestniczących zainteresowanych podmiotów.

(171) W analizowanym przypadku Komisja uważa, że warunki przetargu nie umożliwiły zapewnienia tej realnej konkurencji.

(172) Jedyna bowiem oferta konkurencyjna do oferty zleceniodawców nie została oceniona w odniesieniu do jego zasług (kryteria przyznawania), ale w oparciu o kryterium selekcyjne, w danym przypadku – zdolności kandydata do świadczenia usług od dnia 1 lipca 2007 r. Procedura nie umożliwiła więc OTC porównania kilku ofert, by wyłonić najkorzystniejszą ekonomicznie.

⁽¹⁰¹⁾ Zob. pkt 62 komunikatu UOIG.

⁽¹⁰²⁾ *Code Général des Collectivités Territoriales* (kodeks generalny wspólnot terytorialnych)

⁽¹⁰³⁾ Zob. pkt 65 i 66 komunikatu UOIG.

⁽¹⁰⁴⁾ Zob. komunikat UOIG, pkt 67.

- (173) Z tego tytułu, przeciwnie do twierdzenia władz francuskich, Komisja uważa, że fakt, że faktycznie zostały złożone dwie oferty, nie jest wystarczający, by stworzyć rzeczywistą konkurencję, ponieważ oferta konkurencyjna nie mogła stanowić wiarygodnej alternatywy. W analizowanym przypadku oferta Corsica Ferries wskazywała datę rozpoczęcia świadczenia usług od dnia 12 listopada 2007 r., podczas gdy specyfikacja wymagała świadczenia usługi od dnia 1 lipca 2007 r.⁽¹⁰⁵⁾. Ponadto, przeciwnie do argumentu władz francuskich, Komisja nie uważa, że liczba odwołań stanowi element świadczący o faktycznym istnieniu konkurencji w ramach procedury udzielania zamówienia.
- (174) Stwierdzenie to jest poparte zbiorem elementów, mających związek z sytuacją rynkową i z warunkami procedury przetargowej.
- (175) Przede wszystkim należy zauważyć, że konsorcjum SNCM/CMN posiadało znaczną przewagę nad konkurencją, stwierdzoną również przez francuską radę ds. konkurencji⁽¹⁰⁶⁾, jako operator historyczny dysponujący obecnie środkami transportu morskiego odpowiadającymi warunkom specyfikacji umowy.
- (176) Ponadto krótki termin ustalony dla przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej (ostatecznie przekazanego dnia 7 czerwca 2007 r.) i data rozpoczęcia świadczenia usług (1 lipca 2007 r.) stanowiły dużą przeszkodę dla wejścia nowych podmiotów. W połączeniu z wymaganiami technicznymi związanymi ze specyfiką odnośnych portów⁽¹⁰⁷⁾, z warunkiem wieku floty⁽¹⁰⁸⁾ i z wymaganymi zdolnościami jednostkowymi określonymi w specyfikacji umowy, ten bardzo krótki termin mógł ograniczyć liczbę podmiotów uczestniczących w przetargu. Komisja uważa, że termin rzędu trzech tygodni jest niewystarczający, by umożliwić przesunięcia w ramach floty statków w analizowanym przypadku lub nabycie czy wyczarowanie statków odpowiadających warunkom specyfikacji⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Wreszcie istnienie wielu klauzul uprawniających strony do spotkania się⁽¹¹⁰⁾ oraz swoboda pozostawiona OTC w zakresie decydowania o wyjątkach od mających zastosowanie zasad⁽¹¹¹⁾ również mogła przyczynić się do zniechęcenia w przetargu, powodując wątpliwości co do niektórych kluczowych parametrów technicznych i finansowych sporządzenia oferty. W tym zakresie Komisja uważa, że – jak podkreślają władze francuskie – narzucenie w umowie o świadczenie usługi publicznej warunków dodatkowych do warunków określonych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 3577/92 nie jest sprzeczne z tym rozporządzeniem. Niemniej władze krajowe powinny były sprawdzić w danym przypadku, czy – w szczególności ze względu na te dodatkowe warunki, mogące spowodować ograniczenie liczby uczestników w procedurze przetargowej – faktyczna konkurencja w zakresie przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej umożliwiała spełnienie wymogów czwartego kryterium wyroku *Altmark*, a jeśli tak nie było, to zastosować odpowiednie sankcje prawne.
- (178) Na podstawie wszystkich tych elementów Komisja uważa, że warunki odbytej procedury nie pozwoliły w analizowanym przypadku zapewnić faktycznej konkurencji w zakresie przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej, a w konsekwencji wybrać oferty, która zapewniłaby świadczenie usługi po najniższym cenie dla społeczeństwa⁽¹¹²⁾.
- Odniesienie do drugiego pod-kryterium**
- (179) W związku z powyższym zadaniem władz francuskich było wykazanie, że wysokość rekompensaty została ustalona na podstawie analizy przeciętnego przedsiębiorstwa, prawidłowo zarządzanego i wyposażonego w odpowiednie środki⁽¹¹³⁾.
- (180) Francja nie przedstawiła takich informacji. Ponadto, jak podkreślono w rozdz. 2.5 powyżej, wysokość rekompensaty nie została ustalona w odniesieniu do podstawy kosztowej ustalonej z góry lub przez porównanie ze strukturą kosztów porównywalnych przedsiębiorstw transportu morskiego, ale na podstawie przewidywanych dochodów i kosztów paliwa, które stanowią tylko część zysków i kosztów usługi.
- (181) Ponadto, jak podkreślono w sprawozdaniu korsykańskiej regionalnej izby obrachunkowej⁽¹¹⁴⁾, Komisja stwierdza, że rekompensaty przewidziane za świadczenie usługi 2007-2013 były zdecydowanie wyższe niż te w okresie 2002-2006 z tytułu podobnych zobowiązań, tj. na poziomie niewiele niższym niż oferowana zdolność.
- ⁽¹⁰⁵⁾ Sprawozdanie komisji ds. przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej.
- ⁽¹⁰⁶⁾ Zob. decyzja nr 06-MC-03 z dnia 11 grudnia 2006 r. w sprawie wniosków o zastosowanie środków zabezpieczających w sektorze transportu morskiego między Korsyką a kontynentem, w szczególności pkt 106: „Sytuację rejsów wpływających z Marsylii należy analizować, mimo braku wyłączności prawnej, jako wyłączność faktyczną na korzyść dwóch zleceniobiorców, którzy dodatkowo, z racji swojej pozycji operatorów historycznych na tych liniach, posiadają statki najlepiej dostosowane do obsługi transportu towarowego i pasażerskiego na liniach wpływających z Marsylii”.
- ⁽¹⁰⁷⁾ Na przykład warunki w porcie w Bastii w 2007 r. nie pozwalały na manewrowanie statkom o długości powyżej 180 m.
- ⁽¹⁰⁸⁾ Niemożliwość użytkowania statków, których wiek wynosi więcej niż 20 lat, prowadząca do ograniczenia liczby statków, które konkurenci mogliby wystawić jako równoważne do statków posiadanych przez operatorów historycznych.
- ⁽¹⁰⁹⁾ W tym zakresie należy stwierdzić, że wysoki koszt statku, jaki mógłby spełniać warunki specyfikacji do umowy, nawet statku używanego, stanowił dodatkową przeszkodę dla wejścia. Na przykład statek towarowo-pasażerski *Jean Nicoli* został zakupiony przez SNCM za kwotę 75 mln EUR w 2009 r.
- ⁽¹¹⁰⁾ Zob. rozdz. 2.5 powyżej.
- ⁽¹¹¹⁾ W szczególności w zakresie wieku floty lub dostosowania usług (zob. umowa, załącznik I).
- ⁽¹¹²⁾ Oczywiście jest, że zawarcie dodatku do umowy w drodze bezpośredniej negocjacji między instytucją zamawiającą a konsorcjum-zleceniobiorcą, nie stanowi podstawy do zakwestionowania zawarcia tego dodatku w odniesieniu do okresu 2010-2013.
- ⁽¹¹³⁾ Zob. pkt 61 komunikatu UOIG.
- ⁽¹¹⁴⁾ Zob. Sprawozdanie ostateczne dla Urzędu ds. Transportu Korsyki, s. 80.

(182) Choć sytuacja gospodarcza zmieniła się na przestrzeni lat 2001–2007, porównanie z kosztami ponoszonymi przez prawidłowo zarządzane przedsiębiorstwo było więc o tyle bardziej niezbędne, że pewne elementy pozwalają przypuszczać, że SNCM, które przeszło okres intensywnej restrukturyzacji⁽¹¹⁵⁾, nie było już tym samym przedsiębiorstwem.

(183) Zważywszy na powyższe, Komisja uważa, że czwarte kryterium wyroku *Altmark* nie zostało spełnione w analizowanym przypadku.

7.1.3.3. Wnioski dotyczące korzyści selektywnej

(184) Ponieważ kryteria wyroku *Altmark* muszą być spełnione łącznie, niespełnienie pierwszego kryterium przez usługę dodatkową, a w każdym razie czwartego kryterium przez umowę ogólnie, wystarczy, by stwierdzić istnienie selektywnej korzyści gospodarczej przyznanej zleceniobiorcom.

7.1.4. ODNOŚNIE DO WARUNKÓW WPŁYWU NA WYMIANĘ HANDLOWĄ MIĘDZY PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI I ZAKŁÓCENIA KONKURENCJI

(185) Jak stwierdzono w decyzji o wszczęciu postępowania, SNCM i CMN prowadzą swoją działalność na liniach łączących Francję kontynentalną z Korsyką, stanowiąc bezpośrednią konkurencję dla takich przedsiębiorstw, jak Corsica Ferries, Moby Lines i Saremar. W związku z tym Komisja stwierdza, że analizowane rekompensaty publiczne mogą wzmocnić pozycję SNCM i CMN względem konkurencyjnych przedsiębiorstw transportu morskiego w UE, a przez to grożą zakłóceniem konkurencji i wpływem na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.5. WNIOSKI DOTYCZĄCE ISTNIENIA POMOCY PAŃSTWA W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE.

(186) Na podstawie wyżej opisanych elementów Komisja uważa, że wszystkie rekompensaty, jakie SNCM i CMN otrzymały w ramach umowy stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

(187) Ponieważ pomoc ta została przyznana bez uprzedniego zgłoszenia Komisji, jest ona niezgodna z prawem.

8. ZGODNOŚĆ Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

8.1. ANALIZA ZGODNOŚCI W ŚWIETLE ART. 106 UST. 2 TFUE

(188) Jak stwierdzono w decyzji o wszczęciu postępowania⁽¹¹⁶⁾, natężenie ruchu na liniach objętych usługą

publiczną przekracza liczbę 300 tys. pasażerów rocznie, a kwota rekompensat przewidzianych umową przekracza 30 mln EUR rocznie. Decyzje w sprawie UOIG z 2005 r.⁽¹¹⁷⁾ i 2011 r.⁽¹¹⁸⁾ nie mają więc zastosowania do umowy na podstawie odpowiednio ich art. 2 ust. 1 lit. c) i art. 2 ust. 1 lit. d).

(189) W związku z powyższym i z brakiem wskazania przez Francję jakiegokolwiek innej podstawy zgodności⁽¹¹⁹⁾, Komisja uważa, że zgodność z rynkiem wewnętrznym rekompensat przyznanych z tytułu umowy musi być oceniona w świetle Zasad ramowych UOIG. Niemniej należy wspomnieć, że – zgodnie z pkt 69 Zasady ramowych UOIG – zasady określone w pkt 14, 19, 20, 24, 39 i 60 ww. Zasad ramowych nie mają zastosowania do pomocy niezgodnych z prawem przyznanych przed dniem 31 stycznia 2012 r.

(190) Zgodnie z pkt 11 Zasad ramowych UOIG pomoc państwa wykraczającą poza zakres decyzji z 2011 r. można uznać za zgodną z art. 106 ust. 2 Traktatu, jeśli jest ona niezbędna do wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym i nie wpływa na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym z interesem Unii. Równowaga ta może zostać osiągnięta, gdy spełnione są warunki określone w sekcjach 2.2 do 2.10 Zasad ramowych.

(191) W pierwszej kolejności należy przeanalizować definicję usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym przytaczaną w analizowanym przypadku.

8.1.1. RZECZYWISTA USŁUGA ŚWIADCZONA W OGÓLNYM INTERESIE GOSPODARCZYM

(192) Ponieważ zakwalifikowanie usługi dodatkowej jako UOIG jest dotknięte oczywistym błędem w ocenie (zob. motywy 151–167 powyżej), rekompensaty wypłacone z tytułu tej usługi nie mogą być uznane za zgodne z art. 106 ust. 2 TFUE.

(193) Po przeprowadzeniu analizy przedstawionej w motywach 145–150 powyżej Komisja stwierdziła natomiast, że usługa podstawowa odpowiada prawidło zdefiniowanej UOIG.

⁽¹¹⁷⁾ Decyzja Komisji 2005/842/WE z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym; Dz.U. L 312, 29.11.2005, s. 67.

⁽¹¹⁸⁾ Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym; Dz.U. L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁽¹¹⁹⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 28 kwietnia 1993 r., C-364/90, *Włochy przeciwko Komisji*, Zb. Orz. [1993], s. I-02097, pkt 20.

⁽¹¹⁵⁾ Zob. motyw 15 powyżej i przypis nr 10.

⁽¹¹⁶⁾ Zob. motywy 118–120 decyzji o wszczęciu postępowania.

8.1.2. INNE WARUNKI ZASAD RAMOWYCH UOIG

- (194) Należy przeanalizować, czy pozostałe warunki Zasad ramowych UOIG są spełnione w odniesieniu tylko do usługi podstawowej, która jako jedyna odpowiada prawidło zdefiniowanej UOIG.

8.1.2.1. **Mandat**

- (195) Odnośnie do konieczności ustanowienia **mandatu**, określającego obowiązek świadczenia usługi publicznej oraz metod obliczania rekompensaty należy stwierdzić, że umowa precyzuje przedmiotowy obowiązek oraz parametry rekompensaty.

- (196) W tej kwestii należy przede wszystkim wyjaśnić, że samo istnienie klauzuli ochronnej ⁽¹²⁰⁾, stosowanej w przypadku istotnej zmiany warunków technicznych, regulacyjnych lub ekonomicznych umowy, nie przeczy temu, że parametry rekompensaty zostały ustalone uprzednio.

- (197) Klauzula ta umożliwia bowiem stronom zawieranie aneksów do umowy w przypadku zmian warunków świadczenia usług na tyle istotnych, że stałyby w sprzeczności z celami umowy. Jest więc ona podobna do klauzuli dopuszczającej sporządzanie aneksów do umowy stosowanej w prawie powszechnym, którego ewentualne zastosowanie musiałoby jednak zostać przeanalizowane w świetle przepisów dotyczących pomocy. Klauzula ta ma na celu „przywrócenie pierwotnej równowagi finansowej” przede wszystkim przez zmianę najwyższych taryf i dostosowanie usług. Możliwość zmiany kwoty rekompensaty, która nie jest wyraźnie określona w treści umowy, może więc być postrzegana tylko w perspektywie zmiany świadczonej usługi. Jak stwierdzono w wyroku Rady Stanu, ta klauzula ochronna nie może zatem sama w sobie otwierać drogi do nadwyżki rekompensat za świadczone usługi.

- (198) Nie byłoby tak, gdyby – inaczej niż jest to w analizowanych okolicznościach – sytuacje możliwości zastosowania klauzuli i renegotjacji były dużo szersze lub gdyby klauzula przewidywała możliwość dodatkowej rekompensaty za usługi już wykonane w momencie powoływania się na klauzulę uprawniającą strony do spotkania się, bez uściślenia parametrów tej dodatkowej rekompensaty. Istnienie mechanizmu dostosowania ⁽¹²¹⁾ również nie przeczy temu wnioskowi, ponieważ jego zastosowanie przewiduje z jednej strony zachowanie ogólnej struktury umowy, ograniczając się do korekt i dostosowań o niewielkim zakresie, a z drugiej strony – jednoczesne zmniejszenie kwoty rekompensaty

i zakresu usług. Nawet jeśli uzna się, że dodatek do umowy z dnia 28 grudnia 2009 r. zmieniłby w sposób zasadniczy parametry rekompensat i zakres usług, nie zmieniłoby to faktu, że te parametry zostały określone uprzednio do wykonania usług w okresie 2010-2013, do którego mają zastosowanie.

- (199) Ponadto różnice kwot przewidywanych dochodów między poszczególnymi złożonymi przez zleceniobiorców ofertami nie zdają się być nieuzasadnione. Komisja uważa, że określenie przewidywanych dochodów w sposób bardziej optymistyczny może być związane z weryfikacją przewidywań w związku z perspektywami rynku. Komisja zauważa też, że przewidywane natężenie ruchu określone w wyniku negocjacji było ogólnie niższe niż przedstawione w ofercie konkurencyjnej ⁽¹²²⁾. Uwzględniając faktyczne i przewidywane dochody w latach 2002–2006 ⁽¹²³⁾ i pozytywne zmiany na rynku połączeń z Korsyką w 2006 r., Komisja uważa, że parametry odniesienia, na podstawie których przewidziano w umowie korekty rekompensat, są w każdym razie wiarygodne w świetle motywu 23 Zasad ramowych UOIG.

- (200) Odnośnie do innych kwestii podniesionych przez stronę skarżącą i sformułowanych w związku z istnieniem mechanizmów dostosowania ⁽¹²⁴⁾ należy przypomnieć, że – zgodnie z orzecznictwem sądu – złożoność mechanizmów dostosowania rekompensat nie przeczy obiektywizmowi i przejrzystości mechanizmu rekompensaty ⁽¹²⁵⁾.

- (201) Wreszcie wątpliwości Komisji wyjaśniły się w odniesieniu do rekompensat finansowych, które miały zostać przyznane zleceniobiorcom poza ramami umowy, ponieważ władze francuskie dostarczyły dowód, że kwoty wymienione w decyzji o wszczęciu postępowania były tylko kwotami wnioskowanymi przez zleceniobiorców, których wypłaty ostatecznie OTC odmówił.

8.1.2.2. **Czas trwania mandatu**

- (202) **Czas trwania mandatu**, sześć i pół roku, jest zgodny z wytycznymi wspólnotowymi w tym zakresie ⁽¹²⁶⁾, które mówią o maksymalnym okresie sześciu lat.

⁽¹²²⁾ W przypadku linii Marsylia – Ajaccio, Marsylia – Propriano i Marsylia – Porto-Vecchio; źródło: Sprawozdanie komisji ds. przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej.

⁽¹²³⁾ Na przykład łączne dochody netto SNCM w 2005 r. związane ze świadczeniem usług w ramach przekazania obowiązku świadczenia usługi publicznej wyniosły 80,3 M€, w porównaniu z przewidywanymi dochodami w wysokości 85,5 M€ w 2008 r.

⁽¹²⁴⁾ Zob. motywy 38 i 39 powyżej oraz motyw 53 decyzji o wszczęciu postępowania.

⁽¹²⁵⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 12 lutego 2008 r., T-289/03, BUPA przeciwko Komisji, ECR[2008] II-81, motyw 217.

⁽¹²⁶⁾ Zob. komunikat Komisji C(2004) 43: Wytyczne wspólnotowe w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, rozdz. 9 ust. 3.

⁽¹²⁰⁾ Zob. motywy 37 i 38 powyżej.

⁽¹²¹⁾ Zob. przypis nr 33 powyżej i motyw 54 decyzji o wszczęciu postępowania.

8.1.2.3. Zgodność z dyrektywą 2006/111/WE

- (203) Odnośnie do **zgodności z dyrektywą 2006/111/WE** w sprawie przejrzystości finansowej, należy stwierdzić, że zleceniobiorcy faktycznie wprowadzili odrębną rachunkowość analityczną dla usług świadczonych w ramach przekazania obowiązku publicznego. W przypadku SNCM rachunkowość ta wprowadza ponadto rozróżnienie usługi podstawowej i usługi dodatkowej (zob. motyw 46 i 47 powyżej).

8.1.2.4. Kwota rekompensaty

- (204) Odnośnie do **braku nadwyżki rekompensaty** należy stwierdzić, że umowa przewidywała maksymalną marżę brutto (po uwzględnieniu amortyzacji, opłat czarterowych i innych narzutów kapitałowych) na poziomie 15 % wartości rynkowej statków. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że nie posiada informacji, które pozwoliłyby z góry wykluczyć brak nadwyżek rekompensaty.

- (205) Formalne postępowanie wyjaśniające umożliwiło przede wszystkim wyjaśnienie, że wartość rynkowa statków została ustalona przez biegłych, przy czym w celu ustalenia parametrów umowy uzyskano kilka oszacowań. Wartość aktywów przyjęta do określenia maksymalnego poziomu rekompensaty stanowi więc resztową wartość rynkową statków eksploatowanych w ramach umowy⁽¹²⁷⁾.

- (206) Przyjmując, że wartość resztowa statków w ramach umowy jest amortyzowana w ciągu 8 lat⁽¹²⁸⁾, jako że francuskie prawo podatkowe przewiduje taką możliwość, klauzula o maksymalnym poziomie marży ograniczała w rzeczywistości stopę zwrotu z aktywów (ang. ROA) oraz stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału (ang. ROCE) średnio do 2,5 %⁽¹²⁹⁾. Poza tym stopa bezpieczeństwa („safe harbour”) określona w Zasadach ramowych UOIG⁽¹³⁰⁾ na dzień przekazania obowiązku

⁽¹²⁷⁾ Wartość rynkowa statków księgowana jest proporcjonalnie do ich eksploatacji na potrzeby świadczenia usługi publicznej.

⁽¹²⁸⁾ Okres ten, z pewnością krótki w porównaniu z długością cyklu życia statku (która może wynosić ponad 20 lat), jest uzasadniony, ponieważ: 1) specyfikacja narzucała maksymalny wiek statków 20 lat i 2) średni wiek statków CMN wynosił ponad 13 lat, a statków SNCM – 12 lat, co skracало *de facto* ich cykl życia bez inwestycji w remonty.

⁽¹²⁹⁾ Wartość statków używanych na potrzeby świadczenia usługi publicznej stanowi dolny kres dla aktywów przewoźnika morskiego.

⁽¹³⁰⁾ Zob. Zasady ramowe UOIG, ust. 37, w których Komisja wskazuje stopę 100 punktów podstawowych powyżej odnośnej stopy swap (ta sama waluta, ta sama wymagalność) jako stanowiącą rozsądną zysk niezależnie od poziomu ryzyka handlowego faktycznie ponoszonego przez wykonawcę UOIG.

użyteczności publicznej wynosiła ponad 5 %⁽¹³¹⁾, a zasadnicza część ryzyka handlowego związanego z usługami była ponoszona przez zleceniobiorców SNCM i CMN. Ponadto w praktyce widać, że wynik finansowy brutto zleceniobiorców był znacznie niższy od tego limitu (zob. poniżej).

- (207) Warunki umowy nie powodowały zatem powstania nadwyżki rekompensaty. Rozróżnienie między rekompensatą za usługę podstawową a usługę dodatkową w przypadku SNCM nie stoi w sprzeczności z tym wnioskiem w odniesieniu do usługi podstawowej w świetle warunków rozdziału analitycznego rekompensat między te dwa rodzaje usług (zob. motyw 46 powyżej). Z danych liczbowych przekazanych przez Francję i SNCM wynika, że wynik finansowy brutto SNCM związany z usługą podstawową ukształtował się na poziomie znacznie niższym niż limit 15 %, o którym była mowa powyżej.

Wynik finansowy brutto w podziale na poszczególne przedsiębiorstwa i usługi

	Usługa podstawowa SNCM	Łącznie SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(*) Informacje objęte tajemnicą zawodową.

- (208) Wreszcie po trzech latach obowiązywania umowy przeprowadzona została kontrola nadwyżki rekompensaty polegająca na przeprowadzeniu zewnętrznego audytu dla OTC (kontrola dotyczyła roku obrachunkowego 2010). Ponadto każdego roku niezależna spółka powiernicza kontroluje na potrzeby OTC konta operacyjne zleceniobiorców.

8.1.2.5. Wymagania dodatkowe, które mogą okazać się niezbędne do zapewnienia braku wpływu na rozwój wymiany handlowej w stopniu sprzecznym z interesem Unii

- (209) Uwzględniając fakty przedstawione w rozdz. 8.1.1.3, Komisja uważa, że żaden element nie pozwala zakładać, że usługa publiczna mająca zapewnić ciągłość terytorialną może być świadczona w warunkach umożliwiających ograniczenie zakłóceń konkurencji, jakie powoduje

⁽¹³¹⁾ W związku z brakiem stopy swap dostępnej dla okresu wymagalności wynoszącego sześć i pół lat Komisja zastosowała jako wskaźnik stopę swap dla siedmioletniego okresu wymagalności. Dienne zamknięcia tej stopy w miesiącu poprzedzającym przekazanie obowiązku świadczenia usługi publicznej wynosiły 4,4–4,7 % (źródło: Bloomberg).

umowa o świadczenie usług publicznych. Argumenty Corsica Ferries, dążące do wykazania, że średni koszt połączeń w ramach umowy jest znacznie wyższy niż koszt połączeń z portów w Nicei i Tulonie, dla których ma zastosowanie pomoc o charakterze socjalnym⁽¹³²⁾, nie stoi w sprzeczności z koniecznością i współmiernością umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie całorocznych połączeń z portami na Korsyce, a w szczególności połączeń z portami drugorzędnymi (Porto-Vecchio, Calvi – Balagne i Propriano). Ponadto, jak wspomniano wcześniej w rozdz. 7.1.3.1, Komisja uważa, że podział połączeń na grupy w przypadku usługi podstawowej odpowiada niekwestionowanym wymogom efektywności technicznej i ekonomicznej.

- (210) Komisja zauważa, że władze francuskie wszczęły procedurę przetargową w celu wybrania na lata 2014–2023 wykonawcy, będącego w stanie wykonywać połączenia z Korsyką z portu w Marsylii na warunkach podobnych, jak w przypadku usługi podstawowej określonej w umowie, stanowiącej przedmiot niniejszej decyzji. Procedura ta ma się zakończyć z końcem lata 2013 r.
- (211) Odnośnie zakłóceń konkurencji na rynku transportu morskiego Komisja zauważa, że rekompensata kosztów za usługę podstawową nie może przekraczać kosztów zleciodawców, w tym rozsądnego zysku (zob. rozdział poprzedni). Nie pozwala więc tym przedsiębiorstwom wygenerować nadmiernych zysków, umożliwiającym im finansowanie innych usług.
- (212) W związku z tym Komisja uważa, że nie jest konieczne ustanawianie dodatkowych warunków w celu zapewnienia zgodności rekompensat za usługę podstawową z rynkiem wewnętrznym.

9. WNIOSEK

- (213) W świetle powyższego Komisja uważa, że rekompensaty otrzymane przez SNCM i CMN z tytułu świadczenia usługi podstawowej stanowią pomoc państwa niezgodną z prawem, ale zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE.
- (214) Rekompensaty otrzymane przez SNCM z tytułu usługi dodatkowej przewidzianej umową w okresie od 1 lipca 2007 r. do 31 grudnia 2013 r. stanowią pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym.
- (215) Z dniem powiadomienia o niniejszej decyzji władze francuskie muszą zatem anulować wszystkie wypłaty na rzecz SNCM z tytułu rekompensat za usługę dodatkową.

Dotyczy to w szczególności rocznego salda rekompensaty za rok 2012 (jeśli wypłata nie została jeszcze dokonana) oraz zaliczek miesięcznych na rok 2013, jakie miałyby być wypłacone po tej dacie.

- (216) Komisja przypomina następnie, że zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 659/1999 wszelka pomoc niezgodna z prawem i z rynkiem wewnętrznym musi być odzyskana od beneficjenta⁽¹³³⁾.
- (217) W związku z tym Francja musi podjąć wszelkie odpowiednie środki niezbędne do odzyskania od SNCM rekompensat, które przedsiębiorstwo to otrzymało z tytułu usługi dodatkowej w ramach umowy od dnia 1 lipca 2007 r.
- (218) Komisja uważa, że w celu ustalenia kwoty pomocy, jaka ma być odzyskana (kwota główna bez odsetek), księgowość analityczna SNCM⁽¹³⁴⁾ stanowi odpowiednią podstawę do podziału kwot rekompensat między usługę podstawową a usługę dodatkową. W związku z tym kwota pomocy, jaka ma być odzyskana, obejmuje następujące elementy:
- a) kwota rekompensat faktycznie wypłaconych w latach 2007–2011 z tytułu usługi dodatkowej, która wynosi 172,744 mln EUR (zob. tabela w motywie 46 powyżej);
- b) zaliczki wypłacane co miesiąc za 2012 r. z tytułu usługi dodatkowej, szacowane obecnie na kwotę 38 mln EUR⁽¹³⁵⁾ oraz saldo rekompensaty, które musi być wypłacone po przekazaniu ostatecznego sprawozdania z wykonywania usług, jeśli saldo to już zostało wypłacone.
- c) zaliczki wypłacane co miesiąc za 2013 r. z tytułu usługi dodatkowej do dnia niniejszej decyzji, szacowane obecnie na kwotę 9,5 mln EUR, przy czym przypomina się, że Francja musi anulować wszystkie wypłaty przewidziane po tej dacie.

- (219) Władze francuskie muszą odzyskać kwoty odpowiadające wszystkim wypłatom z tytułu rekompensaty za usługę dodatkową w ciągu 4 miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.

⁽¹³³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE, Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s.1.

⁽¹³⁴⁾ Zob. rozdz. 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Kwota ta jest szacowana z uwzględnieniem analitycznego podziału rekompensat za usługę podstawową i usługę dodatkową za 2011 r. na podstawie podwyżki przewidywanej rekompensaty o 0,3 % w 2012 r. w stosunku do 2011 r. w przypadku SNCM. Zaliczki miesięczne stanowią 95 % przewidywanej indeksowanej rekompensaty (Zob. motyw 45 powyżej).

⁽¹³²⁾ Zob. motyw 7 powyżej i przypis nr 5.

(220) W celu odzyskania tych kwot władze francuskie muszą ponadto podwyższyć kwotę pomocy o wielkość odsetek od odzyskanych kwot naliczanych od dnia, w którym przedmiotowa pomoc została przekazana do dyspozycji przedsiębiorstwa, tj. licząc od daty każdej poszczególnej wypłaty rekompensat przewidzianych w umowie, do dnia jej faktycznego odzyskania⁽¹³⁶⁾, zgodnie z rozdz. V rozporządzenia (WE) nr 794/2004⁽¹³⁷⁾.

(221) Władze francuskie muszą dołączyć do obliczeń odsetek od odzyskanych kwot, które muszą przedłożyć Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji, tabelę przedstawiającą dokładne daty i kwoty płatności miesięcznych i korekt rocznych, które zostały dokonane od momentu wejścia w życie umowy do dnia przyjęcia niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Rekompensaty wypłacone na rzecz SNCM i CMN w ramach umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej z dnia 7 czerwca 2007 r. stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Pomoc ta została przyznana z naruszeniem obowiązków określonych w art. 108 ust. 3 TFUE.

Artykuł 2

1. Rekompensaty wypłacone na rzecz SNCM z tytułu uruchomienia dodatkowych zdolności przewozowych, o których mowa w I a) 2), I b) 2) i I d) 1.4) specyfikacji do ww. umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej, nie są zgodne z rynkiem wewnętrznym.

2. Rekompensaty wypłacone na rzecz SNCM i CMN z tytułu wykonywania innych usług, o których mowa w ww. umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej są zgodne z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 3

1. Francja jest zobowiązana odzyskać od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 2 ust.1.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 794/2004⁽¹³⁸⁾ i rozporządzenia (WE) nr 271/2008 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004⁽¹³⁹⁾.

4. Francja anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 2 ust. 1, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 4

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2 ust.1, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Francja zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 5

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Francja przekazuje Komisji następujące informacje:

- a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy), do odzyskania od beneficjenta;
- b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
- c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy;
- d) daty i dokładne kwoty płatności miesięcznych i korekt rocznych, które zostały dokonane od momentu wejścia w życie umowy do dnia przyjęcia niniejszej decyzji.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2 ust. 1 Francja na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Francja bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Francja dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 maja 2013 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

⁽¹³⁶⁾ Zob. art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 659/99 (cytowanego).

⁽¹³⁷⁾ Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1.

⁽¹³⁸⁾ Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1.

⁽¹³⁹⁾ Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1–64.