BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 2 maj 2013

om det statliga stöd SA.22843 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Société Nationale Corse Méditerranée och Compagnie Méridionale de Navigation

[delgivet med nr C(2013) 1926]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/435/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a ([1]),

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ([2]),

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([3]), och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom skrivelser av den 27 september, den 30 november och den 20 december 2007 har kommissionen tagit emot ett klagomål från företaget Corsica Ferries där Société nationale Corse-Méditerranée (nedan kallat *SNCM*) och Compagnie Maritime de Navigation (nedan kallat *CMN*) påstås åtnjuta olagligt och oförenligt stöd tack vare avtalet om uppdrag för allmän trafik (nedan kallat *avtalet*) som ingåtts mellan Collectivité territoriale de Corse (nedan kallat *CTC*) och Office des transports de Corse (nedan kallat *OTC*), å ena sidan, och SNCM och CMN, å andra sidan. Avtalet (nedan *CDSP*) avser fartygsförbindelserna mellan Korsika och Marseille under perioden 2007–2013. Genom skrivelser av den 20 maj 2010, den 16 juli 2010, den 22 mars 2011, den 22 juni 2011, den 15 december 2011 och den 10 januari 2012 skickade den klagande kompletterande upplysningar till stöd för sitt klagomål.

(2) Genom skrivelser av den 17 mars 2008, den 12 november 2008, den 13 oktober 2011 och den 14 december 2011 bad kommissionen Frankrike att lämna kompletterande upplysningar. De franska myndigheterna skickade sina kommentarer och svar i skrivelser av den 3 juni 2008, den 14 januari 2009, den 7 december 2011 och den 20 januari 2012.

(3) Genom en skrivelse av den 27 juni 2012 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) avseende det potentiella stödet till förmån för SNCM och CMN i avtalet. Kommissionens beslut (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]) den 5 oktober 2012.

(4) De franska myndigheterna skickade sina kommenterar och svar på frågorna i beslutet om att inleda förfarandet genom skrivelser av den 13 juli 2012, den 7 september 2012, den 14 november 2012 och den 16 januari 2013.

(5) Företagen Corsica Ferries, SNCM och CMN skickade sina synpunkter inom den tidsfrist som fastställdes i beslutet om att inleda förfarandet. Genom skrivelser av den 22 oktober 2012 och den 21 december 2012 översände kommissionen dessa synpunkter till de franska myndigheterna. Frankrike översände sina kommentarer på de berörda parternas synpunkter genom skrivelser av den 3 januari 2013 och den 12 februari 2013.

2. BAKGRUND

2.1. *FÖRBINDELSEN MELLAN KORSIKA OCH FASTLANDET*

(6) Så som påpekas i beslutet om att inleda förfarandet har den territoriella kontinuiteten mellan Korsika och fastlandet säkerställts genom en första koncession på 25 år som tecknades 1976 mellan SNCM och CMN, å ena sidan, och franska staten, å andra sidan. Sedan den 1 januari 2002 betjänas endast linjerna från Marseille av SNCM och CMN enligt ett avtal om uppdrag för allmän trafik som tecknats med OTC med en löptid på 5 år.

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

(7) För övriga linjer har ett system för socialt stöd ([5]) inrättats parallellt. Detta system liksom förlängningen av detta för perioden 2007–2013 har godkänts av kommissionen ([6]).

(8) Sedan den 1 juli 2007 säkerställer SNCM och CMN sjöfartsförbindelserna mellan Marseille och Korsika inom ramen för avtalet, vilket tecknades den 7 juni 2007 (se avsnitt 2.5 ovan). Detta avtal löper ut den 31 december 2013.

(9) De främsta företag som är verksamma på sjötransportmarknaden mellan franska fastlandet och Korsika är SNCM, CMN (se avsnitt 2.2 och 2.3 nedan) och företaget Corsica Ferries, som trafikerar linjerna från Toulon och Nice.

(10) Trafiken till Korsika kännetecknas sedan många år tillbaka av att den är starkt säsongsbunden, eftersom de flesta passagerarna reser under sommarmånaderna. Under 2000-talet påverkades marknaden för transport mellan Korsika och franska fastlandet främst av utvecklingen av transportutbudet från Toulon, som blev den främsta hamnen för sjöfarten till Korsika i trafiktermer. Man bör i synnerhet framhålla att trafiken från Toulon började öka redan innan systemet för socialt stöd inrättades, under 2002, och att ökningen har fortsatt sedan dess ([7]). Denna utveckling går hand i hand med Corsica Ferries allt större marknadsandel.

2.2. *SNCM*

(11) Rederiet SNCM med säte i Marseille valdes 1976 ut av den franska regeringen för att garantera den territoriella kontinuiteten mellan fastlandet och Korsika. Företaget står för samtliga förbindelser till Korsika från Marseille och Nice och förbinder dessa hamnar med de i Ajaccio, Bastia, Calvi, l'Ile Rousse, Porto-Vecchio och Propriano.

(12) SNCM ombesörjer likaså förbindelsen till Sardinien (Porto Torres) från Marseille och Korsika (Ajaccio och Propriano). Företaget förbinder också Algeriet (Alger, Skikda, Bejaia, Oran) och Tunisien med Sète, Marseille och Toulon.

(13) Till och med maj 2006 ägdes SNCM till 80 % av Compagnie générale maritime et financière (nedan kallat *CGMF*) ([8]) och till 20 % av Société nationale des chemins de fer (nedan kallat *SNCF*). Den 26 januari 2005 inledde franska regeringen en privatisering av SNCM som ledde till att man valde ut ansökan från Butler Capital Partners (38 % av andelarna), delägare i Connex-koncernen, som i sin tur är ett dotterbolag till Veolia (28 % av andelarna). De anställda överlät 9 % av andelarna och staten behöll återstående 25 % genom CGMF.

(14) Denna privatisering införde en hävningsklausul till förmån för Butler Capital Partners och Veolia, som i synnerhet kunde åberopas av övertagarna i följande fall:

— Vid ett beslut från CTC om att inleda ett samråd om tilldelningen av ett avtal om uppdrag för allmän trafik med ett datum för ikraftträdande från och med den 1 januari 2007 som i huvudsak inte överensstämmer med de riktlinjer som fastställts av Korsikas folkvalda församling för driften av sjöfartslinjerna mellan Marseille och Korsika från och med den 1 januari 2007 ([9]).

— Vid tilldelning av uppdraget till en tredje part eller till SNCM på betydligt sämre ekonomiska villkor.

(15) Överlåtelsen till den privata sektorn åtföljdes av ett antal omstruktureringsåtgärder som var föremål för ett separat förfarande med avseende på rätten till statligt stöd ([10]).

(16) Den 10 november 2008 överlät Butler Capital Partner sina andelar till Veolia Transport. Under 2011 gick

([5]) Denna system kallas för individuellt stöd av social karaktär på grundval av artikel 87.2 i EG-fördraget, omfattar de boende på ön och även vissa väl identifierade kategorier ur social synvinkel, och gäller för de linjer som förbinder Korsika med hamnarna i Toulon och Nice. För varje passagerare som har rätt till ett förmånspris förfinansieras en prissänkning av transportföretagen, som de sedan får tillbaka.

([6]) Beslutet av den 2 juli 2002 i fall statligt stöd nr N 781/2001 – Frankrike – Individuellt stöd av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika och beslutet av den 23 april 2007 i fall statligt stöd nr N 13/2007 – Frankrike – Förlängning av det individuella stödet av social karaktär för sjöfartsförbindelsen med Korsika nr N 781/2001.

([7]) Se till exempel Autorité de la Concurrences yttrande nr°12-A-05 av den 17 februari 2012 om sjötransporten mellan Korsika och fastlandet, punkt 125.

([8]) Varav franska staten äger 100 % av kapitalet.

([9]) Dessa riktlinjer fastställdes den 24 mars 2006, se avsnitt 2.4.1 nedan.

([10]) C 58/2002 (f.d N 118/02) – Frankrike – om de åtgärder som Frankrike har genomfört till förmån för Société nationale maritime Corse-Méditerranée, som antogs den 25 februari 2003, EUT L 61, 7.2.2004, s. 13. Den 15 juni 2005, i mål T-349/03, upphävde domstolen beslutet från 2003 med anledning av en felaktig bedömning av stöd som är absolut nödvändigt. Till följd av de nya omstruktureringsåtgärderna utvidgade kommissionen förfarandet C 58/2002 genom ett beslut av den 13 september 2006. Kommissionen antog ett nytt beslut den 8 juli 2008, EUT L 255, 27.8.2009, s. 180. Detta beslut har delvis upphävts av tribunalen (mål T-565/08) till följd av ett överklagande från företaget Corsica Ferries France. SNCM och Frankrike har överklagat denna dom till domstolen (mål C-533/12 P och C-536/12 P).

Veolia Transport ihop Transdev för att bilda Veolia Transdev ([11]), som då ägde 66 % av andelarna. Den 30 mars 2012 tecknade Veolia Environnement ett avtal med CDC genom vilket Veolia Environnement tog tillbaka de 66 % av SNCM:s kapital som tidigare kontrollerades av samriskföretaget, mot ett internpris på 1 euro.

(17) SNCM har för närvarande en flotta med tio fartyg, varav sex stycken färjor ([12]) och fyra last- och passagerarfartyg – Jean Nicoli ([13]), Pascal Paoli, Paglia Orba och Monte d'Oro.

2.3. *CMN*

(18) CMN är ett privat rederi som grundades 1931 och som har sitt säte i Marseille. Dess huvudsakliga verksamhet utgörs av sjöfartsförbindelserna till Korsika (gods och passagerare) och till Sardinien.

(19) Före den 2 oktober 2009 ägdes CMN till 53,1 % av Compagnie Méridionale de Participations (nedan kallat *CMP*), till 45 % av SNCM och till 1,9 % av sina anställda. CMP ägdes i sin tur till 55 % av Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (nedan kallat *STIM d'Orbigny*), ett dotterbolag till STEF-TFE-koncernen, och till 45 % av Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (nedan kallat *CGTH*), ett 100-procentigt dotterbolag till SNCM. Sedan dess har de andelar som SNCM direkt och indirekt kontrollerade i CMN köpts tillbaka av STEF-koncernen. STEF-koncernen ägde efter detta 97,9 % av CMN:s kapital, tillsammans med de anställda som kontrollerade 2,1 % av andelarna.

(20) CMN ombesörjer en del av tjänsterna på de tre linjerna mellan Korsika och Marseille (Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano) inom ramen för avtalet (se avsnitt 2.5 nedan). Företaget ombesörjer samtidigt, utanför uppdraget för allmän trafik, en förbindelse med Sardinien (Porto Torres). För genomförandet av dess verksamhetsprogram inom ramen för uppdraget för offentlig trafik förfogar Méridionale över tre last- och passagerarfartyg – Girolata, Piana (som har ersatt Scandola) och Kalliste.

2.4. *AVTALET OM UPPDRAG FÖR ALLMÄN TRAFIK 2007–2013*

2.4.1. UPPHANDLINGSFÖRFARANDET

(21) Kommissionen lämnar här endast en kortfattad redogörelse om hur avtalet upphandlades, vilket beskrivs mer ingående i beslutet om att inleda förfarandet.

(22) Den 24 mars 2006 godkände Korsikas folkvalda församling genom beslut nr 06/22 en förlängning av uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna till hamnarna Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse och Calvi), Porto-Vecchio och Propriano från hamnen i Marseille från och med den 1 januari 2007.

(23) Ett meddelande om offentlig upphandling publicerades i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) den 27 maj 2006 och i tidningen *Les Echos* den 9 juni 2006. Fyra anbud togs emot ([14]). Till följd av Conseil de la concurrences beslut av den 11 december 2006 ([15]) och förordningen från Conseil d'Etat av den 15 december 2006 ([16]) annullerades upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik i sin helhet för att säkerställa efterlevnaden av skyldigheterna i fråga om konkurrensutsättning.

(24) Genom beslut nr 06/263 AC av den 22 december 2006 beslöt Korsikas folkvalda församling att återuppta upphandlingsförfarandet för uppdraget för allmän trafik och att förlänga uppdraget fram till den 30 april 2007.

(25) En ny anbudsinfordran offentliggjordes således den 30 december 2006 i EUT, den 4 januari 2007 i *Les Échos* och den 5 januari 2007 i tidningen *Marine Marchande*. Två sökande lämnade in anbud – sammanslutningen mellan SNCM och CMN ([17]) å ena sidan, och företaget Corsica Ferries ([18]) å andra sidan.

(26) Det ekonomiska förslag som sammanslutningen SNCM/CMN lämnade i sitt övergripande anbud presenterades i beslutet om att inleda förfarandet ([19]). Den 28 mars 2007 överförde sammanslutningen SNCM/CMN en ändrad version av sitt anbud till OTC, som i synnerhet kännetecknades av en betydligt lägre ersättning än den som efterfrågades för det övergripande anbudet. Det medförde en ändring av den beräknade trafiknivån, marknadsvärdet på vissa av sammanslutningens fartyg och datumet för inhyrning av nya fartyg, samt en ändring av kostnadsnivån mellan det övergripande anbudet och anbuden för varje linje.

([11]) Veolia Transdev ägdes 2011 till lika stora delar av Veolia Environnement respektive Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

([12]) Bland dessa är det endast Napoléon Bonaparte och Danielle Casanova som regelbundet har använts för tjänster inom ramen för uppdraget för allmän trafik sedan 2007. De fyra andra färjor som SNCM använder under 2013 är Méditerranée, Corse, Ile de Beauté och Excelsior.

([13]) Jean Nicoli ersattes under 2009 av Monte Cinto för utförandet av tjänsterna enligt uppdraget för allmän trafik.

([14]) Ett övergripande och odelbart anbud från SNCM för alla linjer, ett anbud från företaget Corsica Ferries med olika optioner, ett anbud från CMN med sex olika förslag, ett anbud från en tillfällig sammanslutning bestående av företaget Corsica Ferries och CMN med två optioner.

([15]) Se skäl 24 i beslutet om att inleda förfarandet.

([16]) Se skäl 25 i beslutet om att inleda förfarandet.

([17]) Ett anbud rörde var och en av de fem sjöfartslinjerna som omfattas av allmän trafikplikt, det andra var övergripande och odelbart och rörde alla de fem sjöfartslinjerna tillsammans.

([18]) Företaget Corsica Ferries lämnade in anbud för linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Porto-Vecchio och Marseille–Propriano, liksom ett övergripande anbud för dessa tre linjer.

([19]) Se punkt 30 i beslutet om att inleda förfarandet.

(27) Efter det att Korsikas folkvalda församling hade skjutit upp datumet för inledandet av det nya uppdraget till den 1 juli 2007 och ytterligare en förhandlingsrunda föreslog OTC att man skulle förkasta Corsica Ferries anbud ([20]).

(28) Genom beslut nr 07/108 av den 7 juni 2007 tilldelade Korsikas folkvalda församling sammanslutningen bestående av SNCM och CMN uppdraget för allmän trafik för sjöfartsförbindelserna mellan hamnen i Marseille och Korsikas hamnar, och genom ett beslut av samma datum gavs ordföranden för det verkställande rådet vid ovannämnda församling behörighet att underteckna avtalet (nedan kallat *de två besluten av den 7 juni 2007*).

2.4.2. IFRÅGASÄTTANDE AV GILTIGHETEN HOS DE TVÅ BESLUTEN AV DEN 7 JUNI 2007

(29) Förvaltningsdomstolen i Bastia avslog den 24 januari 2008 Corsica Ferries begäran om att upphäva de två besluten från den 7 juni 2007. Därefter upphävde kammarrätten i Marseille den 7 november 2011 domen från förvaltningsdomstolen i Bastia av den 24 januari 2008 liksom de två besluten av den 7 juni 2007.

(30) I sin dom slog kammarrätten fast att det rör sig om en överträdelse av förordning nr 3577/92 om cabotage ([21]) (nedan kallad *cabotageförordningen*) och att det statliga stöd som beviljas genom avtalet är olagligt. Domen åberopade i detta sammanhang bestämmelserna i den första punkten i artikel 7 i avtalet, vilken innebär att avtalet inte uppfyller det tredje kriteriet i domen i Altmark-målet ([22]). Som ett resultat föreskrev rätten att Korsikas folkvalda församling skulle göra upp om avtalet i godo före den 1 september 2012 ([23]).

([20]) OTC ansåg att företaget Corsica Ferries inte med säkerhet kunde fastställa det datum då företaget skulle kunna påbörja uppdraget och att det dessutom inte uppfyllde villkoret beträffande fartygens högsta ålder som fastställdes i anbudsinfordrans särskilda regler.

([21]) Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

([22]) Domstolens dom av den 24 juli 2003, mål C-280/00, Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, REG. 2003, s. 7747.

([23]) Kammarrätten i Marseille den 7 november 2011, *Société Corsica Ferries c/Collectivité Territoriale de Corse*, nr°08MA01604. Se punkt 40 i beslutet om att inleda förfarandet.

(31) SNCM och CMN överklagade och Conseil d'Etat upphävde den 13 juli 2012 domen av den 7 november 2011 ([24]) från kammarrätten, och hänsköt målet till kammarrätten i Marseille.

2.5. *PÅMINNELSE OM DE HUVUDSAKLIGA BESTÄMMELSERNA I AVTALET*

(32) Avtalet har undertecknats för perioden från och med den 1 juli 2007 till och med den 31 december 2013. I artikel 1 definieras att avtalets syfte är att tillhandahålla regelbunden sjötrafik på alla linjer inom ramen för uppdraget för allmän trafik mellan hamnen i Marseille och följande hamnar: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano och Balagne.

(33) Kravspecifikationerna i bilaga 1 till avtalet beskriver tjänsterna i detalj. I synnerhet beskrivs följande:

i) En grundservice för permanent person- och frakttransport ([25]) som sammanslutningen SNCM-CMN måste utföra hela året, och

([24]) Conseil d'Etat ansåg å ena sidan att rådets förordning nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna inte utgjorde något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedömdes globalt för varje linje eller resa för avtalets hela genomförandeperiod eller för de perioder som avtalet framhåller, utan att man måste undersöka om detta behov ständigt kan motiveras under denna period eller dessa perioder. Genom att se bestämmelserna i kravspecifikationerna som oförenliga med denna förordning med anledning av att den kompletterande service som efterfrågas av den anbudstagande sammanslutningen för linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano, som är avsedd att förstärka den permanenta service som garanteras på dessa linjer under hela året i samband med trafiktopparna, bör motsvara ett faktiskt behov av allmän trafik som skiljer sig från det som den permanenta servicen uppfyller, har kammarrätten i Marseille begått ett fel ur rättslig synpunkt. Dessutom ansåg Conseil d'Etat att den omständigheten att artikel 7.1 i avtalet (se skäl 38 nedan) på så sätt kan leda till att ett beslut fattas av den offentliga person vars deltagande omfattas av ett föregående meddelande till kommissionen, inte tillåter att personen själv kan bedöma denna stödklausul i enlighet med artikel 107 i fördraget. Genom att bedöma situationen på motsatt sätt har domstolen således gjort en felaktig rättslig bedömning av de faktiska omständigheterna.

([25]) På linjerna Marseille–Bastia, Marseille–Ajaccio och Marseille–Porto Vecchio ska anbudstagarna i varje riktning erbjuda en minimikapacitet för persontransporten på minst 450 sovplatser i minst 140 hytter, minst 50 platser i delade utrymmen och minst 150 bilplatser. Linjen Marseille–Propriano ska erbjuda minst 200 sovplatser i minst 55 hytter och minst 55 bilplatser. Linjen Marseille–Balagne ska erbjuda minst 220 sovplatser i minst 70 hytter och minst 70 bilplatser. När det gäller frakttransporten ska linjen Marseille–Bastia erbjuda en kapacitet på minst 1 800 löpmeter, linjen Marseille–Ajaccio minst 1 200 löpmeter, linjen Marseille–Porto Vecchio minst 1 000 löpmeter och linjerna Marseille–Propriano och Marseille–Balagne minst 600 löpmeter.

ii) en kompletterande passagerarservice ([26]) för trafiktoppar under ca 37 veckor på linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia samt under perioden från den 1 maj t.o.m. den 30 september på linjen Marseille–Propriano.

(34) Artikel 2 i avtalet anger den ekonomiska referensersättning som anbudstagarna förbinder sig till under uppdragets löptid. Beloppen för denna ekonomiska referensersättning sammanfattas i tabell nr 4 i beslutet om att inleda förfarandet.

(35) Artikel 3 i avtalet anger att uppdraget för allmän trafik inte medför någon ensamrätt på de berörda linjerna, utan ger andra företag möjlighet att bedriva regelbunden trafik utan ekonomisk ersättning. Emellertid skulle en eventuell nykomling omfattas av de skyldigheter som beskrivs i beslutet om att inleda förfarandet ([27]). Dessutom anger artikel 3 att anbudstagarnas krav på ekonomisk ersättning har avgjorts i enlighet med systemet för stöd av social karaktär ([28]).

(36) Enligt tredje stycket i artikel 5.2 i avtalet begränsas den slutliga ekonomiska ersättningen för varje anbudstagare och varje år till det underskott som följer av skyldigheterna i kravspecifikationerna, med beaktande av en avkastning på 15 % av flottans ordinarie värde i proportion till de dagar då de faktiskt använts för de resor som omfattas av dessa skyldigheter. Det ordinarie värdet anges i bilaga III till avtalet ([29]).

(37) Artikel 7 i avtalet (nedan kallad *säkerhetsklausulen*) gör det möjligt att ändra de årliga schablonbeloppen för den ekonomiska ersättning som utgår till de deltagande anbudstagarna, i enlighet med deras åtaganden, vilka fastställts för avtalets löptid i dess artikel 2.

(38) Artikel 7.1 anger att parterna ska mötas om avtalets tekniska, juridiska eller ekonomiska villkor ändras på ett väsentligt sätt för att vidta åtgärder för att återupprätta den ekonomiska balansen, främst vad gäller maximipriser och anpassning av servicen.

(39) Artikel 7.2 i avtalet erinrar om att beloppen för den ekonomiska ersättningen fastställs i förhållande till beräkningarna av passagerarintäkterna och trafiken. Varje år, i det fall absolutvärdet för skillnaden mellan de beräknade inkomsterna ([30]) och de faktiska inkomsterna överskrider de beräknade inkomsterna med 2 % ([31]) ska den ekonomiska ersättningen justeras, uppåt eller nedåt, för varje inkomstkategori och för varje anbudstagare ([32]).

(40) Det föreskrivs i avtalet ([33]) att parterna ska fastställa en övre gräns för justeringarna av ersättningen i enlighet med denna klausul under uppdragets tredje år.

(41) De beräknade inkomsterna för de två trafiktyperna och de två anbudstagarna sammanfattas i tabell nr 5 i beslutet om att inleda förfarandet.

(42) I enlighet med anpassningsklausulen ändrades avtalet om uppdrag för allmän trafik genom tilläggsavtalet av den 28 december 2009. Denna ändring ledde till att man ställde in 108 resor mellan Marseille och Korsika. Antalet platser som erbjuds minskade således från 9 000 till 8 000 under julledigheten, från 3 500 till 2 300 under perioden vår/höst och från 85 000 till 71 000 under sommarperioden för förbindelsen mellan Marseille och Ajaccio. Den kompletterande servicens kapacitet minskade med 7 000 platser på förbindelsen Marseille–Propriano.

(43) OTC omdefinierade dessutom trafikperioderna genom att göra åtskillnad mellan högsäsongen – 11-veckorsperioden under sommaren (mellan den sista veckan i juni och början av september) – och mellansäsongen (22-veckorsperioden mellan april och juni och början av september och slutet av oktober, vid sidan av skolloven under våren och allhelgonalovet).

(44) Priserna och den ekonomiska ersättningen har också ändrats. Vad gäller den ekonomiska referensersättningen beror korrigeringen (2007 års värde) från och med 2010 och fram till 2013 på en minskning av de årliga beloppen på 6,5 miljoner euro för de två anbudstagarna. Den ersättning som setts över och de beräknade inkomsterna framgår av tabellerna nr 7 och 8 i beslutet om att inleda förfarandet.

(45) I enlighet med avtalet ([34]) betalas 95 % av den planerade, indexreglerade ersättningen ut genom månadsförskott inom sju dagar från inlämningen av en kortfattad rapport om utförandet av tjänsterna. Den resterande ersättningen, i sin helhet eller efter justeringar, betalas ut årligen inom 15 dagar från översändandet av den slutgiltiga rapporten om utförandet av tjänsterna.

(46) Den totala beräknade ersättningen uppgick till 659 miljoner euro under 2007. Med beaktande av indexregleringsklausulen (inflation) och justeringsklausulen (skillnaden mellan de faktiska och beräknade inkomsterna, bränslepriserna utveckling, böter), uppgår beloppet på den ersättning som faktiskt betalats ut fram till och med 2011 till följande:

([26]) Den kompletterande servicens omfattning definieras i I a) 2) (Marseille–Ajaccio), I b) 2) (Marseille–Bastia) och I d) 1.4) (Marseille–Propriano) i avtalets kravspecifikationer.
([27]) Se skäl 44 i beslutet om att inleda förfarandet.
([28]) Se skäl 45 i beslutet om att inleda förfarandet.
([29]) Se skäl 46 i beslutet om att inleda förfarandet.
([30]) De beräknade inkomsterna är referensinkomsterna (brutto) som uppräknats i förhållande till det beräknade prisindexet för BNP under det aktuella året.
([31]) 31 Artikel 7.2 föreskriver även en ”självrisk” på 2 % av de beräknade inkomsterna.
([32]) 32 Se skäl 49 i beslutet om att inleda förfarandet.
([33]) 33 Artikel 7.2 i avtalet föreskriver att denna klausul för justering i förhållande till de faktiska inkomsterna kommer att användas fram till tillämpningen av den anpassningsklausul som avses i artikel 8.
([34]) Artikel 5.1 och 5.2 anger villkoren för utbetalning av den ekonomiska ersättningen.

Tusental euro	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
SNCM totalt	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
varav grundservice	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
varav kompletterande service	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Totalt	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Den ersättning som betalats ut till SNCM, som beskrivs på ett uttömmande sätt i artikel 2 i avtalet, fördelas mellan grundservicen (som utförs med last- och passagerarfartygen) och den kompletterade servicen (som utförs av kryssningsfartygen) enligt en uppsättning fördelningsregler som framför allt föreskriver att fördelningen ska ske i proportion till (det negativa) resultatet ([35]) – före den ekonomiska ersättningen för vardera servicetyp, såsom de uppges i resultaträkningen i anbudet från sammanslutningen SNCM-CMN ([36]).

3. SKÄLEN TILL ATT DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET INLEDDES

(48) För det första ställer sig kommissionen frågande till huruvida den allmänna trafikplikt som fastställts är nödvändig och proportionell, särskilt då den omfattar både en grundservice och en kompletterande service. Kommissionen ansåg att införandet av en kompletterande service i uppdraget för allmän trafik kunde innebära en överträdelse av bestämmelserna i ovannämnda förordning 3577/92, vilket leder till bristande efterlevnad av det första kriteriet i Altmark-domen (*klart definierade skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*). Kommissionen har i själva verket anfört att de franska myndigheterna inte har bevisat ett verkligt behov för den allmänna trafik som gäller den kompletterande servicen och att den kompletterande servicen inte tycks nödvändig för att grundservicen ska kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt.

(49) Vidare uttrycker kommissionen tvivel om kriterierna för ersättning för den allmännyttiga tjänsten som fastställs i artikel 7 i avtalet om uppdrag för allmän trafik (se skälen 86–94 i beslutet om att inleda förfarandet) och deras uppfyllnad av det andra kriteriet i målet Altmark (*på förhand fastställda parametrar på grundval av vilka ersättningen beräknas*). Dessutom har kommissionen preliminärt slagit fast att skillnaderna i storleken på de beräknade inkomsterna mellan de olika anbud som lämnats in av anbudstagarna kan ha fått till följd att kompensationsmekanismens parametrar blivit oöverskådliga. Enligt vissa uppgifter skulle ekonomisk ersättning ha tilldelats anbudstagarna utanför ramen för avtalsbestämmelserna.

(50) Vidare har kommissionen uttryckt tvivel om efterlevnaden av det tredje kriteriet i Altmark-domen (*rättvis ersättning för kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster*). Kommissionen understryker att den inte hade tillgång till de uppgifter som krävdes för att kunna styrka att anbudstagarna inte blivit överkompenserade, särskilt med beaktande av uppskattningen av en rimlig vinst. Den frågar sig framför allt huruvida artikel 5.2 i avtalet (se skälen 95–102 i beslutet om att inleda förfarandet) räcker för att undvika att leverantörernas kostnader överkompenseras.

(51) Till sist tvivlar kommissionen på huruvida upphandlingsförfarandet genomförts i en verklig och öppen konkurrenssituation varigenom den sökande som tillhandahåller tjänsterna till det mest förmånliga priset för samhället valts ut enligt det fjärde kriteriet i Altmark-domen (*val av tjänsteleverantör*). Kommissionen har inte heller kunnat utesluta att kravspecifikationerna, särskilt de som gällde flottans maximiålder och möjligheten att lämna in ett övergripande anbud för samtliga linjer, kan ha förhindrat en effektiv konkurrens i samband med tilldelningen av avtalet.

(52) Följaktligen uttryckte kommissionen allvarliga tvivel i sitt beslut om att inleda förfarandet om huruvida avtalet uppfyllt samtliga Altmark-kriterier, och kunde alltså inte utesluta att SNCM och CMN fått en selektiv fördel genom avtalet. Med hänsyn till att båda företagen är verksamma på en marknad som är fullständigt liberaliserad sedan den 1 januari 1993 ([37]) konstaterar kommissionen också att denna selektiva fördel kan medföra att konkurrensen snedvrids på den inre marknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

([35]) Resultatet före stödet är i själva verket negativt för de två tjänsterna (grundservicen och den kompletterande servicen) för varje år mellan 2007 och 2011.

([36]) Denna fördelningsregel tillämpas för den indexerade ersättningen enligt avtalet. Justeringarna i förhållande till de faktiska inkomsterna fördelas i proportion till den årliga skillnad som konstaterats för var och en av de två servicetyperna, och tilläggen i förhållande till vissa varor tillskrivs grundservicen. Slutligen är justeringarna för bränsle och avdragen för icke-utförda tjänster direkt kopplade till den berörda servicen.

([37]) Ovannämnda förordning (EEG) nr 3577/92.

(53) Kommissionen slog fast att den alltså inte kunde utesluta att den ersättning som SNCM och CMN mottagit enligt avtalet utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg även i sitt beslut om att inleda förfarandet att de specifika reglerna för tillämpning av artikel 106.2 i EUF-fördraget kunde tillämpas, förutsatt att den allmänna trafikplikten hade definierats korrekt. Närmare bestämt har kommissionen fastställt att Europeiska unionens rambestämmelser från 2011 för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([38]), nedan kallade *rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*, utgör den tillämpliga rättsliga grunden, utan att det påverkar någon annan eventuell förenlighetsgrund som Frankrike kan åberopa.

4. FRANKRIKES SYNPUNKTER

(54) De franska myndigheterna anför till att börja med att de sjöfartsförbindelser som inte ingår i uppdraget för allmän trafik omfattas av andra räkenskaper än de förbindelser som trafikeras enligt uppdraget.

(55) Frankrike betonar därefter att privatiseringsreglerna omfattar en enda uppsägningsklausul. Denna klausul kan i synnerhet tillämpas vid ett beslut från CTC om att inleda ett samråd beträffande tilldelningen av ett avtal om uppdrag för allmän trafik som träder i kraft den 1 januari 2007, i det fall som detta uppdrag för allmän trafik i huvudsak inte skulle följa de riktlinjer som församlingen fastställt ([39]). De franska myndigheterna menar att denna klausul likaså kan tillämpas om uppdraget tilldelas till en tredje part, eller till SNCM på betydligt sämre ekonomiska villkor.

(56) De franska myndigheterna påpekar för övrigt att SNCM sedan den 2 oktober 2009 inte längre har några indirekta aktier i CMN, och att alla ägarförhållanden mellan de två anbudstagarna på så sätt har försvunnit.

(57) De nämner dessutom att utvecklingen av parametrarna för anbudet från SNCM/CMN mellan februari 2007 och den 28 mars 2007 gör att man beaktat ändringarna gällande den beräknade trafiknivån och driftskostnadsnivån. Utvärderingen av marknadsvärdet skulle i detta avseende ha gjorts av en internationell fristående mäklarfirma, som skulle ha granskat dess beräkning under perioden mellan SNCM:s två anbud.

([38]) EUT C 8, 11.1.2012, s. 15–22.

([39]) Frankrike hänvisar till riktlinjerna för driften av sjöfartsförbindelserna mellan Marseille och Korsika från och med den 1 januari 2007, vilka fastställdes av Korsikas folkvalda församling den 24 mars 2006, se skäl 22 ovan.

4.1. *HUR STÖDET SKA KVALIFICERAS*

(58) Frankrike har lämnat in följande synpunkter gällande den preliminära bedömningen av efterlevnaden av kriterierna i Altmark-domen som kommissionen utförde i beslutet om att inleda förfarandet.

(59) När det gäller huruvida avtalet innehåller statligt stöd hänvisar de franska myndigheterna i första hand till domen från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012 ([40]). Enligt denna bedömdes det som att den klausul som godkänner antagandet av åtgärder för att återupprätta den ursprungliga finansiella balansen inte i sig själv utgör ett stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget.

4.1.1. DEN ALLMÄNNA TRAFIKENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I ALTMARK-DOMEN

(60) De franska myndigheterna bestrider den åtskillnad som kommissionen gör mellan ”grundservice” och ”kompletterande service”. De anser tvärtemot att avtalet definierar två säsongsplaner till följd av perioderna med hög belastning och att volymerna i de olika anbuden motsvarar dessa. Tillsammans motsvarar de en permanent service med ökad ytterligare minimikapacitet med hänsyn tagen till trafikutvecklingen.

(61) Beträffande efterlevnaden av det första villkor som domstolen fastställt i Altmark-domen erinrar de franska myndigheterna om den omfattande handlingsfrihet som medlemsstaterna förfogar över när det rör sig om att fastställa omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De framhåller att kommissionens kontroll endast omfattar bedömningar av uppenbara fel.

(62) De tillägger att den permanenta servicen inte kan separeras från den kompletterande servicen. De franska myndigheterna hänvisar till ovannämnda dom från Conseil d'Etat som slår fast att förordning 3577/92 inte utgör något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedöms i sin helhet, utan att man behöver undersöka huruvida detta behov ständigt kan motiveras. De franska myndigheterna understryker därför vikten av att inte begränsa den allmänna trafikens omfattning till icke lönsamma verksamheter för att garantera en jämn fördelning. De hävdar till stöd för deras ståndpunkt att avtalets kravspecifikation inte kräver att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

([40]) CE, 13.7.2012, *Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée*, begäran nr 355616.

(63) Vad gäller marknadsoperatörernas kapacitet att ombesörja sjötransporten anser de franska myndigheterna att utvecklingen av trafiken på sträckan Marseille–Korsika jämfört med den på sträckan Toulon–Korsika inte i sig själv gör det möjligt att fastställa ett uppenbart fel i definitionen av omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De påminner om att konkurrensrådet i ett beslut av den 11 december 2006 ([41]) slog fast att marknaderna för de olika sjöfartsförbindelserna till Korsika inte kunde bytas ut. De franska myndigheterna anser således att fartygsförbindelser från Marseille utgör en relevant marknad.

(64) De franska myndigheterna anser dessutom att den minskande trafiken från Marseille under 2004 och 2005 beror på att servicen avbröts med mer än en månad av SNCM på grund av strejker. Däremot hör den ökade trafiken från Toulon delvis ihop med samarbetet med avgångarna från Italien.

(65) De framhåller slutligen att CTC inte har överdimensionerat anbudet. Kapacitetsnivåerna beror i synnerhet på kravet på kontinuerlig allmän trafik liksom, mer generellt, de avtalsbestämmelser som inför skyldigheter i fråga om priser och skyldigheter gällande kvaliteten på servicen.

4.1.2. ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN

(66) Beträffande efterlevnaden av det andra och tredje kriteriet i ovannämnda dom i målet Altmark framför de franska myndigheterna för det första att artikel 7.1 i avtalet, som godkänner att parterna möts för att fastställa vilka åtgärder som ska vidtas för att återupprätta den ursprungliga finansiella balansen, inte på förhand avgör vilken form denna anpassning ska ta. Detta spelrum är ett nödvändigt villkor för servicens flexibilitet i förhållande till dess omgivning. De franska myndigheterna understryker för det andra att dessa ändringar av avtalet både kan öka och sänka den ekonomiska ersättning som betalas ut, men också att de först och främst rör anbudstagarnas skyldigheter och de priserna betalas av användarna. Enligt de franska myndigheterna, i det fall man skulle ha beslutat om att öka den ersättning som betalas ut av CTC, är det denna åtgärd som skulle ha varit föremål för utvärderingen enligt kriterierna i ovannämnda dom i målet Altmark, och inte artikel 7.1 i själva avtalet.

(67) När det gäller efterlevnaden av det fjärde kriteriet i ovannämnda dom i målet Altmark anser de franska myndigheterna att den grad av konkurrens som garanterats genom upphandlingsförfarandet är tillräcklig. De framför också att detta förfarande ledde till att flera olika ansökningar och anbud togs emot, att ingen förfrågan eller framställning gällande villkoren i kravspecifikationen har registreras, att man förhandlade aktivt om alla anbud och att ordföranden för CTC gjorde sitt val utifrån flera anbud, och deras skillnader i fråga om kvalitet gör att det inte går att stödja tesen om att det saknades effektiv konkurrens, samt att raden tvistefrågor gällande uppdraget för allmän trafik i fråga slår fast att verklig konkurrens förekom.

(68) De franska myndigheterna betonar dessutom oavhängigheten mellan privatiseringen av SNCM och uppdraget för allmän trafik liksom CTC:s ensamma och unika ansvar när det gäller sjöfartsförbindelserna till Korsika.

(69) Som svar på kommissionens tvivel som tas upp i skäl 51 ovan framför de franska myndigheterna slutligen att medlemsstaterna har laglig rätt att ([42]), när de definierar ett avtal för allmän trafik inom området sjöfartstransport, införa skyldigheter som sträcker sig längre än villkoren rörande 1) vilka hamnar som ska trafikeras, 2) regelbundenheten, 3) kontinuiteten, 4) turtätheten, 5) kapaciteten att tillhandahålla servicen, 6) de priser som tillämpas och 7) fartygets besättning.

4.2. *FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN*

(70) Utöver ovanstående anser de franska myndigheterna att samtliga villkor i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, när det rör sig om definitionen av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, beskrivningen av uppgiften, dess icke överdrivna löptid, överensstämmelse med direktiv 2006/111/EG om finansiell insyn ([43]) och frånvaron av överkompensation, har uppfyllts i detta fall.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA TREDJE PARTER

5.1. *SYNPUNKTER FRÅN FÖRETAGET CORSICA FERRIES*

(71) Corsica Ferries påminner för det första om den ekonomiska aspekten av sjöfartstransporten till Korsika för marknadsaktörerna, genom att särskilt framhålla att trafikeringen av de berörda linjerna vanligtvis anses utgöra

([41]) Beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 *om ansökningar om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet.*

([42]) De franska myndigheterna hänvisar till KOM(2003)595 slutlig av den 22 december 2003 gällande tolkningen av ovannämnda förordning nr 3577/92.

([43]) Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet, EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

en del av operatörernas nettoresultat som överstiger den del av deras omsättning som härrör från denna verksamhet ([44]).

5.1.1. HUR DET STATLIGA STÖDET I AVTALET SKA KVALIFICERAS

(72) Corsica Ferries kommenterar till att börja med kvalificeringen av åtgärden som statligt stöd. Företaget anser att kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget uppfylls i detta fall och anser i synnerhet att det stöd som betalats ut av OTC utgör en selektiv fördel för stödmottagarna, vilket kan snedvrida konkurrensen mellan medlemsstaterna. När det rör sig om de fyra kriterierna i domen i målet Altmark lämnar företaget följande synpunkter.

5.1.1.1. ***Det första kriteriet i domen i målet* Altmark**

(73) När det gäller den avskiljbara karaktären hos grundservicen och den kompletterande servicen anser Corsica Ferries att det framgår såväl av avtalet som av genomförandet av detta att verksamheterna är avskiljbara. Det understryker att den erfordrade allmänna trafikplikten bör vara mer tvingande när det rör sig om grundservicen, enligt ett antal kriterier som beskrivs nedan:

Jämförelse mellan de tekniska kraven för grundservicen och den kompletterande servicen för förbindelserna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia

	Grundservice Varor och passagerare	Kompletterande service Passagerare
Period	Alla dagar under avtalets löptid	Jul/februari 22 veckor under våren 11 veckor under sommaren
Tidtabeller	Avgång mellan kl. 18 och 20 Ankomst mellan kl. 6 och 8	Koncessionsinnehavarnas bestämmanderätt
Turtäthet	365 dagar om året	Koncessionsinnehavarnas bestämmanderätt
Kapacitet fordon	Permanent under avtalet och per resa	Varierar enligt perioderna och bestäms per resa
Hytter	Permanent under avtalet och per resa	Varierar enligt perioderna och bestäms per resa
Service och restauranger	En enda restaurang	Minst två typer av restauranger
Resa	Utan mellanlandningsplats	Mellanlandningsplatser är möjliga

([44]) Med andra ord är nettomarginalen för sjötransportverksamheten till och från Korsika högre än de berörda företagens genomsnittliga nettomarginal.

(74) Närmare bestämt bestrider Corsica Ferries att den kompletterande servicen skulle vara tekniskt nödvändig för grundservicen. Det framför också att fartygen inom ramen för den kompletterande service (bilfärjor) inte kan användas för utförandet av grundservicen (last- och passagerarfartyg), att annan personal anlitades för utförandet av dessa verksamheter och att kravspecifikationen anger att den kompletterande servicen endast får utföras av SNCM. Det anmärkte dessutom att kravspecifikationen, enligt vad som förutses för perioden efter 2013, föreskriver att anbudstagaren endast kommer att ansvara för grundservicen.

(75) När det gäller det faktum att det saknas privata initiativ menar Corsica Ferries att de franska myndigheterna inte har slagit fast att det serviceutbud som skulle finnas en situation med fri konkurrens inte uppfyller de definierade behoven av allmän trafik.

(76) Det anser för det första att grundservicen själv, på grund av de skyldigheter som hör ihop med denna, uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafik. Däremot kan den kompletterande servicen avskiljas eftersom den endast rör persontransport under vissa perioder om året, för endast tre av de sex hamnarna på Korsika. Enligt Corsica Ferries bekräftas denna bedömning av den 40-procentiga ökningen av pristaket under sommarperioden och det faktum att passagerarna inom ramen för den kompletterande tjänsten främst utgörs av turister som inte bryr sig om de tar sig till Korsika från hamnen i Marseille eller i Toulon. De passagerare som utnyttjar grundservicen utgörs däremot främst av boende på Korsika eller i södra Frankrike, som är mer beroende av att avresehamnen ligger nära deras hem.

(77) Enligt Corsica Ferries kännetecknas trafikutvecklingen mellan 2002 och 2005 av en svag ökning i fråga om grundservicen ([45]), en kraftig minskning när det gäller den kompletterande servicen ([46]) och en ökning av trafiken mellan Toulon och Korsika ([47]), vilket påvisar den direkta konkurrensen mellan anbudet om kompletterande service och företagets egna anbud med avgångar från Toulon. Denna konkurrens bekräftar handels- och konkurrensaspekten hos den kompletterande servicen som, följaktligen, inte uppfyller ett faktiskt trafikbehov.

(78) För det andra anser Corsica Ferries att den kompletterade servicen enligt definitionen i avtalet är oproportionerlig med avseende på domen i målet *Analir* ([48]), eftersom den är uppenbart överdimensionerad i förhållande till de sjöfartslinjer som förbinder Marseille och Korsika.

([45]) En ökning på 44 242 passagerare.
([46]) En minskning på 208 213 passagerare.
([47]) En ökning på 324 466 passagerare.
([48]) Dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99 Analir ea mot Spanien, REG 2001, I-1295.

(79) För det sista framför Corsica Ferries att, vid det datum då beslutet fattades av Korsikas folkvalda församling, dvs. den 24 mars 2006, kunde den kompletterande servicen inte anses bemöta en brist på privata initiativ. Det framhåller likaså att även om dess utbud hade ökat med 455 % från Toulon mellan 2002 och 2007, så begränsade det frivilligt detta på grund av förekomsten av en subventionerad kompletterande service. Corsica Ferries menar att de kapaciteter som det erbjuder med avseende på sommarperioden och perioden vår/höst, med avseende på till de som motsvarar den grundservice som anbudstagaren erbjuder, är tillräckliga för att bemöta efterfrågan. Det påpekar även att beläggningen hos de av anbudstagarens fartyg som omfattas av den kompletterande servicen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 inledningsvis endast skulle ha uppgått till 30 % ([49]). Corsica Ferries har dragit slutsatsen att bristen på privata initiativ inte skulle ha bedömts på samma sätt i samband med antagandet av kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik för 2007–2013 och under den period som föregick denna.

(80) Corsica Ferries tillägger att dess resonemang delvis också gäller för godstrafiken. Det menar att utvecklingen av fraktmarknaden från Toulon inte har haft någon negativ inverkan på de volymer som transporteras inom ramen för uppdraget för allmän trafik, och framhåller sålunda att man inrättat en service som uppfyller kraven på servicekontinuitet och servicekvalitet och som bemöter ett otillfredsställt behov.

(81) Corsica Ferries anser mot denna bakgrund att det första kriteriet i domen i Altmark-målet inte uppfylls i det här fallet.

5.1.1.2. ***Det andra kriteriet i domen i Altmark-målet***

(82) Vad gäller ersättningens storlek anser Corsica Ferries att detta bör bedömas enligt tillämplig lagstiftning som gör det omöjligt att konkurrera med anbudstagarna.

(83) Corsica Ferries anser först och främst att ersättningen för den allmänna trafiken inte uppfyller kraven på tydlighet, objektivitet och öppenhet. Det anser att hänvisningen till ”onormal, oförutsägbar och av trafikföretagen oberoende ökning” som kan motivera utvecklingen av maximipriserna inte är tillräckligt tydlig. Den ekonomiska ersättningen ökar snabbare än vad de faktiska inkomsterna minskar, och tvärtom.

([49]) Corsica Ferries utgår framför allt från den transkriberade statistiken i beslutet från Korsikas folkvalda församling av den 26 november 2009.

(84) Det tillägger att uppåtjusteringen av de beräknade inkomsterna mellan anbudet från december 2006 och anbudet från mars 2007, i enlighet med klausulen till skydd för inkomsterna (artikel 7 i avtalet), var avsedd att leda till en utbetalning en ersättning utöver driftsstödet. Det anser dessutom att den grund som används som referens för att fastställa värdet på SNCM:s fartyg varken är objektiv eller öppen, och att denna i hög grad har utvecklats mellan de olika anbud som företaget lämnat.

(85) Corsica Ferries anser även att det inte har inrättats några kriterier för att beräkna den ersättning som är kopplad till genomförandet av säkerhetsklausulen. Denna tvetydighet har lett till att ytterligare utbetalningar har beviljats anbudstagarna. Corsica Ferries anser att det är med hänvisning till den överskattade beräknad trafiken som den delvisa ersättningen för skillnaden mellan de beräknade inkomsterna och de faktiska inkomsterna borde ha beräknats.

5.1.1.3. ***Det tredje kriteriet i domen i målet*** **Altmark**

(86) Corsica Ferries anser å ena sidan att en avkastning på det investerade kapitalet på 15 % är för hög med tanke på standarderna inom sjötransporten. Det anser att denna effekt ökar genom den marknadsvärdenivå som SNCM har värderat sina fartyg till.

(87) Det finner å ena sidan att det saknas en effektiv kontrollmekanism för att säkerställa att överkompensation inte förekommer.

5.1.1.4. ***Det fjärde kriteriet i domen i målet*** **Altmark**

(88) Corsica Ferries gör gällande att förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik inte garanterade en faktisk och tillräckligt öppen konkurrens. Det anser att resultatet av detta förfarande har påverkats av de ekonomiska följder som genomförandet av upphävandeklausulen hade kunnat få om uppdraget inte hade förlängts. Det anser för övrigt att villkoren i kravspecifikationen inte har säkerställt en effektiv konkurrens. Det nämner den klausul som syftar till att säkerställa anbudstagarens ekonomiska villkor ([50]), den allmänna trafikpliktens omfattning, bristen på ekonomisk ersättning till förmån för de företag som konkurrerar med anbudstagarna, OTC:s egen bestämmanderätt som fungerar som ett undantag till de särskilda reglerna om offentlig upphandling och kravspecifikationer, skyldigheten att använda fartyg som tagits i drift efter den 1 januari 1987, överdimensioneringen av

([50]) Artikel 3 i avtalet, se skäl 35 ovan.

den allmänna sjötrafiken, bristen på tilldelning mellan grundservicen och den kompletterande servicen och tolkningen av reglerna om offentlig upphandling när det gäller inlämningen av ett anbud som omfattar icke namngivna fartyg.

(89) Corsica Ferries understryker dessutom att förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik inte ledde till att man valde det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Anbudet från sammanslutningen SNCM/CMN har lett till stödutbetalningar på 15 miljoner euro mer per år än vad en kombination med Corsica Ferries anbud skulle ha inneburit.

(90) Följaktligen understryker Corsica Ferries att nivån på ersättningen borde ha fastställts med utgångspunkt i ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs. Vid uppskattningen av vad denna referens kan utgöras av anser Corsica Ferries dessutom att det hade kunnat betjäna hamnarna i Ajaccio, Propriano och Porto-Vecchio till en mer än hälften så låg kostnad som den som föreslogs av sammanslutningen SNCM/CMN.

5.1.2. ANMÄRKNINGAR GÄLLANDE SYSTEMET MED SOCIALT STÖD

(91) Corsica Ferries framhåller att systemet med socialt stöd gör det möjligt att endast ersätta de resor som de berättigade passagerarna faktiskt gjort, till skillnad från uppdraget för allmän trafik som finansierar en transportkapacitet. Detta system med socialt stöd gör det möjligt att finansiera den allmänna trafikplikten till en kostnad som är betydligt lägre än den som uppstår genom uppdraget för allmän trafik.

5.2. *SYNPUNKTER FRÅN SNCM OCH CMN*

5.2.1. DEN ALLMÄNNA TRAFIKPLIKTENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I DOMEN I MÅLET *ALTMARK*

(92) SNCM och CMN anser först och främst att avtalet inte gjorde någon skillnad mellan grundservicen och den kompletterande servicen. På samma sätt som de franska myndigheterna anser de att avtalet definierar två säsongsplaner till följd av topperioderna, vilka volymerna i de olika anbuden motsvarar. Enligt SNCM är det obestridligt att samhället betalar de fasta kostnader som åläggs anbudstagarna varje år för att kunna uppfylla de tillfälliga behoven av uppdraget.

(93) SNCM erinrar i detta sammanhang om att medlemsstaterna förfogar över en omfattande handlingsfrihet gällande omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket endast bör ifrågasättas av kommissionen om man upptäcker ett uppenbart bedömningsfel. Det anser i detta avseende att det, i fråga om bevisbördan, vore överdrivet att kräva att de berörda medlemsstater bevisar att sådana regelbundna transporttjänster som ombesörjs i en situation med fri konkurrens inte uppfyller de behov som definierats som ett allmänt trafikbehov.

(94) SNCM anser likaså att det inte framgår av artikel 4 i förordning 3577/92 att kriteriet om faktiskt behov av allmän trafik som hör ihop med att det saknas privata initiativ är en allmänt tillämplig regel i det aktuella fallet. Det anser att domstolens tolkning i målet *Analir* ([51]) inte innebär att detta kriterium begränsar medlemsstaternas kapacitet att definiera omfattningen på allmänna trafikuppdrag.

(95) SNCM och CMN anser likaså, på samma sätt som de franska myndigheterna, att om denna tolkning inte godtas av kommissionen så bör det behov av allmän trafik som hör ihop med en avsaknad av privata initiativ bedömas i sin helhet för avtalets hela genomförandeperiod. Denna totala bedömning skulle på så sätt göra det möjligt att minska kostnaderna för den allmänna trafiken genom att man kompenserar dessa med intäkterna från högsäsongen. Det vore i samband med detta mycket viktigt att bedöma om den privata operatören kan uppfylla kraven på servicens regelbundenhet, kontinuitet och turtäthet under hela året. CMN anser likaså att grundservicen inte kan skiljas från den kompletterande servicen.

(96) SNCM framför i detta sammanhang att kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik inte kräver att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

(97) Det anser dessutom att jämförelsen av trafiken vad beträffar förbindelserna Marseille–Korsika och Toulon–Korsika inte är tillräcklig för att fastställa ett uppenbart bedömningsfel när det rör sig om utvärderingen av det privata anbudets kapacitet att uppfylla det behov som definieras av den allmänna trafikplikten. Dessutom hör minskningen av den totala trafik som säkerställdes av anbudstagarna under åren 2004–2005 ihop med det faktum att SNCM:s service avbröts på grund av strejker, vilket de franska myndigheterna också anser. Istället hör den ökade trafiken från Toulon ihop med samarbetet med avgångarna från Italien.

([51]) Ovannämnda mål C-205/99.

(98) När det gäller den eventuella överdimensioneringen av serviceutbudet i avtalet anser SNCM att referensperioden inte borde ha omfattat åren 2004 och 2005 med anledning av ovannämnda strejker. Kryssningsfartygen är alltså nödvändiga för att ta itu med trafiken under högsäsongen. CMN menar likaså att utbudet borde ha dimensionerats i förhållande till den ekonomiska omgivningen och enligt störningar i servicen eller trafikens riktning under högsäsong som drabbar resor med låg beläggning.

(99) SNCM och CMN påpekar dessutom att de tjänster som erbjuds av Corsica Ferries från Toulon inte omfattas av samma skyldigheter som de som åläggs anbudstagarna genom avtalet. Inom fraktområdet framhåller SNCM och CMN de skyldigheter som avser tidtabeller, kapaciteter för nyttolast och tariffer som de omfattas av. När det gäller persontransport anser SNCM att tidtabellbegränsningarna begränsar antalet turer, att de mindre stränga prisbegränsningar som Corsica Ferries omfattas av ger företaget en större handelsfrihet och att skyldigheterna gällande servicens kvalitet medför ökade kostnader för anbudstagarna. Likaså framhåller SNCM de regionala avgångar som ingår i kravspecifikationerna samt skyldigheterna gällande dagliga turer, vilket även Corsica Ferries erinrar om.

(100) SNCM understryker dessutom att det stöd som de andra aktörerna på marknaden åtnjuter, och i synnerhet det sociala stödet, kan påverka trafikutvecklingen. Följaktligen har Corsica Ferries inte mindre kapacitet än anbudstagarna när det gäller att uppfylla dessa skyldigheter.

(101) Slutligen påpekar SNCM att dess anbud utarbetades 2007. På så sätt skulle OTC:s lägre krav 2009 framför allt höra ihop med den ekonomiska krisen liksom de investeringar som företaget Corsica Ferries utfört.

5.2.2. DET ANDRA KRITERIET I DOMEN I ALTMARK-MÅLET

(102) I enlighet med de franska myndigheternas ståndpunkt (se skäl 66 ovan) anser SNCM att artikel 7.1 i avtalet är tillräcklig för att fastställa de kriterier som används för att beräkna ersättningen. För övrigt kan bara de åtgärder som vidtas med utgångspunkt i denna bestämmelse bli föremål för en kontroll, och inte artikel 7.1 själv.

(103) SNCM och CMN anser för övrigt att Frankrikes resonemang i ovannämnda skäl även gäller för justeringen av ersättningen i förhållande till de faktiska inkomster som beräknas i avtalet. Tillämpningen av denna klausul sker automatiskt och möjliggör inte någon subjektiv tolkning. Säkerhetsklausulen för bränsle motiveras i detta fall av omöjligheten i att förutse hur marknaderna utvecklas och lagstiftningens inverkan. CMN understryker slutligen att säkerhetsklausulen för dessa inkomster både gäller för en minskning och en ökning av dessa.

(104) SNCM anser att variationerna beträffande storleken på dessa beräknade inkomster och de olika anbud som föreslagits av anbudstagarna inte är skäl nog att ifrågasätta öppenheten i kompensationsmekanismens kriterier.

(105) Företaget SNCM menar likaså att ingen ekonomisk ersättning har betalats ut utanför den planerade ramen för uppdraget för allmän trafik. Det understryker att avtalet föreskriver att, i vissa fall av störningar i servicen, de utgifter som anbudstagaren ådrar sig för att tillhandahålla reservresurser eller för att ersätta kunderna dras av från de böter som OTC enligt avtalet ålägger anbudstagarna. Om den begäran som överlämnas från SNCM till OTC för detta ändamål faktiskt uppgår till 600 000 euro betalas dock inte denna ut och motsvarar endast en bestämmelse som uppskattar den ersättning som SNCM betalar ut för strejkerna under 2010.

5.2.3. ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN

(106) När det gäller nivån på ersättningen av de kostnader som uppstår genom den allmänna trafikplikten anser SNCM och CMN inte att de har överkompenserats. Med avseende på de tillämpliga kraven inom området ersättning av kapitalet understryker SNCM däremot att de kostnader som uppstår genom den allmänna trafikplikten inte har kompenserats tillräckligt, och har lett till ett negativt kapitalresultat.

(107) När det gäller förfarandet för val av tjänsteleverantör påminner SNCM om att privatiseringsreglerna innehåller en enda upphävandeklausul. Den borde ha analyserats på de villkor som framförs av de franska myndigheterna (se skäl 55 ovan). Det anser för övrigt att privatiseringen av SNCM, som inte kunde förpliktiga CTC, inte har haft någon inverkan på förfarandet för tilldelning av uppdraget för allmän trafik.

(108) SNCM och CMN anser dessutom att kraven i kravspecifikationen inte ifrågasatte konkurrensaspekten hos förfarandet för tilldelning av uppdraget. De anser att kontrollen av efterlevnaden av det fjärde kriteriet i domen i

målet Altmark inte rör lämpligheten i den allmänna trafikplikt som åläggs de operatörer som omfattas av uppdraget för allmän trafik.

(109) SNCM och CMN understryker dessutom att de begränsningar som gjorts gällande innehållet i avtalen om allmän trafik genom förordning 3577/92 inte hindrar medlemsstaterna från att ställa andra krav.

(110) Med utgångspunkt i de argument som anförts av de franska myndigheterna och som avses i skäl 67 ovan anser SNCM dessutom att förfarandet för val av anbudstagare inte var diskriminerande. Det faktum att Corsica Ferries bestrider opartiskheten hos förvaltningsdomstolen i Bastia och CTC ses av SNCM som en bekräftelse.

(111) SNCM och CMN anser för övrigt att, om man antar att kriterierna i domen i Altmark-målet inte uppfylls, den ersättning som erhållits borde ha kvalificerats som stöd som är förenligt med den inre marknaden med avseende på rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I detta avseende anser de att uppdragets löptid är rimlig och att förbindelserna utanför uppdraget för allmän trafik omfattas av andra räkenskaper än de förbindelser som trafikeras enligt uppdraget, och således iakttas direktiv 2006/111/EG om finansiell insyn.

6. **FRANKRIKES KOMMENTARER PÅ DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER**

6.1. *DEN ALLMÄNNA TRAFIKPLIKTENS OMFATTNING OCH DET FÖRSTA KRITERIET I DOMEN I MÅLET* ALTMARK

(112) När det gäller Corsica Ferries synpunkter angående efterlevnaden av det första kriteriet i domen i det ovannämnda Altmark-målet erinrar de franska myndigheterna först och främst om deras ståndpunkt gällande den oskiljbara karaktären hos grundservicen och den kompletterande servicen. De anser att användningen av tillfälligt anställd personal för utförandet av den kompletterande servicen inte är något bevis för det motsatta.

(113) De bestrider sedan påståendet från Corsica Ferries om att kapacitetskriteriet är det enda krav som rör den kompletterande servicen. De erinrar om att kvalitetskriteriet i kravspecifikationen är lika viktigt.

(114) Dessutom kräver inte kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik att man använder olika fartyg för den permanenta servicen och den kompletterande servicen.

(115) De ser det som obefogat att begränsa analysen av en eventuell brist på privata initiativ till de perioder som är av relevans för den kompletterande servicen. De menar att det är obefogat att inte kvalificera den kompletterande servicen som allmän trafik med anledning av att den främst är avsedd för transport av turister, då målet är att garantera den territoriella kontinuiteten i syfte att mildra de begränsningar som hör ihop med det faktum att Korsika är en ö.

(116) De franska myndigheterna håller inte med om Corsica Ferries analys vad gäller lämpligheten hos det anbud som valdes ut för avtalet med avseende på den kompletterande servicen. De anser att referensperioden för persontrafiken borde begränsas till perioden efter 2006, eftersom åren 2002–2005 kännetecknades av att servicen störddes på grund av strejker. De tillskriver för övrigt den samlade överdimensioneringen av utbudet under perioden 2010–2013 till Corsica Ferries ibruktagande av fartyget Smeralda.

(117) De franska myndigheterna påpekar slutligen att Corsica Ferries är den främsta mottagaren inom ramen för systemet med socialt stöd med tanke på att beloppet beror på antalet passagerare som transporteras. För övrigt tar Corsica Ferries endast hänsyn till transportkapaciteterna utan att hänvisa till övriga kriterier, t.ex. kvaliteten på servicen.

6.2. *ÖVRIGA KRITERIER I ALTMARK-DOMEN*

(118) När det gäller Corsica Ferries synpunkter på efterlevnaden av det andra respektive tredje kriteriet i domen i det ovannämnda målet Altmark menar de franska myndigheterna att ändringen genom tilläggsavtalet till uppdraget för allmän trafik av den 28 december 2009 beror på skillnaden mellan den beräknade trafik som fastställdes på grundval av ambitiösa mål gällande ekonomisk utveckling och verkligheten, till följd av den ekonomiska avmattningen och det ökade utbudet av sjötransporter. De understryker att den kontroll av systemet för ersättning som utförs av de finansiella myndigheterna inte omfattar dess överensstämmelse med tillämplig lagstiftning på området statligt stöd, utan rör förvaltningens korrekthet, effektivitet och ändamålsenlighet. De franska myndigheterna framhåller dessutom att dessa synpunkter likaså kan tillämpas på det system för socialt stöd som Corsica Ferries i första hand omfattades av, eftersom beloppen enligt de franska myndigheterna steg från 13,8 miljoner euro till 20,8 miljoner euro mellan 2002 och 2009.

(119) Med avseende på Corsica Ferries synpunkter angående efterlevnaden av det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark menar de franska myndigheterna att tribunalens dom av den 11 september 2012 i mål T-565/08 inte har något samband med tilldelningen av uppdraget för

allmän trafik. De ifrågasätter på så sätt den tolkning som Corsica Ferries gör av denna dom och anser i detta sammanhang att upphävandeklausulen endast kan tillämpas i det fall kommissionen antar ett beslut som kvalificerar de berörda åtgärderna som statligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden eller om att SNCM inte skulle ha tilldelats avtalet om uppdrag för allmän trafik.

(120) De franska myndigheterna anser slutligen att det faktum att man grundar sig på en redogörelse från ordföranden för den folkvalda församlingen för att bedöma graden av effektiv konkurrens inte följer tillämplig lagstiftning, eftersom denna myndighet inte har behörighet att själv utfärda kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik. Samtidigt påpekar de att analysen av anbuden ledde till bedömningen att Corsica Ferries inte uppfyllde villkoren i denna kravspecifikation och varken lämnade upplysningar om sin finansiella skuld eller bevisade att den beräknade resultaträkningen var relevant.

7. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

7.1. *FÖREKOMSTEN AV STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET*

(121) I enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(122) För att en nationell åtgärd ska kvalificeras som statligt stöd ska därför följande samlade villkor uppfyllas: 1) Stödmottagaren/stödmottagarna är företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, 2) åtgärden i fråga har beviljats med hjälp av statliga resurser och ska belasta statens budget, 3) åtgärden ger en selektiv fördel till stödmottagaren/stödmottagarna och 4) åtgärden i fråga snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna ([52]).

7.1.1. BEGREPPEN FÖRETAG OCH EKONOMISK VERKSAMHET

(123) Enligt vad som framhålls i beslutet om att inleda förfarandet (skäl 62) är SNCM och CMN två operatörer som tillhandahåller sjötransporttjänster och som bedriver ekonomisk verksamhet för detta ändamål.

([52]) Se till exempel domstolens dom av den 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, REG, s. I-289, punkt 129).

7.1.2. STATLIGA RESURSER OCH STATENS ANSVAR

(124) Vilket framgår i beslutet om att inleda förfarandet (skälen 63–65) röstades beslutet om att ingå avtalet om uppdrag för allmän trafik fram av Korsikas folkvalda församling, och OTC:s resurser i egenskap av offentlig myndighet är offentliga resurser som framför allt kommer från anslagen till den territoriella kontinuiteten som betalats ut av staten. Den ersättning som betalats ut inom ramen för uppdraget för allmän trafik utgörs alltså av en överföring av statliga resurser som staten ansvarar för.

7.1.3. SELEKTIV FÖRDEL FÖR ANBUDSTAGARNA

(125) För att bedöma huruvida en statlig åtgärd utgör stöd till ett företag bör man fastställa om företaget i fråga erhåller en ekonomisk fördel som gör att det kan undvika att bära kostnader som normalt sett skulle ha belastat de egna finansiella resurserna eller om det erhåller en fördel som det inte skulle ha fått på normala marknadsvillkor ([53]).

(126) I detta sammanhang anser kommissionen att, tvärtemot vad CMN framhåller, de marknadsandelar som konkurrenterna tagit inte betyder att anbudstagarna själva inte erhållit någon fördel. I själva verket står det klart att anbudstagarna utan en offentlig insats inte skulle ha ersatts för sina driftskostnader enligt vad som föreskrivs i avtalet.

(127) Frankrike hänvisar framför allt till ovannämnda dom från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012 för att slå fast att avtalet i sin helhet inte omfattar statligt stöd. Kommissionen framför dock att den nationella domstolen genom sin dom inskränker sig till att bedöma att säkerhetsklausulen i artikel 7.1 i avtalet ([54]) i sig själv inte kan kvalificeras som statligt stöd ([55]). Med tanke på att kommissionen inte granskar säkerhetsklausulen separat, utan beaktar avtalet i dess helhet, anser kommissionen att skälen i denna dom gällande ovannämnda klausul inte är relevanta för fastställandet av huruvida avtalet i sin helhet omfattar statligt stöd. Kommissionen kommer att undersöka innehållet i de argument som läggs fram i denna dom under dess granskning av definitionen av avtalets allmänna trafikplikt (se avsnitt 7.1.3.1 ovan).

(128) I den utsträckning som Frankrike anför att denna ersättning inte ger stödmottagarna någon selektiv fördel i enlighet med rättspraxis från ovannämnda dom i målet *Altmark* måste kommissionen undersöka huruvida, vilket de franska myndigheterna och anbudstagarna hävdar, alla kriterier i Altmark-domen uppfylls av den ersättning som beviljats genom avtalet.

([53]) Se i synnerhet domstolens dom av den 14 februari 1990, C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307, punkt 41.
([54]) Se skäl 38 ovan.
([55]) Se fotnot nr 24.

(129) Det bör i detta avseende påpekas om att domstolen i denna dom ([56]) fastställde att den ersättning som utgår för verkställandet av den allmänna trafikplikten inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget när fyra kriterier uppfylls tillsammans:

— Det mottagande företaget har faktiskt ålagts allmän trafikplikt, och dessa skyldigheter har definierats tydligt (kriterium 1).

— De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas har fastställts i förväg på ett objektivt och öppet sätt (kriterium 2).

— Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som uppkommer i samband med den allmänna trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grundval av fullgörandet av dessa skyldigheter (kriterium 3).

— När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande ska storleken av den nödvändiga ersättningen ha fastställts på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (kriterium 4).

(130) I sitt meddelande om tillämpningen av regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([57]) (nedan kallat *meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) tillhandahöll kommissionen riktlinjer gällande ersättningen för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Detta meddelande tar upp de olika krav som fastställts i rättspraxis från domen i målet *Altmark*, dvs. begreppet tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med artikel 106 i EUF-fördraget, behovet av ett beslut om tilldelning, skyldigheten att fastställa ersättningsparametrarna, principerna för undvikande av överkompensation och principerna för val av tjänsteleverantör.

([56]) Se fotnot 22.

([57]) Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, som antogs av kommissionen den 20 december 2011 och offentliggjordes i EUT C 8 den 11 januari 2012, s. 4.

(131) I det aktuella fallet anser kommissionen att man bör analysera det första och det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark.

7.1.3.1. ***Definition av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (kriterium 1)***

Analysens omfattning

(132) Det bör påpekas att kommissionens befogenhet när det rör sig om definitionen av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är begränsad till kontrollen av att den berörda medlemsstaten inte har begått något uppenbart bedömningsfel i samband med kvalificeringen av en tjänst som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ([58]).

(133) Om det finns särskilda unionsbestämmelser begränsas medlemsstaternas handlingsfrihet ytterligare av de bestämmelserna, utan att det påverkar kommissionens skyldighet att genomföra en bedömning av om den berörda tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse har definierats på ett korrekt sätt med tanke på kontrollen av statligt stöd ([59]). I beslutet om att inleda förfarandet ansåg kommissionen i detta sammanhang, i huvudsak, att den allmänna trafikpliktens omfattning för att kunna godtas vid kontrollen av statligt stöd ska följa förordning 3577/92 enligt den tolkning som gjorts genom domstolens rättspraxis ([60]). Följaktligen hade kommissionen angett att den skulle analysera huruvida den allmänna trafikpliktens omfattning enligt definitionen i avtalet var nödvändig och proportionerlig i förhållande till ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket påvisas genom bristen på regelbundna transporttjänster i en situation med fri konkurrens.

(134) I detta fall, i händelse av bristande efterlevnad av de väsentliga kriterierna i förordning 3577/92 enligt tolkningen i domstolens rättspraxis, kan den berörda ersättningen inte förklaras förenlig på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget. Efterlevnaden av förordning 3577/92 är således ett nödvändigt villkor för att rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska kunna tillämpas i det aktuella fallet ([61]).

(135) I detta hänseende slår kommissionen fast att avtalet klart utgör ett ”avtal om allmän trafik” i enlighet med förordning 3577/92 ([62]). Kommissionen anser mot denna bakgrund att villkoren i den ovannämnda domen i målet *Analir* är av särskild relevans för analysen av ett sådant avtal om allmän trafik. I själva verket utgör ersättningen för de särskilda förpliktelserna inom ramen för ett avtal

([58]) Se ovannämnda meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 46.

([59]) Se ovannämnda meddelande om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 46.

([60]) I synnerhet den ovannämna domen i Analir-målet.

([61]) Se rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkterna 8 och 13.

([62]) Se artiklarna 2 och 4 i ovannämnda förordning nr 3577/92.

om allmän trafik, i form av stöd till ett serviceutbud, tydligt ett hinder för den fria rörligheten för tjänster ([63]). Detta hinder kan endast motiveras enligt de begränsande villkor som fastställer nödvändigheten och proportionaliteten med avseende på definitionen av alla de tjänster som tas bort från området med fri konkurrens jämfört med ett faktiskt transportbehov, vilket inte uppfyller kraven i en situation med fri konkurrens.

(136) Kommissionen anser således, på samma sätt som i den ovannämnda domen i målet *Analir*, att omfattningen på en allmän trafikplikt enligt definitionen i ett avtal om allmän trafik måste vara nödvändig och proportionerlig med avseende på ett faktiskt behov av en allmän trafikplikt, vilket bevisas av bristen på tillräckligt regelbundna transporttjänster på normala marknadsvillkor.

Separat analys av grundservicen och den kompletterande servicen

(137) De franska myndigheterna framför inledningsvis att grundservicen och den kompletterande servicen, enligt definitionen om beslutat om att inleda förfarandet och som man erinrar om ovan, inte utgör klart avgränsade tjänster. Kommissionen menar dock att åtskillnaden mellan de transporttjänster som ska tillhandahållas under hela året inom ramen för grundservicen och de kompletterande kapaciteter som ska tillhandahållas under perioden med hög belastning tydligt framgår av kravspecifikationen för uppdraget för allmän trafik ([64]).

(138) De franska myndigheterna hävdar också att den allmänna trafikpliktens omfattning bör bedömas i sin helhet för de två tjänsterna. De hänvisar därför till ovannämnda dom från Conseil d'Etat av den 13 juli 2012 där den nationella domstolen slår fast att ovannämnda förordning 3577/92 inte utgör något hinder för att det faktiska behovet av allmän trafik bedöms i sin helhet för varje linje utan att man behöver undersöka huruvida detta behov ständigt kan motiveras. Conseil d'Etat har dragit slutsatsen att förordning 3577/92 inte kräver att den kompletterande servicen bemöter ett faktiskt behov av allmän trafik som skiljer sig från det behov som uppfylls av grundservicen.

([63]) Se i synnerhet domarna av den 25 juli 1991, Säger, C-76/90, REG s. I-4221, punkt 12, av den 9 augusti 1994, Vander Elst, C-43/93, REG s. I-3803, punkt 14, av den 28 mars 1996, Guiot, C-272/94, REG s. I-1905, punkt 10, av den 18 juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, REG s. I-3949, punkt 56 och av den 23 november 1999, Arblade e.a., C-369/96 och C-376/96, REG s. I-8453, punkt 33.

([64]) Innehållet i varje service förklaras i skäl 33 och i fotnoterna 25 och 26 ovan. I synnerhet ingår I a) 2) (Marseille–Ajaccio), I b) 2) (Marseille–Bastia) och I d) 1.4) (Marseille–Propriano) enligt avtalets kravspecifikation i den kompletterande servicen.

(139) I enlighet med dess beslutspraxis ([65]) anser kommissionen i själva verket att man, för att undvika en exploatering ([66]) som inverkar menligt på ett ekonomiskt utförande av tjänsterna, deras kvalitet och ekonomiska bärkraft, under sådana omständigheter då transportefterfrågan har en tydlig säsongskaraktär får inkludera sådana tjänster som både omfattar perioderna med hög belastning och lågsäsongerna i den allmänna trafikplikten. I det aktuella fallet anser kommissionen därmed att man inte med rätt kan anse att den kompletterande servicen kan motiveras av det faktiska behov av allmän trafik som uppfylls av grundservicen, om det slås fast att driften av denna, vilket de franska myndigheterna vidhåller, är absolut nödvändig för utförandet av grundservicen, på grundval av ett antal tekniska och ekonomiska överväganden.

(140) Tvärtemot vad Frankrike, SNCM och CMN hävdar tycks emellertid utförandet av den kompletterande servicen i detta fall inte nödvändigt från utförandet av grundservicen.

(141) Kommissionen erinrar om att en utvidgning av den allmänna trafikpliktens omfattning under vissa villkor kan motiveras genom väl fastställda tekniska kopplingar eller överväganden som rör ekonomisk effektivitet (synergier). I detta fall har dock ingen teknisk koppling fastställts mellan grundservicen och den kompletterande servicen. I själva verket menar kommissionen att de skyldigheter som gäller för dessa skiljer sig åt, framför allt i fråga om tidtabellerna och turtätheten. Medan det i definitionen av grundservicen införs en tidtabell med ett minsta antal avgångar och ett strikt ankomstintervall ([67]) innehåller definitionen av den kompletterande servicen inget krav på tidtabellen. Med avseende på turtätheten införs ingen skyldighet för den kompletterande servicen i avtalets kravspecifikation eftersom transportkapaciteten definieras årligen med avseende på perioderna med hög belastning. Dessutom har utförandet av de tjänster som organiseras enligt en liknande åtskillnad ([68]) skötts med andra fartyg och annan besättning under perioden 2002–2006.

(142) Man bör i detta sammanhang påtala att de franska myndigheternas argument, enligt vilket kravspecifikationen

([65]) Se beslutet av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002, s. 66, skäl 74.

([66]) Med exploatering avses en situation då konkurrerande sjötransportföretag endast bedriver verksamhet under perioden med hög belastning.

([67]) Avtalet, bilaga I. Detta ankomstintervall sträckte sig mellan kl. 6.30 och 7.00 för linjerna Marseille–Ajaccio och Marseille–Bastia, och mellan kl. 6.30 och 7.30 för linjen Marseille–Propriano, med beaktande av de begränsningar som införts för person- och godstransporten.

([68]) För perioden 2002–2006 hade en "kompletterande" service definierats enligt vilken anbudstagarna sörjde för kompletterande passagerarkapaciteter under perioden med hög belastning. Denna service tillhandahölls genom kryssningsfartyg. Se ovannämnda rapport från Chambre régionale des Comptes de Corse.

inte införde några krav gällande användningen av olika fartyg, inte ifrågasätter denna slutsats i den mån som erfarenheten från det föregående uppdraget för allmän trafik för perioden 2000–2006 fastställer att de två servicetyperna kunde tillhandahållas med olika fartyg ([69]).

(143) När det rör sig om de franska myndigheternas argument om att införandet av den kompletterande servicen motiveras genom en jämn finansiell fördelning med grundservicen räcker det att konstatera att SNCM:s kostnadsbokföring, när det rör sig om denna sistnämnda service, uppvisar ett underskott ([70]). Detta resonemang kan således inte godtas.

(144) Det följer av de särskilda omständigheterna i detta fall att man inte kan se det som att utförandet av den kompletterande servicen är nödvändig för ett gott utförande av grundservicen, och att inget av de argument som lagts fram i detta avseende av de franska myndigheterna och anbudstagarna räcker för att ogiltigförklara denna slutsats. Kommissionen anser följaktligen att kvalificeringen av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör bedömas på olika sätt för de två berörda servicetyperna.

Analys av grundservicen

(145) Kommissionen påtalar först och främst att, enligt rättspraxis ([71]) och dess beslutspraxis i frågan ([72]), de franska myndigheternas politik för territoriell kontinuitet har ett legitimt allmänintresse, dvs. att säkerställa att transporttjänsterna är tillräckliga för att uppfylla Korsikas behov av ekonomisk och social utveckling. Det tycks således som att tillhandahållandet av en minimiservice för den territoriella kontinuiteten mellan Marseille och de fem berörda hamnarna på Korsika uppfyller ett tydligt definierat behov av allmän trafik.

(146) När det gäller avsaknaden av privata initiativ i fråga om grundservicen erkänner de övriga marknadsoperatörerna själva att de inte hade kunnat ombesörja denna service ([73]).

(147) Med avseende på den period då denna brist noteras anser kommissionen i synnerhet att konstaterandet (på varje linje som berörs) av en brist på privata initiativ med tanke på det väl fastställda behovet av transport endast under lågsäsongerna räcker för att motivera att grundservicen inkluderas i den allmänna trafikpliktens omfattning för hela året och alla dessa linjer. De uppenbara övervägandena rörande teknisk och ekonomisk effektivitet motiverar i själva verket den permanenta karaktären hos grundservicen utan att det för den delen finns något behov av att påtala en brist på transporttjänster under hela året. Omställningen av vissa fartyg under året skulle i detta avseende införa en kompletterande ekonomisk utgift för anbudstagarna och beröva dessa på betydande inkomster under perioderna med hög belastning.

(148) Slutligen, vilket kommissionen tar upp i sitt meddelande om tolkning ([74]) av förordning 3577/92, strider inte ihopslagningen av förbindelserna till en enda service i sig själv mot denna förordning. Tvärtemot möjliggör ihopslagningen av de fem förbindelserna i detta fall en poolning av fartygsresurserna för att förbättra kvaliteten på den berörda servicen ([75]) och minska dess kostnader, i den mån som de tekniska krav som ställs på förbindelserna till de fem hamnarna på Korsika inom ramen för grundservicen i synnerhet är jämförbara i fråga om tidtabeller, restider och fördelningen av kapaciteterna mellan gods och passagerare ([76]). Enligt avtalet ([77]) får faktiskt vissa fartyg användas på fler linjer än de som omfattas av grundservicen och flera olika fartyg får användas på samma linje ([78]).

(149) I enlighet med artikel 4 i förordning 35577/92 fastställer avtalet och dess bilagor slutligen klara regler beträffande kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och priser som anbudstagarna måste följa vid ombesörjandet av grundservicen (se avsnitt 2.5).

(150) Det följer av detta att införandet av grundservicen i avtalets omfattning är nödvändig och proportionerlig i förhållande till det faktiska behovet av allmän trafik.

Analys av den kompletterande servicen

(151) När det rör sig om den kompletterande servicen anser kommissionen att införandet av denna service i den allmänna trafikens tillämpningsområde strider mot kravet på nödvändighet och proportionalitet i samband med definitionen av den allmänna trafikpliktens omfattning med avseende på det faktiska behovet av en allmän trafikplikt (se avsnitt 8.1.1 nedan).

([69]) Grundservicen har sedan 2002 utförts av last- och passagerarfartyg, medan den kompletterande servicen har utförts med färjor (eller kryssningsfartyg). I synnerhet anförs följande av Chambre régionale des comptes de Corse (rapport om slutgiltiga synpunkter från Office des Transports de Corse, s. 80–82): Avtalet liknar till sin formulering och allmänna organisation det föregående avtalet och, när det rör sig om den allmänna trafikplikten, har villkoren endast ändrats något.

([70]) Se skäl 47 ovan och fotnot nr 35.

([71]) Se den ovannämnda domen i Analir-målet, punkt 27.

([72]) Se beslutet av den 30 oktober 2001 om det statliga stöd som Frankrike har genomfört till förmån för Corse-Méditerranée (SNCM), EGT L 50, 21.2.2002.

([73]) Se skäl 79 i beslutet om att inleda förfarandet.

([74]) KOM(2003) 595 slutlig – ej offentliggjord i EUT, avsnitt 5.5.3.

([75]) I synnerhet för att minska inverkan av vissa fartygs driftavbrott.

([76]) Avtalet, bilaga I.

([77]) Bilaga 2, tillämpning av principen om fartyg per linje.

([78]) På samma sätt har Pascal Paoli huvudsakligen använts för linjen Marseille–Bastia, och ibland för linjen Marseille–Balagne. Likaså skulle grundservicen för Propriano ha utförts med CMN:s tre fartyg – Girolata, Kalliste och Scandola.

(152) Mot denna bakgrund slår kommissionen fast att driften av de tre linjerna inom ramen för den kompletterande servicen, dvs. Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia och Marseille–Propriano, har utförts av SNCM på ett sätt som inte kan hållas isär, med hjälp av två last- och passagerarfartyg, Danielle Casanova och Napoléon Bonaparte, för tillhandahållandet av tjänsterna på de tre linjerna ([79]). Kommissionen framför dessutom att de svaga skyldigheter som införts för tillhandahållandet av den kompletterande servicen i det aktuella fallet ([80]) gjorde att företagen kunde poola fartyg av större relevans för utförandet av servicen, vilket gynnar en teknisk och ekonomisk koppling för driften av tjänsterna på de tre berörda linjerna. Kommissionen anser följaktligen att giltigheten hos införandet av den kompletterande servicen i avtalets tillämpningsområde bör bedömas i sin helhet.

(153) Dessutom ska granskningen av nödvändigheten och proportionaliteten i fråga om omfattningen på uppdraget för allmän trafik beakta den allmänna trafikplikten för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika. Mot denna bakgrund och med tanke på parternas resonemang ([81]) ska denna granskning å andra sidan också omfatta förekomsten av privat initiativ med avgång från Toulon, som väsentligen kan ersätta de linjer från Marseille som omfattas av uppdraget för allmän trafik.

Utbytbarhet i fråga om persontransporten från Marseille och Toulon

(154) Kommissionen erinrade i sitt beslut om att inleda förfarandet om ett antal bevis som kunde beaktas för att slå fast att tjänsterna från Marseille och tjänsterna från Toulon kunde ersätta varandra. I själva verket visar trafikutvecklingen på dessa förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika att det på kort tid har dykt upp ett utbud som konkurrerar med de två anbudstagarnas utbud. På detta sätt ökade sjötransporten mellan franska fastlandet och Korsika under 2002–2009 med 31,6 % vad gäller persontransporten ([82]). I detta sammanhang visar fördelningen av trafiken mellan de betjänade hamnarna på en mycket stark tillväxt när det gäller trafiken från Toulon (+ 150 % mellan 2002 och 2009), och en samtidig minskning av trafiken från Marseille (– 1,7 %). Härav följer att den totala ökningen av trafiken till stor del har absorberats av de företag som tillhandahåller tjänster från Toulon, till skada för anbudstagarnas utbud vars verksamhet utgår från Marseille.

(155) Tvärtemot de franska myndigheterna påståenden, som för övrigt görs utan något kvantitativt resonemang, tycks denna utveckling inte kunna tillskrivas samarbetet med Italien. Det verkar i själva verket som att den del av trafiken till och från Korsika ([83]) som rör förbindelserna mellan franska fastlandet och ön har ökat jämt mellan 2002 och 2009, och steg, till skada för förbindelserna mellan Korsika och Italien, från 60,9 % under 2002 till 66,2 % under 2009 ([84]).

(156) När det gäller de franska myndigheternas argument om att Conseil de la Concurrence i sitt beslut från 2006 skulle ha erkänt att den inte kunde utesluta att marknaden för persontransport från Marseille utgör en relevant marknad konstaterar kommissionen att Conseil de la Concurrence nöjer sig med att framföra att, med stöd av sina argument som slår fast att SNCM har en dominerande ställning inom ramen för företagets svar på OTC:s anbudsinfordran ([85]), det finns en relevant marknad som utgörs av förbindelserna från Marseille ([86]). Denna ståndpunkt hindrar dock inte Conseil de la Concurrence från att framhålla att man på marknaden för passagerare som reser under perioden med hög belastning mellan fastlandet och Korsika (Frankrike och Italien) inte kan utesluta att hamnarna i Nice, Toulon, Marseille, Livorno, Savona och Genua konkurrerar i viss mån ([87]).

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

(158) Vad gäller kvalitetsaspekten innebär det ringa avståndet mellan Marseille och Toulon, omkring 50 km, faktiskt att de tjänster som avgår till samma hamn på Korsika kan ersätta varandra. För övrigt är restiden mellan Marseille och Toulon, cirka 35–45 minuter, mycket kortare än restiden till havs ([88]), och det är därför inte troligt att

([79]) Se bilaga 2 till avtalet.
([80]) Dessa skyldigheter begränsas framför allt till en minsta transportkapacitet som ska tillhandahållas under alla perioder med hög belastning, se skäl 141 ovan.
([81]) Se avsnitt 5.1.1 ovan.
([82]) Rapport om slutgiltiga synpunkter från Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale,* 2010, s 65.
([83]) Kommissionen hänvisar här till persontrafiken till eller från samtliga hamnar på Korsika.
([84]) Källa: Observatoire Régional des Transports de la Corse.
([85]) Se avsnitt 2.4
([86]) Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006, punkt 97.
([87]) Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006, punkt 80.
([88]) *Restiden till havs ligger på omkring 5 timmar och 45 minuter från Toulon till omkring 10 timmar från Marseille med blandad last (nattresa).*

detta skulle utgöra ett hinder i samband med upphandlingsförfarandet. Dessutom ligger hamnen i Toulon mycket närmare Korsika, på ett avstånd på omkring 50 km, vilket gör det möjligt för de fartyg som avgår från Toulon att klara av resan till Korsika på kortare tid i förhållande till de resor som avgår från Marseille, vilket förstärker möjligheten att ersätta de tjänster som avgår från Marseille mot de som avgår från Toulon ([89]).

(159) En hög grad av utbytbarhet hos de tjänster ([90]) som utgår från hamnarna i Marseille och Toulon kunde på så sätt styrkas kvantitativt redan 2006, på grundval av de övergångar i trafiken mot Toulon som observerades i samband med de strejker som allvarligt störde tjänsterna från Marseille i slutet av 2005 ([91]). På samma sätt, även om man beaktar inverkan av den ökande trafiken från Toulon ([92]), var nivåerna gällande den trafikövergång från Marseille till Toulon ([93]) som observerades för linjerna till Ajaccio omkring 89 % ([94]) för september–oktober 2005.

(160) På grundval av alla dessa uppgifter anser kommissionen att den kompletterande servicen i det aktuella fallet till stor del, med tanke på passagerarnas efterfrågan, hade kunnat ersättas av servicen från Toulon till Bastia och Ajaccio, i samband med tilldelningen av avtalet.

Avsaknaden av privata initiativ

(161) Kommissionen anser likaså att de franska myndigheterna inte har uppvisat några faktiska bevis för att det rådde brist på privata initiativ gällande denna kompletterande service. Om myndigheterna bestrider åtskillnaden mellan grundservicen och den kompletterande servicen begränsar de sig till att erinra om den stora handlingsfrihet som medlemsstaterna har i fråga om fastställandet av omfattningen på en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. De motiverar emellertid inte att den kompletterande servicen inkluderades genom en avsaknad av privata initiativ med avseende på behovet av en viss service. De franska myndigheterna motiverar i själva verket avtalets omfattande karaktär med att man inte ville begränsa den allmänna trafikpliktens omfattning till icke vinstgivande verksamheter för att garantera en jämn finansiell fördelning (se skälen 61 och 62 ovan). Man har dock redan slagit fast att detta argument inte håller (se skäl 143 ovan).

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

(163) Denna slutsats har inte ifrågasatts i sin helhet av Frankrike. De franska myndigheterna nöjer sig med att hänvisa till de exceptionella omständigheterna under åren 2004 och 2005 ([95]), som enligt dem förklarar det minskade antalet passagerare inom ramen för den kompletterande servicen. Kommissionen anser icke desto mindre att detta argument gällande åren 2004 och 2005 till stor del begränsas av de omfattande trafikövergångar som konstaterats för den service som utgår från Toulon ([96]). Dessutom menar kommissionen i detta sammanhang att tillräckligheten hos transporttjänsterna även kan slås fast för år 2006, det år som omedelbart föregick ikraftträdandet av uppdraget för allmän trafik ([97]), då konkurrenssituationen var särskilt omfattande.

(164) Kommissionen anser följaktligen att integreringen av den kompletterande servicen i uppdraget för allmän trafiks omfattning varken var nödvändig eller proportionerlig för att bemöta den konstaterade transportefterfrågan för linjerna Marseille–Bastia och Marseille–Ajaccio. När det gäller linjen Marseille–Propriano, fastän ingen annan service regelbundet trafikerade den korsiska hamnen under

([89]) *Se även ovannämnda yttrande nr°12-A-05 av den 17 februari 2012, avsnitt C 2) och i synnerhet punkt 131 om en viss utbytbarhet mellan de tjänster som tillhandahålls mellan de korsiska hamnarna och Marseille och Toulon, även under perioder med låg trafik. Ingen uppgift som tas upp under förfarandet tyder på att de faktorer som påverkar* utbytbarheten *hos efterfrågan på transport från Marseille och Toulon har utvecklats i hög grad mellan 2006 och 2012.*

([90]) *De tjänster som det hänvisas till utgör av transport av resenärer till Basta och Ajaccio, som endast trafikeras från Toulon.*

([91]) *En omfattande social konflikt ägde rum i Marseille under månaderna september–oktober 2005 inom ramen för privatiseringen av SNCM.*

([92]) *Kommissionen har beaktat denna inverkan och korrigerat den faktiska trafikövergången efter de årliga förskjutningar som noterades under de månader som föregick strejken. Om det är sannolikt att trafikuppgifterna för de månader som omedelbart följer på en omfattande störning likaså påverkas av avbokningar uppvisar siffrorna för de föregående månaderna tvärtemot ett referensvärde som på ett mer sanningsenligt sätt speglar den långsiktiga utvecklingen på de berörda marknaderna.*

([93]) *Tvärtemot var trafikövergångarna mot Nice, trots att de inte är försumbara, definitivt lägre. Källa: Observatoire Régional des Transports de la Corse.*

([94]) *Med hänsyn tagen till de ändamålsenliga justeringar som tidigare beskrivits uppgår det minskade passagerarantalet för turerna från Marseille till 22 600 personer, medan den justerade ökningen till Toulon uppgår till* 20 056 personer. Ingen justerad överföring noterades för Nice.

([95]) *Se skäl 159 ovan och tillhörande fotnot nr 93.*

([96]) *Störningarnas inverkan på servicen med avgång från Marseille på den totala trafik som faktiskt konstaterats uppvägs i själva verket av den samtidiga ökningen av antalet passagerare som transporterades på linjerna med avgång från Toulon – se skäl 159 ovan.*

([97]) *Dessutom kännetecknades år 2006 av en stark utveckling av antalet passagerare som totalt sett transporterades till Korsika, omkring 8,5 % enligt ORTC.*

2006, anser kommissionen att den låga trafikandel som denna linje stod för ([98]) inte gör det möjligt att se det som att bristen på privata initiativ på denna separata linje ogiltigförklarar slutsatsen gällande all kompletterande service.

(165) Man bör i detta sammanhang anföra att den service som tillhandahölls av Corsica Ferries uppfyllde de tillämpliga reglerna för allmän trafikplikt för samtliga förbindelser mellan franska fastlandet och Korsika, och inte uppvisade någon kvalitetsmässig skillnad jämfört med den service som tillhandahölls inom ramen för den kompletterande servicen. I själva verket, vilket tas upp i skäl 141 ovan, var de kvalitetsmässiga skyldigheter som hörde ihop med den kompletterande servicen betydligt lägre än de som hörde ihop med grundservicen.

(166) Mot denna bakgrund anser kommissionen att medlemsstaterna i synnerhet inte kan förena särskilda skyldigheter i samband med tillhandahållande av allmännyttiga tjänster för tjänster som redan tillhandahålls eller kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt (pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten) och på villkor som är förenliga med allmänintresset, som de fastställts av staten, av företag som bedriver sin verksamhet under normala marknadsförhållanden ([99]). I detta sammanhang anser kommissionen att uppgifterna ovan slår fast att ersättningen för de kostnader som uppstått för SNCM för tillhandahållandet av den kompletterande servicen likaså strider mot kommissionens praxis på området. Med beaktande av den allmänna trafikplikten och systemet med socialt stöd ([100]) för samtliga linjer mellan franska fastlandet och Korsika kan SNCM:s konkurrenter med avseende på persontransporten och som trafikerar linjerna från Toulon anses bedriva sin verksamhet under normala marknadsförhållanden.

(167) Sammanfattningsvis anser kommissionen att införandet av den kompletterande servicen i en allmän trafikplikt inte uppfyller ett faktiskt behov av allmän trafikplikt och följaktligen, med tanke på de särskilda regler som gäller, har Frankrike i detta fall begått ett uppenbart bedömningsfel när man kvalificerade den kompletterade service som föreskrevs i avtalet som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Det första kriteriet i domen i målet Altmark uppfylls alltså inte vad beträffar ersättningen för den kompletterande servicen.

([98]) Såväl med tanke på de kapaciteter som används på linjen inom ramen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 som den efterfrågan som faktiskt konstaterats står förbindelsen Marseille–Propriano för omkring 10 % av verksamheten inom ramen för den kompletterande servicen. Källor: ORTC och SNCM:s rapport om utförandet av tjänsterna från 2010.

([99]) Se punkt 48 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([100]) Se skäl 7 ovan och fotnot nr 5.

7.1.3.2. ***Val av tjänsteleverantör (kriterium 4)***

(168) Enligt det fjärde kriteriet i domen i målet Altmark ska ersättningen antingen utgå från en upphandling som gör det möjligt att välja ut den sökande som kan tillhandahålla de berörda tjänsterna till lägst kostnad för samhället, eller ha fastställts med utgångspunkt i ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs ([101]).

Det första delkriteriet

(169) Tilldelningen av uppdraget för sjöfartsförbindelsen mellan franska fastlandet och Korsika utgår från ett förhandlat förfarande som föregicks av offentliggörandet av en anbudsinfordran i EUT, i enlighet med bestämmelserna i artikel L.1411-1 i den franska lagen om regionala myndigheter ([102]). En offentlig upphandling utesluter emellertid inte förekomsten av ett stöd som gör det möjligt att välja den sökande som kan tillhandahålla dessa tjänster till lägst kostnad för samhället ([103]). I sitt beslut om att inleda förfarandet tvivlade kommissionen på huruvida tilldelningsförfarandet hade säkerställt faktiska och tillräckligt öppna konkurrensvillkor.

(170) Det förfarande som användes i det aktuella fallet och som föreskrivs i fransk lagstiftning för tilldelningen av uppdrag för allmän trafik är ett förhandlat förfarande med föregående publicering enligt EU-lagstiftningen om offentliga beställare. Man bör först och främst erinra om att ett sådant förfarande endast kan garantera faktisk konkurrens vid en bedömning från fall till fall ([104]). I själva verket ger det den upphandlande myndigheten omfattande handlingsfrihet och kan begränsa intresserade operatörers deltagande.

(171) *I det aktuella fallet* anser kommissionen att anbudsinfordrans villkor inte har kunnat säkerställa denna effektiva konkurrens.

(172) I själva verket utvärderades inte det enda anbud som konkurrerade med anbudstagarna på grundval av egna meriter (tilldelningskriterier) utan på grundval av ett urvalskriterium, i detta fall den sökandes kapacitet att inleda verksamheten den 1 juli 2007. Förfarandet har således inte gjort det möjligt för OTC att jämföra flera anbud för att välja ut det ekonomiskt mest fördelaktiga.

([101]) Se punkt 62 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([102]) Code Général des Collectivités Territoriales (den allmänna lagstiftningen om regionala och lokala myndigheter).

([103]) Se punkterna 65 och 66 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([104]) Se meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 67.

(173) Tvärtemot vad de franska myndigheterna hävdar anser kommissionen därför att det faktum att två anbud lämnades in inte är tillräckligt för att tillförsäkra effektiv konkurrens, i den utsträckning som det konkurrerande anbudet inte kunde utgöra ett trovärdigt alternativ. I detta fall uppgav Corsica Ferries den 12 november 2007 som det datum då tjänsterna kunde börja tillhandahållas, medan kravspecifikationen angav att tjänsterna skulle inledas från och med den 1 juli 2007 ([105]). Tvärtemot vad de franska myndigheterna hävdar anser kommissionen för övrigt inte att de många sätten att överklaga inte räcker för att bevisa att effektiv konkurrens förelåg inom ramen för upphandlingsförfarandet.

(174) Ett antal uppgifter om situationen på marknaden och villkoren för anbudsinfordran stödjer detta konstaterande.

(175) Först och främst bör man påtala att SNCM/CMN-koncernen hade en stor konkurrensmässig fördel, vilket framför allt framhålls av Conseil de la concurrence ([106]), i egenskap av traditionell operatör som redan hade en flotta som uppfyllde specifikationerna i avtalets kravspecifikationer.

(176) Dessutom, den mycket korta tiden mellan det datum som förutsågs för tilldelningen av avtalet (som slutligen tilldelades den 7 juni 2007) och det datum då tjänsterna skulle inledas (den 1 juli 2007) kunde utgöra ett stort hinder för nya aktörers deltagande. Tillsammans med de tekniska kraven med anknytning till särdragen hos de berörda hamnarna ([107]), kravet på flottans ålder ([108]) och de kapaciteter som efterfrågades i avtalets kravspecifikationer kunde denna mycket korta tidsfrist begränsa deltagandet i anbudsinfordran. Kommissionen anser faktiskt att en tidsfrist på cirka tre veckor är otillräcklig för att möjliggöra omställningen av en fartygsflotta under de förhållanden som förelåg i det aktuella fallet, eller ett inköp och/eller inhyrning av en uppsättning fartyg som uppfyllde villkoren i kravspecifikationen ([109]).

(177) Slutligen har förekomsten av de många mötesklausuler ([110]) som hör ihop med den handlingsfrihet som OTC förfogar över för att besluta om undantag till de tillämpliga reglerna ([111]) likaså kunnat bidra till att avskräcka olika operatörer från att delta i anbudsinfordran genom att upprätthålla tvivel rörande vissa avgörande tekniska och ekonomiska parametrar för utarbetandet av ett anbud. Därför anser kommissionen, vilket de franska myndigheterna understryker, att införandet av ytterligare villkor utöver de som avses i artikel 4.2 i förordning 3577/92 inte strider mot denna förordning inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Det var dock upp till de nationella myndigheterna att i det aktuella fallet verifiera huruvida, i synnerhet med beaktande av de ytterligare villkor som kan begränsa deltagandet i anbudsinfordran, den effektiva konkurrensen för tilldelningen av avtalet uppfyllde det 4:e kriteriet i domen i Altmark-målet, och, om så inte var fallet, vidta nödvändiga juridiska åtgärder.

(178) På grundval av alla dessa uppgifter anser kommissionen att villkoren för det förfarande som följts inte har uppfyllts i det aktuella fallet för att säkerställa en effektiv konkurrens för tilldelningen av uppdraget för allmän trafik, liksom för att säkerställa att man valde ut det anbud som kunde garantera tjänsten till lägst kostnad för samhället ([112]).

Det andra delkriteriet

(179) Det åligger de franska myndigheterna att styrka att ersättningen har fastställts med beaktande av ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med de medel som krävs ([113]).

(180) Frankrike har inte lämnat några sådana upplysningar. Dessutom, vilket understryks i avsnitt 2.5 ovan, har ersättningen inte fastställts genom hänsyn tagen till en kostnadsbas som upprättats på förhand, eller genom en jämförelse med utgiftsstrukturen för andra jämförbara sjöfartsföretag, utan med hänsyn tagen till de beräknade inkomsterna och bränslepriset, vilket endast utgör en del av servicens kostnader och intäkter.

(181) Dessutom, vilket framhålls i rapporten från Chambre régionale des comptes de Corse ([114]), konstaterar kommissionen att den beräknade ersättningen för uppdraget för allmän trafik 2007–2013 var påtagligt högre än den som beräknades för perioden 2002–2006, för liknande skyldigheter, rent av något mindre stränga vad gäller den kapacitet som erbjuds.

([105]) Rapport från kommissionen om uppdraget för allmän trafik.

([106]) Se beslut nr 06-MC-03 av den 11 december 2006 om ansökningarna om skyddsåtgärder inom sektorn för sjötransport mellan Korsika och fastlandet, särskilt punkt 106: Trots att ingen rättslig ensamrätt föreligger analyseras avresorna från Marseille därför som en ensamrätt på grund av de två anbudstagarnas fördel vilka dessutom, tack vare deras ställning som traditionella operatörer på dessa förbindelser, har tillgång till de bäst lämpade fartygen för att ombesörja gods- och persontrafiken från Marseille.

([107]) Hamnen i Bastia tillät inte 2007 trafik med fartyg med en längd på mer än 180 meter.

([108]) Det faktum att fartyg som var mer än 20 år gamla inte fick tas i trafik ledde således till att man begränsade den fartygsuppsättning som hade kunnat tillhandahållas av de traditionella operatörernas konkurrenter.

([109]) Därför bör man påtala att den höjda kostnaden för ett fartyg som kunde uppfylla villkoren i avtalets kravspecifikation, även begagnade, utgjorde ett ytterligare hinder för deltagandet. Last- och passagerarfartyget Jean Nicoli hade därför köpts av SNCM för 75 miljoner euro 2009.

([110]) Se avsnitt 5.2 ovan.

([111]) I synnerhet i fråga om flottans ålder eller anpassningen av tjänsterna (se avtalet, bilaga I).

([112]) Det är tydligt att tecknandet av ett tilläggsavtal genom direkt förhandling mellan den upphandlande myndigheten och den anbudstagande gruppen inte kan ifrågasätta denna slutsats för perioden 2010–2013.

([113]) Se punkt 61 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

([114]) Se rapporten med slutliga synpunkter från Office des Transports de Corse, s. 80.

(182) Fastän den ekonomiska situationen hade utvecklats mellan 2001 och 2007 var en jämförelse mellan de kostnader som ett välskött företag ådrar sig således nödvändig eftersom vissa uppgifter gör att man kan anta att SNCM, som då lämnade en intensiv omstruktureringsperiod bakom sig ([115]), inte själv var ett sådant företag.

(183) Med beaktande av ovanstående anser kommissionen alltså att det fjärde kriteriet i domen i Altmark-målet inte uppfylls i det här fallet.

7.1.3.3. ***Slutats om förekomsten av en selektiv fördel***

(184) Eftersom kriterierna i domen i målet *Altmark* är kumulativa, det första kriteriet inte uppfylls av den kompletterande servicen, och, i vart fall, avtalet som helhet inte uppfyller det fjärde kriteriet, räcker detta för att slå fast att anbudstagarna har erhållit en selektiv ekonomisk fördel.

7.1.4. VILLKOR GÄLLANDE HURUVIDA HANDELN MELLAN MEDLEMSSTATERNA PÅVERKAS OCH KONKURRENSEN SNEDVRIDS

(185) I enlighet med det som kommissionen anger i beslutet om att inleda förfarandet bedriver SNCM och CMN verksamhet på linjerna mellan franska fastlandet och Korsika i direkt konkurrens med operatörer som Corsica Ferries, Moby Lines och Saremar. Följaktligen slår kommissionen fast att den offentliga ersättning som granskas kan stärka SNCM:s och CMN:s ställning i förhållande till andra konkurrerande sjötransportföretag i EU, och, på så sätt riskerar att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.5. SLUTSATS GÄLLANDE FÖREKOMSTEN AV STATLIGT STÖD I ENLIGHET MED ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET

(186) På grundval av de uppgifter som behandlas ovan anser kommissionen att all ersättning som SNCM och CMN mottagit enligt avtalet utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(187) I den mån som detta stöd har beviljats utan föregående anmälan till kommissionen är stödet i fråga olagligt.

8. **FÖRENLIGHET MED DEN INRE MARKNADEN**

8.1. *ANALYS AV FÖRENLIGHETEN ENLIGT ARTIKEL 106.2 I EUF-FÖRDRAGET*

(188) Enligt vad som anges i beslutet om att inleda förfarandet ([116]) uppgår persontrafiken inom ramen för uppdraget för allmän trafik till 300 000 passagerare per år och den ersättning som föreskrivs i avtalet uppgår till 30 miljoner euro per år. Besluten om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse från 2005 ([117]) och 2011 ([118]) gäller alltså inte för avtalet i enlighet med deras artikel 2.1 c respektive 2.1 d.

(189) Kommissionen anser i detta sammanhang, och eftersom Frankrike inte åberopar någon annan förenlighetsgrund ([119]), att förenligheten med den inre marknaden vad gäller den ersättning som beviljats inom ramen för avtalet bör utvärderas enligt rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Emellertid bör det påpekas att, i enlighet med artikel 69 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, gäller de principer som tas upp i punkterna 14, 19, 20, 24, 39 och 60 i ovannämnda rambestämmelser inte för olagligt statligt stöd som beviljades Före den 31 januari 2012.

(190) I enlighet med punkt 11 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan statligt stöd som inte omfattas av tillämpningsområdet för beslutet från 2011 förklaras vara förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget om det är nödvändigt för tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse i fråga och inte påverkar utvecklingen av handeln i en omfattning som strider mot unionens intressen. De villkor som anges i avsnitten 2.2 till 2.10 i rambestämmelserna måste vara uppfyllda för att en sådan jämvikt ska uppnås.

(191) Man bör i första hand undersöka definitionen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse som avses i det här fallet.

8.1.1. TJÄNSTER SOM FAKTISKT ÄR AV ALLMÄNT EKONOMISKT INTRESSE

(192) I den utsträckning som den kompletterande servicen kvalificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse omfattas av ett uppenbart bedömningsfel (se skälen 151–167 ovan) kommer den ersättning som betalats ut inom ramen för denna service inte att förklaras vara förenlig med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(193) Däremot har kommissionen på grundval av analysen i skälen 145–150 ovan slagit fast att grundservicen motsvarar en väl definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

([115]) Se skäl 15 ovan och fotnot nr 10.
([116]) Se skäl 118–120 i beslutet om att inleda förfarandet.
([117]) Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT L 312, 29.11.2005, s. 67.
([118]) Kommissionens beslut av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT L 7, 11.1.2012, s. 3
([119]) Se i synnerhet domstolens dom av den 28 april 1993, C-364/90, Italien mot kommissionen, REG [1993], s. I-02097, punkt 20.

8.1.2. ÖVRIGA VILLKOR I RAMBESTÄMMELSERNA OM TJÄNSTER AV ALLMÄNT EKONOMISKT INTRESSE

(194) Man bör bara undersöka om de övriga villkoren i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls för grundservicen, vilken själv motsvarar en väl definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

8.1.2.1. ***Beslut om tilldelning***

(195) När det gäller behovet av ett **beslut om tilldelning** som beskriver den allmänna trafikplikten och metoderna för beräkning av ersättningen innehåller avtalet de berörda skyldigheterna, liksom ersättningskriterierna.

(196) Mot denna bakgrund bör man först och främst klargöra att det faktum att det finns en säkerhetsklausul ([120]), som gäller i händelse av en omfattande ändring av de tekniska, juridiska eller ekonomiska villkoren i avtalet, inte ifrågasätter den förebyggande karaktären hos definitionen av ersättningskriterierna.

(197) I själva verket blir det genom denna framför allt möjligt för parterna att teckna tilläggsavtal vid en omfattande utveckling av villkoren för driften av tjänsterna, som kan ifrågasätta avtalets mål. Den likställs således med en tilläggsklausul till allmän lag, vars eventuella tillämpning dock bör bli föremål för en analys med avseende på rätten till stöd. Denna klausul syftar till att ”återupprätta den ursprungliga finansiella balansen” genom att först och främst anpassa maximipriserna och tjänsternas omfattning. Möjligheten att ändra ersättningen, vilket inte uttryckligen tas upp i texten, kan alltså endast ske vid en ändring av de tillhandahållna tjänsterna. Enligt vad som tas upp i ovannämnda dom från Conseil d'Etat kan denna säkerhetsklausul alltså inte själv leda till en överkompensation av de tillhandahållna tjänsterna.

(198) Detta skulle inte vara fallet om, tvärtemot omständigheterna i det här fallet, tillämpningen och omförhandlingen klart drog ut på tiden eller om klausulen föreskrev en möjlighet till en ytterligare ersättning för de tjänster som redan tillhandahållits vid den tidpunkt då mötesklausulen åberopades, utan att utförligt ange kriterierna för denna ytterligare ersättning. Anpassningsklausulen ([121]) ifrågasätter inte heller denna slutsats, i den mån som dess tillämpning å ena sidan avser upprätthållandet av avtalets allmänna ekonomiska villkor genom att begränsa sig till mindre anpassningar och justeringar, och å andra sidan en samtidigt minskning av ersättningen och tjänsterna. Även med beaktande av att tilläggsavtalet av den 28 december 2009 väsentligen skulle ha ändrat kriterierna för ersättningen och tjänsternas omfattning, så hade dessa kriterier definierats på förhand för utförandet av de tjänster för perioden 2010–2013 som de gäller för.

(199) För övrigt förefaller variationerna i fråga om de beräknade inkomsterna mellan de olika anbud som lämnats in av anbudstagarna inte omotiverade. Kommissionen anser att införandet av mer optimistiska siffror i själva verket kan höra ihop med en översyn av beräkningarna i förhållande till utsikterna på marknaden. Kommissionen menar dessutom att den beräknade trafik som togs upp i samband med förhandlingarna totalt sett var lägre än de som lade fram i det konkurrerande anbudet. ([122]). Med beaktande av de faktiska och beräknade inkomsterna mellan 2002 och 2006 ([123]), och den gynnsamma utvecklingen i fråga om förbindelsen till Korsika under 2006, anser kommissionen att de referenskriterier som användes för justeringarna av ersättningen i avtalet i varje fall är troliga med avseende på skäl 23 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(200) När det gäller övriga frågor som tagits upp av den klagande och som rör förekomsten av ett antal justeringsklausuler ([124]) bör det påpekas att den komplexa naturen hos mekanismerna för justering av ersättningen, enligt tribunalens rättspraxis, inte ifrågasätter det faktum att kompensationsmekanismen ska vara objektiv och öppen ([125]).

(201) Slutligen har kommissionens tvivel skingrats vad gäller den ekonomiska ersättning som skulle ha betalats till anbudstagarna utanför avtalets ram, eftersom de franska myndigheterna har lämnat in bevis för att de belopp som togs upp i beslutet om att inleda förfarandet helt enkelt motsvarade anbudstagarnas krav, och avslogs *in fine* av OTC.

8.1.2.2. ***Uppgiftens löptid***

(202) **Uppgiftens löptid**, på sex och ett halvt år överensstämmer med gemenskapens riktlinjer på området ([126]), som åberopar en gräns på sex år.

([120]) Se skäl 37–38 ovan.

([121]) Se fotnot nr 33 ovan och skäl 54 i beslutet om att inleda förfarandet.

([122]) Linjerna Marseille–Ajaccio, Marseille–Propriano och Marseille Porto–Vecchio, källa: rapport från kommissionen för uppdraget för allmän trafik.

([123]) SNCM:s totala nettoinkomst under 2005 för verksamheterna inom ramen för uppdraget uppgick till exempel till 80,3 miljoner euro, jämfört med de beräknade inkomsterna på 85,5 miljoner euro under 2008.

([124]) Se skälen 38 och 39 ovan, och skäl 53 i beslutet om att inleda förfarandet.

([125]) Se tribunalens dom av den 12 februari 2008, T-289/03, BUPA mot kommissionen, ECR[2008] II-81, skäl 217.

([126]) Se meddelande C(2004) 43 från kommissionen – *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport*, avsnitt 9, tredje stycket.

8.1.2.3. ***Efterlevnad av direktiv 2006/111/EG***

(203) När det gäller **efterlevnaden av direktiv 2006/111/EG** om finansiell insyn har de anbudstagande företagen faktiskt inrättat separata räkenskaper för deras verksamheter inom ramen för uppdraget för allmän trafik. SNCM gör i denna räkenskap en ytterligare åtskillnad mellan verksamheterna inom ramen för grundservicen och de som rör den kompletterande servicen (se skälen 46 och 47 ovan).

8.1.2.4. ***Ersättningens storlek***

(204) Beträffande **frånvaron av överkompensation** förutsåg avtalet en övre gräns för bruttomarginalen (utom avskrivningar, inhyrningskostnader och övriga kapitalutgifter) på 15 % av fartygens marknadsvärde. I beslutet om att inleda förfarandet framhöll kommissionen att den inte förfogade över uppgifter som på förhand gjorde det möjligt att utesluta att en eventuell överkompensation inte förekommit.

(205) Det formella granskningsförfarandet gjorde det först och främst möjligt att klargöra att fartygens marknadsvärde hade fastställts av experter och att fler utvärderingar hade erhållits för att uppfylla kriterierna i avtalet. De tillgångar som användes för att fastställa ersättningstaket representerar således det resterande marknadsvärdet för de fartyg som används inom ramen för uppdraget för allmän trafik ([127]).

(206) Om man ser det som att det resterande marknadsvärdet för fartygen inom ramen för uppdraget har skrivits av på 8 år ([128]), vilket är möjligt enligt fransk skatterätt, begränsar klausulen om maximitaket faktiskt nettoavkastningen på tillgångar och den genomsnittliga nettoavkastningen på sysselsatt kapital till 2,5 % ([129]). Den avkastning som föreskrivs i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([130]) på det datum då uppdraget för allmän trafik tilldelades uppgick för övrigt till mer än 5 % ([131]), medan den kommersiella risken för tjänsterna till stor del faktiskt bars av anbudstagarna SNCM och CMN. Dessutom verkar det i praktiken som att anbudstagarnas resultat före kapitalkostnaderna var påtagligt lägre än detta tak (se ovan).

(207) Villkoren i avtalet ledde alltså inte till någon överkompensation. Fördelningen av ersättningen mellan grundservicen och den kompletterande servicen för SNCM kan inte ifrågasätta denna slutsats vad gäller grundservicen mot bakgrund av villkoren för analytisk fördelning av ersättningen mellan de två servicetyperna (se skäl 46 ovan). I själva verket verkar det på grundval av de siffror som överlämnats av Frankrike och SNCM som att SNCM:s resultat före kapitalkostnader som kan tillskrivas grundservicen har förblivit märkbart lägre än det tak på 15 % som nämns ovan.

Resultat före kapitalkostnader per företag och per service

	Grundservice SNCM	Summa SNCM	CMN
2007 S2	[…] (*)	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]

(*) Sekretessbelagda uppgifter.

(208) Slutligen utfördes en överkompensationskontroll med extern revision för OTC efter uppdragets tredje år (för räkenskapsåret 2010). Ett oberoende förvaltningsföretag verifierar dessutom varje år anbudstagarnas interna redovisning å OTC:s vägnar.

8.1.2.5. ***Ytterligare krav kan komma att uppstå för att garantera att utvecklingen av handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.***

(209) Med beaktande av uppgifterna i avsnitt 8.1.1.3 anser kommissionen att det inte finns någon omständighet som gör det möjligt att förmoda att den allmänna trafiken för att säkerställa den territoriella kontinuiteten hade kunnat utföras på villkor som gör det möjligt att minska de snedvridningar av konkurrensen som hör ihop med ett avtal om allmän trafik. I själva verket ifrågasätter inte Corsica Ferries resonemang, som syftar till att bevisa att

([127]) Marknadsvärdet för varje fartyg redovisas i proportion till hur det används inom ramen för uppdraget för allmän trafik.

([128]) Denna löptid, som är mycket kort med tanke på ett fartygs brukstid (som kan överskrida 20 år), motiveras om 1) kravspecifikationen inför en maximiålderålder för fartygen på 20 år och 2) den genomsnittliga åldern på CMN:s fartyg översteg 13 år, och den på SNCM:s fartyg 12 år, vilket *de facto* begränsar deras brukstid om inte stora underhållsinvesteringar utförs.

([129]) I själva verket utgör marknadsvärdet för de fartyg som används inom ramen för uppdraget en nedre gräns för rederiets tillgångar.

([130]) Se rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, punkt 37, enligt vilken kommissionen anger en ränta på 100 baspunkter över den relevanta swap-räntan (samma valutasammansättning, samma löptid) som rimlig vinst, oavsett nivån på den kommersiella risk som bärs av leverantören av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

([131]) Eftersom det saknas relevanta swap-räntor för en löptid på sex och ett halvt år har kommissionen använt swap-präntan för en löptid på 7 år som indikator. Dagskursen för denna ränta under den månad som föregick beviljandet av uppdraget för allmän trafik uppgick till 4,4–4,7 % (källa: Bloomberg).

den genomsnittliga kostnaden för förbindelserna inom ramen för avtalet är mycket högre än den för förbindelserna från Nice och Toulon för vilka systemet med socialt stöd gäller ([132]), nödvändigheten och proportionaliteten i fråga om ett avtal om allmän trafik för trafiken under hela året till Korsikas hamnar, i synnerhet för förbindelserna med sekundära hamnar (Porto–Vecchio, Calvi–Balagne och Propriano). Dessutom, vilket det erinras om ovan i avsnitt 7.1.3.1, anser kommissionen att ihopslagningen av rutterna för grundservicen uppfyller krav på teknisk och ekonomisk effektivitet som inte kan bestridas.

(210) Kommissionen noterar att de franska myndigheterna har inlett ett anbudsförfarande för att välja ut en leverantör som också, under perioden 2014–2023, ska ansvara för en förbindelse till Korsika med avgång från Marseille på villkor som liknar de för grundservicen i det avtal som omfattas av följande beslut. Detta förfarande ska slutföras under sommaren 2013.

(211) När det gäller snedvridningen av konkurrensen på sjötransportmarknaden noterar kommissionen att ersättningen för kostnaden för grundservicen inte får överskrida anbudstagarnas kostnader, vilket också inbegriper en rimlig vinst (se föregående avsnitt). Dessa företag får alltså inte generera överdrivet stora intäkter som gör det möjligt för dem att finansiera andra tjänster.

(212) Kommissionen anser följaktligen att det inte krävs några ytterligare villkor för att säkerställa att ersättningen för grundservicen är förenlig med den inte marknaden.

9. SLUTSATS

(213) Mot bakgrund av vad som nämnts ovan anser kommissionen att den ersättning som SNCM och CMN har erhållit för grundservicen utgör olagligt statligt stad som dock är förenligt med marknaden i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(214) Den ersättning som erhålls av SNCM för den kompletterande service som avses i avtalet för perioden mellan den 1 juli 2007 och den 31 december 2013 utgör olagligt stöd som är oförenligt med den inre marknaden.

(215) De franska myndigheterna bör således ställa in, från och med det datum som detta beslut delges, alla utbetalningar till förmån för SNCM som ersättning för den kompletterande servicen. Detta rör i synnerhet den årliga resterande ersättningen för år 2012 (om denna utbetalning inte redan har utförts) liksom de månadsförskott för år 2013 som kan komma att betalas ut efter detta datum.

([132]) Se skäl 7 ovan och fotnot nr 5.

(216) Kommissionen påminner därefter om att i enlighet med artikel 14.1 i förordning (EG) nr°659/1999 ska allt stöd som är olagligt och oförenligt med marknaden återkrävas från mottagaren ([133]).

(217) Följaktligen ska Frankrike vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva den ersättning som SNCM har mottagit inom ramen för den kompletterande servicen i avtalet från och med den 1 juli 2007.

(218) För att fastställa storleken på det stöd som ska betalas tillbaka anser kommissionen att SNCM:s kostnadsbokföring ([134]) utgör en lämplig grund för fördelningen av ersättningen mellan grundservicen och den kompletterande servicen. På denna grundval omfattar det stöd som ska betalas tillbaka följande:

a) Den ersättning som faktiskt betalats ut 2007–2011 inom ramen för den kompletterande servicen som uppgår till ett belopp på 172,744 miljoner euro (se tabellen under skäl 46 ovan).

b) De förskott som betalats ut månadsvis för år 2012 inom ramen för den kompletterande servicen, som för närvarande uppgår till 38 miljoner euro ([135]), liksom den resterande ersättningen, vilken betalas ut när slutrapporten om tjänsternas utförande lämnas in, om den sistnämnda redan har betalats ut.

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

(219) De franska myndigheterna ska få tillbaka det belopp som motsvarar alla utbetalningar som utförts inom ramen för ersättningen av den kompletterande servicen inom en tidsfrist på 4 månader från och med det datum då detta beslut delges.

([133]) Rådets förordning (EG) nr°659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget, EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

([134]) Se avsnitt 2.5.

([135]) Detta belopp har beräknats med beaktande av kostnadsfördelningen mellan ersättningen för grundservicen och för den kompletterande servicen för 2011, på grundval av en ökning av den beräknande ersättningen på 0,3 % under 2012 jämfört med 2011 för SNCM. Månadsförskotten står för 95 % av den indexerade beräknade ersättningen (se skäl 45 ovan).

(220) Med avseende på detta återkrav ska de franska myndigheterna dessutom lägga till ränta på det stödbelopp som ska betalas tillbaka räknat från det datum då stödet i fråga stod till stödmottagarens förfogande, det vill säga datumet för den faktiska utbetalningen av den ersättning som föreskrivs i avtalet, fram till det datum då det återbetalas ([136]), i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 ([137]).

(221) De franska myndigheterna ska till beräkningen av räntan för återkravet, vilken ska lämnas till kommissionen inom två månader från det datum då detta beslut delges, bifoga en tabell som anger datumen och de exakta beloppen för de månatliga utbetalningarna och de årliga justeringar som har utförts sedan avtalets ikraftträdande fram till det datum då beslutet antas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ersättning som betalats ut till SNCM och CMN inom ramen för avtalet om uppdrag för allmän trafik av den 7 juni 2007 utgör statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget. Detta statliga stöd har beviljats i strid mot skyldigheterna i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

Artikel 2

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

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

Artikel 3

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

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

3. Räntorna ska beräknas i enlighet med kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 ([138]) och förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 ([139]).

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

Artikel 4

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

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

Artikel 5

1. Under de två månader som följer på delgivningen av detta beslut ska Frankrike överlämna följande upplysningar till kommissionen:

(a) Det totala belopp (kapital och ränta) som stödmottagaren ska återbetala.

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

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

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

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

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 2 maj 2013.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande

([136]) Se artikel 14.2 i förordning nr 659/99 (se ovan).
([137]) EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.
([138]) EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.
([139]) EUT L 82, 25.3.2008, s. 1.