

## LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2013. gada 2. maijs)

par valsts atbalstu SA.22843 (2012/C) (Ex 2012/NN), *Société Nationale Corse Méditerranée Un Compagnie Méridionale De Navigation*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2013) 1926)

(autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/435/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu <sup>(1)</sup>,

ņemot vērā Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) <sup>(2)</sup>,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem <sup>(3)</sup> un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

## 1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2007. gada 27. septembra, 30. novembra un 20. decembra vēstulēs saņēma uzņēmuma *Corsica Ferries* sūdzību par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, kas esot sniegts *Société Nationale Corse-Méditerranée* (turpmāk tekstā — SNCM) un *Compagnie Maritime de Navigation* (turpmāk tekstā — CMN), pamatojoties uz Nolīgumu par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu, ko parakstījuši Korsikas pašvaldība (turpmāk tekstā — CTC) un Korsikas Transporta birojs (turpmāk tekstā — OTC), no vienas puses, un SNCM un CMN, no otras puses. Minētais nolīgums (turpmāk tekstā — CDSP) attiecas uz jūras pārvadājumu maršrutu starp Korsiku un Marseļu (*Marseille*) laikposmā no 2007. gada līdz 2013. gadam. Sūdzības iesniedzējs 2010. gada 20. maija, 2010. gada 16. jūlija, 2011. gada 22. marta, 2011. gada 22. jūnija, 2011. gada 15. decembra un 2012. gada 10. janvāra vēstulēs nosūtīja papildu informāciju savas sūdzības pamatošanai.

- (2) Komisija 2008. gada 17. marta, 2008. gada 12. novembra, 2011. gada 13. oktobra un 2011. gada 14. decembra vēstulēs Franciju lūdza sniegt papildu informāciju. Francijas iestādes savas piezīmes un atbildes iesniedza attiecīgi 2008. gada 3. jūnija, 2009. gada 14. janvāra, 2011. gada 7. decembra un 2012. gada 20. janvāra vēstulēs.

- (3) Komisija 2012. gada 27. jūnija vēstulē paziņoja Francijai par savu lēmumu uzsākt procedūru, kas paredzēta Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā, attiecībā uz iespējamo atbalstu SNCM un CMN saskaņā ar CDSP. 7. Komisijas lēmums (turpmāk tekstā — uzsākšanas lēmums) ir publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī <sup>(4)</sup> 2012. gada 5. oktobrī.

- (4) Francijas iestādes savas piezīmes un atbildes uz jautājumiem, kas uzdoti uzsākšanas lēmumā, iesniedza 2012. gada 13. jūlija, 2012. gada 7. septembra, 2012. gada 14. novembra un 2013. gada 16. janvāra vēstulēs.

- (5) Uzņēmumi *Corsica Ferries*, SNCM un CMN iesniedza piezīmes laikposmā, kas šim nolūkam paredzēts uzsākšanas lēmumā. Komisija 2012. gada 22. oktobra un 2012. gada 21. decembra vēstulēs nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija nosūtīja savas piezīmes par trešo personu iesniegtajām piezīmēm 2013. gada 3. janvāra un 2013. gada 12. februāra vēstulēs.

## 2. FAKTU IZKLĀSTS

## 2.1. SATIKSME STARP KORSIKU UN KONTINENTU

- (6) Kā tiek atgādināts uzsākšanas lēmumā, teritoriālo nepārtukstību starp Korsiku un kontinentu nodrošina pirmā 25 gadu koncesija, kas parakstīta 1976. gadā starp SNCM un CMN, no vienas puses, un valsti, no otras puses. Sākot no 2002. gada 1. janvāra, SNCM un CMN apkalpoja tikai līnijas no Marseļas (*Marseille*) saskaņā ar nolīgumu par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu, kas uz pieciem gadiem parakstīts ar pašvaldību un OTC.

<sup>(1)</sup> OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp.<sup>(2)</sup> OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.<sup>(3)</sup> OV C 301, 5.10.2012., 1. lpp.<sup>(4)</sup> OV C 301, 1. lpp.

- (7) Attiecībā uz citām līnijām paralēli tika izveidota sociālā atbalsta sistēma<sup>(5)</sup>. Šo sistēmu un tās pagarinājumu uz laiku no 2007. līdz 2013. gadam ir apstiprinājusi Komisija<sup>(6)</sup>.
- (8) Sākot no 2007. gada 1. jūlija, SNCM un CMN nodrošina jūras pārvadājumu pakalpojumus starp Marseļu (*Marseille*) un Korsiku saskaņā ar CDSP, kas noslēgts 2007. gada 7. jūnijā (sk. turpmāk 2.5. punktu). Šī vienošanās beidzas 2013. gada 31. decembrī.
- (9) Lielākie uzņēmumi, kas darbojas jūras pārvadājumu tirgū starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, ir SNCM, CMN (sk. turpmāk 2.2. un 2.3. punktu) un uzņēmums *Corsica Ferries*, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus no Tulonas (*Toulon*) un Nicas (*Nice*).
- (10) Korsikas jūras pārvadājumu pakalpojumus jau daudzus gadus raksturo krasi izteikta sezonālitate, lielākai daļai pasažieru satiksmes notiekot vasaras mēnešos. Pēc 2000. gada galvenā tendence pārvadājumu tirgū starp Korsiku un Francijas kontinentālo daļu ir saistīta ar pārvadājumu piedāvājumu no Tulonas (*Toulon*), kas satiksmes jomā ir kļuvusi par lielāko Korsikas jūras pārvadājumu pakalpojumu ostu. Jo īpaši jāatzīmē, ka satiksmes pieauguma tendence no Tulonas (*Toulon*) sākās jau pirms tam, kad 2002. gadā tika izveidota sociālā atbalsta sistēma, un kopš tā laika šī tendence ir tikai turpinājusies<sup>(7)</sup>. Minētās pārmaiņas notika vienlaikus ar uzņēmuma *Corsica Ferries* tirgus daļas palielināšanos.
- (11) Korsikas (Ajačio (*Ajaccio*) un Propriāno (*Propriano*)). Visbeidzot, šis uzņēmums savieno Alžīriju (*Alger*), Skikdu (*Skikda*), Bežē (*Bejaia*), Orānu (*Oran*) un Tunisiju no Setas (*Sète*), Marseļas (*Marseille*) un Tulonas (*Toulon*).
- (13) 2006. gada maijā SNCM par 80 % piederēja Vispārējam jūrlietu un finanšu uzņēmumam (*Compagnie générale maritime et financière, CGMF*)<sup>(8)</sup> un par 20 % — Valsts dzelzceļa sabiedrībai (*Société nationale des chemins de fer, SNCF*). 2005. gada 26. janvārī Francijas valdība uzsāka SNCM privatizācijas procesu, kurā izvēlējās *Butler Capital Partners* (38 % daļu) kandidatūru, kas bija saistīta ar *Connex* grupas *Veolia* filiāli (28 % daļu). Uzņēmuma darbiniekiem tika rezervēti 9 % daļu, un valsts saglabāja pārējos 25 % ar *CGMF* starpniecību.
- (14) Šī privatizācija paredzēja izbeigšanas klauzulu par labu *Butler Capital Partners* un *Veolia*, kuru minētie pārpircēji var jo īpaši izmantot šādos gadījumos:
- gadījumā, kad *CTC* lēmums uzsākt apspriešanos par nolīguma piešķiršanu attiecībā uz sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu, kas stāties spēkā, sākot no 2007. gada 1. janvāra, pilnībā neatbilst vadlīnijām, ko noteikusi Korsikas teritoriālā asambleja attiecībā uz jūras pārvadājumu līniju ekspluatāciju starp Marseļu (*Marseille*) un Korsiku, sākot no 2007. gada 1. janvāra<sup>(9)</sup>;
  - gadījumā, kad deleģēšanas nolīgums tiek piešķirts trešām personām vai SNCM, ekonomikas apstākļiem būtiski pasliktinoties.

## 2.2. SNCM

- (11) SNCM, ko Francijas valdība 1976. gadā izvēlējās teritoriālās kontinuitātes nodrošināšanai ar Korsiku, ir jūras pārvadājumu uzņēmums, kura juridiskā adrese atrodas Marseļā (*Marseille*). Tas nodrošina pilnvērtīgus jūras pārvadājumus ar Korsiku no Marseļas (*Marseille*) un Nicas (*Nice*), savienojot šīs ostas ar Ajačio (*Ajaccio*), Bastijas (*Bastia*), Kalvī (*Calvi*), Ilrusas (*Ile Rousse*), Portovecio (*Porto-Vecchio*) un Propriāno (*Propriano*) ostām.
- (12) SNCM nodrošina arī jūras pārvadājumus ar Sardīniju (Portotoru (*Porto Torres*)) no Marseļas (*Marseille*) un
- (15) Pāreju uz privāto sektoru papildināja restrukturizācijas pasākumu kopums saskaņā ar atsevišķu procedūru attiecībā uz valsts atbalsta regulējumu<sup>(10)</sup>.
- (16) 2008. gada 10. novembrī *Butler Capital Partners* pārdeva savas daļas *Veolia Transport*. 2011. gadā *Veolia Transport* apvienojās ar *Transdev*, izveidojot

<sup>(5)</sup> Šī sistēma ar nosaukumu "Sociāla rakstura individuālā atbalsta shēma saskaņā ar Līguma 87. panta 2. punktu" attiecas uz salas rezidentiem, kā arī dažām precīzi definētām sociālām kategorijām, un to piemēro līnijām, kas savieno Korsiku ar Tulonas (*Toulon*) un Nicas (*Nice*) ostām. Katram pasažierim, kam ir tiesības uz preferenciālo tarifu, transporta uzņēmumi priekšfinansē tarifa atlaidi, un šis vienotais pasākums uzņēmumiem pēc tam tiek atmaksāts.

<sup>(6)</sup> 2002. gada 2. jūlija Lēmums par valsts atbalstu Nr. N 781/2001 — Francija — sociāla rakstura individuālā atbalsta shēma attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem Korsikā, un 2007. gada 23. aprīļa Lēmums par valsts atbalstu Nr. N 13/2007 — Francija — sociāla rakstura individuālā atbalsta shēmas attiecībā uz jūras pārvadājumu pakalpojumiem Korsikā Nr. N 781/2001 pagarinājums.

<sup>(7)</sup> Sk., piemēram, Konkurences padomes 2012. gada 17. februāra atzinuma Nr. 12-A-05 par jūras pārvadājumiem starp Korsiku un kontinentu 125. punktu.

<sup>(8)</sup> Tajā 100 % kapitāla pieder Francijas valstij.

<sup>(9)</sup> Šīs vadlīnijas tika pieņemtas 2006. gada 24. martā, sk. turpmāk 2.4.1. punktu.

<sup>(10)</sup> Lēmums C 58/2002 (ex N 118/02) — Francija — par pasākumiem, ko Francija īstenojusi, atbalstot *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée*, pieņemts 2003. gada 25. februārī, OV L 61, 7.2.2004., 13. lpp. 2005. gada 15. jūnijā lietā T-349/03 Tiesa anulēja šo 2003. gada lēmumu sakarā ar minimālā atbalsta rakstura kļūdainu novērtējumu. Pēc jauniem restrukturizācijas pasākumiem Komisija, pieņemot 2006. gada 13. septembra lēmumu, pagarināja procedūru C 58/2002. Jaunu lēmumu Komisija pieņēma 2008. gada 8. jūlijā, OV L 255, 27.8.2009., 180. lpp. Šo lēmumu Tiesa daļēji anulēja (lieta T-565/08) pēc sūdzības, ko iesniedza uzņēmums *Corsica Ferries France*. SNCM un Francija iesniedza Tiesā pārsūdzību, lai anulētu šo spriedumu (lieta C-533/12 P un C-536/12 P).

Veolia Transdev<sup>(11)</sup>, kurai pēc tam piederēja 66 % daļu. 2012. gada 30. martā Veolia Environnement noslēdza līgumu ar CDC, saskaņā ar kuru tā atguva savā īpašumā 66 % SNCM kapitāla, kas iepriekš piederēja kopuzņēmumam, par pārdošanas cenu viena eiro apmērā.

- (17) SNCM pašlaik ekspluatē floti ar desmit kuģiem, no kuriem seši ir prāmji<sup>(12)</sup>, bet četri ir jaukta tipa kravas kuģi — “Jean Nicoli”<sup>(13)</sup>, “Pascal Paoli”, “Paglia Orba” un “Monte d’Oro”.

### 2.3. CMN

- (18) CMN ir privāts uzņēmums, kas dibināts 1931. gadā, ar juridisko adresi Marselā (*Marseille*), un tā pamatdarbība ir jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no Korsikas (kravas un pasažieru pārvadājumi), kā arī no Sardīnijas.

- (19) Līdz 2009. gada 2. oktobrim 53,1 % CMN piederēja *Compagnie Méridionale de Participations (CMP)*, un no tiem 45 % piederēja SNCM, bet 1,9 % — tās darbiniekiem. CMP pati par 55 % piederēja *Société de travaux industriels et maritimes d’Orbigny (STIM d’Orbigny)*, STEF-TFE grupas filiālei, un par 45 % — *Compagnie Générale de Tourisme et d’Hôtellerie (CGTH)*, 100 % SNCM filiālei. Sākot no minētā datuma, daļas, kas SNCM tieši vai netieši piederēja CMN, iegādājās STEF grupa. Pēc tam STEF grupai piederēja 97,9 % no CMN kapitāla, bet tās darbiniekiem piederēja 2,1 % daļu.

- (20) CMN nodrošina pakalpojumu daļu trijās līnijās starp Korsiku un Marselju (*Marseille*) (Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*), Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*) un Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*)) CDSP sistēmā (sk. turpmāk 2.5. punktu). Vienlaikus šis uzņēmums, papildus deleģētajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem, nodrošina arī savienojumu ar Sardīniju (Portotoru (*Porto Torres*)). Lai īstenotu savu darbības programmu DSP ietvaros, *Méridionale* izmanto trīs jaukta tipa kravas kuģus — “Girolata”, “Piana” (kas aizstājis “Scandola”) un “Kalliste”.

## 2.4. NOLĪGUMS PAR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU DELEĢĒJUMU 2007.–2013. GADĀ

### 2.4.1. CDSP IEPIRKUMA PROCEDŪRA

- (21) Komisija šeit sniedz tikai īsu pārskatu par CDSP iepirkuma procedūru, kas *in extenso* raksturota uzsākšanas lēmumā.

<sup>(11)</sup> Veolia Transdev 2011. gadā vienādās daļās piederēja Veolia Environnement un Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

<sup>(12)</sup> No tiem tikai “Napoléon Bonaparte” un “Danielle Casanova” tiek regulāri izmantoti DSP pakalpojumu sniegšanai, sākot no 2007. gada. Pārējie četri prāmji, ko SNCM ekspluatē 2013. gadā, ir “Méditerranée”, “Corse”, “Ile de Beauté” un “Excelsior”.

<sup>(13)</sup> “Jean Nicoli” 2009. gadā tika aizstāts ar “Monte Cinto”, lai sniegtu DSP pakalpojumus.

- (22) Korsikas asambleja 2006. gada 24. martā, pieņemot lēmumu Nr. 06/22, apstiprināja jūras pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu deleģējuma atjaunošanas principu tādām ostām kā Bastija (*Bastia*), Ajačio (*Ajaccio*), Balaņa (*Balagne*) (Ilrusa (*Ile-Rousse*) un Kalvī (*Calvi*)), Portovečio (*Porto-Vecchio*) un Propriāno (*Propriano*) no Marseljas (*Marseille*) ostas, sākot no 2007. gada 1. janvāra.

- (23) Paziņojums par publisko konkursu konkurentiem tika publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī (OV) 2006. gada 27. maijā un laikrakstā *Les Echos* — 2006. gada 9. jūnijā. Tika saņemti četri piedāvājumi<sup>(14)</sup>. Saskaņā ar Konkurences padomes 2006. gada 11. decembra lēmumu<sup>(15)</sup> un Valsts padomes 2006. gada 15. decembra rīkojumu<sup>(16)</sup> sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas iepirkuma procedūra tika anulēta pilnībā, lai nodrošinātu konkurences noteikumu ievērošanu.

- (24) Pieņemot 2006. gada 22. decembra lēmumu Nr. 06/263 AC, Korsikas asambleja nolēma atkārtot sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas iepirkuma procedūru un pagarināt pašreizējo deleģējumu līdz 2007. gada 30. aprīlim.

- (25) Pēc tam jauns paziņojums par publisko konkursu 2006. gada 30. decembrī tika publicēts OV, 2007. gada 4. janvārī — *Les Échos* un 2007. gada 5. janvārī — laikrakstā *Marine Marchande*. Piedāvājumus iesniedza divi kandidāti, grupa, ko veidoja SNCM un CMN<sup>(17)</sup>, no vienas puses, un uzņēmums *Corsica Ferries*<sup>(18)</sup>, no otras puses.

- (26) Ekonomiskie parametri, ko grupa SNCM/CMN piedāvāja vienotajā piedāvājumā, tika raksturoti uzsākšanas lēmumā<sup>(19)</sup>. Grupa SNCM/CMN 2007. gadā 28. martā iesniedza OTC sava piedāvājuma grozītu redakciju, kurā jo īpaši tika būtiski samazināts pieprasītais finansējums salīdzinājumā ar kopējo piedāvājumu. Tajā tika izmainīta prognozētā satiksmes intensitāte, dažu grupai piederošo kuģu tirgus vērtība, jauno kuģu nofraktēšanas datums un arī izmaksu ekonomijas līmenis, salīdzinot kopējo piedāvājumu ar katru konkrēto pozīciju piedāvājumos.

<sup>(14)</sup> Vienotais un nedalāmais SNCM piedāvājums attiecās uz visām līnijām; uzņēmuma *Corsica Ferries* piedāvājums paredzēja vairākas izvēles; CMN piedāvājums paredzēja sešus dažādus atsevišķos priekšlikumus; uzņēmuma *Corsica Ferries* un CMN izveidotās pagaidu grupas piedāvājumā bija iekļautas divas izvēles.

<sup>(15)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 24. apsvērumu.

<sup>(16)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 25. apsvērumu.

<sup>(17)</sup> Viens piedāvājums attiecās uz visām piecām jūras pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu līnijām, otrs bija vienots un nedalāms un arī attiecās uz visām piecām jūras pārvadājumu līnijām.

<sup>(18)</sup> Uzņēmums *Corsica Ferries* iesniedza atsevišķus piedāvājumus par līnijām Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*), Marseļa–Portovečio (*Marseille–Porto-Vecchio*) un Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*), kā arī vienotu piedāvājumu par šīm trim līnijām.

<sup>(19)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 30. punktu.

- (27) Pēc tam, kad Korsikas asambleja 2007. gada 1. jūlijā paziņoja datumu, kurā stāsies spēkā jaunais deleģējums, un beidzās citas sarunu procedūras, OTC ierosināja noraidīt *Corsica Ferries* piedāvājumu <sup>(20)</sup>.

- (28) Korsikas asambleja, pieņemot 2007. gada 7. jūnija lēmumu Nr. 07/108, piešķīra grupai, kas sastāvēja no SNCM un CMN, jūras pārvadājumu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas deleģējumu starp Marseļas (*Marseille*) ostu un Korsikas ostām, un Korsikas pašvaldības izpildpadomes priekšdētājs ar tā paša datuma lēmumu tika pilnvarots parakstīt CDSP (turpmāk tekstā — abi 2007. gada 7. jūnija lēmumi).

#### 2.4.2. ABU 2007. GADA 7. JŪNIJA LĒMUMU SPĒKĀ ESAMĪBAS APSTRĪDĒŠANA

- (29) Bastijas (*Bastia*) administratīvā tiesa 2008. gada 24. janvārī noraidīja *Corsica Ferries* prasību anulēt abus 2007. gada 7. jūnija lēmumus. Pēc tam Marseļas (*Marseille*) administratīvā apelācijas tiesa 2011. gada 7. novembrī anulēja Bastijas (*Bastia*) administratīvās tiesas 2008. gada 24. janvāra spriedumu, kā arī abus lēmumus, kas pieņemti 2007. gada 7. jūnijā.

- (30) Administratīvās apelācijas tiesas spriedumā tika konstatēts Regulas (EEK) Nr. 3577/92 par jūras kabotāžu <sup>(21)</sup> (turpmāk tekstā — kabotāžas regula) pārkāpums, kā arī CDSP sniegtā valsts atbalsta nelikumīgais raksturs. Šajā jautājumā spriedums atzina, ka CDSP 7. punkta 1. apakšpunkta noteikumi, kas piešķir minēto atbalstu, neatbilst sprieduma *Altmark* <sup>(22)</sup> lietā trešajam kritērijam. Līdz ar to Tiesa uzdeva Korsikas teritoriālajai pašvaldībai mierizlīguma ceļā anulēt CDSP līdz 2012. gada 1. septembrim <sup>(23)</sup>.

<sup>(20)</sup> OTC uzskatīja, ka uzņēmums *Corsica Ferries* nav spējis noteikti un galīgi norādīt datumu, kurā tas spētu īstenot deleģējumu, turklāt šis uzņēmums neatbilda nosacījumam par kuģu maksimālo vecumu, kas bija minēts konkursa sludinājuma īpašajos noteikumos.

<sup>(21)</sup> Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

<sup>(22)</sup> Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00, *Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg pret Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Recueil 2003, 7747. lpp.

<sup>(23)</sup> Marseļas (*Marseille*) administratīvā apelācijas tiesa, 2011. gada 7. novembris, *Société Corsica Ferries pret Collectivité Territoriale de Corse*, Nr. 08MA01604. Sk. uzsākšanas lēmuma 40. punktu.

- (31) Pamatojoties uz SNCM un CMN apelāciju, Valsts padome 2012. gada 13. jūlijā anulēja 2011. gada 7. novembra spriedumu <sup>(24)</sup>, ko bija pieņēmusi administratīvā apelācijas tiesa, un nosūtīja lietu izskatīšanai Marseļas (*Marseille*) administratīvajā apelācijas tiesā.

#### 2.5. CDSP GALVENO NOTEIKUMU IZKLĀSTS

- (32) CDSP tika parakstīts par laika posmu no 2007. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 31. decembrim. CDSP 1. punktā nolīguma priekšmets ir definēts kā regulāru jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšana visās līnijās, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu deleģēšana (turpmāk tekstā — DSP) starp Marseļas (*Marseille*) ostu un šādām ostām: Bastija (*Bastia*), Ajačio (*Ajaccio*), Portovečio (*Porto-Vecchio*), Propriāno (*Propriano*) un Balāņa (*Balagne*).

- (33) CDSP 1. pielikumā iekļautā specifikācija definē šo pakalpojumu raksturu. Jo īpaši tajā ir minēti:

- i) pastāvīgi “pasažieru un kravas” pārvadājumu pakalpojumi <sup>(25)</sup>, kas grupai SNCM-CMN jānodrošina visu gadu (turpmāk tekstā — pamatpakalpojumi), un

<sup>(24)</sup> Valsts padome, no vienas puses, atzina, ka Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), “nav šķērslis, kas kavētu sabiedrisko pakalpojumu reālo vajadzību vispārēju novērtēšanu katrā līnijā vai maršrutā visā līguma īstenošanas laika posmā vai atsevišķos periodos, izņemot gadījumus, kad ir izpētīts, ka šīs vajadzības visu laiku ir pamatotas minētajā laika posmā vai atsevišķajos periodos; un tādēļ, pieņemot lēmumu par specifikācijas prasību neatbilstību šai regulai, pamatojoties uz to, ka papildpakalpojums, ko prasa no grupas, kurai piešķirts deleģējums līnijās Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*), Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*) un Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*), ir paredzēts, lai pastiprinātu visu gadu šajās līnijās sniegtos regulāros pakalpojumus lielas noslodzes laika posmos, un tam ir jāatbilst reālajām vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas atšķiras no tām, kurām šie pakalpojumi atbilst pastāvīgi, Marseļas (*Marseille*) administratīvā apelācijas tiesa ir pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā”. No otras puses, Valsts padome atzina — apstākļi, ka šā nolīguma 7.1. punkts (sk. turpmāk 38. apsvērumu) “var izraisīt arī lēmumu, ko pieņem publiska persona, kura var iejaukties, ja iepriekš nosūta paziņojumu Eiropas Komisijai, pats par sevi neļauj interpretēt šo atbalsta klauzulu Līguma 107. panta nozīmē; pieņemot pretēju spriedumu, tiesa līdz ar to pieļauj kļūdu faktu juridiskā interpretācijā”.

<sup>(25)</sup> Līnijās Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*), Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*) un Marseļa–Portovečio (*Marseille–Porto Vecchio*) deleģējuma saņēmējiem jebkurā gadījumā ir jāpiedāvā minimālā jauda — attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem tās ir vismaz 450 guļvietas, kas izvietotas vismaz 140 kajītēs, un vismaz 50 vietas koptelpās, kā arī vismaz 150 vietas transportlīdzekļiem. Līnijā Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*) jāpiedāvā vismaz 200 guļvietas, kas izvietotas vismaz 55 kajītēs, un vismaz 55 vietas transportlīdzekļiem. Līnijā Marseļa–Balāņa (*Marseille–Balagne*) jāpiedāvā vismaz 220 guļvietas, kas izvietotas vismaz 70 kajītēs, un vismaz 70 vietas transportlīdzekļiem. Attiecībā uz kravas pārvadājumiem līnijā Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*) jāpiedāvā ietilpība, kas atbilst vismaz 1 800 lineārajiem metriem; līnijā Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*) — vismaz 1 200 lineārajiem metriem; līnijā Marseļa–Portovečio (*Marseille–Porto Vecchio*) — vismaz 1 000 lineārajiem metriem; līnijās Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*) un Marseļa–Balāņa (*Marseille–Balagne*) — vismaz 600 lineārajiem metriem.

- ii) pasažieru papildpakalpojumi<sup>(26)</sup>, kas jānodrošina satiksmes intensīvas noslodzes laikā, proti, aptuveni 37 nedēļas līnijās Marseille–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*) un Marseille–Bastija (*Marseille–Bastia*) un no 1. maija līdz 30. septembrim līnijā Marseille–Propriāno (*Marseille–Propriano*) (turpmāk tekstā — papildpakalpojumi).
- (34) CDSP 2. punkts precizē finansiālās standarta kompensācijas, ko deleģējuma ieguvēji saņem deleģējuma izpildes laikā. Šo finansiālo standarta kompensāciju summas ir apkopotas uzsākšanas lēmuma 4. tabulā.
- (35) CDSP 3. punkts precizē, ka DSP neparedz ekskluzīvas tiesības uz attiecīgajām līnijām, taču paredz iespēju citiem uzņēmumiem nodrošināt regulārus pakalpojumus bez finansiālās kompensācijas. Tomēr iespējamam jaunienācējam būtu jāizpilda uzsākšanas lēmumā minētie pienākumi<sup>(27)</sup>. Turklāt 3. punkts paredz, ka deleģējuma saņēmēju finansiālo kompensāciju pieprasījumi tiek izskatīti, pamatojoties uz sociālā atbalsta shēmu<sup>(28)</sup>.
- (36) Saskaņā ar CDSP 5.2. punkta trešo daļu galīgās finansiālās kompensācijas apmērs katram deleģējuma saņēmējam katru gadu aprobežojas ar ekspluatācijas deficītu, kas izriet no specifikācijā paredzētajiem pienākumiem, ņemot vērā 15 % lietderības koeficientu no flotes parastās vērtības proporcionāli tās faktiskās izmantošanas dienu skaitam attiecībā uz šķērspārvaldījumiem, izpildot šo pienākumus. Parastā vērtība ir norādīta CDSP III pielikumā<sup>(29)</sup>.
- (37) CDSP 7. punkts (turpmāk tekstā — aizsardzības klauzula) ļauj mainīt finansiālo kompensāciju ikgadējo vienreizējo maksājumu summas, ko izmaksā kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem atbilstoši viņu iesaistes līmenim un kas visam CDSP darbības termiņam noteiktas tā 2. punktā.
- (38) 7.1. punkts paredz, ka līguma tehnisko, regulatīvo vai ekonomisko apstākļu būtisku izmaiņu gadījumos līgumslēdzējas puses vienojas par pasākumu veikšanu, lai atjaunotu sākotnējo finansiālo līdzsvaru, “prioritāri pievēršoties maksimālajiem tarifiem un pakalpojumu pielāgošanai”.
- (39) CDSP 7.2. punkts atgādina, ka finansiālo kompensāciju summas ir noteiktas atkarībā no pasažieru un satiksmes ieņēmumu prognozēm. Katru gadu, pieņemot, ka starpības absolūtā vērtība starp ieņēmumu prognozēm<sup>(30)</sup> un faktiskajiem ieņēmumiem pārsniedz 2 % no ieņēmumu prognozēm<sup>(31)</sup>, katrai ieņēmumu kategorijai un katram deleģējuma saņēmējam ir paredzēta finansiālās kompensācijas korekcija uz augšu vai uz leju<sup>(32)</sup>.
- (40) CDSP<sup>(33)</sup> ir paredzēts, ka kompensācijas korekcija saskaņā ar šo punktu ir jāierobežo, līgumslēdzējam pusēm par to vienojoties deleģējuma īstenošanas trešā gada laikā.
- (41) Ieņēmumu prognozes attiecībā uz abiem satiksmes veidiem un abiem deleģējuma saņēmējiem ir apkopotas uzsākšanas lēmuma 5. tabulā.
- (42) Saskaņā ar pielāgošanas noteikumu nolīgums par sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanu ir grozīts, noslēdzot 2009. gada 28. decembra vienošanos. Šis grozījums paredzēja likvidēt 108 šķērspārvaldījumus gadā starp Marseille (*Marseille*) un Korsiku. Tādējādi maršrutā Marseille–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*) piedāvāto vietu skaits tika samazināts no 9 000 līdz 8 000 Ziemassvētku brīvdienu laikā, no 3 500 līdz 2 300 “pavasara un rudens” periodā un no 85 000 līdz 71 000 “vasaras” periodā. Maršrutā Marseille–Propriāno (*Marseille–Propriano*) papildpakalpojumu jauda tika samazināta par 7 000 vietu.
- (43) OTC arī izmainīja satiksmes periodu definīcijas, nodalot aktīvās sezonas periodu — 11 vasaras nedēļu ilgu laika posmu starp jūnija pēdējo nedēļu un septembra sākumu — un vidēji aktīvās sezonas periodu — 22 nedēļu ilgu laika posmu no aprīļa līdz jūnijam un no septembra sākuma līdz oktobra beigām, neskaitot skolēnu pavasara un rudens brīvdienas.
- (44) Tika mainīti arī tarifi un finansiālā kompensācija. Attiecībā uz standarta finansiālajām kompensācijām veikta korekcija (2007. gada vērtība) laikā no 2010. līdz 2013. gadam ļāva samazināt ikgadējās summas par 6,5 miljoniem euro attiecībā uz abiem deleģējuma saņēmējiem. Grozītās kompensāciju summas un ieņēmumu prognoze ir apkopota uzsākšanas lēmuma 7. un 8. tabulā.
- (45) Saskaņā ar CDSP<sup>(34)</sup> 95 % indeksētās kompensācijas avansa summas izmaksā kā ikmēneša maksājumus septiņu dienu laikā pēc ziņojuma iesniegšanas ar kopsavilkumu par sniegtajiem pakalpojumiem. Kompensācijas atlikumu pēc korekciju pieskaitīšanas vai atskaitīšanas izmaksā reizi gadā 15 dienu laikā pēc galīgā ziņojuma iesniegšanas par pakalpojumu sniegšanu.
- (46) Kompensāciju avansa kopsumma 2007. gadā bija 659 miljoni euro. Ņemot vērā indeksācijas noteikumus (saisītībā ar inflāciju) un korekcijas (starpību starp faktiskajiem un prognozētajiem ieņēmumiem, kurināmā cenu izmaiņas un naudassodus), 2011. gadā faktiski izmaksāto kompensāciju summa bija šāda.

<sup>(26)</sup> Papildpakalpojumu atbilstība ir definēta CDSP specifikācijas I daļas a) apakšpunkta 2. punktā (Marseille–Ajačio, *Marseille–Ajaccio*), I daļas b) apakšpunkta 2. punktā (Marseille–Bastija, *Marseille–Bastia*) un I daļas d) apakšpunkta 1.4. punktā (Marseille–Propriāno, *Marseille–Propriano*).

<sup>(27)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 44. apsvērumu.

<sup>(28)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 45. apsvērumu.

<sup>(29)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 46. apsvērumu.

<sup>(30)</sup> Ieņēmumu prognoze ir standarta bruto ieņēmumi, kas pārvērtēti atkarībā no prognozētā IKP cenu indeksa attiecīgajā gadā..

<sup>(31)</sup> 7.2. punkts paredz arī “atlaidi” 2 % apmērā no ieņēmumu prognozes.

<sup>(32)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 49. apsvērumu.

<sup>(33)</sup> CDSP 7.2. punkts paredz, ka šis noteikums par korekciju atbilstoši faktiskajiem ieņēmumiem ir spēkā, kamēr piemēro pielāgošanas prasību, kas paredzēta 8. punktā.

<sup>(34)</sup> Finansiālo kompensāciju izmaksāšanas nosacījumi ir precizēti 5.1. un 5.2. punktā.

Tūkstošos euro (€)	2007	2008	2009	2010	2011	Kopā
<b>SNCM kopā</b>	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
<i>tostarp pamatpakalpojumi</i>	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
<i>tostarp papildpakalpojumi</i>	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
<b>CMN</b>	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
<b>Kopā</b>	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Kompensācijas, kas izmaksātas SNCM un vispārīgā veidā paredzētas CDSP 2. punktā, tiek sadalītas starp pamatpakalpojumiem (ko sniedz kā jaukta tipa kravas pārvadājumiem) un papildpakalpojumiem (ko sniedz, izmantojot pasažieru kuģus) saskaņā ar visiem piešķiršanas noteikumiem, kas principā paredz sadalījumu proporcionāli ieņēmumiem — negatīvajiem <sup>(35)</sup> — pirms katra pakalpojuma veida finansiālās kompensēšanas, kā paredzēts ieņēmumu deklarācijās, kas iekļautas SNCM-CMN grupas piedāvājumā <sup>(36)</sup>.

### 3. IEMESLI, KAS LIKA UZSĀKT OFICIĀLO PĀRBAUDES PROCEDŪRU

(48) Turklāt Komisija pauda šaubas par noteikto sabiedrisko pakalpojumu pienākumu proporcionalitātes nepieciešamību, jo īpaši, ciktāl tie attiecas gan uz pamatpakalpojumiem, gan papildpakalpojumiem. Komisija lēsa, ka papildpakalpojumu iekļaušana DSP varēja radīt iepriekš minētās Regulas (EEK) Nr. 3577/92 noteikumu pārkāpumu, liekot neievērot sprieduma *Altmark* lietā pirmo kritēriju (*nepārprotami definēti sabiedrisko pakalpojumu pienākumi*). Komisija attiecīgi konstatēja, ka attiecībā uz papildpakalpojumiem Francijas iestādes nav pierādījušas faktisku nepieciešamību pēc sabiedriskiem pakalpojumiem un tie nešķiet neatņemami saistīti ar pamatpakalpojumu pareizu sniegšanu.

(49) Otrkārt, Komisija pauda šaubas par sabiedrisko pakalpojumu kompensēšanas parametriem, kas paredzēti sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas nolīguma 7. pantā (sk. uzsākšanas lēmuma 86.–94. apvērsumu), un to atbilstību sprieduma *Altmark* lietā otrajam kritērijam (*parametriem, kas iepriekš noteikti kompensācijas summas aprēķināšanai*). Turklāt Komisija pieņēma provizorisku lēmumu, ka ieņēmumu prognozes summu atšķirības starp dažādiem

piedāvājumiem, ko iesnieguši deleģējuma saņēmēji, varētu izraisīt to, ka kompensēšanas mehānisma parametri kļūst nepārredzami. Visbeidzot, noteikta informācija liecina, ka finansiālās kompensācijas varētu tikt piešķirtas deleģējuma saņēmējiem ārpus CDSP ietvariem.

(50) Treškārt, Komisija pauda šaubas attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā trešā kritērija (*sabiedrisko pakalpojumu pienākumu radīto izmaksu tainīga kompensēšana*) ievērošanu. Komisija uzsvēra, ka tās rīcībā nav informācijas, kas nepieciešama, lai varētu apstiprināt, ka kopīgie deleģējuma saņēmēji nav saņēmuši pārmērīgu kompensāciju, jo īpaši attiecībā uz pamatotu subsīdijas novērtēšanu. Komisija jo īpaši izteica šaubas par to, vai ar CDSP 5.2. punktu (sk. uzsākšanas lēmuma 95.–102. apsvērumu) pietiek, lai novērstu jebkādas pārmērīgas kompensācijas par pakalpojumu sniedzēju izmaksām.

(51) Visbeidzot, Komisija pauda šaubas par to, vai pastāv faktiskā un atklāta konkurence, kas atļautu iepirkuma procedūrā un var pati par sevi palīdzēt atlasīt kandidātu, kurš spētu sniegt pašvaldībai attiecīgos pakalpojumus par zemāko cenu saskaņā ar sprieduma *Altmark* lietā ceturta kritērija (*pakalpojuma sniedzēja atlase*) prasībām. Komisija jo īpaši nevarēja izslēgt iespēju, ka specifiskācijas prasības, jo īpaši attiecībā uz flotes maksimālo vecumu un iespēju iesniegt vienotu piedāvājumu par visām apkalpotajām līnijām, varēja rezultātā traucēt faktiskai konkurencei par CDSP piešķiršanu.

(52) Tādēļ Komisija uzsākšanas lēmumā pauda nopietnas šaubas par to, vai CDSP ir izpildījis visus sprieduma *Altmark* lietā kritērijus. Tādējādi Komisija nevarēja izslēgt iespēju, ka SNCM būtu guvušas selektīvas priekšrocības ar CDSP starpniecību. Turklāt, ņemot vērā faktu, ka abi uzņēmumi, sākot no 1993. gada 1. janvāra <sup>(37)</sup>, darbojas pilnīgi brīvā tirgū, Komisija arī konstatēja, ka šī selektīvā priekšrocība varēja radīt konkurences traucējumus iekšējā tirgū un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

<sup>(35)</sup> Ieņēmumi pirms subsīdijas saņemšanas faktiski ir negatīvi abiem pakalpojumu veidiem (pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem) visos gados no 2007. līdz 2011. gadam.

<sup>(36)</sup> Šo piešķiršanas noteikumu piemēro indeksētajām līgumiskajām kompensācijām. Korekcijas saistībā ar faktiskajiem ieņēmumiem sadala proporcionāli gada starpībai, kas aprēķināta katram no šiem abiem pakalpojumiem, un papildu summas par īpašām precēm izmaksā par pamatpakalpojumiem. Visbeidzot, attiecīgajam pakalpojumam tiešā veidā piesaista arī "degošās" korekcijas un atskaitījumus par nesniegtajiem pakalpojumiem.

<sup>(37)</sup> Iepriekš minētā Regula (EEK) Nr. 3577/92.

(53) Komisija secināja, ka tādējādi nav iespējams izslēgt, ka kompensācijas, ko SNCM un CMN saņēmušas CDSP ietvaros, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Komisija uzsākšanas lēmumā arī atzina, ka gadījumā, ja tā varēs secināt, ka sabiedrisko pakalpojumu pienākumi ir pareizi definēti, varētu piemērot īpašos noteikumus par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu. Konkrētāk, Komisija izstrādāja Eiropas Savienības 2011. gada shēmu attiecībā uz valsts atbalstu, paredzot sabiedrisko pakalpojumu kompensēšanu<sup>(38)</sup>, turpmāk tekstā — SIEG shēma, kā juridisku pamatu, ko piemēro, neņemot vērā nekādu citu iespējamo saderības pamatu, un ko atsaucēs nolūkā saistīja ar Franciju.

#### 4. FRANCIJAS PIEZĪMES

(54) Francijas iestādes vispirms norādīja, ka pārvadājumiem ārpus DSP izmaksu uzskaitē atšķiras no sadarbības, ko izmanto deleģējuma ietvaros.

(55) Tad tās uzsvēra, ka privatizācijas protokolā ir iekļauta vienota izbeigšanas klauzula. Šo klauzulu jo īpaši var izmantot gadījumos, kad CTC pieņem lēmumu uzsākt apspriešanos par sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas nolīguma piešķiršanu, kas stātos spēkā, sākot no 2007. gada 1. janvāra, ja šī sabiedrisko pakalpojumu deleģēšana būtiski neatbilst vadlīnijām, ko apstiprinājusi Korsikas teritoriālā asambleja<sup>(39)</sup>. Francijas iestādes precizēja, ka šo klauzulu var izmantot arī gadījumā, kad deleģēšanas nolīgums tiek piešķirts trešām personām vai SNCM, ekonomikas apstākļiem būtiski pasliktinoties.

(56) Francijas iestādes turklāt norādīja, ka, sākot no 2009. gada 2. oktobra, SNCM vairs netiešā veidā nepieder daļas CMN, tādējādi jebkuras saites uz kapitāla īpašuma pamata starp šiem abiem kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem ir izbeigtas.

(57) Tās arī norādīja, ka izmaiņas grupas SNCM/CMN piedāvājuma parametros laikā no 2007. gada februāra līdz 2007. gada 28. martam izrietēja no grozījumiem, kas attiecās uz aplēsēm par satiksmes intensitāti un ekspluatācijas izmaksām. Tirgus vērtības novērtējumu ietekmēja neatkarīgas starptautiskas brokeru sabiedrības aprēķinātais vērtības pieaugums, kura aplēses šī sabiedrība mainīja laikā starp abiem SNCM piedāvājumiem.

<sup>(38)</sup> OV C 8, 11.1.2012., 15.–22. lpp.

<sup>(39)</sup> Francija atsaucās uz ekspluatācijas vadlīnijām jūras pārvadājumu līnijās starp Marseļu (*Marseille*) un Korsiku, sākot no 2007. gada 1. janvāra, kuras Korsikas teritoriālā asambleja definēja 2006. gada 24. martā, sk. iepriekš 22. apsvērumu.

#### 4.1. PAR ATBALSTA KLASIFIKĀCIJU

(58) Francija iesniedza turpmāk izklāstītās piezīmes par provizorisko novērtējumu, kā tiek izpildīti sprieduma *Altmark* lietā kritēriji, kuru Komisija iekļāva uzsākšanas lēmumā.

(59) Attiecībā uz iespējamo valsts atbalsta elementu klātbūtni CDSP Francijas iestādes vispirms jau atsaucās uz Valsts padomes 2012. gada 13. jūlijā izdoto rīkojumu<sup>(40)</sup>, ar kuru tā atzina, ka noteikums, kas atļauj veikt pasākumus sākotnējā finansiālā līdzsvara atjaunošanai, pats par sevi nav uzskatāms par atbalstu LESD 107. panta izpratnē.

##### 4.1.1. PAR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU APJOMU UN SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ PIRMO KRITĒRIJU

(60) Francijas iestādes apstrīdēja Komisijas veikto dalījumu starp “pamatpakalpojumiem” un “papildpakalpojumiem”. Tieši pretēji, tās uzskatīja, ka CDSP ir definētas divas sezonālas programmas, kurām atbilst dažādi piedāvājumu apjomi saistībā ar attiecīgajiem laika posmiem. Kopumā bija paredzēti regulāri pakalpojumi, ko papildina minimālas papildu jaudas saistībā ar satiksmes intensitātes izmaiņām.

(61) Attiecībā uz pirmā nosacījuma ievērošanu, ko Tiesa noteica spriedumā *Altmark* lietā, Francijas iestādes atgādīnāja par plašo dalībvalstu rīcības brīvību attiecībā uz SIEG piemērošanas jomas noteikšanu. Tās uzsvēra, ka Komisijas kontrole aprobežojas ar vērtējumu par acīmredzamām kļūdām.

(62) Tās piebilda, ka regulārie pakalpojumi nav atdalāmi no papildpakalpojumiem. Francijas iestādes atsaucās uz iepriekš minēto Valsts padomes rīkojumu, kas secināja, ka Regula (EEK) Nr. 3577/92 nav šķērslis, lai reālās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem tiktu vērtētas kopumā, turklāt ir jāizpēta, vai šī vajadzība ir pamatota ilgtermiņā. Saistībā ar minēto Francijas iestādes uzsvēra, cik svarīgi ir neierobežot sabiedrisko pakalpojumu jomu ar nerentablām darbībām, lai nodrošinātu izlīdzinājumu. Pamatojot savu nostāju, tās precizēja, ka CDSP specifika neprasa izmantot dažādus kuģus, lai sniegtu regulāros pakalpojumus un papildpakalpojumus.

<sup>(40)</sup> Valsts padome, 2012. gada 13. jūlijs, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, prasības Nr. 355616.

- (63) Attiecībā uz tirgus operatoru spēju nodrošināt jūras pārvadājumu pakalpojumus Francijas iestādes lēsa, ka satiksmes izmaiņas maršrutā *Marseļa (Marseille)* — Korsika, salīdzinot ar maršrutu *Tulona (Toulon)* — Korsika, pašas par sevi neliecina par acīmredzamu kļūdu, definējot *SIEG* piemērošanas jomu. Tās atgādināja, ka Konkurences padome 2006. gada 11. decembra lēmumā<sup>(41)</sup> secināja — atšķirīgie Korsikas pārvadājumu tirgi nav savstarpēji aizvietojami. Francijas iestādes tādēļ uzskatīja, ka attiecīgais tirgus ir jūras savienojumi no *Marseļas (Marseille)*.
- (64) Francijas iestādes arī lēsa, ka satiksmes samazināšanās tendences no *Marseļas (Marseille)* 2004. un 2005. gadā izraisīja pakalpojumu pārtraukšana vairāk nekā uz vienu mēnesi saistībā ar sociālajām kustībām *SNCM*. No otras puses, satiksmes paplašināšanās no *Tulonas (Toulon)* daļēji bija saistīta ar “savienoto trauku” efektu attiecībā uz braucieniem no Itālijas.
- (65) Visbeidzot, tās apgalvoja, ka *CTC* nekādā veidā nav pārkāpusi piedāvājumā minētās robežas. Spēju līmenis jo īpaši izriet no sabiedrisko pakalpojumu kontinuitātes prasības, kā arī kopumā — no *CDSP* noteikumiem, kas paredz pienākumus tarifu un pakalpojumu kvalitātes jomā.
- (66) Attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā iepriekš minētā otrā un trešā kritērija ievērošanu Francijas iestādes pirmo reizi atzina, ka *CDSP* 7.1. punkts, kas uzdod līgumslēdzējam pusēm tikties, lai izstrādātu pasākumus sākotnējā finansiālā līdzsvara atjaunošanai, iepriekš nenosaka šādas korekcijas metodiku. Šādas manevra iespējas ir priekšnosacījums pakalpojuma sniegšanas elastībai atkarībā no vides. Francijas iestādes otru reizi uzsvēra, ka šie *CDSP* grozījumi var izraisīt gan izmaksātās finansiālās kompensācijas palielināšanos, gan tās samazināšanos, kā arī, ka tie galvenokārt attiecas uz deleģējuma saņēmēju pienākumiem vai uz lietotāju maksātajām cenām. Francijas iestādes uzskatīja, ka gadījumos, kad ir jāpieņem lēmums par *CTC* izmaksātās kompensācijas palielināšanu, šis pasākums ir jāvērtē saistībā ar iepriekš minētajiem sprieduma *Altmark* lietā kritērijiem, nevis paša *CDSP* 7.1. punktu.
- (67) Attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā iepriekš minētā ceturtnā kritērija ievērošanu Francijas iestādes uzskatīja,
- ka konkurences līmenis, ko nodrošina iepirkuma procedūra, ir pietiekami augsts. Tādēļ tās apgalvoja, ka šī procedūra ir ļāvusi izvēlēties no vairākiem kandidātiem un piedāvājumiem un netika reģistrēta neviena prasība vai iesniegums, kas vērstos pret specifikācijā izvirzītajiem nosacījumiem, turklāt visi piedāvājumi tika aktīvi apspriesti, *CTC* priekšsēdētājs veica izvēli no vairākiem piedāvājumiem un to atšķirības kvalitātes jautājumos nedod iemeslu nekādiem apgalvojumiem par faktisku konkurences trūkumu, un domstarpības par pēctecību saistībā ar attiecīgo *DSP* pašas par sevi liecina par reālu konkurenci darba jautājumos.
- (68) Francijas iestādes turklāt uzsvēra, ka *SNCM* privatizācijas process un sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas procedūra, kā arī pilnīgā un vienīgā *CTC* atbildība par Korsikas jūras pārvadājumiem, nekādi nav saistīti savā starpā.
- (69) Visbeidzot, atbildot uz Komisijas šaubām, kas iepriekš minētas 51. apsvērumā, Francijas iestādes atgādināja, ka dalībvalstis, izstrādājot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas līgumus jūras pārvadājumu nozarē, drīkst likumīgi<sup>(42)</sup> noteikt pienākumus, kas pārsniedz prasības attiecībā uz 1) apkalpojamām ostām, 2) regularitāti, 3) kontinuitāti, 4) biežumu, 5) pakalpojumu sniegšanas spējām, 6) praksē izmantotajiem tarifiem un 7) kuģa apkalpi.

#### 4.1.2. PAR CITIEM SPRIEDUMA *ALTMARK* LIETĀ KRITĒRIJIEM

- (66) Attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā iepriekš minētā otrā un trešā kritērija ievērošanu Francijas iestādes pirmo reizi atzina, ka *CDSP* 7.1. punkts, kas uzdod līgumslēdzējam pusēm tikties, lai izstrādātu pasākumus sākotnējā finansiālā līdzsvara atjaunošanai, iepriekš nenosaka šādas korekcijas metodiku. Šādas manevra iespējas ir priekšnosacījums pakalpojuma sniegšanas elastībai atkarībā no vides. Francijas iestādes otru reizi uzsvēra, ka šie *CDSP* grozījumi var izraisīt gan izmaksātās finansiālās kompensācijas palielināšanos, gan tās samazināšanos, kā arī, ka tie galvenokārt attiecas uz deleģējuma saņēmēju pienākumiem vai uz lietotāju maksātajām cenām. Francijas iestādes uzskatīja, ka gadījumos, kad ir jāpieņem lēmums par *CTC* izmaksātās kompensācijas palielināšanu, šis pasākums ir jāvērtē saistībā ar iepriekš minētajiem sprieduma *Altmark* lietā kritērijiem, nevis paša *CDSP* 7.1. punktu.

- (67) Attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā iepriekš minētā ceturtnā kritērija ievērošanu Francijas iestādes uzskatīja,

#### 4.2. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

- (70) Turklāt Francijas iestādes uzskatīja, ka konkrētajā gadījumā ir ievēroti visi *SIEG* shēmas nosacījumi attiecībā uz *SIEG* definēšanu, pilnvaru precizēšanu, to nepārmērīgu ilgumu, atbilstību Direktīvai 2006/111/EK par finansiālo attiecību pārredzamību<sup>(43)</sup> un izvairīšanos no pārmērīgas kompensēšanas.

## 5. IEINTERESĒTO TREŠO PERSONU PIEZĪMES

### 5.1. UZŅĒMUMA *CORSICA FERRIES* PIEZĪMES

- (71) *Corsica Ferries* tomēr atgādināja par tirgus dalībnieku ekonomisko kontekstu saistībā ar jūras pārvadājumiem

<sup>(41)</sup> 2006. gada 11. decembra Lēmums Nr. 06-MC-03 par aizsardzības pasākumu pieprasījumiem jūras pārvadājumu nozarē starp Korsiku un kontinentu.

<sup>(42)</sup> Francijas iestādes atsaucās uz 2003. gada 22. decembra paziņojumu (COM(2003)0595 galīgā redakcija) par iepriekš minētās Regulas (EEK) Nr. 3577/92 interpretāciju.

<sup>(43)</sup> Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību, OV L 318, 17.11.2006., 17.–25. lpp.



uz Korsiku, jo īpaši uzsverot, ka kopumā attiecīgo līniju ekspluatācija daļēji ir lielāko operatoru kopdarbs, ņemot vērā viņu apgrozījumu minētajās darbībās <sup>(44)</sup>.

#### 5.1.1. PAR CDSP SNIEGTĀ VALSTS ATBALSTA KLASIFIKĀCIJU

- (72) *Corsica Ferries* iesniedza arī piezīmes par attiecīgā valsts atbalsta klasifikāciju. Šis uzņēmums uzskatīja, ka konkrētais gadījums atbilst LESD 107. panta 1. punkta kritērijiem, un jo īpaši uzsvēra, ka OTC izmaksātais atbalsts rada selektīvas priekšrocības saņēmējiem, tādējādi traucējot konkurenci starp dalībvalstīm. Attiecībā uz sprieduma *Altmark* lietā četriem kritērijiem uzņēmums iesniedza turpmāk minētās piezīmes.

##### 5.1.1.1. Par sprieduma *Altmark* lietā pirmo kritēriju

- (73) Attiecībā uz pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu nedalāmo raksturu *Corsica Ferries* apgalvoja, ka no paša CDSP, kā arī no tā īstenošanas veida izriet, ka šie pakalpojumi ir savstarpēji nodalāmi. Kopumā šis uzņēmums uzsvēra, ka pamatpakalpojumu jomā sabiedrisko pakalpojumu pienākumiem ir jābūt stingrākiem atbilstoši visiem kritērijiem, kas izklāstīti turpmāk.

#### Tehnisko prasību salīdzinājums pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem maršrutos no Marseļas (*Marseille*) uz Ajačio (*Ajaccio*) un Bastiju (*Bastia*)

	Pamatpakalpojumi Preces un pasažieri	Papildpakalpojumi Pasažieri
Periods	Katru dienu CDSP darbības laikā	Ziemassvētki/ februāris 22 nedēļas pavasarī 11 nedēļas vasarā
Kustības grafiks	Izbraukšana laikā no plkst. 18:00 līdz 20:00 Ierašanās laikā no plkst. 6:00 līdz 8:00	Pēc koncesionāru brīvas izvēles
Biežums	365 dienas gadā	Pēc koncesionāru brīvas izvēles
Transportlīdzekļu pārvadāšanas jauda	Stabila CDSP darbības laikā un atkarīga no maršruta	Mainīga dažādos periodos un brīvi maināma atkarībā no maršruta
Kajītes	Stabila CDSP darbības laikā un atkarīga no maršruta	Mainīga dažādos periodos un brīvi maināma atkarībā no maršruta
Uzņemšana un restorāns	Restorāns ar vienu tirdzniecības vietu	Vismaz divu veidu restorāni
Maršruts	Bez pieturvietām	Iespējamās pieturvietas

<sup>(44)</sup> Citiem vārdiem, Korsikas jūras pārvadājumu darbības neto starpība ir lielāka par attiecīgo uzņēmumu vidējo neto starpību.

- (74) Konkrēti, *Corsica Ferries* apstrīdēja, ka papildpakalpojums varētu uzskatīt par tehniski nenodalāmiem no pamatpakalpojumiem. Uzņēmums arī apgalvoja, ka papildpakalpojumu kuģus (automobiļu prāmjus) nevar izmantot pamatpakalpojumu sniegšanai (jaukta tipa kravām), ka šo darbību veikšanai ir nepieciešami atšķirīga veida darbinieki un ka specifikācija piešķir papildpakalpojumu sniegšanas tiesības tikai SNCM. Turklāt tas norādīja, ka specifikācija, kas izstrādāta laika posmam pēc 2013. gada, paredz, ka deleģējuma saņēmējs būs vienīgais atbildīgais par pamatpakalpojumiem.

- (75) Attiecībā uz privātās iniciatīvas trūkumu *Corsica Ferries* precizēja, ka Francijas iestādes nav konstatējušas, ka pakalpojumu piedāvājums, kas radās brīvas konkurences apstākļos, neatbilstu noteiktajām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām.

- (76) Vispirms uzņēmums atzina, ka saistīto pienākumu dēļ tikai pamatpakalpojumi atbilst sabiedrisko pakalpojumu reālajām vajadzībām. No otras puses, papildpakalpojumi ir atšķirīgi, jo attiecas tikai uz pasažieru pārvadājumiem noteiktos gada periodos un tikai uz trim no sešām Korsikas ostām. Pēc *Corsica Ferries* domām, šādu vērtējumu apstiprina tarifu griestu pacelšana par 40 % vasaras periodā un fakts, ka papildpakalpojumus izmanto galvenokārt tādi pasažieri kā tūristi, kuriem vienalga, vai doties uz Korsiku no Marseļas (*Marseille*) vai Tulonas (*Toulon*) ostas. Pretēji tam, pamatpakalpojumus izmanto galvenokārt Korsikas vai Dienvidfrancijas rezidenti, kuriem ir svarīgāk, cik tālu izbraukšanas osta atrodas no viņu dzīvesvietas.

- (77) Pēc *Corsica Ferries* domām, satiksmes izmaiņas laikā no 2002. līdz 2005. gadam raksturo neliels satiksmes palielinājums pamatpakalpojumu jomā <sup>(45)</sup>, izteikts satiksmes samazinājums papildpakalpojumu jomā <sup>(46)</sup> un satiksmes palielinājums starp Tulonu (*Toulon*) un Korsiku <sup>(47)</sup>, kas liecina par tiešu konkurenci starp papildpakalpojumu piedāvājumu un šā uzņēmuma piedāvājumu braucieniem no Tulonas (*Toulon*). Šī konkurence apstiprina papildpakalpojumu komerciālo un konkurējošo raksturu, kas savukārt neatbilst sabiedrisko pakalpojumu reālajām vajadzībām.

- (78) Otrkārt, *Corsica Ferries* uzskatīja, ka papildpakalpojumi, kas paredzēti CDSP, nav proporcionāli saistībā ar spriedumu *Analir* lietā <sup>(48)</sup>, jo ir acīmredzami pārspīlēti attiecībā uz satiksmi jūras pārvadājumu līnijās, kas savieno Marseļu (*Marseille*) ar Korsiku.

<sup>(45)</sup> Palielinājums par 44 242 pasažieriem.

<sup>(46)</sup> Samazinājums par 208 213 pasažieriem.

<sup>(47)</sup> Palielinājums par 324 466 pasažieriem.

<sup>(48)</sup> 2001. gada 20. februāra spriedums lietā C-205/99 *Analir* pret Spāniju, *Recueil*, I-1295. lpp.

(79) Visbeidzot, *Corsica Ferries* apgalvoja, ka laikā, kad Korsikas asambleja pieņēma 2006. gada 24. marta lēmumu, papildpakalpojumus nevarēja uzskatīt par attiecināmiem uz privātās iniciatīvas trūkumu. Šis uzņēmums arī uzsvēra, ka, lai gan tā piedāvājuma līmenis no Tulonā (*Toulon*) laikā no 2000. līdz 2007. gadam palielinājās par 455 %, tas labprātīgi ierobežoja minēto piedāvājumu, jo eksistēja subsīdēti papildpakalpojumi. Uzņēmums precizēja, ka ar tiem saistītās jaudas, ko piedāvāja vasaras un pavasara-rudens periodos atbilstoši deleģējuma saņēmēja sniegtajiem pamatpakalpojumiem, bija pietiekamas pieprasījuma apmierināšanai. Tomēr uzņēmums norādīja, ka deleģējuma saņēmēja kuģu aizpildījuma līmenis, ko ietekmēja papildpakalpojumi saistībā ar 2007.–2013. gada DSP, sākotnēji nepārsniedza 30 %<sup>(49)</sup>. *Corsica Ferries* no tā secināja, ka privātās iniciatīvas trūkumu nevarēja vienādi vērtēt laikā, kad tika apstiprināta 2007.–2013. gada DSP specifikācija, un pirms tam iepriekšējā periodā.

(80) Turklāt *Corsica Ferries* lēsa, ka minētie argumenti jo īpaši attiecas uz kravas pārvadājumiem. Uzņēmums apgalvoja, ka tirgus attīstība kravas pārvadājumiem no Tulonā (*Toulon*) neradīja negatīvu ietekmi uz apjomu, kas tika pārvadāti saistībā ar DSP, tādējādi akcentējot tādu pakalpojumu izveidi, kas atbilst pakalpojumu kontinuitātes un kvalitātes prasībām un apmierina neapmierinātu pieprasījumu.

(81) *Corsica Ferries* apgalvoja, ka no minētā izriet — konkrētajā gadījumā sprieduma *Altmark* lietā pirmais kritērijs nav izpildīts.

#### 5.1.1.2. Par sprieduma *Altmark* lietā otro kritēriju

(82) Attiecībā uz kompensācijas summu *Corsica Ferries* uzskatīja, ka tā ir jāvērtē, pamatojoties uz piemērojamiem tiesību aktiem, kas izslēdz jebkādu iespēju konkurēt ar kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem.

(83) Turklāt *Corsica Ferries* uzskatīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācija neatbilst precizitātes, objektivitātes un pārredzamības prasībām. Uzņēmums vērtēja, ka atsauce uz “neparastu, neparedzamu un no pārvadātāju gribas neatkarīgu” pieaugumu, kas spētu pamatot maksimālu tarifu pacelšanu, nebija pietiekami precīza. Kopumā finansiālās kompensācijas palielinājās straujāk, nekā reālie ieņēmumi samazinājās, un otrādi.

<sup>(49)</sup> *Corsica Ferries* jo īpaši atsauca uz statistiku, kas minēta Korsikas asamblejas 2009. gada 26. novembra lēmumā.

(84) Uzņēmums piebilda, ka izmaiņas prognozētajā ieņēmumu pieaugumā, salīdzinot 2006. gada decembra piedāvājumu ar 2007. gada marta piedāvājumu, tika veiktas, lai saskaņā ar ieņēmumu aizsardzības klauzulu (CDSP 7. pantu) panāktu papildu kompensācijas izmaksu papildus ekspluatācijas subsīdijai. Turklāt tas uzskatīja, ka bāze, ko izmanto kā pamatu SNCM kuģu vērtības noteikšanai, nav ne objektīva, ne pārredzama, un šī bāze būtiski atšķiras, salīdzinot dažādus uzņēmuma iesniegtos piedāvājumus.

(85) *Corsica Ferries* turklāt uzskatīja, ka nav noteikti nekādi kompensācijas aprēķināšanas parametri saistībā ar aizsardzības klauzulas piemērošanu. Šī nenoteiktība izraisīja papildu finansējuma piešķiršanu kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem. Uzņēmums uzskatīja, ka daļēja kompensācija par starpību starp ieņēmumu prognozi un reālajiem ieņēmumiem tika aprēķināta, pamatojoties uz pārvērtētu satiksmes intensitātes prognozi.

#### 5.1.1.3. Par sprieduma *Altmark* lietā trešo kritēriju

(86) *Corsica Ferries* lēsa, no vienas puses, ka ieguldītā kapitāla atdeves likme 15 % apmērā ir pārmērīga, salīdzinot ar jūras pārvadājumu standartiem. Uzņēmums uzskatīja, ka šī ietekme palielinās līdz ar līmeni, kādā SNCM novērtē savu kuģu tirgus vērtību.

(87) No otras puses, tas uzskatīja, ka netika izveidots efektīvs kontroles mehānisms, lai nodrošinātu, ka kompensācija netiek pārmaksāta.

#### 5.1.1.4. Par sprieduma *Altmark* lietā ceturto kritēriju

(88) *Corsica Ferries* apgalvoja, ka DSP piešķiršanas procedūra pietiekami nenodrošināja reālu konkurenci un atklātību. Tas lēsa, ka šīs procedūras iznākumu ietekmēja ekonomiskās sekas, ko izprovocēja izbeigšanas klauzulas piemērošana gadījumos, kad DSP netiek pagarināts. Turklāt uzņēmums uzskatīja, ka specifikācijas nosacījumi nenodrošina efektīvu konkurenci. Tas atsauca uz noteikumu par deleģējuma saņēmēja ekonomiskās situācijas nepasliktināšanu<sup>(50)</sup>, paredzēto sabiedrisko pakalpojumu saistību apjomu, finansiālo kompensāciju neesamību

<sup>(50)</sup> CDSP 3. punkts, sk. iepriekš 35. apsvērumu.

uzņēmumiem, kas konkurē ar kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem, OTC rīcības brīvību noteikt izņēmumus īpašajiem noteikumiem, kas minēti uzaicinājumā uz konkursu (RPAO), un specifiskajai, pienākumu izmantot kuģus, kuri nodoti ekspluatācijā pēc 1987. gada 1. janvāra, pārmērīga apjoma noteikšanu jūras pārvadājumu sabiedriskajiem pakalpojumiem, pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu sadalījuma neesamību un RPAO interpretāciju par piedāvājuma iesniegšanu, iekļaujot nenosauktus kuģus.

- (89) Turklāt *Corsica Ferries* uzsvēra, ka DSP piešķiršanas procedūra nenodrošināja lētākā piedāvājuma izvēli. Grupas SNCM/CMN piedāvājums paredzēja izmaksāt subsīdiju, kas pārsniedza 15 miljonus euro gadā, un būtu pielīdzināms *Corsica Ferries* piedāvājumam.
- (90) Līdz ar to *Corsica Ferries* uzsvēra, ka nepieciešamās kompensācijas līmenis tika noteikts, izmantojot par pamatu vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši apgādāts ar nepieciešamajiem līdzekļiem. Turklāt, aplēšot iespējas izpildīt šīs prasības, uzņēmums uzskatīja, ka būtu spējis apkalpot tādas ostas kā Ajačio (*Ajaccio*), Propriāno (*Propriano*) un Portovečio (*Porto-Vecchio*) par cenu, kas būtu mazāka par pusi no grupas SNCM/CMN piedāvātās cenas.

#### 5.1.2. PIEZĪMES PAR SOCIĀLĀ ATBALSTA SHĒMU

- (91) *Corsica Ferries* uzsvēra, ka sociālā atbalsta shēmas priekšrocība ir iespēja atlīdzināt tikai par maršrutiem, kurus faktiski izmanto attiecīgās pasažieru kategorijas, atšķirībā no DSP, kas finansē transporta jaudas. Minētā sociālā atbalsta shēma ļauj finansēt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus par cenu, kas būtiski mazāka par to cenu, kas izriet no DSP sistēmas.

### 5.2. SNCM UN CMN PIEZĪMES

#### 5.2.1. PAR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU APJOMU UN SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ PIRMO KRITĒRIJU

- (92) SNCM un CMN tomēr uzskatīja, ka CDSP neparedz dalījumu starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem. Tāpat kā Francijas iestādes, šie uzņēmumi uzskatīja, ka CDSP ir definētas divas sezonālas programmas, kurām atbilst dažādi piedāvājumu apjomi saistībā ar attiecīgajiem laika posmiem. Pēc SNCM domām, nav apstrīdams, ka pašvaldībai jāsedz fiksētās izmaksas, kas deleģējuma saņēmējiem rodas visa gada laikā, lai precīzi izpildītu visas deleģējuma prasības.

- (93) Saistībā ar minēto SNCM atgādināja, ka dalībvalstīm ir plašas pilnvaras SIEG piemērošanas jomas vērtēšanā, un Komisija drīkst izteikt šaubas tikai gadījumos, kad atklājas acīmredzama kļūda vērtējumā. Tādēļ šis uzņēmums lēsa, ka attiecībā uz pierādīšanas pienākumu būtu pārmērīgi prasīt, lai attiecīgā dalībvalsts pamatotu, ka regulārie pārvadāšanas pakalpojumi, ko tā nodrošina brīvas konkurences apstākļos, neatbilst vajadzībām, kas definētas kā sabiedriski pakalpojumi.

- (94) SNCM arī uzskatīja, ka Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pants neprasa, lai kritērijs par publisko pakalpojumu reālo nepieciešamību, kas saistīta ar privātās iniciatīvas trūkumu, būtu vispārīgs noteikums, ko piemēro konkrētajā gadījumā. Tas uzskatīja, ka interpretācija, ko Eiropas Savienības Tiesa sniegusi spriedumā *Analir* lietā<sup>(51)</sup>, kopumā neprasa, lai šo kritēriju attiecinātu uz dalībvalstu spējām definēt sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu apjomu.

- (95) SNCM un CMN arī atzina saskaņā ar Francijas iestāžu nostāju, ka gadījumā, ja Komisija nepiekrīt šādai interpretācijai, publisko pakalpojumu nepieciešamība, kas saistīta ar privātās iniciatīvas trūkumu, jānovērtē kopumā, t. i., attiecībā uz visu līguma izpildes periodu. Šāds vispārējs novērtējums ļautu arī samazināt sabiedrisko pakalpojumu slogu, izmaksājot kompensāciju kopā ar aktīvās sezonas ieņēmumiem. Turklāt tam ir būtiska nozīme, vērtējot, vai privātais operators visu gadu spēj izpildīt prasības attiecībā uz šo pakalpojumu regularitāti, kontinuitāti un biežumu. CMN arī piebilda, ka pamatpakalpojumi nav atdalāmi no papildpakalpojumiem.

- (96) Saistībā ar minēto SNCM atzina, ka DSP specifiskajai neprasa izmantot dažādus kuģus, lai sniegtu regulārus pakalpojumus un papildpakalpojumus.

- (97) Turklāt uzņēmums uzskatīja, ka ar satiksmes salīdzinājumu savienojumos Marseļa (*Marseille*)–Korsika un Tulona (*Toulon*)–Korsika nepietiek, lai konstatētu acīmredzamu vērtējuma kļūdu attiecībā uz novērtējumu, vai privātā piedāvājuma jauda atbilst vajadzībām, kas definētas OSP. Jāņem arī vērā, ka kopējais samazinājums satiksmei, ko kopīgie deleģējuma saņēmēji nodrošināja 2004.–2005. gadā, bija saistīts, pēc Francijas iestāžu domām, ar pārtraukumu pakalpojumu sniegšanā, ko izraisīja sociālās kustības SNCM. No otras puses, satiksmes paplašināšanās no Tulonas (*Toulon*) bija saistīta ar "savienoto trauku" efektu attiecībā uz braucieniem no Itālijas.

<sup>(51)</sup> Iepriekš minētā lieta C-205/99.

- (98) Attiecībā uz iespēju, ka CDSP pakalpojumu piedāvājums būtu novērtēts pārāk augstu, SNCM atzina, ka pārskata periodā netika iekļauts 2004. un 2005. gads saistībā ar iepriekš minētajām sociālajām kustībām. Tādēļ bija nepieciešams izmantot kruīza prāmjus, lai apmierinātu satiksmes vajadzības aktīvās sezonas laikā. CMN arī precizēja, ka piedāvājuma apjoms bija atkarīgs no ekonomiskās vides, svārstībām pakalpojuma gaitā un arī no satiksmes virzieniem aktīvās sezonas laikā, kas izraisīja vāji aizpildītus šķērspārvadājumus.
- (99) Turklāt SNCM un CMN norādīja, ka uz pakalpojumiem, ko *Corsica Ferries* piedāvāja no Tulonas (*Toulon*), neattiecas tādi paši pienākumi kā tie, kas kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem bija jāpilda saskaņā ar CDSP. Kravas pārvadājumu jomā SNCM un CMN uzsvēra pienākumus attiecībā uz kustības grafiku, kravas ietilpību un tarifiem, kas tiem bija jāpilda. Pasažieru pārvadājumu jomā SNCM uzskatīja, ka kustības laika noteikumi ierobežo kuģu rotāciju skaitu, bet mazākie tarifu ierobežojumi *Corsica Ferries* nodrošina šim uzņēmumam vislielāko komerciālo brīvību, turklāt prasības attiecībā uz pakalpojumu kvalitāti paaugstina kopīgo deleģējuma saņēmēju izmaksas. Tāpat SNCM atsauca uz galamērķu sadalījumu pa departamentiem, kas paredzēta specifikācijā, un uz ikdienas kuģu rotācijas pienākumiem, par ko atgādina *Corsica Ferries*.
- (100) SNCM arī uzsvēra, ka subsīdijas, ko saņēmuši citi tirgus dalībnieki, jo īpaši attiecībā uz sociālo atbalstu, arī ir ietekmējušas satiksmes attīstību. Turklāt tās neliecina par mazākām deleģējuma saņēmēju spējām nodrošināt uzdoto pienākumu izpildi.
- (101) Visbeidzot, SNCM atzīmēja, ka šā uzņēmuma pakalpojumu piedāvājums tika sagatavots 2007. gadā. Tādējādi OTC prasību samazināšanās 2009. gadā vispirms jau bija saistīta ar ekonomikas krīzi, kā arī ar investīcijām, ko ieguldīja uzņēmums *Corsica Ferries*.
- 5.2.2. PAR SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ OTRO KRITĒRIJU
- (102) Saskaņā ar Francijas iestāžu nostāju (skatiet iepriekš 66. apsvērumu) SNCM uzskatīja, ka ar CDSP 7.1. punktu pietiek, lai noteiktu parametrus, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju. Turklāt vienīgais pasākums, kas tika veikts, pamatojoties uz šo normu, bija viegli kontrolējams, pat ja 7.1. punkts nemaz neeksistētu.
- (103) Tādējādi SNCM un CMN uzskatīja, ka pamatojums, ko Francija sniegusi iepriekš minētajā apsvērumā, attiecas arī uz kompensācijas koriģēšanu atkarībā no reālajiem ieņēmumiem, kā paredzēts CDSP. Šo noteikumu piemēro automātiski, un tas neparedz nekādu subjektīvas interpretācijas iespēju. "Degošās" aizsardzības klauzula ir paredzēta gadījumiem, kad tiek pamatota nespēja paredzēt tirgus attīstību un tiesību aktu grozījumu ietekmi. Visbeidzot, CMN uzsvēra, ka ieņēmumu aizsardzības klauzula ir piemērojama gan šo ieņēmumu samazināšanās, gan palielināšanās situācijā.
- (104) SNCM uzskatīja, ka ieņēmumu prognozes summu atšķirības dažādos kopīgo deleģējuma saņēmēju piedāvājumos neliek apšaubīt kompensēšanas mehānisma parametru pārredzamību.
- (105) Uzņēmums SNCM arī precizēja, ka nekāda finansiāla kompensācija nav izmaksāta ārpus DSP paredzētās sistēmas. Tas uzsvēra, ka noteiktos pakalpojumu svārstību gadījumos CDSP paredz, ka izdevumi, kas deleģējuma saņēmējiem radušies, izmantojot aizvietojošus līdzekļus vai izmaksājot atlīdzību klientiem, ļauj samazināt līgumsodus, ko OTC nosaka deleģējuma saņēmējiem. Tomēr, ja pieprasījums, ko SNCM saistībā ar minēto iesniedz OTC, faktiski pārsniedz 600 000 euro, tas nebūtu jāizmaksā un atbilstu noteikumam par SNCM izmaksāto atlīdzību novērtēšanu 2010. gada sociālo kustību ietvaros.
- 5.2.3. PAR CITIEM SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ KRITĒRIJIEM
- (106) Attiecībā uz to izmaksu kompensācijas līmeni, kas radušās, izpildot sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, SNCM un CMN uzskatīja, ka nav saņēmuši nekādu pārmērīgu kompensāciju. Tieši otrādi, attiecībā uz prasībām, ko piemēro kapitāla peļņas jomā, SNCM uzsvēra, ka izmaksas, kas radījuši sabiedrisko pakalpojumu pienākumi, tika kompensētas nepietiekami, tādējādi radot negatīvu bilanci pēc kapitāla nodrošinājuma.
- (107) Jautājumā par pakalpojumu sniedzēju atlases procedūru SNCM atgādināja, ka privatizācijas protokolā ir iekļauts vienots izbeigšanas noteikums. Tas jāanalizē tāpat kā noteikumi, ko Francijas iestādes izvirzījušas un iekļāvušas iepriekšējā 55. apsvērumā. Uzņēmums turklāt uzskatīja, ka SNCM privatizācijas procesā nebija iespējams iesaistīt CTC un tas nekādi neietekmēja DSP piešķiršanas procesu.
- (108) SNCM un CMN arī uzskatīja, ka specifikācijas prasības neliek apšaubīt deleģējuma piešķiršanas procedūras uz konkurenci balstīto raksturu. Tie apgalvoja, ka sprieduma *Altmark* lietā ceturtā kritērija izpildes kontrole nav saistīta

ar sabiedrisko pakalpojumu pienākumu atbilstošu raksturu, kas DSP noteikts operatoriem, kuri ir trešās personas.

- (109) Turklāt SNCM un CMN uzsvēra, ka Regulā (EEK) Nr. 3577/92 paredzētie ierobežojumi sabiedrisko pakalpojumu līgumu saturam neliedz dalībvalstīm noteikt papildu prasības.
- (110) Pamatojoties uz visiem Francijas iestāžu sniegtajiem argumentiem, kas iepriekš minēti 67. apsvērumā, SNCM arī atzina, ka deleģējuma saņēmēja izvēles procedūra nebija diskriminējoša. Pēc SNCM domām, to apstiprina fakts, ka *Corsica Ferries* apstrīd Bastijas (*Bastia*) administratīvās tiesas un CTC objektivitāti.
- (111) SNCM un CMN arī apgalvoja — pieņemot, ka sprieduma *Altmark* lietā kritēriji nav izpildīti, saņemtās kompensācijas jāklasificē kā atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu SIEG shēmas ietvaros. Tādēļ šie uzņēmumi apgalvoja, ka deleģējuma ilgums ir pamatots un pārvadājumiem ārpus DSP tiek veikta atšķirīga izmaksu uzskaitē nekā savienojumiem, kas iekļauti deleģējumā, ņemot vērā arī Direktīvu 2006/111/EK par finansiālo attiecību pārredzamību.

## 6. FRANCIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU VIEDOKLI

### 6.1. PAR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU APJOMU UN SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ PIRMO KRITĒRIJU

- (112) Attiecībā uz *Corsica Ferries* piezīmēm par iepriekš minētā sprieduma *Altmark* lietā pirmā kritērija ievērošanu Francijas iestādes tomēr atgādināja savu nostāju par pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu neatdalāmo raksturu. Tās uzskatīja, ka pagaidu darbinieku nodarbināšana papildpakalpojumu sniegšanai neliecina par pretējo.
- (113) Pēc tam tās apstrīdēja *Corsica Ferries* apgalvojumu, ka spēju kritērijs ir vienīgais papildpakalpojumiem nepieciešamais kritērijs. Tās atgādināja, ka jāpiemēro arī specifiskajā noteiktais kvalitātes kritērijs.
- (114) Turklāt DSP specifikācija neprasa izmantot dažādus kuģus, lai sniegtu regulāros pakalpojumus un papildpakalpojumus.

- (115) Tās arī atzina par nepamatotu analīzes ierobežošanu par iespējamo privātās iniciatīvas trūkumu tikai ar periodiem, kas attiecas uz papildpakalpojumiem. Tās uzskatīja, ka sabiedrisko pakalpojumu statusa noliegšana papildpakalpojumiem, motivējot ar to, ka tie lielākoties ir paredzēti tūristu pārvadāšanai, nav pamatota, jo šo pakalpojumu mērķis ir nodrošināt teritoriālo kontinuitāti, mazinot ierobežojumus, ko rada Korsikas atrašanās uz salas.
- (116) Francijas iestādes nepiekrita *Corsica Ferries* analīzei par iespējamo piedāvājuma līmeni, kas saglabāts CDSP ar atbilst papildpakalpojumu jomai. Tās uzskatīja, ka pārskata periods pasažieru satiksmes jomā ir jāierobežo ar laika posmu pēc 2006. gada, jo sociālo kustību dēļ laikā no 2002. līdz 2005. gadam notika svārstības pakalpojumu sniegšanā. Tās arī saistīja piedāvājuma pārāk augsto vispārējo novērtējumu 2010.–2013. gadā ar *Corsica Ferries* kuģa "Smeralda" nodošanu ekspluatācijā.
- (117) Visbeidzot, Francijas iestādes norādīja, ka *Corsica Ferries* ir galvenais ieguvējs no sociālā atbalsta shēmas, ciktāl tās summa ir atkarīga no pārvadāto pasažieru skaita. Turklāt uzņēmums *Corsica Ferries* ir ņēmis vērā tikai pārvadāšanas jaudas, neminot citus kritērijus, piemēram, pakalpojumu kvalitāti.

### 6.2. PAR CITIEM SPRIEDUMA ALTMARK LIETĀ KRITĒRIJIEM

- (118) Attiecībā uz *Corsica Ferries* piezīmēm par iepriekš minētā sprieduma *Altmark* lietā otrā un trešā kritērija ievērošanu Francijas iestādes precizēja, ka izmaiņas, apstiprinot grozījumus DSP, tika veiktas 2009. gada 28. decembrī saistībā ar atšķirībām starp satiksmes prognozi, kas izstrādāta, pamatojoties uz vērienīgajiem ekonomiskās attīstības mērķiem, un realitāti, kas izrietēja no saimnieciskās darbības sašaurināšanās un jūras pārvadājumu piedāvājuma palielināšanās konteksta. Tās uzsvēra, ka kompensēšanas sistēmas kontrole, ko veica finanšu iestādes, nesaistījās ar atbilstību tiesību aktiem, ko piemēro attiecībā uz valsts atbalstu, bet gan ar šīs sistēmas pārvaldības regularitāti, efektivitāti un lietderību. Francijas iestādes arī uzsvēra, ka iesniegtās piezīmes attiecās arī uz sociālā atbalsta sistēmu, no kuras lielāko labumu gūst *Corsica Ferries*, un attiecīgās atbalsta summas laikā no 2002. līdz 2009. gadam palielinājās no 13,8 miljoniem līdz 20,8 miljoniem euro saskaņā ar Francijas iestāžu datiem.
- (119) Attiecībā uz *Corsica Ferries* piezīmēm par sprieduma *Altmark* lietā ceturta kritērija ievērošanu Francijas iestādes precizēja, ka Eiropas Savienības Vispārējās tiesas 2012. gada 11. septembra spriedumam lietā T-565/08 nav nekāda sakara ar DSP piešķiršanu. Tādējādi tās apstrīdēja

*Corsica Ferries* sniegto sprieduma interpretāciju un šajā jautājumā uzskatīja, ka izbeigšanas klauzulu var izmantot tikai gadījumā, kad Komisija pieņem lēmumu, klasificējot attiecīgos pasākumus kā valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, vai kad SNCM netiek piešķirts sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas līgums.

- (120) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskatīja, ka pamatošanās uz teritoriālās asamblejas priekšsēdētāja paziņojumu, spriežot par faktisko konkurences līmeni, nav atbilstoša piemērojamiem tiesību aktiem, jo šī iestāde nav kompetenta, lai viena pati apstiprinātu DSP specifikāciju. Tās arī piebilda, ka piedāvājumu analīze ļāva secināt, ka *Corsica Ferries* neatbilst minētās specifikācijas nosacījumiem, jo nav iesniegusi novērtējuma dokumentus par finansiālajām parādsaistībām un garantijas par savas peļņas un zaudējumu prognozes atbilstību.

## 7. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

### 7.1. ATBALSTA ESAMĪBA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

- (121) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud izraisīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (122) Tādējādi valsts veiktu pasākumu var klasificēt kā valsts atbalstu, ja tiek izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi, proti: 1) saņēmējs vai saņēmēji ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, 2) attiecīgais pasākums ir piešķirts no valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti, 3) pasākums rada selektīvas priekšrocības saņēmējam vai saņēmējiem, un 4) attiecīgais pasākums rada vai draud izraisīt konkurences traucējumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm<sup>(52)</sup>.

### 7.1.1. UZŅĒMUMA UN SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS JĒDZIENI

- (123) Kā uzsvērts uzsākšanas lēmumā (62. apsvērumā), SNCM un CMN ir divi operatori, kas iesaistīti jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā un tādēļ veic saimniecisko darbību.

### 7.1.2. VALSTS LĪDZEKĻI UN ATTIECINĀŠANA UZ VALSTI

- (124) Kā izklāstīts uzsākšanas lēmumā (63.–65. apsvērumā), par lēmumu noslēgt CDSP balsoja Korsikas asambleja, un OTC ir valsts iestāde, kuras līdzekļi ir valsts līdzekļi, kā avots jo īpaši ir valsts maksāta teritoriālās kontinuitātes dotācija. Tādēļ DSP ietvaros izmaksātās kompensācijas ir uz valsti attiecināmu valsts līdzekļu pārskaitījumi.

### 7.1.3. SELEKTĪVAS PRIEKŠROCĪBAS KOPĪGAJIEM DELEĢĒJUMA SAŅĒMĒJIEM

- (125) Lai novērtētu, vai valsts pasākums uzskatāms par atbalstu uzņēmumam, jānosaka, vai attiecīgais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, kas tam ļauj izvairīties no izmaksām, kuras parasti apgrūtinātu uzņēmuma paša finanšu līdzekļus, un vai tas saņem priekšrocības, ko nesaņemtu parastos tirgus apstākļos<sup>(53)</sup>.
- (126) Saistībā ar minēto Komisija uzskata, ka pretēji CMN apgalvojumiem peļņa no konkurējošo uzņēmumu tirgus daļām nekādi nerada kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem piešķirtu priekšrocību trūkumu. Patiešām, ir skaidrs, ka bez valsts iejaukšanās deleģējuma saņēmēji nevarētu saņemt kompensācijas par savām darbības izmaksām, kā paredzēts CDSP.
- (127) Francija jo īpaši atsaucas uz iepriekš minēto Valsts padomes 2012. gada 13. jūlija rīkojumu, secinot, ka CDSP pilnībā trūkst valsts atbalsta elementu. Tomēr Komisija konstatē, ka, izdodot šo rīkojumu, valsts jurisdikcija ir tikai savai zināšanai pieņēmusi lēmumu, ka aizsardzības klauzula, kas paredzēta CDSP 7.1. punktā<sup>(54)</sup>, pati par sevi nav klasificējama kā valsts atbalsts<sup>(55)</sup>. Ņemot vērā, ka Komisija nevērtē aizsardzības klauzulu izolēti, bet ņem vērā visu CDSP kopumā, tā uzskata, ka šā rīkojuma motīvi, kas attiecas uz iepriekš minēto noteikumu, nav pamats, lai noteiktu, vai CDSP kopumā satur valsts atbalsta elementus. Tā vērtē šajā rīkojumā iekļautos argumentus pēc būtības, veicot pārbaudi par CDSP paredzēto sabiedrisko pakalpojumu pienākumu definīciju (sk. turpmāk 7.1.3.1. punktu).

- (128) Ciktāl Francija apgalvoja, ka šīs kompensācijas nerada selektīvas priekšrocības saņēmējiem saskaņā ar iepriekš minēto spriedumu *Altmark* lietā, Komisijai bija jāizvērtē, vai — kā to apgalvoja Francijas iestādes un kopīgie deleģējuma saņēmēji — kompensācijas, kas piešķirtas CDSP ietvaros, atbilda visiem sprieduma *Altmark* lietā kritērijiem.

<sup>(52)</sup> Sk., piemēram, Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedumu, *Ministero dell'Economia e delle Finanze / Cassa di Risparmio di Firenze* (C-222/04, Krājums, I-289. lpp., 129. punkts).

<sup>(53)</sup> Sk. jo īpaši Tiesas 1990. gada 14. februāra spriedumu lietā C-301/87, Francija/Komisija, *Recueil* 1990, I-307. lpp., 41. punkts.

<sup>(54)</sup> Sk. iepriekš 38. apsvērumu.

<sup>(55)</sup> Sk. iepriekš 24. zemsvītras piezīmi.

- (129) Šajā jautājumā jāatgādina, ka Tiesa lēma attiecībā uz šā rīkojuma tiesiskumu<sup>(56)</sup>, ka kompensācijas, kas piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildei, nav uzskatāmas par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ja secīgi tiek izpildīti četri kritēriji:
- saņēmējam uzņēmumam ir faktiski uzdots pildīt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, un šie pienākumi ir nepārprotami definēti (1. kritērijs);
  - parametri, uz kuru pamata aprēķina kompensācijas, iepriekš ir objektīvi un pārredzami noteikti (2. kritērijs);
  - kompensācijas nepārsniedz līmeni, kas nepieciešams to izmaksu pilnīgai vai daļējai segšanai, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotās priekšrocības, ko rada šo pienākumu izpilde (3. kritērijs);
  - ja uzņēmums, kam uzdots pildīt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, nav izvēlēts saskaņā ar valsts iepirkuma procedūrām, nepieciešamo kompensācijas līmeni nosaka, pamatojoties uz izmaksu analīzi vidēja lieluma uzņēmumā, kas tiek pareizi pārvaldīts un ir atbilstoši apgādāts ar transportlīdzekļiem, lai spētu izpildīt nepieciešamo sabiedrisko pakalpojumu prasības, kas saistītas ar šo pienākumu izpildi, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotu peļņu no šo pienākumu pildīšanas (4. kritērijs).
- (130) Komisija paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijām, kas piešķirtas SIEG pakalpojumu sniegšanai<sup>(57)</sup> (turpmāk tekstā — SIEG paziņojums), sniedza vadlīnijas, kuru mērķis bija izskaidrot prasības attiecībā uz vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu kompensēšanu. Šis paziņojums attiecas uz dažādām prasībām, kas izvirzītas spriedumā *Altmark* lietā, proti, vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma jēdziens LESD 106. panta izpratnē, pilnvarojuma nepieciešamība, pienākums definēt kompensācijas parametrus, principi, kas saistīti ar nepieciešamību nepieļaut pārmērīgu kompensāciju, un pakalpojumu sniedzēja atlases principi.
- (131) Konkrētajā gadījumā Komisija uzskata, ka ir lietderīgi veikt analīzi par pirmo un ceturto sprieduma *Altmark* lietā kritēriju.
- 7.1.3.1. Vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu definīcija (1. kritērijs)**
- Analīzes satvars**
- (132) Jāatgādina, ka Komisijas kompetence attiecībā uz SIEG definēšanu aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgā dalībvalsts nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kvalificējot SIEG pakalpojumu<sup>(58)</sup>.
- (133) Turklāt, ja Savienības līmenī eksistē konkrēti noteikumi, tie regulē dalībvalstu vērtēšanas tiesības, neskarot Komisijas veikto novērtējumu, lai uzzinātu, vai SIEG ir pareizi definēts valsts atbalsta kontroles nolūkā<sup>(59)</sup>. Šajā jautājumā Komisija uzsākšanas lēmumā būtībā atzina, ka sabiedrisko pakalpojumu apjomam, lai tas būtu pieņemams attiecībā uz valsts atbalsta kontroli, ir jāatbilst Regulas (EEK) Nr. 3577/92 prasībām, kas interpretēts Tiesas judikatūrā<sup>(60)</sup>. Rezultātā Komisija norādīja, ka tā ir analizējusi, vai sabiedrisko pakalpojumu joma, kas definēta CDSP, ir nepieciešama un proporcionāla, salīdzinot ar reālo nepieciešamību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apliecina regulāru pārvaldījumu pakalpojumu nepietiekamība brīvas konkurences apstākļos.
- (134) Tādējādi šajā gadījumā, ja nav atbilstības Regulas (EEK) Nr. 3577/92 būtiskajiem kritērijiem, kas interpretēti judikatūrā, attiecīgās kompensācijas nevar atzīt par saderīgām, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu. Tādēļ atbilstība Regulai (EEK) Nr. 3577/92 ir nepieciešams nosacījums, lai šajā konkrētajā gadījumā varētu piemērot SIEG shēmu<sup>(61)</sup>.
- (135) Šajā jautājumā Komisija konstatē, ka CDSP nepārprotami ir "sabiedrisko pakalpojumu līgums" Regulas (EEK) Nr. 3577/92 izpratnē<sup>(62)</sup>. Saistībā ar to Komisija uzskata, ka nosacījumi, kas paredzēti iepriekš minētajā spriedumā *Analir* lietā, jo īpaši attiecas uz šāda sabiedrisko pakalpojumu līguma analīzi. Patiešām, īpašo pienākumu

<sup>(56)</sup> Iepriekš minētais, sk. 22. zemsvītras piezīmi.

<sup>(57)</sup> Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, pieņemts Komisijā 20.12.2011., publicēts OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.

<sup>(58)</sup> Sk. iepriekš minētā SIEG paziņojuma 46. punktu.

<sup>(59)</sup> Sk. iepriekš minētā SIEG paziņojuma 46. punktu.

<sup>(60)</sup> Jo īpaši iepriekš minētajam spriedumam *Analir* lietā.

<sup>(61)</sup> Sk. SIEG shēmas 8. un 13. punktu.

<sup>(62)</sup> Sk. iepriekš minēto Regulas (EEK) Nr. 3577/92 2. un 4. pantu.

kompensēšana sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros, kas subsidē piedāvātos pakalpojumus, nepārprotami ir brīvas pakalpojumu aprītes traucējums<sup>(63)</sup>. Šo traucējumu var pamatot tikai ar ierobežojošiem nosacījumiem, kas paredz nepieciešamību un proporcionalitāti, definējot visus pakalpojumus, kas tiek sniegti brīvas konkurences apstākļos, salīdzinot tos ar reālo vajadzību pēc pārvaldījumiem, kas netiek apmierināta brīvas konkurences situācijā.

- (136) Tādēļ Komisija uzskata, pēc analogijas ar iepriekš minēto spriedumu *Analir* lietā, ka sabiedrisko pakalpojumu joma, kas definēta sabiedrisko pakalpojumu līgumā, ir nepieciešama un proporcionāla, salīdzinot ar reālo nepieciešamību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apliecina regulāro pārvaldījumu pakalpojumu nepietiekamība parastos tirgus apstākļos.

#### **Pamatpakalpojumu un papildpakalpojumu atsevišķā analīze**

- (137) Francijas iestādes sākumā apgalvoja, ka pamatpakalpojumi un papildpakalpojumi, kas definēti uzsākšanas lēmumā un iepriekš izskaidroti, nav atsevišķi pakalpojumi. Līdz ar to Komisija tomēr uzskata, ka dalījums starp pārvaldījumu pakalpojumiem, kas jāsniedz visu gadu kā pamatpakalpojumi, un papildu jaudām, kas jānodrošina kulminācijas periodos, nepārprotami izriet no DSP specifikācijas<sup>(64)</sup>.
- (138) Francijas iestādes arī apgalvoja, ka abiem šiem pakalpojumiem ir vispārīgā veidā jānovērtē sabiedrisko pakalpojumu apjoms. Tādēļ tās atsauca uz iepriekš minēto Valsts padomes 2012. gada 13. jūlija rīkojumu, kas valsts jurisdikcijas ietvaros secināja, ka iepriekš minētā Regula (EEK) Nr. 3577/92 nav šķērslis, lai reālās vajadzības pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem katrā līnijā tiktu vērtētas kopumā, turklāt ir jāizpēta, vai šī vajadzība ir pamatota ilgtermiņā. Valsts padome šajā jautājumā secināja, ka Regula (EEK) Nr. 3577/92 prasa tikai to, lai papildpakalpojumi atbilstu reālajām vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas atšķiras no vajadzībām, kuras apmierina pamatpakalpojumi.

<sup>(63)</sup> Jo īpaši sk. tādus spriedumus kā 1991. gada 25. jūlija spriedums *Säger* lietā C-76/90, *Recueil*, I-4221. lpp., 12. punkts; 1994. gada 9. augusta spriedums *Van der Elst* lietā C-43/93, *Recueil*, I-3803. lpp., 14. punkts; 1996. gada 28. marta spriedums *Guiot* lietā C-272/94, *Recueil*, I-1905. lpp., 10. punkts; 1998. gada 18. jūnija spriedums *Corsica Ferries France* lietā C-266/96, *Recueil*, I-3949. lpp., 56. punkts, un 1999. gada 23. novembra spriedums *Arblade e.a.* lietā C-369/96 un C-376/96, *Recueil*, I-8453. lpp., 33. punkts.

<sup>(64)</sup> Katra šā pakalpojuma būtība iepriekš ir atgādāta 33. apsvērumā un 25. un 26. zemsvītras piezīmē. Jo īpaši papildpakalpojumu būtība ir definēta CDSP specifikācijas I daļas a) apakšpunkta 2. punktā (Marseļa–Ajačio, *Marseille–Ajaccio*), I daļas b) apakšpunkta 2. punktā (Marseļa–Bastija, *Marseille–Bastia*) un I daļas d) apakšpunkta 1.4. punktā (Marseļa–Propriāno, *Marseille–Propriano*).

- (139) Tādēļ Komisija saistībā ar minēto un saskaņā ar tās lēmumu pieņemšanas praksi<sup>(65)</sup> uzskata, ka, lai izvairītos no nevēlamas “krējuma nosmelsānas”<sup>(66)</sup> gan attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas ekonomisko izdevīgumu, gan to kvalitāti un ekonomisko dzīvotspēju, apstākļos, kad pārvaldījumu pieprasījums ir izteikti sezonāla rakstura, var būt pamatoti iekļaut sabiedrisko pakalpojumu apjomā pakalpojumus, ko sniedz kulminācijas periodos un tukšajos periodos. Konkrētajā situācijā Komisija uzskata — tā darot, nav pamata apgalvojumam, ka papildpakalpojumus var pamatot ar reālām vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem, ko apmierina pamatpakalpojumi, ja vien netiek konstatēts, ka to izmantošana, kā to apgalvo Francijas iestādes, nav atdalāma no pamatpakalpojumiem, pamatojoties uz visiem tehniskajiem un ekonomiskajiem apsvērumiem.

- (140) Tādējādi, pretēji Francijas, SNCM un CMN apgalvojumiem, papildpakalpojumu izmantošana šajā gadījumā nav neatdalāma no pamatpakalpojumiem.

- (141) Komisija atgādina, ka sabiedrisko pakalpojumu apjoma paplašināšana noteiktos apstākļos var būt pamatota, ja pakalpojumi viens otru tehniski papildina vai ir pareizi izstrādāti ekonomiskās efektivitātes (sinerģijas) apsvērumi. Taču šajā gadījumā nav konstatēta nekāda tehniska papildināmība starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem. Tādēļ Komisija konstatē, ka piemērojami pienākumi ir atšķirīgi, jo īpaši attiecībā uz kustības grafiku un biežumu. Attiecībā uz kustības grafiku, lai gan pamatpakalpojumu definīcija paredz kustības grafiku ar minimālo izbaukšanas laiku un stingriem ierašanās intervāliem<sup>(67)</sup>, papildpakalpojumu definīcija neparedz nekādu obligātu laika grafiku. Attiecībā uz biežumu papildpakalpojumiem CDSP specifikācijā nav paredzēti nekādi pienākumi, un pārvaldīšanas spējas katru gadu tiek definētas kulminācijas periodiem. Turklāt pēc līdzīga principa organizētu pakalpojumu izmantošana<sup>(68)</sup> laikā no 2002. līdz 2006. gadam tika veikta ar atšķirīgiem kuģiem un dažādām apkalpēm.

- (142) Šajā jautājumā var piebilst, ka Francijas iestāžu arguments, saskaņā ar kuru specifikācija neparedz atšķirīgu

<sup>(65)</sup> Sk. 2001. gada 30. oktobra lēmumu par valsts atbalstu, ko Francija izmaksājusi *Société nationale maritime Corse-Méditerranée*, OV L 50, 21.2.2002., 66. lpp., 74. apsvērumus.

<sup>(66)</sup> “Krējuma nosmelsāna” raksturo situāciju, kad konkurējoši jūras pārvaldījumu uzņēmumi darbojas tikai kulminācijas periodos.

<sup>(67)</sup> CDSP I pielikums paredz, ka šis ierašanās intervāls ir no sešarpus līdz septiņām stundām līnijās Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*) un Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*) un no sešarpus līdz septiņarpus stundām līnijā Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*), ņemot vērā ierobežojumus, kas noteikti pasažieru un kravas pārvaldījumiem.

<sup>(68)</sup> Laikā no 2002. līdz 2006. gadam “papildpakalpojumi” tika definēti tā, ka kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem kulminācijas periodā bija jāpiesaista papildu jaudas pasažieru pārvaldījumiem. Šiem pakalpojumiem izmantoja kruīza kuģus. Sk. iepriekš minēto Korsikas Reģionālās pārskatu palātas ziņojumu.



kuģu veidu izmantošanu, būtībā nav pretrunā ar šo secinājumu, ciktāl iepriekšējā DSP sniegtā pieredze par laiku no 2002. līdz 2006. gadam liecināja, ka šos abus pakalpojumu veidus var sniegt ar atšķirīgiem kuģiem<sup>(69)</sup>.

- (143) Turklāt un attiecībā uz Francijas iestāžu argumentu, saskaņā ar kuru papildpakalpojumu iekļaušanu pamato finansiālā pielīdzināšana pamatpakalpojumiem, pietiek ar konstatējumu, ka SNCM izmaksu uzskaitē attiecībā uz pamatpakalpojumiem pastāvīgi liecina par ekspluatācijas nepietiekamību<sup>(70)</sup>. Tādēļ šis arguments netiek pieņemts.
- (144) No tā izriet, ka konkrētajos apstākļos nevar uzskatīt, ka papildpakalpojumu izpilde nav atdalāma no pareizas pamatpakalpojumu sniegšanas, un neviens arguments, ko saistībā ar minēto iesniedza Francijas iestādes un kopīgie deleģējuma saņēmēji, neatspēko šo secinājumu. Tādējādi Komisija uzskata, ka pakalpojumu kvalifikācija par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem abiem attiecīgo pakalpojumu veidiem ir jāvērtē atsevišķi.

#### Pamatpakalpojumu analīze

- (145) Tomēr Komisija konstatēja, ka saskaņā ar judikatūru<sup>(71)</sup> un lēmumu pieņemšanas praksi<sup>(72)</sup> šādos jautājumos teritoriālās kontinuitātes politika, ko īsteno Francijas iestādes, atbilst legītimām sabiedrības interesēm, proti, nodrošināt pietiekamus pārvadājumu pakalpojumus tādā veidā, lai apmierinātu Korsikas ekonomiskās un sociālās attīstības vajadzības. No tā izriet, ka minimālo teritoriālās kontinuitātes pakalpojumu sniegšana starp Marseļu (*Marseille*) un piecām attiecīgajām Korsikas ostām atbilst nepārprotami definētām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām.
- (146) Attiecībā uz privātās iniciatīvas trūkuma esamību pamatpakalpojumu jomā citi tirgus operatori paši atzīst, ka nespētu šos pakalpojumus nodrošināt<sup>(73)</sup>.
- (147) Jo īpaši attiecībā uz periodu, kad šāds trūkums novērots, Komisija uzskata, ka ar konstatējumu katrā attiecīgajā līnijā par privātās iniciatīvas trūkumu attiecībā uz pareizi identificētām pārvadājumu vajadzībām tikai gada tukšajos periodos pietiek, lai pamatotu pamatpakalpojumu

iekļaušanu sabiedrisko pakalpojumu jomā uz visu gadu visās šajās līnijās. Tādējādi apsvērumi par acīmredzamo tehnisko un ekonomisko efektivitāti pamato pamatpakalpojumu pastāvīgo raksturu un nav nepieciešams raksturot pārvadājumu pakalpojumu trūkumu visa gada laikā. Tādējādi dažu kuģu novirzīšana gada laikā deleģējuma saņēmējiem ir radījusi papildu ekonomisko slogu, vienlaikus liedzot tiem saņemt būtiskus ieņēmumus kulminācijas periodos.

- (148) Visbeidzot, kā Komisija to konstatēja paskaidrojošajā paziņojumā<sup>(74)</sup> par Regulu (EEK) Nr. 3577/92, savienojumu pārgrupēšana viena pakalpojuma ietvaros pati par sevi nav pretrunā ar minēto regulu. Tieši pretēji, šajā gadījumā piecu savienojumu pārgrupēšana ļāva apvienot kuģošanas resursus, lai uzlabotu attiecīgo pakalpojumu kvalitāti<sup>(75)</sup> un samazinātu izmaksas, ciktāl tehniskās prasības šiem savienojumiem ar piecām Korsikas ostām pamatpakalpojumu ietvaros ir jo īpaši salīdzināmas attiecībā uz kustības grafiku, maršruta ilgumu un jaudu pārdalījumu starp kravu un pasažieriem<sup>(76)</sup>. Faktiski CDSP<sup>(77)</sup> paredz gan dažu kuģu izmantošanu vairākās atšķirīgās pamatpakalpojumu līnijās, gan vairāku kuģu izmantošanu vienā līnijā<sup>(78)</sup>.

- (149) Visbeidzot, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantu CDSP un tā pielikumi precīzi definē standartus attiecībā uz kontinuitāti, regularitāti, ietilpību un tarifiem, un deleģējuma saņēmējiem tie ir jāievēro, lai nodrošinātu pamatpakalpojumus (sk. 2.5. punktu).

- (150) No tā izriet, ka pamatpakalpojumu iekļaušana CDSP jomā ir nepieciešama un proporcionāla, salīdzinot ar reālajām sabiedrisko pakalpojumu vajadzībām.

#### Papildpakalpojumu analīze

- (151) Komisija uzskata, ka attiecībā uz papildpakalpojumiem šo pakalpojumu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā ir pretrunā ar nepieciešamības un proporcionalitātes pienākumu, definējot sabiedrisko pakalpojumu jomu saistībā ar reālajām vajadzībām pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem (sk. turpmāk 8.1.1. punktu).

<sup>(69)</sup> Pamatpakalpojumus, sākot no 2002. gada, sniedz ar jaukta tipa kravas kuģiem, bet papildpakalpojumus — ar prāmjiem (vai kruīza kuģiem). Kā jo īpaši konstatēja Korsikas Reģionālā pārskatu palāta (Galīgo novērojumu ziņojums par Korsikas Transporta biroju, 80.–82. lpp.), CDSP “pēc teksta un vispārējās struktūras atgādina iepriekšējo vienošanos”, un “attiecībā uz OSP tā nosacījumi ir ļoti maz mainījušies”.

<sup>(70)</sup> Sk. iepriekš 47. apsvērumu un 35. zemsvītras piezīmi.

<sup>(71)</sup> Sk. iepriekš minētā sprieduma *Analir* lietā 27. punktu.

<sup>(72)</sup> Sk. 2001. gada 30. oktobra lēmumu par valsts atbalstu, ko Francija izmaksājusi *Société nationale maritime Corse-Méditerranée*, OV L 50, 21.2.2002.

<sup>(73)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 79. apsvērumu.

<sup>(74)</sup> COM(2003)595 galīgā redakcija — nav publicēts OV, 5.5.3. punkts.

<sup>(75)</sup> Tostarp samazinot dīkstāves ietekmi uz dažu kuģu ekspluatāciju.

<sup>(76)</sup> CDSP I pielikums.

<sup>(77)</sup> 2. pielikums — kuģu sadalījuma princips pa līnijām.

<sup>(78)</sup> Tā, kuģis “Pascal Paoli” pamatā bija iedalīts ekspluatācijai līnijā Marseļa–Bastija (*Marseille-Bastia*) un pēc vajadzības — līnijā Marseļa–Balaņa (*Marseille-Balagne*). Līdzīgi, pamatpakalpojumi uz Propriāno (*Propriano*) bija jāsniedz, izmantojot trīs CMN kuģus — “Giro-lata”, “Kalliste” un “Scandola”.

(152) Saistībā ar to Komisija konstatē, ka triju papildpakalpojumu līniju ekspluatāciju, proti, Marseļa–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*), Marseļa–Bastija (*Marseille–Bastia*) un Marseļa–Propriāno (*Marseille–Propriano*), SNCM īstenoja neatdalāmā veidā, izmantojot divus kruīza kuģus “Danielle Casanova” un “Napoléon Bonaparte” pakalpojumu sniegšanai šajās trijās līnijās<sup>(79)</sup>. Komisija turklāt secina, ka nelieli pienākumi, kas noteikti konkrēto papildpakalpojumu sniegšanai<sup>(80)</sup>, faktiski paredz tikai kuģošanas resursu apvienošanu, kas ir jo īpaši būtiska šo pakalpojumu sniegšanai un veicina tehnisko un ekonomisko papildināmību, lai sniegtu pakalpojumus šajās trijās līnijās. Līdz ar to Komisija uzskata, ka papildpakalpojumu iekļaušanas CDSP jomā pamatotība ir jāvērtē kopumā.

(153) Turklāt, izvērtējot DSP jomas nepieciešamību un proporcionālītāti, jāņem vērā sabiedrisko pakalpojumu pienākumu esamība attiecībā uz visiem pārvadājumiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku. No otras puses, konkrētajos apstākļos un ņemot vērā iesaistīto personu argumentus<sup>(81)</sup>, šī izvērtēšana jāveic arī attiecībā uz privātās iniciatīvas piedāvājuma esamību no Tulonā (*Toulon*), kas būtībā aizstāj līnijas no Marseļas (*Marseille*), uz ko attiecas DSP.

*Pasažieru pārvadājumu pakalpojumu aizstājamība no Marseļas (*Marseille*) un Tulonā (*Toulon*)*

(154) Komisija atgādināja uzsākšanas lēmumā, ka ir fakti, kas liecina par aizstājamību starp pakalpojumiem no Marseļas (*Marseille*) un Tulonā (*Toulon*). Līdz ar to satiksmes pieaugums pārvadājumos starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku pierāda, ka ir strauji attīstījušies piedāvājumi, kas konkurē ar abiem kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem. Tādējādi jūras pārvadājumu satiksme starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku laikā no 2002. līdz 2009. gadam pasažieru pārvadājumu jomā palielinājās par 31,6 %<sup>(82)</sup>. Saistībā ar to satiksmes sadalījums starp apkalpotajām ostām liecina par ļoti strauju satiksmes pieaugumu no Tulonā (*Toulon*) (+ 150 % laikā no 2002. līdz 2009. gadam) un vienlaicīgu satiksmes samazinājumu no Marseļas (*Marseille*) (– 1,7 %). No tā izriet, ka kopējo satiksmes pieaugumu lielākoties nodrošina pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas no Tulonā (*Toulon*), samazinoties kopīgo deleģējuma saņēmēju piedāvājumam, kuri darbojas no Marseļas (*Marseille*).

(155) Pretēji Francijas iestāžu apgalvojumiem, kas turklāt sniegti bez kvantitatīvās analīzes, šķiet, ka šīs izmaiņas nav saistāmas ar “savienoto trauku” efektu ar Itāliju. Tādējādi

šķiet, ka tā daļa no Korsikas satiksmes<sup>(83)</sup>, kas saistāma ar savienojumiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, laikā no 2002. līdz 2009. gadam ir pastāvīgi pieaugusi no 60,9 % 2002. gadā līdz 66,2 % 2009. gadā, samazinoties pārvadājumiem starp Korsiku un Itāliju<sup>(84)</sup>.

(156) Attiecībā uz Francijas iestāžu argumentu, saskaņā ar kuru Konkurences padome 2006. gada lēmumā ir atzinusi — nevar izslēgt iespēju, ka pasažieru pārvadājumu tirgus no Marseļas (*Marseille*) ir konkrēts tirgus, Komisija konstatē, ka Konkurences padome ir aprobežojusies tikai ar secinājumu, ka pastāv konkrēts tirgus, ko veido savienojumi no Marseļas (*Marseille*)<sup>(85)</sup>, pamatojot savus argumentus par SNCM dominējošā stāvokļa esamības noteikšanu kā atbildi uz OTC konkursa sludinājumu<sup>(86)</sup>. Šāda nostāja tomēr neliedza Konkurences padomei atzīt, ka “pasažieru pārvadājumu tirgū kulminācijas periodā satiksmē starp kontinentu un Korsiku (Francijas kontinentālo daļu un Itāliju) nevar izslēgt, ka Nicas (*Nice*), Tulonā (*Toulon*), Marseļas (*Marseille*), Livurnā (*Livourne*), Savonā (*Savone*) un Dženovā (*Gênes*) ostas viena otrai radīja noteiktu konkurences spiedienu”<sup>(87)</sup>.

(157) Faktiski izmaiņas satiksmē starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, paplašinoties savienojumiem no Tulonā (*Toulon*), ir vēl izteiktākas attiecībā uz papildpakalpojumiem. Laikā no 2002. līdz 2005. gadam reāli konstatētā satiksme papildpakalpojumu jomā savienojumā Marseļa (*Marseille*)–Korsika samazinājās par 208 213 pasažieriem un vienlaikus savienojumā Tulonā (*Toulon*)–Korsika tā palielinājās par 324 466 pasažieriem. Satiksmes papildpakalpojumu daļas samazināšanās par labu citiem tirgus operatoriem uz kopējā satiksmes pieauguma fona, sākot no 2002. gada, liecina par šo abu pakalpojumu izteiktu aizstājamību.

(158) Vērtējot kvalitatīvā aspektā, šo pakalpojumu aizstājamību faktiski veicināja arī neliels attālums starp Marseļu (*Marseille*) un Tulonu (*Toulon*), aptuveni 50 km, un kopīgais galamērķis — tā pati Korsikas osta. Turklāt brauciena laiks no Marseļas (*Marseille*) uz Tulonu (*Toulon*), aptuveni 35–45 minūtes, ir daudz mazāks nekā jūras brauciena laiks<sup>(88)</sup>, tādēļ tas nav būtisks šķērslis šo abu pakalpojumu konkurencei par galamērķi. Turklāt Tulonā

<sup>(79)</sup> Sk. CDSP 2. pielikumu.

<sup>(80)</sup> Šie pienākumi būtībā aprobežojas ar minimālu pārvadāšanas jaudu, kas jānodrošina visos kulminācijas periodos, sk. iepriekš 141. apsvērumu.

<sup>(81)</sup> Sk. iepriekš 5.1.1. punktu.

<sup>(82)</sup> Korsikas Reģionālās pārskatu palātas galīgais novērojumu ziņojums “Teritoriālā kontinuitāte”, 2010. gads, 65. lpp.

<sup>(83)</sup> Komisija šajā jomā atsauca uz jūras pasažieru pārvadājumiem no un uz visām Korsikas ostām.

<sup>(84)</sup> Avots: Korsikas Reģionālais pārvadājumu novērošanas centrs.

<sup>(85)</sup> Sk. 2006. gada 11. decembra Lēmuma Nr. 06-MC-03 97. punktu.

<sup>(86)</sup> Sk. 2.4. punktu.

<sup>(87)</sup> Sk. 2006. gada 11. decembra Lēmuma Nr. 06-MC-03 80. punktu.

<sup>(88)</sup> Jūras brauciena laiks svārstās no aptuveni 5 stundām un 45 minūtēm no Tulonā (*Toulon*) līdz aptuveni 10 stundām no Marseļas (*Marseille*), izmantojot jaukta tipa kravas kuģi (nakts maršruts).

(Toulon) osta atrodas daudz tuvāk Korsikai, par aptuveni 50 km, un tas ļauj kuģiem no Tulas (Toulon) sasniegt Korsiku ātrāk nekā no Marseļas (Marseille), tādējādi palielinot pakalpojumu no Marseļas (Marseille) aizstājamību ar pakalpojumiem no Tulas (Toulon) <sup>(89)</sup>.

- (159) No Marseļas (Marseille) un Tulas (Toulon) ostām sniegto pakalpojumu aizstājamības būtisko pakāpi <sup>(90)</sup>, sākot no 2006. gada, var pierādīt arī kvantitatīvi, pamatojoties uz satiksmes izmaiņām uz Tulu (Toulon), kas novērotas streiku laikā, kuri būtiski apgrūtināja pakalpojumus no Marseļas (Marseille) 2005. gada nogalē <sup>(91)</sup>. Tādējādi, ņemot vērā arī satiksmes pieauguma tendenci no Tulas (Toulon) <sup>(92)</sup>, reālās satiksmes līmenis no Marseļas (Marseille) uz Tulu (Toulon) <sup>(93)</sup>, kas tika novērots līnijās ar galamērķi Ajačio (Ajaccio), 2005. gada septembrī un oktobrī bija aptuveni 89 % <sup>(94)</sup>.
- (160) Pamatojoties uz visu minēto, Komisija uzskata, ka šādos apstākļos, no pasažieru pieprasījuma viedokļa, piešķirot CDS, papildpakalpojumi lielākoties bija jāaizstāj ar pakalpojumiem no Tulas (Toulon) un galamērķi Bastijā (Bastia) un Ajačio (Ajaccio).

#### Privātās iniciatīvas trūkums

- (161) Komisija arī uzskata, ka Francijas iestādes nav sniegušas nekādus pierādījumus par privātās iniciatīvas trūkumu attiecībā uz papildpakalpojumiem. Noliecot dalījumu

<sup>(89)</sup> Sk. arī iepriekš minētā 2012. gada 17. februāra Atzinuma Nr. 12-A-05 C daļas 2) punktu un jo īpaši 131. apakšpunktu par noteiktu pakalpojumu aizstājamību starp Korsikas ostām, no vienas puses, un Marseļas (Marseille) un Tulas (Toulon), no otras puses, tostarp arī neliela noslogojuma periodā. Procedūras gaitā savāktā informācija neliecina, ka faktori, kas ietekmē pārvadājumu pieprasījuma aizstājamību no Marseļas (Marseille) un Tulas (Toulon), būtu būtiski mainījušies laikā no 2006. līdz 2012. gadam.

<sup>(90)</sup> Minētie pakalpojumi ir pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ar galamērķi Bastijā (Bastia) un Ajačio (Ajaccio), kurus vienīgos apkalpoja no Tulas (Toulon).

<sup>(91)</sup> Marseļā (Marseille) 2005. gada septembrī un oktobrī radās liels sociāla rakstura konflikts saistībā ar SNCM privatizāciju.

<sup>(92)</sup> Komisija ņēma šo ietekmi vērā, koriģējot reālās satiksmes datus ar ikgadējiem samazinājumiem, kas novēroti iepriekšējos mēnešos pirms streika. Ticams, ka datus par satiksmi nākamajos mēnešos uzreiz pēc galvenajiem traucējumiem, arī ietekmēja rezervāciju anulēšana, tādēļ dati par iepriekšējiem mēnešiem, tieši otrādi, sniedz atsauci, kas precīzāk raksturo ilgtermiņa izmaiņas attiecīgajos tirgos.

<sup>(93)</sup> Pretēji tam, izmaiņas satiksmē uz Nicu (Nice), kaut arī nebūt ne mazsvarīgas, bija daudz mazākas. Avots: Korsikas Reģionālais pārvadājumu novērošanas centrs.

<sup>(94)</sup> Ņemot vērā iepriekš minētās tendenču korekcijas, satiksmes samazinājums no Marseļas (Marseille) sasniedza 22 600 pasažieru, bet koriģētais pieaugums satiksmei uz Tulu (Toulon) bija 20 056 pasažieri. Nekādas būtiskas izmaiņas netika novērotas Nicā (Nice).

pamatpakalpojumos un papildpakalpojumos, tās aprobežojas ar atgādinājumu par dalībvalstu plašajām novērtēšanas pilnvarām, nosakot SIEG jomu. Tomēr tās nepamato papildpakalpojumu iekļaušanu ar privātās iniciatīvas trūkumu attiecībā uz īpašām pakalpojumu vajadzībām. Līdz ar to Francijas iestādes pamatoja CDS vispārējo raksturu ar vēlmi neierobežot sabiedrisko pakalpojumu jomu ar nerentablām darbībām, lai nodrošinātu finansālu izlīdzinājumu (sk. iepriekš 61. un 62. apsvērumu). Tomēr iepriekš tika uzskatīts, ka šim argumentam nav nākotnes (sk. iepriekš 143. apsvērumu).

- (162) Saistībā ar minēto Komisija salīdzināja reālo pasažieru satiksmi uz galamērķi katrā papildpakalpojumu ostā ar pārvadājumu piedāvājumu, ko Corsica Ferries iesniedza satiksmei no Tulas (Toulon), un ar DSP pamatpakalpojumiem. No tā izrietēja, ka attiecībā uz Bastijas (Bastia) un Ajačio (Ajaccio) ostām, kas pārstāv 90 % papildpakalpojumiem nepieciešamo jaudu, apvienojot jaudas, ko piedāvā DSP pamatpakalpojumi no Marseļas (Marseille) un privātās iniciatīvas pakalpojumi, kas pastāvēja laikā no 2004. līdz 2006. gadam satiksmei no Tulas (Toulon), pietika, lai nodrošinātu faktiski konstatēto pieprasījumu, un tas attiecās gan uz pavasara un rudens periodu, gan vasaras periodu katrā no abām ostām katrā gadā no 2004. līdz 2006. gadam.

- (163) Šo secinājumu Francija kopumā neapšaubīja. Francijas iestādes tikai atsaucās uz ārkārtas apstākļiem 2004. un 2005. gadā <sup>(95)</sup>, kas, pēc iestāžu domām, izskaidroja papildpakalpojumu pasažieru skaita samazināšanos. Komisija tomēr uzskata, ka šā argumenta izmantošana attiecībā uz 2004. un 2005. gadu lielākoties aprobežojās ar lielajām satiksmes izmaiņām, kas izceltas attiecībā uz pakalpojumiem no Tulas (Toulon) <sup>(96)</sup>. Turklāt Komisija šajā jomā secina, ka pārvadāšanas pakalpojumu pietiekamība varēja būt arī augstāka attiecībā uz 2006. gadu, tieši pirms DSP stāšanās spēkā <sup>(97)</sup>, un tādējādi konkurences situācija tai piešķīra īpašu nozīmi.

- (164) Līdz ar to Komisija uzskata, ka papildpakalpojumu integrācija DSP jomā nebija nepieciešama un proporcionāla attiecībā uz konstatētā pārvadājumu pieprasījuma apmierināšanu līnijās Marseļa–Bastija (Marseille–Bastia) un Marseļa–Ajačio (Marseille–Ajaccio). Attiecībā uz līniju Marseļa–Propriāno (Marseille–Propriano), kaut arī 2006. gadā neviens cits pakalpojums regulāri neapkalpoja šo

<sup>(95)</sup> Sk. iepriekš 159. apsvērumu un 93. zemsvītras piezīmi.

<sup>(96)</sup> Satiksmes no Marseļas (Marseille) pakalpojumu darbības traucējumu ietekmi uz kopējo faktiski konstatēto satiksmi tādēļ mazināja vienlaicīgais pasažieru skaita pieaugums, kurus pārvadāja līnijās no Tulas (Toulon), sk. iepriekš 159. apsvērumu.

<sup>(97)</sup> Papildus, 2006. gadam bija raksturīgs būtisks kopējā pasažieru skaita pieaugums, kuri tika pārvadāti uz Korsiku, aptuveni 8,5 % saskaņā ar ORTC datiem.

Korsikas ostu, Komisija uzskata, ka nelielais satiksmes īpatsvars šajā līnijā<sup>(98)</sup> neļauj atzīt, ka privātās iniciatīvas trūkums šajā vienīgajā līnijā apstrīdētu secinājumu par visiem papildpakalpojumiem.

(165) Saistībā ar minēto jāatgādina, ka *Corsica Ferries* sniegtie pakalpojumi atbilda OSP standartiem, ko piemēro visiem savienojumiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, un kvalitātes ziņā neatšķirās no pakalpojumiem, kas tika sniegti papildpakalpojumu jomā. Tādēļ, kā iepriekš atgādināts 141. apsvērumā, kvalitātes pienākumi, kas saistīti ar papildpakalpojumiem, bija daudz vieglāki nekā tie, kas saistīti ar pamatpakalpojumiem.

(166) Saistībā ar minēto Komisija jo īpaši uzskata, ka dalībvalstis nedrīkst nodalīt sabiedrisko pakalpojumu specifiskus pienākumus no pakalpojumiem, kurus apmierinošā veidā un ar nosacījumiem (cena, objektīvas kvalitātes īpašības, kontinuitāte un pakalpojumu pieejamība), kas atbilst valsts definētām sabiedrības interesēm, jau sniedz vai var sniegt uzņēmumi, kuri īsteno savu darbību parastos tirgus apstākļos<sup>(99)</sup>. Tādēļ Komisija uzskata, ka iepriekš minētais liecina, ka to izmaksu kompensēšana, kas SNCM radās saistībā ar papildpakalpojumu sniegšanu, bija pret-runā arī ar attiecīgo Komisijas praksi. Tādējādi, ņemot vērā OSP un sociālā atbalsta shēmas<sup>(100)</sup> klātesamību visās līnijās starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, SNCM konkurentus pasažieru pārvadāšanas jomā, kuri darbojas no Tulonas (*Toulon*), varēja atzīt par tādiem, kuri īsteno savu darbību parastos tirgus apstākļos.

(167) Nobeigumā, Komisija uzskata, ka papildpakalpojumu iekļaušana sabiedrisko pakalpojumu jomā neatbilst sabiedrisko pakalpojumu reālajām vajadzībām, un tādēļ attiecībā uz konkrētajiem piemērotajiem noteikumiem Francija šajā gadījumā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kvalificējot papildpakalpojumus, kas *SIEG* ietvaros ir paredzēti *CDSP*. Tādējādi sprieduma *Altmark* lietā pirmais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz kompensācijām, ko piešķir par papildpakalpojumiem.

<sup>(98)</sup> Gan attiecībā uz jaudām, kas *DSP* tika piesaistītas šai līnijai 2007.–2013. gadā, gan faktiski konstatēto pieprasījumu savienojums Marselja–Propriāno (*Marseille–Propriano*) veido aptuveni 10 % papildpakalpojumu darbības. Avoti: *ORTC* un *SNCM* 2010. gada ziņojums par pakalpojumu izpildi.

<sup>(99)</sup> Sk. *SIEG* paziņojuma 48. punktu.

<sup>(100)</sup> Sk. iepriekš 7. apsvērumu un 5. zemspētras piezīmi.

#### 7.1.3.2. *Pakalpojumu sniedzēja atlase (4. kritērijs)*

(168) Saskaņā ar sprieduma *Altmark* lietā ceturto kritēriju kompensācijas vai nu izriet no publiskā tirgus procedūrām, kas ļauj atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt attiecīgos pakalpojumus pašvaldībai par lētāko cenu, vai arī tās nosaka, par pamatu izmantojot vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši apgādāts ar nepieciešamajiem līdzekļiem<sup>(101)</sup>.

#### Par pirmo apakškritēriju

(169) Deleģējuma piešķiršana jūras pārvadājumiem starp Francijas kontinentālo daļu un Korsiku notiek sarunu procedūras ceļā, pirms kuras Oficiālajā Vēstnesī tiek publicēts konkursa sludinājums saskaņā ar *CGCT* L.1411-1. panta noteikumiem<sup>(102)</sup>. Tomēr publiskā tirgus procedūra neizslēdz atbalstu, ja tas ļauj atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt šos pakalpojumus “par zemāko cenu pašvaldībai”<sup>(103)</sup>. Uzsākšanas lēmumā Komisija pauda šaubas par to, vai iepirkuma procedūra spēja izraisīt reālu un pietiekami atklātu konkurenci.

(170) Procedūra, kas izmantota šajā gadījumā un paredzēta Francijas tiesību aktos attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu deleģējumu piešķiršanu, ir sarunu procedūra ar iepriekšēju publikāciju saskaņā ar Eiropas publiskā iepirkuma tiesību aktiem. Tomēr jāatgādina, ka šī procedūra var nodrošināt faktisku konkurenci tikai, ja katrs gadījums tiek novērtēts atsevišķi<sup>(104)</sup>. Tādējādi tā piešķir līgumslēdzējai iestādei plašu rīcības brīvību un var atturēt ieinteresētos operatorus no dalības.

(171) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka konkursa nosacījumi nav ļāvuši nodrošināt šādu faktisku konkurenci.

(172) Tādējādi vienīgais piedāvājums, kas konkurēja ar kopīgo deleģējuma saņēmēju piedāvājumu, netika vērtēts pēc tā vērtīgajām īpašībām (piešķiršanas kritērijiem), bet gan pamatojoties uz atlases kritēriju, šajā gadījumā — kandidāta spēju uzsākt darbību no 2007. gada 1. jūlija. Tādējādi šī procedūra neļāva *OTC* salīdzināt vairākus piedāvājumus, lai izvēlētos saimnieciski izdevīgāko.

<sup>(101)</sup> Sk. *SIEG* paziņojuma 62. punktu.

<sup>(102)</sup> Teritoriālo pašvaldību vispārējais kodekss.

<sup>(103)</sup> Sk. *SIEG* paziņojuma 65. un 66. punktu.

<sup>(104)</sup> Sk. *SIEG* paziņojuma 67. punktu.

- (173) Tādēļ, neraugoties uz Francijas iestāžu apgalvojumiem, Komisija uzskata — apstākļi, ka faktiski tika iesniegti divi piedāvājumi, nav pietiekams, lai radītu reālu konkurenci, jo konkurējošais piedāvājums nespēja piedāvāt ticamu alternatīvu. Tādējādi šajā gadījumā *Corsica Ferries* piedāvājums paredzēja pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu no 2007. gada 12. novembra, lai gan specifikācija paredzēja pakalpojumu sniegšanu, sākot no 2007. gada 1. jūlija<sup>(105)</sup>. Turklāt, pretēji Francijas iestāžu apgalvojumam, Komisija neuzskata biežu vēršanos tiesā par apstākli, kas pierāda konkurences efektivitāti CDSP iepirkuma procedūras ietvaros.
- (174) Šādu atziņu apstiprina visi aspekti, kas raksturo tirgus situāciju un konkursa procedūras nosacījumus.
- (175) Tomēr jāatgādina, ka SNCM/CMN grupai bija svarīga priekšrocība konkurencē, kuru jo īpaši uzsvēra Konkurences padome<sup>(106)</sup>, jo šī grupa ir vēsturiskais operators, kura rīcībā jau bija jūras transportlīdzekļi, kas pielāgoti CDSP specifikācijas prasībām.
- (176) Turklāt ļoti īsais laika posms starp datumu, kurā bija paredzēta CDSP piešķiršana (galīgā piešķiršana notika 2007. gada 7. jūnijā), un pakalpojumu sniegšanas sākuma datumu (2007. gada 1. jūliju) varēja radīt būtiskus šķēršļus jaunpienācēju iesaistei. Apvienojumā ar tehniskajām prasībām, kas saistītas ar attiecīgo ostu īpatnībām<sup>(107)</sup>, nosacījumu par flotes vecumu<sup>(108)</sup> un vienības jaudām, ko paredzēja CDSP specifikācija, šis ļoti īsais termiņš varēja ierobežot dalību konkursā. Līdz ar to Komisija uzskata, ka triju nedēļu ilgs pasūtījuma termiņš nebija pietiekams, lai konkrētajā gadījumā varētu pārstrukturēt kuģu floti vai iegādāties un/vai nofraktēt visus kuģus, kas atbilstu specifikācijas prasībām<sup>(109)</sup>.
- (177) Visbeidzot, daudzie noteikumi par sanāksmēm<sup>(110)</sup>, kas saistīti ar OTC piešķirto brīvību pieņemt lēmumus par izņēmumiem no piemērojamiem tiesību aktiem<sup>(111)</sup>, arī varēja atturēt no piedalīšanās konkursā, raisot šaubas par noteiktiem tehniskiem un ekonomiskiem parametriem, kas ir būtiski piedāvājuma izstrādei. Tādēļ Komisija uzskata, ka — kā uzsvēra Francijas iestādes — nosacījumu izvirzīšana, papildus tiem, kas minēti Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 2. punktā, nav pretrunā ar minēto regulu, slēdzot sabiedrisko pakalpojumu līgumus. Tomēr valsts iestāžu pienākums bija pārbaudīt, vai konkrētajā gadījumā, jo īpaši ņemot vērā papildu nosacījumus, kas varēja atturēt no piedalīšanās konkursa procedūrā, faktiskā konkurence par CDSP piešķiršanu varēja nodrošināt spieduma *Altmark* lietā ceturrtā kritērija izpildi, bet, ja ne — rosināt nepieciešamās juridiskās sekas.
- (178) Pamatojoties uz visu minēto, Komisija uzskata, ka izmantotās procedūras nosacījumi šajā gadījumā neļāva nodrošināt faktisku konkurenci par DSP piešķiršanu un līdz ar to — tāda piedāvājuma izvēli, kas ļautu nodrošināt pakalpojumus par zemāko cenu pašvaldībai<sup>(112)</sup>.

#### Par otro apakškritēriju

- (179) Tomēr Francijas iestāžu pienākums bija pierādīt, ka kompensācijas līmenis tika noteikts, izmantojot par pamatu vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši apgādāts ar nepieciešamajiem līdzekļiem<sup>(113)</sup>.
- (180) Francija neiesniedza šādu informāciju. Turklāt, kā iepriekš uzsvērts 2.5. punktā, kompensācija netika noteikta, pamatojoties uz *a priori* izvēlētu izmaksu bāzi vai salīdzinot ar citu līdzīgu jūras pārvadājumu uzņēmumu izmaksu struktūru, bet gan ņemot vērā ieņēmumu prognozes un degvielas izmaksas, kas veido tikai daļu no šo pakalpojumu produktiem un izmaksām.
- (181) Papildus, kā uzsvērts Korsikas Reģionālās pārskatu palātas ziņojumā<sup>(114)</sup>, Komisija uzskata, ka DSP kompensāciju prognozes par 2007.–2013. gadu bija ievērojami augstākas par tām, kas tika prasītas 2002.–2006. gadā par līdzīgiem pienākumiem, vai nedaudz zemākas atkarībā no piedāvātās jaudas.

<sup>(105)</sup> Sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas komisijas ziņojums.

<sup>(106)</sup> Sk. 2006. gada 11. decembra Lēmumu Nr. 06-MC-03 par aizsardzības pasākumu pieprasījumiem jūras pārvadājumu nozarē starp Korsiku un kontinentu, jo īpaši 106. punktu: "Situācija ar pārvadājumiem no Marsēlas (Marseille) tādēļ, neraugoties uz juridiskas ekskluzivitātes neesamību, ir raksturojama kā faktiskā ekskluzivitāte par labu abiem deleģējuma saņēmējiem, kuru rīcībā, pateicoties vēsturisko operatoru statusam šajos savienojumos, turklāt ir kuģi, kas ir vispiemērotākie kravas un pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai no Marsēlas (Marseille)".

<sup>(107)</sup> Tādējādi Bastijas (Bastia) ostā 2007. gadā nedrīkstēja veikt manevrus kuģi, kuru garums pārsniedza 180 metrus.

<sup>(108)</sup> Aizliegums līnijās izmantot kuģus, kas vecāki par 20 gadiem, tādējādi izslēdza visus kuģus, ko varēja piedāvāt vēsturisko operatoru konkurenti.

<sup>(109)</sup> Saistībā ar to jāpiebilst, ka vienlaikus citu operatoru iesaistīšanas kavēja arī augstās izmaksas, ko radītu kuģis, kas varētu atbilst CDSP specifikācijas prasībām. Tādēļ SNCM 2009. gadā par 75 miljoniem euro iegādājās jauka tipa kravas kuģi "Jean Nicoli".

<sup>(110)</sup> Sk. iepriekš 2.5. punktu.

<sup>(111)</sup> Jo īpaši attiecībā uz flotes vecumu vai pakalpojumu pielāgošanu (sk. CDSP I pielikumu).

<sup>(112)</sup> Acīmredzot, līguma noslēgšana tiešu sarunu ceļā starp līgumslēdzēju iestādi un grupu, kas saņēma deleģējumu, neļauj apšaubīt šo secinājumu par laika posmu no 2010. līdz 2013. gadam.

<sup>(113)</sup> Sk. SIEG paziņojuma 61. punktu.

<sup>(114)</sup> Sk. Galīgo novērojumu ziņojumu par Korsikas Transporta biroju, 80. lpp.

(182) Lai kā būtu mainījusies ekonomikas situācija laikā no 2001. līdz 2007. gadam, salīdzinājums ar izmaksām, kas rodas pareizi pārvaldītam uzņēmumam, bija jo īpaši nepieciešams tādēļ, ka dažas liecības ļāva noprast — SNCM, kurā tolaik notika intensīva pārstrukturizācija<sup>(115)</sup>, pats nebija šāds uzņēmums.

(183) Ņemot vērā visu minēto, Komisija tādēļ uzskata, ka konkrētajā gadījumā sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts.

#### 7.1.3.3. Secinājums par selektīvas priekšrocības esamību

(184) Sprieduma *Altmark* lietā kritēriji bija kumulatīvi, tādēļ ar pirmā kritērija neizpildīšanu papildpakalpojumu jomā un, jebkurā gadījumā, ar ceturta kritērija neievērošanu CDSP kopumā pietiek, lai atzītu, kas ir bijusi selektīva ekonomiska priekšrocība, kas piešķirta kopīgajiem deleģējuma saņēmējiem.

#### 7.1.4. PAR NOSACĪJUMIEM IETEKMEI UZ DALĪBVALSTU TIRDZniecību UN KONKURENCES TRAUCĒJUMIEM

(185) Kā norādīts uzsākšanas lēmumā, SNCM un CMN darbojas līnijās, kas savieno Francijas kontinentālo daļu un Korsiku, tieši konkurējot ar tādiem operatoriem kā *Corsica Ferries*, *Moby Lines* un *Saremar*. Līdz ar to Komisija konstatē, ka izvērtējamās valsts kompensācijas var nostiprināt SNCM un CMN pozīcijas, salīdzinot ar jūras pārvadājumu uzņēmumiem, kas konkurē ES teritorijā, un tādējādi var radīt konkurences traucējumu risku un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### 7.1.5. SECINĀJUMS PAR VALSTS ATBALSTA ESAMĪBU LESD 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

(186) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija secina, ka visas kompensācijas, ko SNCM un CMN saņēmušas CDSP ietvaros, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

(187) Ciktāl šis atbalsts ir piešķirts, iepriekš par to nepaziņojot Komisijai, tas ir nelikumīgs.

<sup>(115)</sup> Sk. iepriekš 15. apsvērumu un 10. zemsvītras piezīmi.

## 8. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

### 8.1. SADERĪBAS ANALĪZE SASKAŅĀ AR LESD 106. PANTA 2. PUNKTU

(188) Kā minēts uzsākšanas lēmumā<sup>(116)</sup>, DSP pasažieru pārvadājumus katru gadu izmanto vairāk nekā 300 000 pasažieru un CDSP paredzētās kompensācijas katru gadu pārsniedz 30 miljonus euro. Tādēļ *SIEG* 2005.<sup>(117)</sup> un 2011.<sup>(118)</sup> gada lēmumus nepiemēro CDSP saskaņā ar šo lēmumu attiecīgi 2. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 2. panta 1. punkta d) apakšpunktu.

(189) Tādējādi un tā kā Francija nav minējusi nekādu citu saderības pamatojumu<sup>(119)</sup>, Komisija uzskata, ka saskaņā ar CDSP piešķirto kompensāciju saderība ar iekšējo tirgu jānovērtē saistībā ar *SIEG* shēmu. Tomēr jāatgādina, ka saskaņā ar *SIEG* shēmas 69. punktu principus, kas minēti šīs shēmas 14., 19., 20., 24., 39. un 60. punktā, nepiemēro nelikumīgam atbalstam, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra.

(190) Saskaņā ar *SIEG* shēmas 11. punktu valsts atbalstu, kas neietilpst 2011. gada lēmuma piemērošanas jomā, var atzīt par saderīgu ar LESD 106. panta 2. punktu, ja tas nepieciešams attiecīgo pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi darbībai un neietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, lai kaitētu Savienības interesēm. Šāds līdzsvars ir iespējams tikai, izpildot nosacījumus, kas minēti shēmas 2.2.–2.10. punktā.

(191) Vispirms ir jāpārbauda šajā gadījumā iesniegtā pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi definīcija.

#### 8.1.1. ĪSTI PAKALPOJUMI AR VISPĀRĒJU TAUTSAIMNIECISKU NOZĪMI

(192) Ja papildpakalpojumu kvalificēšana *SIEG* tiek atzīta par acīmredzamu kļūdu vērtējumā (sk. iepriekš 151.–167. apsvērumu), kompensācijas, kas izmaksātas par šiem pakalpojumiem, netiek atzītas par saderīgām ar LESD 106. panta 2. punktu.

(193) Toties Komisija atzina, pamatojoties uz iepriekš minētā 145.–150. apsvēruma analīzi, ka pamatpakalpojumi bija pareizi definēti atbilstoši *SIEG*.

<sup>(116)</sup> Sk. uzsākšanas lēmuma 118.–120. apsvērumu.

<sup>(117)</sup> Komisijas Lēmums 2005/842/EK (2005. gada 28. novembris) par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi; OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.

<sup>(118)</sup> Komisijas Lēmums (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi; OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.

<sup>(119)</sup> Sk. Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā C-364/90, Itālija/Komisija, *Recueil* [1993], I-02097. lpp., 20. punkts.

## 8.1.2. CITI SIEG SHĒMAS NOSACĪJUMI

- (194) Jāpārbauda, vai ir izpildīti citi SIEG shēmas nosacījumi attiecībā tikai uz pamatpakalpojumiem, kas vienīgi atbilst pareizām SIEG definīcijām.

8.1.2.1. **Pilnvarojums**

- (195) Attiecībā uz **pilnvarojuma** nepieciešamību, kas precizētu sabiedrisko pakalpojumu pienākumus un kompensācijas aprēķināšanas metodes, CDSP nosaka attiecīgos pienākumus, kā arī kompensēšanas parametrus.

- (196) Tādēļ ir tomēr jāpaskaidro, ka aizsardzības klauzulas<sup>(120)</sup> esamība, ko piemēro, veicot būtiskas izmaiņas tehniskajos, regulatīvajos vai ekonomiskajos līguma nosacījumos, pati par sevi neapšaubā kompensēšanas parametru definīcijas provizorisko raksturu.

- (197) Līdz ar to tā ļauj visām līgumslēdzējām pusēm veikt grozījumus, kad notiek būtiskas izmaiņas pakalpojumu īstenošanas apstākļos, ja tās var apdraudēt CDSP mērķus. Tādējādi tā ir pielīdzināma vispārējo tiesību grozījumu noteikumam, kura iespējamā piemērošana tomēr ir jāanalizē attiecībā uz atbalsta tiesībām. Šis noteikums, kas paredzēts "sākotnējā finansiālā līdzsvara atjaunošanai", galvenokārt darbojas, mainot maksimālos tarifus un pakalpojumu raksturu. Kompensācijas apmēra maiņas iespēju, kas nav nepārprotami formulēta tekstā, tādēļ var izprast tikai saistībā ar izmaiņām sniegtajos pakalpojumos. Tādējādi, kā norādīts iepriekš minētajā Valsts padomes rīkojumā, šī aizsardzības klauzula pati par sevi nevar izraisīt pārmērīgu kompensēšanu par sniegtajiem pakalpojumiem.

- (198) Tā nenotiktu gadījumā, ja — pretēji tam, kā notiek pašlaik — piemērošanas un jaunu sarunu situācijas būtu acīmredzami pārāk nopietnas vai šī klauzula paredzētu papildu kompensēšanas iespēju attiecībā uz pakalpojumiem, kas jau sniegti brīdī, kad tiek izmantota sanāksmju klauzula, vienlaikus neprecizējot šīs papildu kompensēšanas parametrus. Korekciju klauzulas<sup>(121)</sup> esamība vairs neliek apšaubīt šo secinājumu, ciktāl tās piemērošana paredz, no vienas puses, CDSP vispārīgās

ekonomijas saglabāšanu, tādējādi aprobežojoties ar nelielām korekcijām un pielāgojumiem, un, no otras puses, vienlaicīgu kompensāciju un pakalpojumu samazināšanu. Pat ņemot vērā, ka 2009. gada 28. decembra grozījumi būtiski mainīja kompensēšanas parametrus un pakalpojumu apjomu, palika tomēr spēkā apstākļi, ka šie parametri tika provizoriski definēti pirms pakalpojumu izpildes attiecīgajā 2010.–2013. gada periodā.

- (199) Turklāt nebija bez pamata arī atšķirīgās ieņēmumu prognozes summas dažādajos piedāvājumos, ko iesniedza kopīgie deleģējuma saņēmēji. Komisija uzskata, ka optimistiskākas ieņēmumu prognozes integrēšana varētu rezultātā līdzināties šīs prognozes grozīšanai atkarībā no izredzēm tirgū. Tā arī secina, ka satiksmes prognozes, kas tika minētas sarunās, kopumā bija pieticīgākas nekā konkurentu piedāvājumā iekļautās prognozes<sup>(122)</sup>. Ņemot vērā reālos un plānotos ieņēmumus laikā no 2002. līdz 2006. gadam<sup>(123)</sup> un labvēlīgo tirgus situāciju pārvadājumiem no Korsikas 2006. gadā, Komisija uzskata, ka standarta parametri, uz kuru pamata CDSP tika paredzētas kompensācijas korekcijas, jebkurā gadījumā bija ticamas saistībā ar SIEG shēmas 23. apsvērumu.

- (200) Attiecībā uz citiem jautājumiem, ko minēja sūdzības iesniedzējs un kas izriet no korekcijas noteikumu kopuma<sup>(124)</sup>, jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru kompensācijas koriģēšanas mehānismu sarežģītība neliek apšaubīt kompensēšanas mehānisma objektīvo un pārredzamo raksturu<sup>(125)</sup>.

- (201) Visbeidzot, Komisijai radās šaubas par finansiālajām kompensācijām, kas tika piešķirtas deleģējuma saņēmējiem ārpus CDSP sistēmas, un Francijas iestādes iesniedza pierādījumus, ka uzsākšanas lēmumā minētās summas tika izmaksātas pēc vienkārša deleģējuma saņēmēju pieprasījuma, ko *in fine* noraidīja OTC.

8.1.2.2. **Pilnvarojuma ilgums**

- (202) **Pilnvarojuma ilgums**, sešarpus gadi, atbilst attiecīgajām Kopienas vadlīnijām<sup>(126)</sup>, kas paredz sešu gadu ierobežojumu.

<sup>(120)</sup> Attiecībā uz līnijām Marseille–Ajačio (*Marseille–Ajaccio*), Marseille–Propriano (*Marseille–Propriano*) un Marseille–Portovečio (*Marseille–Porto-Vecchio*), avots: Sabiedrisko pakalpojumu deleģēšanas komisijas ziņojums.

<sup>(121)</sup> Piemēram, SNCM kopējie neto ieņēmumi 2005. gadā par DSP darbībām bija 80,3 miljoni euro, salīdzinot ar ieņēmumu prognozi 85,5 miljonu euro apmērā 2008. gadā.

<sup>(122)</sup> Sk. iepriekš 38. un 39. apsvērumu un uzsākšanas lēmuma 53. apsvērumu.

<sup>(123)</sup> Sk. Tiesas 2008. gada 12. februāra spriedumu lietā T-289/03, BUPA/Komisija, Krājums [2008], II-81. lpp., 217. apsvēruma.

<sup>(126)</sup> Sk. Komisijas paziņojumu C(2004) 43 — Kopienas vadlīnijas par valsts atbalstu jūras pārvadājumiem, 9. iedaļa, 3. punkts.

<sup>(120)</sup> Sk. iepriekš 37. un 38. apsvērumu.

<sup>(121)</sup> Sk. iepriekš 33. zemsvītras piezīmi un uzsākšanas lēmuma 54. apsvērumu.

8.1.2.3. **Atbilstība Direktīvai 2006/111/EK**

- (203) Attiecībā uz **atbilstību Direktīvai 2006/111/EK** par finansiālo pārredzamību — uzņēmumi, kas saņēma deleģējumu, faktiski veica atsevišķu uzskaiti par savām darbībām saistībā ar DSP. SNCM gadījumā šī uzskaitē paredzēja papildu dalījumu, nošķirot pamatpakalpojumu darbības no tām, kas saistījās ar papildpakalpojumiem (skatiet iepriekš 46. un 47. apsvērumu).

8.1.2.4. **Kompensācijas summa**

- (204) Attiecībā uz **pārmērīgas kompensācijas neesamību** CDSP paredzēja bruto peļņas ierobežojumu (neskaitot amortizāciju, frakts maksājumus un citus kapitāla nodrošinājumus) 15 % apmērā no kuģu tirgus vērtības. Uzsākšanas lēmumā Komisija secināja, ka tās rīcībā nav informācijas, kas ļautu *a priori* izslēgt jebkādu pārmērīgu kompensēšanu.

- (205) Tomēr oficiālā pārbaudes procedūra ļāva noskaidrot, ka kuģu tirgus vērtība tika noteikta, pamatojoties uz ekspertu slēdzieniem, saņemot vairākus vērtējumus par atbilstību līgumiskajiem parametriem. Tādējādi aktīvu bāzi, kas tika izmantota kompensācijas ierobežošanai, veidoja atlikusī tirgus vērtība kuģiem, kas izmantoti saistībā ar DSP<sup>(127)</sup>.

- (206) Ņemot vērā, ka DSP kuģu atlikusī tirgus vērtība atmaksājas astoņu gadu laikā<sup>(128)</sup>, kā to paredz Francijas tiesību akti nodokļu jomā, šis ierobežošanas noteikums faktiski skāra tikai neto peļņas attiecību pret aktīviem (ROA) un neto peļņu no ekonomiskā kapitāla (ROCE), kas vidēji bija 2,5 %<sup>(129)</sup>. Turklāt “drošības zonas” likme, kas paredzēta SIEG shēmā<sup>(130)</sup>, DSP piešķiršanas datumā paaugstinājās par vairāk nekā 5 %<sup>(131)</sup>, lai gan būtisku komerciālā riska daļu šiem pakalpojumiem faktiski uzņēmās kopīgie deleģējuma saņēmēji SNCM un CMN. Turklāt

<sup>(127)</sup> Katra kuģa tirgus vērtība tika aprēķināta proporcionāli tā izmantojumam DSP vajadzībām.

<sup>(128)</sup> Protams, tik īss ilgums, salīdzinot ar kuģa ekonomiskās dzīves ilgumu (kas var pārsniegt 20 gadus), ir pamatots tikai gadījumā, ja 1) specifikācija kuģiem paredz ne vairāk kā 20 gadu vecumu, un 2) vidējais CMN kuģu vecums pārsniedz 13 gadus, bet SNCM kuģiem — 12 gadus, tādējādi *de facto* ierobežojot kuģu ekonomiskās dzīves ilgumu, ja netiek veiktas investīcijas kapitālremontā.

<sup>(129)</sup> Rezultātā DSP izmantoto kuģu vērtība ir jūras pārvadājumu uzņēmuma aktīvu apakšējā robeža.

<sup>(130)</sup> Sk. SIEG shēmas 37. punktu, kurā Komisija paredzēja 100 punktu bāzes likmi, papildus piemērojama maiņas likmei (tajā pašā valūtā un termiņā), kā pamatotu peļņu, neatkarīgi no komerciālā riska līmeņa, ko reāli uzņemas SIEG pakalpojumu sniedzējs.

<sup>(131)</sup> Tā kā nebija maiņas likmes, kas būtu derīga sešarpus gadu ilgam termiņam, Komisija kā rādītāju izmantoja maiņas likmi ar septiņu gadu termiņu. Dienas slēguma vērtība šai likmei mēnesi pirms DSP piešķiršanas bija robežās no 4,4 līdz 4,7 % (avots: *Bloomberg*).

praksē izrādījās, ka rezultāts pirms kapitāla nodrošinājuma deleģējuma saņēmējiem bija ievērojami zemāks par šo robežvērtību (sk. turpmāk).

- (207) Tādējādi CDSP nosacījumi neradīja pārmērīgu kompensāciju. Dalījums starp kompensācijām par pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem SNCM gadījumā neliek apšaubīt šo secinājumu attiecībā uz pamatpakalpojumiem, ņemot vērā kompensāciju dalītās uzskaites nosacījumus abiem šiem pakalpojumiem (sk. iepriekš 46. apsvērumu). Tādējādi, pamatojoties uz Francijas un SNCM iesniegtajiem datiem, izrādījās, ka SNCM rezultāts pirms kapitāla nodrošinājuma saistībā ar pamatpakalpojumiem saglabājās ievērojami zemāks par iepriekš minēto 15 % robežvērtību.

**Rezultāts pirms kapitāla nodrošinājuma sadalījumā pa uzņēmumiem un pakalpojumiem**

	SNCM pamatpakalpojumi	Visi SNCM	CMN
2007 S2	[...] (*)	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]
2010	[...]	[...]	[...]
2011	[...]	[...]	[...]

(\*) Šī informācija ir profesionāls noslēpums.

- (208) Visbeidzot, pēc trim deleģējuma gadiem OTC vajadzībām tika veikta pārbaude pārmērīgas kompensēšanas jautājumā kā ārēja revīzija (par 2010. gada izpildi). Turklāt neatkarīgs pilnvarots uzņēmums OTC uzdevumā katru gadu pārbaudīja deleģējuma saņēmēju ekspluatācijas reģistrus.

**8.1.2.5. Papildu prasības, kas var izrādīties nepieciešamas tirdzniecības attīstības nodrošināšanai pret ietekmēšanu pretēji Savienības interesēm**

- (209) Ņemot vērā 8.1.1.3. punktā minēto informāciju, Komisija uzskata, ka nekas nekavē apgalvot — teritoriālās kontinuitātes sabiedriskos pakalpojumus var veikt apstākļos, kas ļauj samazināt konkurences traucējumus, ko rada sabiedrisko pakalpojumu līgums. Līdz ar to *Corsica Ferries* apgalvojumi, kas tiecas pierādīt, ka CDSP pārvadājumu



vidējās izmaksas pārsvarā ir lielākas nekā savienojumu izmaksas no Nicas (*Nice*) un Tulonas (*Toulon*), kam piemēro sociālā atbalsta shēmu<sup>(132)</sup>, neliek apšaubīt sabiedrisko pakalpojumu līguma nepieciešamību un proporcionalitāti attiecībā uz pārvadājumiem, ko visu gadu īsteno no Korsikas ostām, un jo īpaši attiecībā uz pārvadājumiem no sekundārajām ostām (*Portovechio* (*Porto-Vecchio*), *Kalvi* (*Calvi*) — *Balāna* (*Balagne*) un *Propriāno* (*Propriano*)). Turklāt, kā iepriekš atgādināts 7.1.3.1. punktā, Komisija uzskata, ka maršrutu pārdalīšana pamatpakalpojumu ietvaros atbilst neapstrīdamām tehniskās un ekonomiskās efektivitātes prasībām.

- (210) Komisija norāda, ka Francijas iestādes ir uzsākušas konkursa procedūru, lai atlasītu pakalpojumu sniedzēju, kurš laikā no 2014. līdz 2023. gadam darbotos arī Korsikas pārvadājumu jomā no Marseļas (*Marseille*) uz līdzīgiem nosacījumiem kā *DSP* pamatpakalpojumiem, kas apskatīti šajā lēmumā. Šī procedūra jāorganizē 2013. gada vasarā.
- (211) Attiecībā uz konkurences traucējumiem jūras pārvadājumu tirgū Komisija secina, ka pamatpakalpojumu izmaksu kompensācija nedrīkst pārsniegt deleģējuma saņēmēju izmaksas, paredzot arī pamatotu peļņu (sk. iepriekšējo punktu). Tādēļ tā neļauj šiem uzņēmumiem iegūt pārmērīgu peļņu, lai nodrošinātu citu pakalpojumu finansēšanu.
- (212) Līdz ar to Komisija uzskata, ka nav nepieciešams noteikt papildu nosacījumus, lai nodrošinātu pamatpakalpojumu kompensāciju saderību ar iekšējo tirgu.

## 9. SECINĀJUMS

- (213) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija secina, ka kompensācijas, ko *SNCM* un *CMN* saņēmušas par pamatpakalpojumiem, ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas tomēr ir saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 106. panta 2. punkta izpratnē.
- (214) Kompensācijas, ko *SNCM* laikā no 2007. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 31. decembrim saņēma par papildpakalpojumiem, kā paredzēts *CDSP*, ir nelikumīgs atbalsts un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (215) Tādēļ Francijas iestādēm, sākot no šā lēmuma paziņošanas datuma, ir jāanulē visas izmaksas, kas pienākas *SNCM* kā kompensācijas par papildpakalpojumiem. Tas

jo īpaši attiecas uz kompensācijas gada pārrēķinu par 2012. gadu (ja šī izmaksa vēl nav veikta), kā arī mēneša maksājumiem par 2013. gadu, ko var izmaksāt pēc minētā datuma.

- (216) Komisija arī atgādina, ka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. panta 1. punktu jebkurš nelikumīgs atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, jāatgūst no saņēmēja<sup>(133)</sup>.
- (217) Tādējādi Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai atgūtu no *SNCM* kompensācijas, ko šis uzņēmums saņēmis par *CDSP* papildpakalpojumiem, sākot no 2007. gada 1. jūlija.
- (218) Komisija uzskata, ka *SNCM* izmaksu uzskaitē<sup>(134)</sup> ir atbilstošs pamats kompensāciju sadalīšanai starp pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem, lai noteiktu atgūstamā atbalsta summu bez procentiem. Pamatojoties uz to, atgūstamā atbalsta summa ietver šādus elementus:
- a) kompensāciju summa, kas laikā no 2007. līdz 2011. gadam faktiski samaksāta par papildpakalpojumiem un sasniedz 172 744 miljonus euro (sk. iepriekš tabulu, kas pievienota 46. apsvērumam);
- b) mēneša maksājumi par papildpakalpojumiem par 2012. gadu, kas pašlaik novērtēti kā 38 miljoni euro<sup>(135)</sup>, kā arī kompensācijas pārrēķins, kas jāizmaksā pēc galīgā ziņojuma iesniegšanas par pakalpojumu izpildi, ja šī summa jau ir izmaksāta;
- c) mēneša maksājumi par papildpakalpojumiem par 2013. gadu, līdz šā lēmuma datumam, kas pašlaik novērtēti kā 9,5 miljoni euro, atgādinot, ka Francijai ir jāanulē visi maksājumi, kas paredzēti pēc minētā datuma.

- (219) Francijas iestādēm ir jāatgūst summa, kas atbilst visām izmaksām, kuras veiktas kā kompensācijas par papildpakalpojumiem, četru mēnešu laikā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma.

<sup>(133)</sup> Padomes Regula (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai, OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

<sup>(134)</sup> Sk. 2.5. punktu.

<sup>(135)</sup> Šī summa aplēsta, ņemot vērā analītisko sadalījumu starp kompensācijām par pamatpakalpojumiem un papildpakalpojumiem par 2011. gadu un pamatojoties uz *SNCM* kompensācijas prognozes palielinājumu par 0,3 % 2012. gadā, salīdzinot ar 2011. gadu. Mēneša maksājumi veido 95 % indeksētās kompensācijas prognozes (sk. iepriekš 45. apsvērumu).

<sup>(132)</sup> Sk. iepriekš 7. apsvērumu un 5. zemsvītras piezīmi.

(220) Turklāt atgūšanas nolūkā Francijas iestādēm jāpapildina atbalsta summa ar atgūšanas kārtējiem procentiem, skaitot no datuma, kurā attiecīgais atbalsts tika nodots uzņēmuma rīcībā, proti, katra kompensācijas faktiskās izmaksāšanas datuma, kas paredzēts CDSP, un tā līdz pilnīgai atgūšanai<sup>(136)</sup> saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004<sup>(137)</sup> V nodaļu.

(221) Francijas iestādēm jāpievieno atgūšanas procentu aprēķinam, kas tām jāiesniedz Komisijai divu mēnešu laikā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma, tabula, kurā norādīti datumi un precīzas ikmēneša izmaksu summas, kā arī gada korekcijas, kas veiktas no nolīguma stāšanās spēkā līdz šā lēmuma pieņemšanas datumam.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

#### 1. pants

Kompensācijas, kas izmaksātas SNCM un CMN saskaņā ar 2007. gada 7. jūnija Nolīgumu par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Šis valsts atbalsts ir piešķirts, pārkāpjot pienākumus, kas paredzēti LESD 108. panta 3. punktā.

#### 2. pants

1. Kompensācijas, kas izmaksātas SNCM par papildu jaudu izveidi, kā paredzēts iepriekš minētā Nolīguma par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu specifikācijas I daļas a) punkta 2. apakšpunktā, I daļas b) punkta 2. apakšpunktā un I daļas d) punkta 1.4. apakšpunktā, nav saderīgas ar iekšējo tirgu.

2. Kompensācijas, kas izmaksātas SNCM un CMN par citu pakalpojumu sniegšanu, kas paredzēti iepriekš minētajā Nolīgumā par sabiedriska pakalpojuma sniegšanas pilnvaru deleģēšanu, ir saderīgas ar iekšējo tirgu.

#### 3. pants

1. Francijai ir pienākums nodrošināt, lai saņēmējs atmaksā 2. panta 1. punktā minēto atbalstu.

2. Atgūstamajās summās ir iekļaujami procenti, ko aprēķina, sākot no datuma, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz šo summu faktiskai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina, izmantojot saliktu formulu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004<sup>(138)</sup> V nodaļu un Regulu (EK) Nr. 271/2008, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004<sup>(139)</sup>.

4. Francija anulē visas atbalsta izmaksas, kas minētas 2. panta 1. punktā un ir jāmaksā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma.

#### 4. pants

1. Lēmuma 2. panta 1. punktā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un efektīva.

2. Francija nodrošina, lai šis lēmums tiktu īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas datuma.

#### 5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Francija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

- kopsumma (pamatsummu un procentus), kas atgūstama no saņēmēja;
- šā lēmuma izpildei jau pieņemto vai paredzēto pasākumu sīks apraksts;
- dokumenti, kas pierāda, ka saņēmējs ir brīdināts par atbalsta atmaksāšanu;
- datums un precīza ikmēneša izmaksu summa, kā arī gada korekcijas, kas veiktas no nolīguma stāšanās spēkā līdz šā lēmuma pieņemšanas datumam.

2. Francija regulāri informē Komisiju par valsts pasākumu gaitu, kas veikti šā lēmuma īstenošanai līdz 2. panta 1. punktā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Pēc jebkura Komisijas pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz visu informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā iesniedz arī sīku informāciju par no saņēmēja jau atgūtajām atbalsta summām un procentiem.

#### 6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2013. gada 2. maijā

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Joaquín ALMUNIA

<sup>(136)</sup> Sk. iepriekš minēto Regulas Nr. 659/99 14. panta 2. punktu.

<sup>(137)</sup> OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.

<sup>(138)</sup> OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.

<sup>(139)</sup> OV L 82, 25.3.2008., 1.–64. lpp.